

Notes de présentation de:

LA DIFFÉRENCE ENTRE UN PUD, UN TOD ET UN POD.

dans le contexte du PPU de la partie nord de L'Île-des-Soeurs.
présenté par Denis Proulx architecte et urbaniste

Diapo Titre

Intro

Je me présente. Je suis architecte, urbaniste et professeur en urbanisme de projet et design urbain à l'UQAM DEPUIS 35 ans. J'ai eu la chance de travailler à L'Île-des-Soeurs comme:

- 1- Architecte: projet les cours du fleuve / le projet unifamilial à distance de marche du TOD
- 2- Urbaniste, avec d'autres sur la volumétrie de la Pointe de l'île
- 3- Urbaniste chargé de l'équipe d'intégration urbaine de la proposition gagnante du pont Samuel-De-Champlain.

Évidemment je veux voir ce qui va arriver de tout ça!

Mon propos portera sur la différence entre un PUD (la planification par unités de voisinage), ce qu'est L'Île-des-Soeurs, le TOD (Transit Oriented Development), ce qu'on voudrait nous imposer et le POD, (Pedestrian Oriented Development), ce qui devrait se faire.

NOTES DE PRÉSENTATION

L'Île des Soeurs et le PUB

Diapo 2

L'Île des Soeurs est une banlieue.

Malgré ses immeubles résidentiels en hauteur, ses maisons en rangée très serrées, ses boulevards plantés, son réseau vert, ses parc et sa proximité au centre ville,

L'Île des Soeurs est une banlieue

Ce n'est pas de sa faute

Elle a été dessinée de même...

Diapo 3

Dès qu'elle a été raccordée par l'autoroute à l'île de Montréal et la rive sud

Dès que les soeurs ont effectué leur dernière traversée vers la terre ferme

Les promoteurs ont sorti de leurs cartons des plans de ville,

Le nec plus ultra de l'époque:

les villes orientées vers les autoroutes, le Highway Oriented

Development; on dirait aujourd'hui avec les acronymes, un **HOD**

NOTES DE PRÉSENTATION

Diapo 4

Cette planification pour les villes nouvelles est basée sur l'**unité de voisinage**. (*le PUD, le Planned Unit Development*)

Le long des boulevards ont y installen les grands immeubles et à mesure que le réseau entre à l'intérieur de l'unité de voisinage, les hauteurs diminuent pour finir avec des unités unifamiliales.

Tous, de leur résidence, de leur jardin, par un réseau de sentier ont accès aux ce grand espace vert central

C'est pourquoi ont la surnomme cité-jardin

Diapo 5

Lorsqu'on complète d'autres unités de voisinage

On peut voir s'installer un ensemble d'équipement communautaire, dont les écoles primaires.

Le principe voulant que les enfants, de n'importe quel point de leur unité de voisinage, sont à distance de marche de l'école.

Au Québec on appelle cette planification: le Parc École

Les enfants peuvent même emprunter le réseau du parc central, pour aller s'acheter un popcycle au centre commercial sans jamais traverser une rue!

Le principe du popcycle, du PUD c'est ce qui a contribué à créer les villes nouvelles le long de nos autoroutes, ici au Québec.

NOTES DE PRÉSENTATION

Diapo 6

Si on arrive à compléter l'ensemble de la planification, on peut même atteindre une certaine densité résidentielle et une intensité commerciale, propre à la ville.

Diapo 7

L'unité de voisinage de la Pointe-Nord en est l'exemple avec son quartier urbain et le campus Bell de 3500 emplois..

Cependant même là, L'Île-des-Soeurs est une banlieue.

Et sa dépendance à l'automobile risque de s'accroître, encore plus.

On vient de lui offrir un cadeau, un bijou, qu'elle portera au cou pendant 120 ans.

Un nouveau pont à quatre voies de chaque côté, une fluidité renouvelée et ce, sans péage...

Diapo 8

Même raccordée au Réseau Express Métropolitain avec sa gare et son nouveau quartier urbain à cheval sur l'autoroute, pourra-t-elle effectuer le virage requis pour ne plus être une banlieue?

NOTES DE PRÉSENTATION

Les aires TOD et le Top-Down

Diapo 9

La planification selon TOD se différencie de celle des unités de voisinage par le fait qu'elle est orientée vers le transport collectif, plutôt que les autoroutes

C'est un peu comme si j'avais demandé à mes étudiants de première année de baccalauréat en urbanisme:

placer une pastille sur chacune des stations que vous voyez sur la carte:

Les plus petites sur le réseau de bus rapides,
des moyennes sur celui des trains de banlieue
et des plus grosses sur celui du métro.

