

URB 6020d - Atelier d'intervention : Projets de requalification urbaine en banlieue et TOD

Université de Montréal
Faculté de l'aménagement
École d'urbanisme et d'architecture de paysage
Le jeudi et le vendredi

Responsable

Djemila Hadj-Hamou, chargée de cours
djemila.hadj-hamou@umontreal.ca

[COURS EN MODE MULTIMODAL](#)

Densification en milieu lavallois

Le boulevard Curé-Labelle : Entrées de Ville et Aire TOD

Projet urbain sur un **secteur d'intervention**

1. Objectifs

- Connaître et comprendre les tissus suburbains ou périurbains dans leur forme actuelle
- Saisir les éléments qui structurent et identifient la ville banlieue (forme urbaine)
- Poser un diagnostic et déterminer les enjeux d'aménagement et de développement économique
- Être au fait des dernières tendances en aménagement et développement durable et saisir les impacts liés au PMAD
- S'initier à la démarche participative
- Concevoir un projet urbain évolutif
- Intégrer des stratégies et des phases pour la mise en œuvre du projet

2. Les enjeux de la densification en milieu suburbain

Les municipalités de la couronne nord ou sud de Montréal, situées à 10 ou 40 minutes de la métropole, villes qui autrefois abritaient la population souhaitant s'éloigner des villes denses, sont, à présent, en recherche de leur centre-ville et d'une identité propre. On note une volonté grandissante de planification de modes de déplacement alternatifs à l'automobile. Les réseaux actifs, notamment cyclables, sont de plus en plus prisés par la population des banlieues. Le développement d'un réseau de transport collectif intermunicipal et non uniquement orienté vers les déplacements sur Montréal (système de navettes par exemple) devient incontournable dans les banlieues, où vit une importante population vieillissante, reflétant une tendance mondiale, mais plus spécifiquement nord-américaine¹.

Avec la mise en œuvre du PMAD, on assiste à une urbanisation des banlieues montréalaises à laquelle adhèrent les élus, les urbanistes municipaux ainsi que les promoteurs. Notons que la CMM (Communauté métropolitaine de Montréal) subventionne

¹ «Le phénomène de vieillissement rapide des banlieues n'est toutefois pas propre à la région montréalaise. Au contraire, ce phénomène a eu lieu dans toutes les grandes régions métropolitaines nord-américaines ces dernières années.» Bulletin n°21 de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), Novembre 2012- Volet Sociodémographie, Perspectives GrandMontréal.

divers projets pilotes TOD qui visent à requalifier et améliorer les milieux de vie autour d'un accès à un transport collectif performant².

La densification des banlieues n'est plus un souhait ou une vue de l'esprit de certains urbanistes, mais elle a bel et bien lieu présentement. Doit-on en remercier le PMAD (Plan métropolitain d'aménagement de développement) ? Probablement, en partie. Ne plus empiéter sur les terrains agricoles, réduire l'empreinte du développement humain, se déplacer activement ou en utilisant le transport en commun sont autant de facteurs qui impliquent de revoir nos façons d'occuper l'espace et donc, de le planifier. On assiste à un véritable changement de paradigme aussi bien au niveau de l'occupation de l'espace suburbain que dans le processus de planification qui devient, inévitablement, participatif et consensuel. Parler d'implantation bâtie proche des espaces publics afin d'encourager les déplacements piétons et la déambulation dans une ville moins orientée sur la logique automobile rentre désormais dans les mœurs des banlieues.

L'articulation des milieux densifiés ou transformés autour d'espaces publics identitaires tel, des rues partagées, une place publique polyvalente, un réseau de parcs ou encore des liens et des sentiers cyclables, fait partie du projet de requalification et de densification des banlieues³. Le travail de transformation de la forme urbaine demeure entier. Il consiste en la redéfinition et en la réappropriation des espaces publics par les instances municipales, en tant qu'éléments structurants, articulants et identifiant le territoire. Les liens à renouer entre emprise publique et terrains privés dans ce qu'ils constituent ensemble le grain bâti et le tissu urbain de la ville sont un enjeu majeur, car les impacts sur les espaces bâtis (typologies, diversité et volumes) sont nombreux et intimement liés aux espaces libres (stationnement, cours, jardins, accès véhiculaires). Les ambiances des rues, boulevards, parcs ou places sont au cœur de la planification des milieux déstructurés et, à ce titre, méritent d'être mieux comprises et de refléter le milieu.

Revitaliser ou requalifier un milieu bâti existant n'est pas chose aisée, même en milieu urbain comme Montréal. La mise en œuvre à court et long termes dépend des promoteurs, des pouvoirs publics et de la réponse du marché immobilier. En banlieue, ce sont les mêmes préoccupations, mais à cela il faut ajouter les trames des rues et des îlots imperméables et l'irrégularité du parcellaire. Ce qui rend la mise en œuvre plus délicate et plus fragile, sans oublier la problématique des infrastructures⁴ (capacité des réseaux d'aqueduc, d'égout et de drainage, enfouissement des fils électriques). Une approche évolutive permet d'anticiper les changements d'un milieu suburbain de façon réaliste et de mettre en œuvre une vision du redéveloppement de façon progressive (propriétaires prêts pour le changement, opportunités à court terme, augmentation de la capacité des réseaux, etc.) sans mettre en péril ladite vision, et ce, en posant résolument les jalons de cette urbanité que l'on n'a pas le choix d'imposer phase par phase, terrain par terrain.

3. Mandats et territoires

Les équipes pourront se familiariser avec les problématiques et les enjeux inhérents au site étudié et aux secteurs ciblés, en vue d'une transformation potentielle. Ils auront à visiter le site, l'analyser et en saisir les enjeux. Des rencontres avec les principaux intervenants et parties prenantes sous forme d'atelier et de présentations leur permettront de prendre la

² La CMM a, par ailleurs, mis en ligne une carte interactive permettant de faire le suivi desdits projets : <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/dossiers-en-amenagement/quartiers-tod/#carte>

³ « Sidewalks and trails provide the connective tissue for compact suburban places, and public space and plazas can provide the heart. Much more than an afterthought, they are essential infrastructure elements ». *Shifting Suburbs, Reinventing Infrastructure for Compact Development*. Urban Land Institute, 2012.