Diapo 10

Des jaunes pour celles à l'extérieur de l'île
des orangées lorsque vous approchez de Montréal
des orangées foncées lorsque vous êtes à des croisements de
lignes et dans l'agglomération
et les rouges monsieur? C'est le centre-ville elles vont se
toucher: c'est là que tout le monde va!
La couleur c'est pourquoi, monsieur?

NOTES DE PRÉSENTATION

C'est la **densité résidentielle**. Les pastilles en fait, ont toujours la même dimension: 1km de rayon. Disons que sur le métro, pour les rouges ont 15000 résidences et que pour les jaunes on en a 6000.

La grosseur des pastilles elle, monsieur?

C'est le nombre de personnes qui vont se rendre à cette station soit pour y travailler où en sortir pour aller travailler, on appelle ça le **rabattement**.

Vous avez compris que c'est une caricature de la planification: Top Down! Le même modèle imposé, tel un emporte-pièce, sans tenir compte du type de contexte urbain dans lequel il est reçu. Ce type de plan ne résiste jamais à la réalité et particulièrement pour L'Île-des-Soeurs qui a le plus faible têt de rabattement de mobilité collective, à cause de son caractère insulaire.

On s'est aperçu à l'usage, à Portland et à Arlington en particulier que les TOD étaient

- 1- dépendants du milieu dans lequel ils étaient implantés
- 2- surtout tributaire du type de rabattement local de la mobilité collective.

C'est la clé du succès.

NOTES DE PRÉSENTATION

Diapo 11

En fait, L'Île-des-Soeurs se compare beaucoup plus à Kirkland ou DDO dans l'ouest sur le REM qu'à Longueuil où le rabattement vers la station est beaucoup plus élevé et de niveau régional.

Diapo 12

Dans les faits si on suit la logique imposée on devrait s'attendre à ce que ces stations de caractère suburbain se voit attribué une densité de troisième rang soit 80 unités à l'hectare plutôt que 110 tel que prescrit pour L'Île-des-Soeurs.

Qu'est ce qu'on peut y faire?

Diapo 13

« Les villes ont la capacité de fournir quelque chose pour tout le monde, seulement parce que, et seulement si, elles sont créées par tout le monde »

-Jane Jacobs, The Death and Life of Great American Cities

Il faut renverser le processus.

- 1- Partir de la mobilité locale qu'elle soit active ou collective
- 2- Ensuite les espaces publics pour donner toute la place à l'activité urbaine.
- 3- Enfin, planifier le POD à l'échelle humaine à l'échelle du piéton

NOTES DE PRÉSENTATION

La mobilité durable et le POD

Diapo 14

Plan de transport collectif équivalent en temps pour l'aller ou le retour pour les usagers de la pointe-sud.

Cependant il est inéquitable les usagers des secteurs B ou C car ils sont alternativement en fin de parcours à cause de l'effet de boucle.

Diapo 15

Plan de transport modifié selon l'emplacement du nouveau terminus.

1- Le trajet sera déséquilibré encore plus si on conserve la technique de boucle extérieure pour la desserte locale

2- Les usagers passent du REM aux autobus sans faire bénéficier le POD.

Diapo 16

Faiblesse de l'accès au REM pour les clients de place du Commerce par un parcours incertain et étriqué sur espace privé vers la station.

Diapo 17

Actuellement auto et bus sur Commerce,

Diapo 18

1- Amoindrir l'importance du réseau auto et divertir hors POD sur le périmètre.

NOTES DE PRÉSENTATION

2- Maintenir le transport durable (collectif et actif) sur du Commerce au centre du POD

Diapo 19

Créer une perméabilité à travers station et aménager un place dénudée (sans marquage) de chaque coté où le piéton a priorité sur la circulation automobile.

Diapo 20

Exposer le piéton à l'intensité commerciale autour de ces places et faire de ces deux unités de voisinage (Nord et Sud) un quartier orienté vers le piéton (POD: Pedestrian Oriented Development)

Diapo 21

Grand geste de mobilité durable incluant actif / vitesse modérée (<20 km) / collectif à poursuivre au centre du POD Sud

Diapo 22

Pont paysage pour inclure le parc riverain linéaire qui s'étend le long du boulevard Lasalle du coté Verdun

Diapo 23

Inclure la rue Wellington et station de l'Église comme ancrage commercial complémentaire au POD SUD

La nouvelle mobilité collective

Diapo 24

Le transport collectif local ressemble à ça:
un conducteur, maximum de passagers, minimum de fréquence pour remplir les bus hors pointe, peu de confort et aucune capacité pour le transport des biens.

Diapo 25

1- passer du mode « transport » à celui de « mobilité » durable ne plus penser mobilité « selon la » demande , mais mobilité « sur » demande.

2- s'orienter vers des véhicules petit (12/16), modulaire autonome avec plus de fréquence et adapté à la mobilité restreinte (chaise, marchette, parents/enfants avec « bagage quotidien »

Diapo 26

1- polyvalent et attelé en convoi pour les périodes de pointe à mesure qu'on approche du POD

<https://www.lalsace.fr/actualite/2018/11/27/strasbourg-le-vehicule-electrique-cristal-a-l-essai-sur-la-ligne-10>

2- les modules se mettent en convoi (arborescence: principe de Market Street, San Francisco)

3- penser livraison (amazon, goodfood, poste, ubereat...)

NOTES DE PRÉSENTATION

prévoir des postes de transbordement

Diapo 27

« Les personnes d'abord, les bâtiments ensuite »
-Jan Gehl, l'échelle humaine.

Diapo 28

les 5 principes d'un POD réussi

1— *Capacité de rabattre les circuits de mobilité durables vers le PPU et sa station.*

- Le grand geste vert de mobilité durable
- De l'intérieur des unités de voisinage vers le grand geste
- Intensité croissante lorsqu'on approche du POD

2— *La relation entre la station, le POD et l'aire TOD.*

- Le terminus autour d'une place (esplanade ou square verdoyant et canopée intense) où les véhicules collectifs tournent autour, au centre du POD SUD (1)
- mobilité active entre le centre du POD et la station (2)
- Place nue (naked street) de part et d'autre du tunnel (2 et 3) entre le POD SUD (esplanade du Commerce) et le POD NORD (la Pointe de l'Île)
- Concentration du commerce orienté vers le « navetteur » autour de ces places

NOTES DE PRÉSENTATION

- Intensité du produit courant (près de la gare) jusqu'à semi-courant autour de l'esplanade du POD

3— *La mixité et la complémentarité du corridor principal de transport.*

- Aire TOD IdS est de niveau suburbain résidentiel
- Baisser la densité moyenne à 80un/ha
- Maintenir le commerce surtout produit courant et semi-courant de niveau proximité quartier
- Bureau orienté vers les services à la communauté (équipements garderie, piscine-gymnase, third place (biblio-café-rencontre), co-working, work/live space, espace collaboratif, salle de rencontre, support au télé-travail...)

4— *Les espaces publics : dynamisme, cohésion sociale et l'ode à la lenteur. (mise en place graduelle à partir de la station vers le geste vert)*

- Prolonger le geste vert au centre de l'unité de voisinage POD et n'admettre éventuellement que la mobilité durable (active, lente motorisée et collective)
- Réseau esplanade, squares/parcs et places avec mobiliers de détente, tables, chaises, fauteuils, jeux interactifs enfants pour « chiller » (on n'est pas pressé, il y a un REM au 2 1/2 min et on est à 5 minutes du centre-ville ou du 10/30).
- Adapter à l'hiver: abri, chauffe-terrasse, trottoir et pistes déglaçante

NOTES DE PRÉSENTATION

- Maintenir les autos sur le périmètre
- Donner accès aux véhicules des résidents et clients à partir du périmètre vers les garages souterrains par les dessertes.
- Livraison et approvisionnement des commerces par ces dessertes à des quais intérieurs à l'arrière des commerces.

5- les bâtiments ensuite...

- *La densité est décroissante de la station à la porte d'entrée du geste vert (coin IdS et Rn Lévesque).*
 - Favoriser la hauteur avec recul vert sur le périmètre et les dessertes
 - Rapprocher le rez de chaussée de l'axe central des place/squares/esplanade et maintenir un recul pour terrasses, pocket-park et mini marché (vente trottoir) devant les commerces.
 - La hauteur sera décroissante le long de l'autoroute (d'est en ouest) à partir de la hauteur des dernières tours planifiées du côté de la Pointe-de-l'Île.
 - Celles au sud, sur les îlots entre l'autoroute et l'esplanade seront l'équivalent du 2/3 de celles du nord
 - Sur les îlots entre l'esplanade et René-Lévesque, elles seront du 1/3 de la hauteur décroissante avec au pied sur René-Lévesque des typologies de 2 à 3 étages*¹
 -

¹ Selon les différentes interventions des citoyens (sauf les Verrières) et celle du professeur Sheppard la hauteur ne semble pas un problème. C'est pourquoi je me range à ce point de vue et considère que le projet de la Pointe-de-l'Île doit se compléter selon le plan original en « redressant » toutefois la dernière tour qui servira d'encadrement à l'entrée de ville avec la première au sud dans le demi-POD de Place du commerce