⁴ « Compact development in the suburbs often requires extensive cross-jurisdictional infrastructure planning and coordination, as well as the commitment of many different players, including sometimes-overlapping local government entities, state departments of transportation, developers, and others ». *Shifting Suburbs, Reinventing Infrastructure for Compact Development*. Urban Land Institute, 2012.

mesure des dimensions associées aux enjeux de la planification et de la requalification en milieu suburbain et de s'initier au processus participatif d'un panel composé de diverses expertises de la ville.

Les éléments ci-dessous seront abordés :

1. Densification et mixité en banlieue (TOD et corridor structurant TC)
 - Comprendre l'émergence des banlieues; planifier leur évolution; être au fait des tendances et des bons coups des projets de qualification en milieu suburbain, dont l'implantation de réseaux de transport collectifs performants; s'arrimer au PMAD; densifier et introduire de la mixité verticale.
2. Processus de concertation et d'idéation
 - S'inscrire dans les pratiques de consultation et de participation citoyenne en cours présentement; le consensus dans l'aménagement devient primordial au sein des villes et même entre les diverses parties prenantes.
 - Recherche de comparables d'ici et d'ailleurs : s'inspirer, comparer et évaluer les tendances en aménagements pour mieux saisir les enjeux locaux et régionaux.
3. Projet urbain
 - Saisir les dimensions du projet urbain : lecture des problématiques et des enjeux ; planification globale dans une approche durable, arrimage aux réalités municipales et aux besoins de la population, liens avec la forme urbaine, le design, les composantes environnementales/paysagées et la mise en œuvre.
4. Cahier des aménagements publics et encadrement des aménagements du domaine privé
 - Planifier l'ensemble des réseaux de transport collectif (TC) ou actifs (piétons et cyclables) en lien avec des espaces publics qui associent la diversité des usages et des usagers (donc garants d'une bonne mixité); importance de la structuration et de la hiérarchisation des espaces publics ; arrimage et continuité des aménagements entre le domaine public et le domaine privé.
5. Stratégies de mise en œuvre
 - Identifier les phases de développement et de réalisation d'une vision ou d'un projet urbain; établir un plan d'action; prioriser les interventions publiques comme effets de levier pour le développement immobilier, qui est au cœur même de la densification aboutie; rechercher les programmes et incitatifs de mise en œuvre.

Mise en contexte du site à l'étude

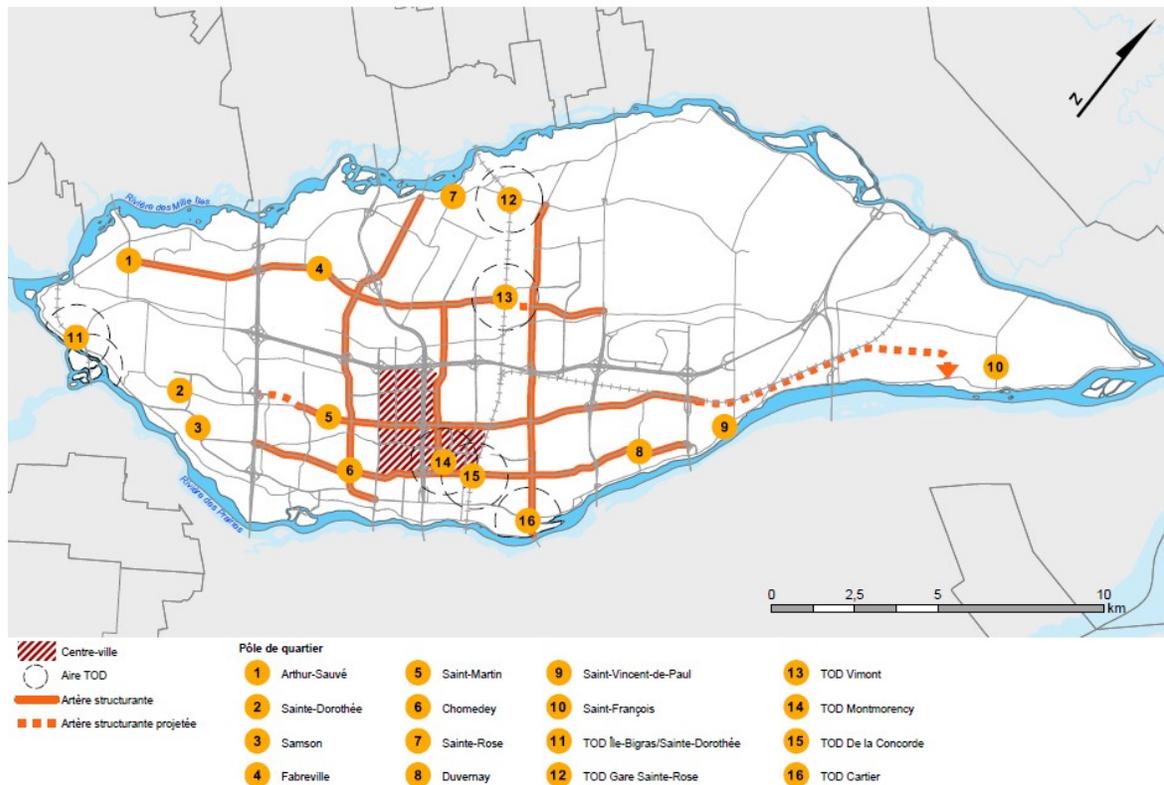
Quatre composantes stratégiques principales caractérisent le tissu urbain lavallois. Il s'agit du centre-ville, des **aires TOD**, des pôles de quartier et des *artères structurantes*.

Bien que les enjeux diffèrent pour ces ensembles, il n'en demeure pas moins qu'il existe un réel potentiel de développement et de consolidation pour ces secteurs de la Ville. Ces composantes sont ciblées pour une transformation et une évolution vers des milieux de vie complets et complémentaires, chacune selon son histoire et sa spécificité.