NOTES DE PRÉSENTATION

- *La compacité n'est pas à favoriser.*
 - Favoriser l'implantation de tours ou barres au centre de l'îlot et la hauteur qui est la marque de commerce de l'IdS
 - L'habitation le long de René-Lévesque pourrait prendre la forme de maison de villes ou plex (2 1/2 étages) sur garage commun sous-terrain avec parterre avant (tel Pointe nord de l'île)
- *La connectivité s'établit par des ilots urbains (urban blocks)*
 - Les dessertes avec accès à partir du périmètre aux garages et débarcadères sont partagées
 - Elles donnent accès au bout au réseau central de places/squares esplanades
 - le périmètre est pourvu de stationnements sur rue à temps limité pour les « kiss & ride » des navetteurs
 - chacun des ilots pourraient être une aire de stationnement de 2 étages formant une plate-forme commune fortement paysagère afin de recevoir les tours, les commerces donnant l'esplanade et les maisons de villes/plex le long du périmètre sud
 - Ces aires de stationnement seraient partagées pour l'ensemble multifonctionnel de l'îlot et géré « intelligemment » par une société selon les besoins complémentaires (commerces/bureau/résidentiel). Tous les espaces devraient être tarifés et les revenus utilisés pour l'aménagement des espaces public et la mobilité collective.

NOTES DE PRÉSENTATION

- *la mixité du POD est variable entre la station et l'entrée du geste vert*
 - La mixité commerciale est décroissante à partir de la station. Commerce au rez-de-chaussée + 2 étages bureau près de la gare et commerces services au rez-de-chaussé à l'entrée du geste vert.
 - La mixité résidentielle (tenure et sociale) est croissante vers le geste vert.
 - Près de la station envisager la tenure de location court-terme (AirB&B, time-share ou séjour de professionnel étranger) pour profil qui veut profiter de la proximité de la banlieue et de la ville.

Diapo 29

« UN AMÉNAGEMENT DURABLE est un milieu de vie qui s'adapte aux sociétés qui le transforment, mais qui façonne ces mêmes sociétés par la mémoire des lieux »

- Denis Proulx, La densification par le projet urbain dans le contexte Montréalais.
de Montréal et Bruxelles en projet(s)

NOTES DE PRÉSENTATION

Diapo 30

- Plan d'ensemble d'organisation spatiale et de mobilité durable de l'aire TOD:
 - POD Nord: unité de voisinage comprenant le Campus Bell et le projet de la Pointe-Nord
 - POD Sud: unité de voisinage comprenant la Place du Commerce à déqualifier.
 - Unités de voisinage, est, B et D axée sur chemin du Golf.
 - Unité de voisinage C, ouest, axée sur boulevard Berlioz.
 - Unité de voisinage A, sud, axée sur boul. Iles-des-Soeurs.

Déploiement à court terme du PPU

1- Avec la partie Nord du POD (1km de rayon) comprenant le Campus Bell et quartier urbain de La Pointe Nord nous pouvons considérer que cet ensemble représente pratiquement la moitié du POD réalisée.

Il est la vraie définition d'un quartier qui se marche (walkable), multifonctionnel et doté de la densité résidentielle exigée, du caractère de destination d'emploi et des commerces de proximité.

Il lui manque de la diversité sociale et la présence de services communautaires. Cette lacune pourraient être remédiée par une meilleure programmation dans la dernière phase.

NOTES DE PRÉSENTATION

Il s'agit de le terminer selon le plan initial (2 tours dont une « redressée » selon l'orientation des autres) et d'offrir au pied de ces tours un frontage sur la place 3, des commerces orientés vers le « navetteur » et des services communautaires d'échelle de quartier comme il se doit dans toutes les unités de voisinage (comme Elgar)

Avec l'ouverture du tunnel et d'une connection très forte avec place du Commerce, il n'y aura plus de raison de prendre sa voiture pour s'y rendre.

Ainsi cette unité de voisinage est dotée de la masse critique pour soutenir l'installation du REM dans les premières années.

2- Le PPU devrait se concentrer sur la partie sud et prendre le temps de revoir ses paramètres de concert avec les différentes parties prenantes (s'inspirer du « partnering » du QIM).

Trouver rapidement une façon de lier « temporairement » et de façon conviviale adaptée à la mobilité active la place du Commerce et la station.

Maintenir le « terminus » de transport collectif sur place du Commerce et entreprendre des discussions avec la STM, le REM et les partenaires locaux commerciaux pour initier rapidement le transfert modal adapté aux conditions spécifiques de l'aspect suburbain de l'Île-des Soeurs et requis pour rabattre l'ensemble des unités de voisinage vers le pôle central du POD du Commerce.

NOTES DE PRÉSENTATION

Se concentrer en première phase sur les propriétés avoisinantes de la place de la gare pour amorcer le concept orienté vers le piéton, là où les enjeux de stationnements sont moins vifs.

Une fois que le changement modal à la mobilité durable s'installera passer aux phases subséquentes de la densité résidentielle et de l'intensité commerciale, des plus hautes vers les plus basses.

Mettre en place les espaces publics d'abord et les bâtiments ensuite...

Denis Proulx architecte et urbaniste