Le site à l'étude est l'une des principaux axes de transit, soit le boulevard Curé-Labelle, identifié comme *artère structurante*⁵ au Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de Laval. Tous les groupes formés par les étudiants (4 à 5 personnes par groupe) auront à en analyser les composantes générales.

À compter de la deuxième étape, les groupes auront à choisir l'un des 3 secteurs d'intervention identifiés.

Carte 5-1 : Secteurs de planification particulière



Transformation des artères commerciales...

De plus, de manière à avoir l'espace suffisant pour accueillir la croissance démographique anticipée, le *redéveloppement de certaines parties du territoire à proximité des artères structurantes* apparaît comme incontournable. Non seulement cette option accroît le potentiel d'accueil du territoire urbanisé pour de nouveaux ménages, mais elle le fait dans des *milieux comportant une mixité de fonctions*, favorisant ainsi des *déplacements courts et non motorisés*. Il s'agit également de secteurs déjà bien desservis en transport collectif et où on retrouve également plusieurs générateurs de déplacements.

Extrait du Schéma d'aménagement et de développement révisé, Ville de Laval

⁵ Extrait du SADR : « Les artères structurantes regroupent les boulevards Saint-Martin, Notre-Dame, de la Concorde, des Laurentides, Le Corbusier, Curé-Labelle ainsi qu'Arthur-Sauvé et le tronçon ouest de l'avenue des Bois. Ces artères ont été identifiées soit en raison de la portée régionale de leur trame commerciale (comme pour les boulevards des Laurentides, Curé-Labelle et Saint-Martin tel que présenté à la section 2.3.3) soit en raison de l'importance du lien qu'elles constituent entre les autres composantes du territoire, telles que les infrastructures de transport en commun métropolitain structurant, les pôles de quartier et le centre-ville. Plusieurs de ces artères structurantes montrent des signes de dévitalisation et comportent des aménagements de faible qualité, axés principalement sur l'automobile. Le caractère hétéroclite de l'architecture et de la forme urbaine, l'absence d'échelle humaine, la surabondance de l'affichage, l'omniprésence d'un environnement minéralisé et le faible encadrement de la voie publique contribuent notamment à leur dégradation visuelle. À ce titre, le PMAD identifie plus particulièrement les boulevards des Laurentides et Curé-Labelle comme étant des sites vulnérables, dont les espaces commerciaux nécessiteraient d'être consolidés et dont les activités devraient être diversifiées. De plus, une réflexion s'impose sur l'intégration de modes de transport collectif et actif efficaces ainsi que d'aménagements urbains mieux adaptés aux différents usagers de la voie publique, afin de transformer progressivement ces espaces de transit automobile en des milieux de vie à échelle humaine.

SITE À L'ÉTUDE – LE BOULEVARD CURÉ-LABELLE

Le boulevard Curé-Labelle est l'une des plus importantes artères commerciales régionales Nord-Sud de Laval. Correspondant au réseau routier artériel numéroté, route 117, et longue de quelques 11,5 kms, cette artère fait partie du réseau artériel métropolitain (RAM) de la CMM. Elle représente plus de 7000 emplois liés aux commerces qui s'y concentrent notamment, entre l'autoroute A15 et le boulevard Sainte-Rose et entre l'autoroute A440 et la Rivière des Prairies.

La traversée de la Ville se termine au sud, par le pont Lachapelle et, au nord, par le pont Marius-Dufresne. Ce parcours est ponctué par la proximité de pôles de quartier tels celui de Chomedey, Saint-Martin, Fabreville et Sainte-Rose.

Carte 3-1 : Concept d'organisation spatiale



Parti d'aménagement et planification/Actions du SADR

- Collaborer à l'amélioration de la performance du service d'autobus par la mise en place de mesures préférentielles et par l'implantation d'un réseau de bus à haut niveau de service (BHNS), notamment sur les boulevards Le Corbusier, de la Concorde, des Laurentides, Notre-Dame, **Curé-Labelle**, Dagenais et Saint-Martin, et par la mise en œuvre du projet de service rapide par bus (SRB) Pie-IX en territoire lavallois.
- Élaborer et mettre en œuvre une **planification particulière pour les artères commerciales**, en priorisant notamment les interventions sur les boulevards des Laurentides et **Curé-Labelle**, selon les balises d'aménagement définies à la section 5.2.

Extrait du Schéma d'aménagement et de développement révisé, Ville de Laval



Boulevard Curé-Labelle Sud- Vue vers le pont Lachapelle
Source Google

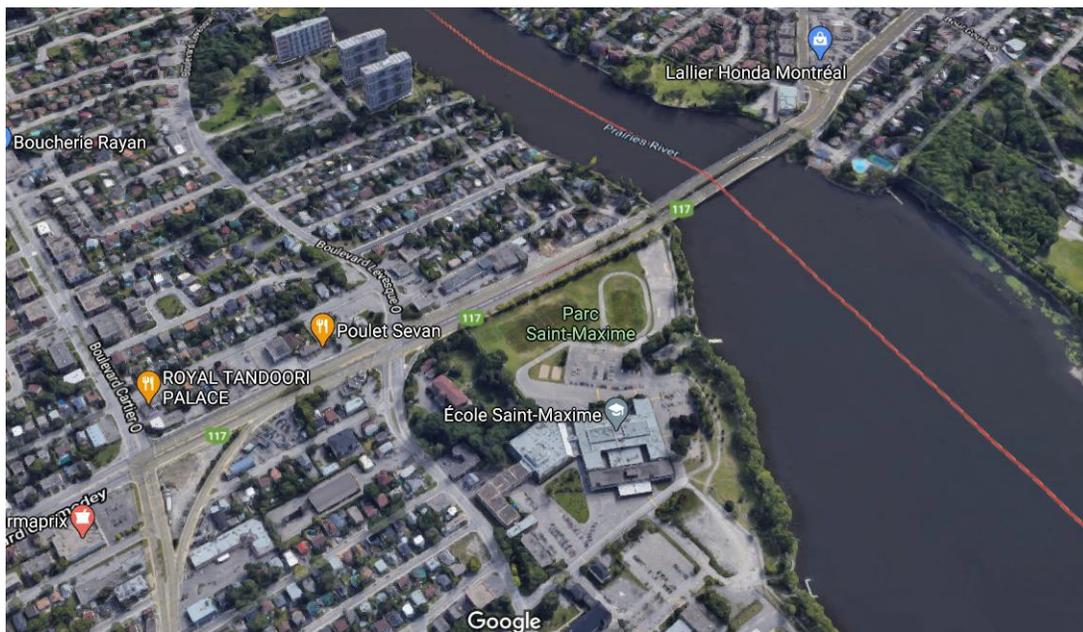


Boulevard Curé-Labelle- Tronçon courant- Vue vers le nord
Source Google

Dans l'attente de l'implantation d'un mode de transport collectif structurant de type BHNS (bus à haut niveau de service) ou SRB (service rapide bus), le boulevard entame une transformation orientée vers des bâtiments résidentiels de haute densité. En effet, depuis quelques années, plusieurs terrains font l'objet de demandes de projets de ce type alors que l'offre commerciale tend à diminuer notamment dans les tronçons à proximité des grands boulevards Est-Ouest et du Centre-ville. Une fois l'analyse urbaine générale du boulevard complétée l'atelier propose trois secteurs d'intervention propices à des transformations futures en ce, en lien avec la vision du SADR. Les étudiants pourront compléter leur analyse qui sera alors plus ciblée sur le secteur choisi en vue d'y concevoir un projet de design urbain.

SECTEUR D'INTERVENTION 1 – ENTRÉE DE VILLE SUD : RIVIÈRE-DES-PRAIRIES/BOULEVARD CARTIER

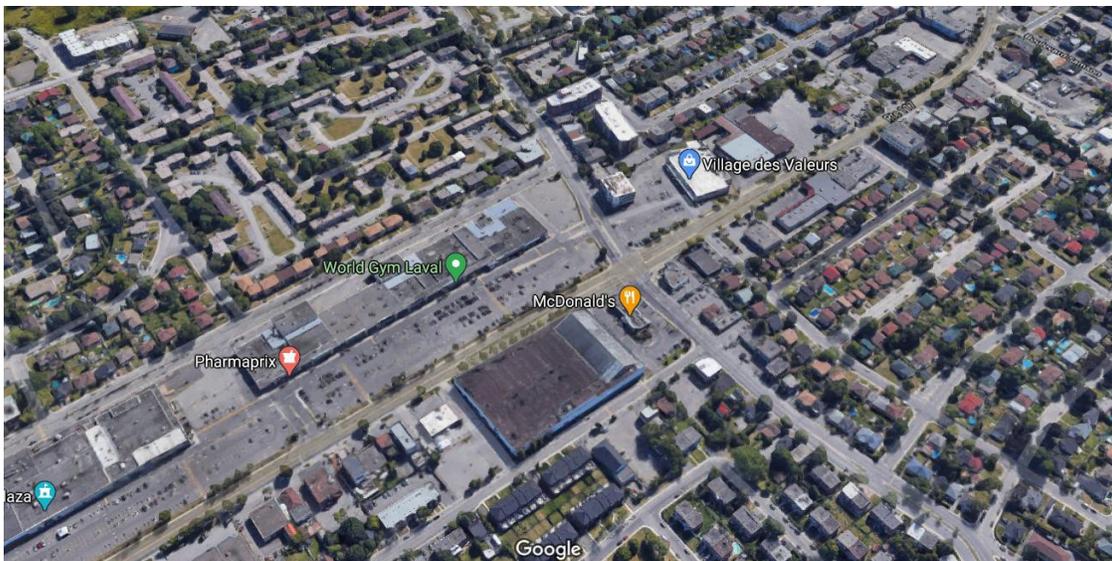
Il s'agit de l'entrée de Ville Sud du boulevard Curé-Lachapelle, via le pont Lachapelle qui relie le secteur Chomedey à Laval, au secteur Cartierville dans l'arrondissement montréalais d'Ahuntsic-Cartierville. La présence de bâtiments publics (dont la maison Saint-Joseph) et la carence des aménagements et d'identité de ce secteur pourtant l'un des plus anciens de Laval, devraient inspirer le projet de requalification de cette entrée de Ville



Boulevard Curé-Labelle/Pont Lachapelle- Vue vers le sud-est
Source Google

SECTEUR D'INTERVENTION 2 – AIRE TOD : BOULEVARD NOTRE-DAME/BOULEVARD CURÉ-LABELLE

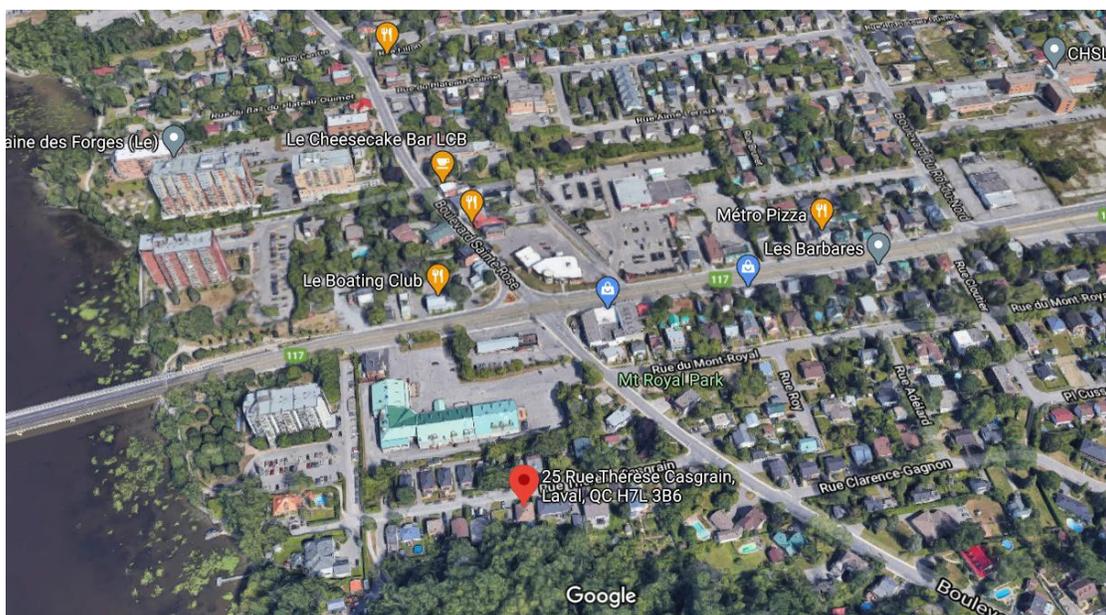
Le SADR (voir page 5) illustre le prolongement potentiel de la ligne orange à partir du terminus Côte-Vertu avec une première station au coin des boulevards Notre-Dame et Curé-Labelle. Peut-on imaginer l'impact d'une station de métro sur ce secteur? Quel projet pourrait-on anticiper et quelle aire de TOD pourrait s'y déployer? La transformation de ce secteur est déjà entamée avec un projet résidentiel d'environ 350 unités en place de l'ancienne récréathèque, maintenant démolie, non loin du boulevard Notre-Dame.



Boulevards Curé-Labelle/Notre-Dame Vue vers le sud-est
Source Google

SECTEUR D'INTERVENTION 3 – ENTRÉE DE VILLE NORD : RIVIÈRE-DES-MILLE-ÎLES/BOULEVARD DU ROI-DU-NORD

Le pont Marius-Dufresne reliant la ville de Rosemère à Laval, via le boulevard Curé-Labelle, marque l'une des entrées de Ville nord, l'un des principaux accès au Pôle de quartier Sainte-Rose, plus communément appelé le *Vieux Sainte-Rose*. À peine le pont franchi, on se trouve dans le territoire patrimonial de Sainte-Rose. L'essence même de ce secteur tire son identité de ce patrimoine, urbain, architectural et paysager qui est en manque de mise en valeur et de reconnaissance. En effet, de nombreux bâtiments, d'époque plus récente, en rendent la lecture et la cohérence plus difficile. Comment requalifier un secteur en respectant et en mettant en valeur ses caractéristiques intrinsèques aux abords d'une artère d'envergure métropolitaine?



Boulevards Curé-Labelle/Sainte-Rose- Vue vers le sud-est
Source Google

4. Organisation de l'atelier

L'atelier est conçu pour plonger les étudiantes et étudiants dans une situation d'apprentissage par l'action (plutôt que par la seule application de connaissances) via le projet urbain. Il est donc fondé sur le dialogue entre les étudiants, la responsable de l'atelier ainsi que les professionnels pouvant être associés à l'atelier. Il s'agit d'un travail en groupe, chaque équipe étant constituée de 3 à 5 étudiants (dépendamment du nombre total d'inscrits au présent cours), provenant le plus possible de disciplines variées. Chaque étudiant doit être présent les jours d'atelier.

Les équipes auront à travailler sur l'ensemble du site à l'étape 1. À partir de l'étape 2 les équipes pourront cibler l'un des secteurs proposés pour des fins d'intervention et ce, en lien avec une vision globale du boulevard et de ses abords⁶. Bien que celles-ci travaillent sur des secteurs différents, toutes les capsules et les présentations seront communes, permettant de faire profiter l'ensemble du groupe des travaux sur les autres territoires.

La situation particulière que nous vivons présentement nécessite une certaine adaptation. Aussi, plusieurs plateformes et logiciels de représentation pourront être proposés, sous réserve de validation par la chargée de cours. Toutefois le recours à des logiciels de type vectoriel est fortement recommandé et encouragé (ex. Autocad, Sketchup, Illustrator) notamment pour la conception, les rendus et les présentations aux étapes d'analyse et de conception/création.

Les groupes auront leur propre espace virtuel qu'on pourra assimiler à la salle d'atelier. Pour ce faire, les plateformes Teams, MIRO et Zoom seront privilégiées. Elle favoriseront les échanges, le partage d'information et les rencontres de travail et de présentations.

Comptant pour 6 crédits, l'activité requiert une moyenne de 18 heures de travail par semaine, dont seulement 12 sont formellement à l'horaire, le jeudi et le vendredi. Les travaux pendant ces deux journées se répartissent ainsi :

Les jeudis ou vendredis en matinée :

- Courts exposés et capsules (5 au total) au début de chaque étape et en fonction des besoins rencontrés en cours de route.
- Rencontres hebdomaires en **présence de tous les groupes** pour une séance d'échanges et de questions.

Les jeudis et vendredis :

- Travail en groupes : séances de travail en équipe et avec la responsable de l'atelier selon l'avancement.
- Visites de terrain et rencontres/séances d'idéation.
- D'autres plages horaires* peuvent être organisées selon les besoins et la disponibilité des étudiants et de la chargée de cours.

Les présentations :

- Quatre demi-journées de présentation sont prévues, généralement en présence d'invités (en particulier des professionnels engagés dans les projets). L'objectif est non seulement d'évaluer le travail réalisé, mais aussi d'échanger sur les constats et les propositions.

⁶ Les corridors métropolitains sont identifiés au PMAD et correspondent aux abords (500 mètres de chaque côté) des boulevards suivants : De la Concorde, Cartier, des Laurentides et Curé-Labelle.

**Note : Des rendez-vous pourront être organisés en dehors de ces tranches horaires selon les besoins des étudiants.*

5. Démarche et calendrier

L'atelier se déroule autour du travail d'équipe. Les équipes multidisciplinaires se composent de 4 à 5 personnes de formations et d'horizons différents. *Il est important d'avoir au moins une personne par groupe déjà initiée au graphisme, dessin ou ayant une quelconque aptitude en représentation graphique (ex. dessin manuel, Autocad, Suite Adobe Creative, Sketchup, etc.)* Le travail au niveau des différentes étapes est à répartir entre les groupes et les personnes: dimensions et critères d'analyse ; scénario d'aménagement ; réseaux et espaces publics, actions et phases de réalisation, programmes et incitatifs de mise en œuvre.

L'atelier est organisé en 3 grandes étapes :

Étape 1 : Comprendre le milieu et identifier ses enjeux

Étape 2 : Documenter le projet et élaborer une vision

Étape 3 : Définir le concept d'aménagement et le mettre en œuvre

Chacune des étapes comporte les activités suivantes :

5.1 ÉTAPE 1- COMPRENDRE LE MILIEU ET SES ENJEUX

LECTURE ANALYTIQUE DU SECTEUR D'ÉTUDE

- Visite du site à l'étude (Les étudiants sont invités à faire une visite de site) ;
- *Chaque groupe se penche sur une dimension ou un aspect du site lors de l'analyse du milieu ;*
- Analyse selon les diverses dimensions d'un contexte urbain, tel : la forme urbaine, les vocations, la mobilité et le paysage urbain ;
- Identification des éléments porteurs du site, des faiblesses et des contraintes à adresser en processus de conception (FFOM) ;
- Caractérisation et synthèse des tronçons homogènes du boulevard dans son ensemble.

ANALYSE URBAINE DU SECTEUR D'INTERVENTION

- Analyse succincte du site choisi pour fins d'intervention (dans un rayon de ± 750 à 500m) ;
- Identification des enjeux spécifiques au site d'intervention (selon le choix des sites 1, 2 ou 3), selon les thématiques d'analyse considérées pour le site d'étude
- Grandes orientations ou principes d'aménagement généraux.

PRESENTATION DE L'ÉTAPE 1

Évaluation :

Les étudiants pourront faire la visite de terrain pour le site à l'étude entre les 8 et le 22 janvier.

Le **vendredi 5 février** aura lieu la présentation orale supportée par du matériel visuel. L'oral est d'une durée de 20 minutes/équipe et est suivi de 15 minutes de commentaires de la part de l'enseignant et des invités (professionnels de la Ville et professeurs de la faculté). Par la suite, prendra place une période d'échanges et de

questions afin d'inscrire les travaux dans une vision globale et d'assurer une certaine cohérence.

Il n'y a pas de rapport à produire à chaque étape, mais l'équipe devra faire une synthèse des travaux réalisés en vue du rapport final. *L'évaluation porte sur le matériel présenté le 5 février et qui devra être accessible dans Studium dans les jours qui suivent.*

Il est important de noter qu'on reviendra sur les travaux de cette étape lors des présentations ultérieures. *Le matériel doit donc être conservé.*

5.2 ÉTAPE 2- DOCUMENTER LE PROJET ET ELABORER UNE VISION

RECHERCHE DE CAS ET DE REFERENCES (THEORIQUE) OU PROJET ILLUSTRANT UNE URBANISATION OU REQUALIFICATION D'UN MILIEU (SUBURBAIN DE PREFERENCE OU SIMILITUDE DES SITUATIONS) :

- Comprendre la nature de ce type de milieux en identifiant les éléments porteurs et contraignants d'une transformation ;
- Saisir la complexité d'un projet et les diverses échelles de lecture et d'intervention ;
- S'initier aux critères d'analyse qui permettent d'approcher des milieux complexes selon les dimensions à couvrir et ce, dans une perspective de développement durable ;
- Identifier les facteurs de réussite de ladite requalification.

ÉLABORATION D'UNE VISION/ORIENTATIONS GENERALES

- Énoncé de la vision souhaitée, inspirée par les projets comparables identifiés ;
- Déclinaison de la vision pour les thèmes clés à adresser lors de l'élaboration du projet ;
- Orientations et principes à explorer ;
- Illustration par des schémas et/ou images.

EXPLORATION DE SCENARIOS/PLAN D'AMENAGEMENT PRELIMINAIRE

- Chaque groupe développe quelques scénarios ou esquisses : croquis à la main, images de référence, schémas conceptuels, etc. ;
- Évaluation des avantages et des inconvénients pour chaque scénario (critères de performance issus des orientations à faire ensemble) : chaque groupe dresse les + et le – du scénario proposé ;
- Illustration du scénario retenu pour des fins de plan d'aménagement préliminaire pour le secteur d'intervention ;
- Présentation.

PRESENTATION DE L'ETAPE 2

ACTIVITE SPECIALE DU 12 MARS- CODESIGN PROSPECTIF

L'atelier de Codesign prospectif est proposé et encadré par M. Franck Sherrer. Il portera sur le défi suivant: *Comment habiter le territoire québécois de façon sobre et résiliente dans un contexte de transition écologique?*

Proposé par [Chemins de transition](#)

Tous les étudiants sont invités à contribuer à ce grand projet de l'Université de Montréal et Espace pour la Vie dont l'objectif est d'engager la communauté universitaire, au côté des citoyens, citoyennes et des autres forces vives de la société dans le nécessaire débat sur la transition, afin d'identifier collectivement les chemins les plus porteurs pour assurer un futur souhaitable au Québec en 2040.

Cette contribution aura lieu au cours d'un atelier de codesign prospectif qui prendra place le 12 mars de 13h à 14h et qui sera pris en charge par l'équipe de Chemin de transition. La démarche de cet atelier est très proche de celle qui est au cœur des apprentissages du sous-atelier URB6020a prospective et conception innovante en urbanisme. C'est donc également une occasion pour les étudiants de s'initier par la participation à la méthode prospective.

Évaluation :

Le **jeudi 25 mars**, il s'agira de présenter la conclusion de l'étape 2, soit les projets comparables, la vision d'aménagement, les orientations, les scénarios exploratoires ainsi que le plan d'aménagement préliminaire (pour le secteur d'intervention). Une présentation PowerPoint (ou document InDesign), avec plans, croquis, images en support, est demandée.

L'évaluation porte sur le matériel présenté le 25 mars. Le tout devra être accessible dans Studium dans les jours qui suivent.

Il est important de noter qu'on reviendra sur les travaux de cette étape lors des présentations ultérieures. *Le matériel doit donc être conservé*

5.3 ÉTAPE 3- DEFINIR LE CONCEPT D'AMENAGEMENT ET LE METTRE EN ŒUVRE

PLAN FINAL ET CAHIER DES AMENAGEMENTS PUBLICS: PLAN D'AMENAGEMENT FINAL ET PARAMETRES DES ESPACES PUBLICS STRUCTURANTS

- Élaboration d'un plan d'aménagement ;
- Élaboration d'un plan clé des espaces publics ;
- Élaboration d'un plan des réseaux actifs et TC ;
- Élaboration d'un cahier inventoriant les espaces publics proposés : coupes, images, croquis, etc. ;
- Chaque groupe travaille et documente un espace public du projet : parc, place publique, boulevard, collectrice, rue locale, rue partagée, sentiers, etc.

PLAN D'ACTION ET PHASES DE REALISATION

- Élaboration d'un plan d'action et de partenariats ;
- Identification des programmes de mise en œuvre ;
- Proposition d'outils réglementaires.

PRESENTATION DE L'ETAPE 3

Évaluation :

Le **jeudi 29 avril**, la présentation finale portera sur le plan d'aménagement, le catalogue et la démarche de mise en œuvre (outils et phases de réalisation). Cette présentation, finale, devra inclure une mise en contexte et un rappel des étapes précédentes (nécessité de brosser le cheminement et le chemin parcouru depuis l'étape 1).

La remise d'un rapport final compilant les 3 étapes et incluant l'atelier d'idéation, constituera le livrable final du cours. Les rapports sont attendus le 5 mai. Toutefois, cette date pourrait être révisée selon la date finale pour la remise des notes.

L'évaluation porte sur le matériel présenté le 29 avril et le rapport final déposé par la suite. La présentation du 29 avril devra être accessible dans Studium dans les jours qui suivent.

Il est important de noter qu'on reviendra sur les travaux de cette étape lors des présentations ultérieures. *Le matériel doit donc être conservé*

Note : Il est fortement conseillé d'entamer la rédaction et la mise en forme du rapport dès la fin de la première étape !

6. Évaluation des étudiants

L'évaluation finale tiendra compte de l'ensemble du travail réalisé au cours du trimestre, avec les répartitions suivantes :

Étape 1 :	20 %
Étape 2 :	35 %
Étape 3 :	45 %
Total :	100 %

Les critères d'évaluation sont les suivants :

- la **cohérence** de la démarche et des résultats;
- la **qualité** (pertinence, créativité, innovation) des travaux;
- la qualité de la **communication** visuelle, écrite et orale;
- les **progrès** d'une étape à l'autre;
- la **contribution individuelle** aux travaux d'équipe (la chargée de cours se réserve le droit de moduler les notes au sein d'une même équipe en fonction du travail apporté par chaque individu).

Notes

ÉVALUATION EN LIGNE

La période allouée aux étudiants pour l'évaluation sera du *29 mars au 16 avril 2021*. Un courriel sera transmis aux étudiants, le 29 mars au matin, pour signifier l'ouverture de l'évaluation en ligne et les informer de la procédure pour accéder à «www.umontreal.ca/evaluez».

SOUTIEN À LA RÉUSSITE

De nombreuses activités et ressources sont offertes à l'Université de Montréal pour faire de votre vie étudiante une expérience enrichissante et agréable. La plupart d'entre elles sont gratuites. Explorez les liens ci-dessous pour en savoir plus.

Centre de communication écrite : <http://cce.umontreal.ca/>
Centre étudiant de soutien à la réussite : <http://cesar.umontreal.ca/>
Services des bibliothèques UdeM : <https://bib.umontreal.ca/>

ÉVALUATION DE L'ENSEIGNEMENT

La date pour l'évaluation en ligne pour le cours URB 6020d reste à confirmer.

INTÉGRITÉ, FRAUDE ET PLAGIAT

Pour prévenir les conséquences du plagiat, l'Université met à la disposition des étudiants sur le site <http://www.integrite.umontreal.ca/> de l'information, des réflexions, des conseils pratiques et des références portant sur l'intégrité, la fraude et le plagiat.

SOUTIEN AUX ÉTUDIANTS EN SITUATION DE HANDICAP

L'Université de Montréal offre des services de soutien aux étudiants en situation de handicap, dont des mesures d'accommodement à un examen. Les étudiants désirant se prévaloir de ces services doivent s'inscrire auprès du Service d'aide aux étudiants (SAE) <http://www.bsesh.umontreal.ca/accueil/index.htm>

PROTOCOLES COVID

L'accès au campus est strictement limité à des activités en présentiel très précises. Si vous devez vous rendre au pavillon de la Faculté de l'aménagement ou ailleurs sur le campus pour participer à une des activités en présentiel prévues dans vos cours, plusieurs directives s'appliquent, notamment :

1. Il est de **votre responsabilité et votre obligation** de procéder à une [autoévaluation](#) de votre état de santé **avant** de vous déplacer.
2. Il est **obligatoire de porter un couvre-visage** dans tous les espaces intérieurs des campus de l'Université de Montréal.
3. **Apportez votre bouteille d'eau**. Si vous la remplissez à une fontaine, lavez-vous les mains après chaque remplissage.
4. Nous vous recommandons **d'apporter votre propre bouteille de solution hydro alcoolique et des lingettes de désinfection**.

Toute l'information relative à la COVID-19 diffusée **à l'intention de la communauté étudiante** de l'UdeM se trouve sur le site [info COVID-19](#) . D'autres informations relatives au retour sur le campus sont aussi disponibles sur ce site. L'information est mise à jour régulièrement.

EXPOSITION DES FINISSANTS

La participation à l'EFFA (Exposition des finissants de la faculté en aménagement) est obligatoire. Des précisions sur le livrable à produire de même que la date de dépôt de celui-ci vous seront fournies par le comité URBAPA, autour de la première semaine du mois de mars.

7. Références sur les territoires étudiés

7.1 Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Laval

<https://www.laval.ca/Pages/Fr/Citoyens/schema-damenagement-du-territoire.aspx>

7.2 Histoire et patrimoine de Laval

<https://www.laval.ca/histoire-et-patrimoine/Pages/Fr/accueil.aspx>

7.3 Plan de développement culturel de la région de Laval

<https://www.repensonslaval.ca/vieculturelle>

7.4 Politique du stationnement de la Ville de Laval

<https://www.repensonslaval.ca/stationnement>

7.5 Défi des villes intelligentes

<https://www.repensonslaval.ca/defi>

8. Bibliographie

- Vivre en Ville, **Reconstruire la ville et les banlieues sur elles-mêmes**, cmm.qc.ca › fileadmin › user_upload › pmad2012 › documentation
- **BRT: Bus Rapid Transit Service Design Guidelines.** – nacto_ https://www.google.ca/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKFwiZpgXH_5bmAhXxYN8KHWD8AlgQFjAAegQIARAC&url=https%3A%2F%2Fnacto.org%2Fwp-content%2Fuploads%2F2015%2F04%2Fservice_design_guidelines_vta.pdf&usq=AOvVaw3TAvkII781j024x4ZNXoOg
- Ministère des Transports, Ontario, **Lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports en commun** <http://www.mto.gov.on.ca/french/transit/supportive-guideline/creating-transit-supportive.shtml>
- Les entretiens Jacques-Cartier, *Renouveler la ville, un quartier à la fois* <https://centrefjacquescartier.com/les-entretiens/details/entretien/renouveler-la-ville-un-quartier-a-la-fois/>
- Colloque Colloque *La banlieue en transformation : une occasion à saisir* <http://cmm.qc.ca/fr/evenements/colloque-banlieue/>
- AECOM Urbanisme et aménagement durable, Guide d'aménagement pour les aires de TOD (transit oriented development), CMM (2011)
- Ville de Candiac, http://ville.candiac.qc.ca/fr/110/Guide_d_amenagement_durable
- American Planning Association et E. Sendich (2006). *Planning and Urban Design Standards*. John Wiley and Sons, inc. REF TH 2031 P53 2006.
- Charlot-Valdieu, C. et P. Outrequin (2009, 20110). *L'urbanisme durable – Concevoir un éco-quartier*. Paris : Édition du moniteur.
- IAU (Institut d'urbanisme et d'aménagement Île-de-France) (2012). *Les Cahiers "Urbanismes de projet"*, no 162, mai.
- Urban Task Force (1999). *Towards an Urban Renaissance*. Londres : Spon. HT 169 G7 U737 1999.

- Watson, D., A. Plattus et R. G. Shibley (editors, 2003). *Time-saver Standards for Urban Design*. New York ; Toronto: McGraw-Hill. REF HT 166 T56 2003.
- https://www.ted.com/talks/ellen_dunham_jones_retrofitting_suburbia
- Ellen Dunham-Jones & June Williamson. *Retrofitting Suburbia, Updated Edition: Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs*. (2011)
- Cervero et col. (2004). TCRP Report 102: *Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects* : www.ulisacramento.org/documents/tod/4.Implementation/IM7.pdf.
- Cervero et col. (2002). *Transit-Oriented Development and Joint Development in the United States: A Literature Review* : trb.org/publications/tcrp/tcrp_rrd_52.pdf.
- Société canadienne d'hypothèque et de logement, *Aménagements centrés sur le transport en commun – Etude de cas* : http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/dedu/amcodu/amcodu_007.cfm : études de cas variées, sous forme de pdf.
- MAMOT. Guides des bonnes pratiques (divers thèmes : urbanisme durable, mobilité durable, biodiversité et urbanisation, etc.).
- <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/accueil/>
- MAMOT. Avant-propos – Guide La prise de décision en urbanisme. <http://www.mamot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/avant-propos/>
- Pierre Laflamme (2013), L'armature commerciale urbaine, Comprendre les interrelations entre les composantes de la fonction commerciale à l'échelle municipale.
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), Publications dont celle sur le commerce réalisée par AltusGéocom – 2009 « Évolution récente du secteur du commerce de détail et analyse prospective » : <http://cmm.qc.ca/accueil/>
- Vivre en Ville, la voie des collectivités viables, <https://vivreenville.org/>
- Fondation Rues principales, <http://www.fondationruesprincipales.com/fr-fr/>

Calendrier -URB 6020d- Hiver 2021

		Mois		Janvier							Février						Mars					Avril					Maï											
		Jeudis et vendredis		7	8	14	15	21	22	28	29	4	5	11	12	18	19	25	26	4	5	11	12	18	19	25	26	1	2	8	9	15	16	22	23	29	30	5
ÉTAPE 1	COMPRENDRE LE MILIEU ET IDENTIFIER LES ENJEUX			C1 C2							C3						C4					C5					C6											
	LECTURE ANALYTIQUE- SECTEUR D'ÉTUDE																																					
	ANALYSE URBAINE - SECTEUR 'INTERVENTION																																					
	Présentation de l'étape 1																																					
ÉTAPE 2	DOCUMENTER LE PROJET ET ÉLABORER UNE VISION																																					
	RECHERCHE DE CAS DE RÉFÉRENCE																																					
	ELABORATION D'UNE VISION/ORIENTATIONS GENERALES																																					
	SCÉNARIOS EXPLORATOIRES																																					
	PLAN D'AMÉNAGEMENT PRÉLIMINAIRE																																					
	Présentation de l'étape 2																																					
ÉTAPE 3	DÉFINIR LE CONCEPT ET LE METRE EN ŒUVRE																																					
	PLAN FINAL ET CAHIER DES AMENAGEMENTS PUBLICS																																					
	PLAN D'ACTION ET PHASES DE REALISATION																																					
	Présentation de l'étape 3 (finale)																																					
	Remise du rapport final																																					
	Relâche																																					
	Jour férié																																					
	Période d'activité et de préparation																																					
	Activité spéciale du 12 mars																																					
	Journée de l'évaluation de l'enseignement pour le cours (à confirmer)																																					
	Jours dédiés à la visite de site																																					
	Présentations																																					
	Date maximale pour la remise du rapport final																																					
C1	Introduction à l'atelier: responsables, syllabus, fonctionnement, présentation des 2 sites et formation des équipes																																					
C2	Introduction à l'analyse de site (retour ou compléments des intrants transmis) et projets comparables																																					
C3	Démarche participative: enjeux, formes et exemples																																					
C4	Conceptualisation du projet: Formulation des orientations et des interventions spatiales																																					
C5	Morphologie des espaces libres: hiérarchie des espaces publics et arrimage des espaces privés																																					
C6	Mise en œuvre: phases et plan d'actions																																					