

# LA STATION DE MÉTRO DE LA CONCORDE EN RELATION AVEC SON QUARTIER

**Julien Côté**  
*supervisé par Michel Max Raynaud*

## LA STATION DE MÉTRO DE LA CONCORDE EN RELATION AVEC SON QUARTIER

### La situation actuelle

Le métro De la Concorde est, des trois stations lavalloises, celle qui est la moins bien desservie en terme d'activités commerciales et institutionnelles. En effet cette dernière est en plein centre d'une zone industrielle. Une grande cour à bois occupe les terrains situés au sud de la station. Ce genre d'activité ne profite pas ou très peu de l'attractivité d'un métro et d'une gare de train de banlieue.

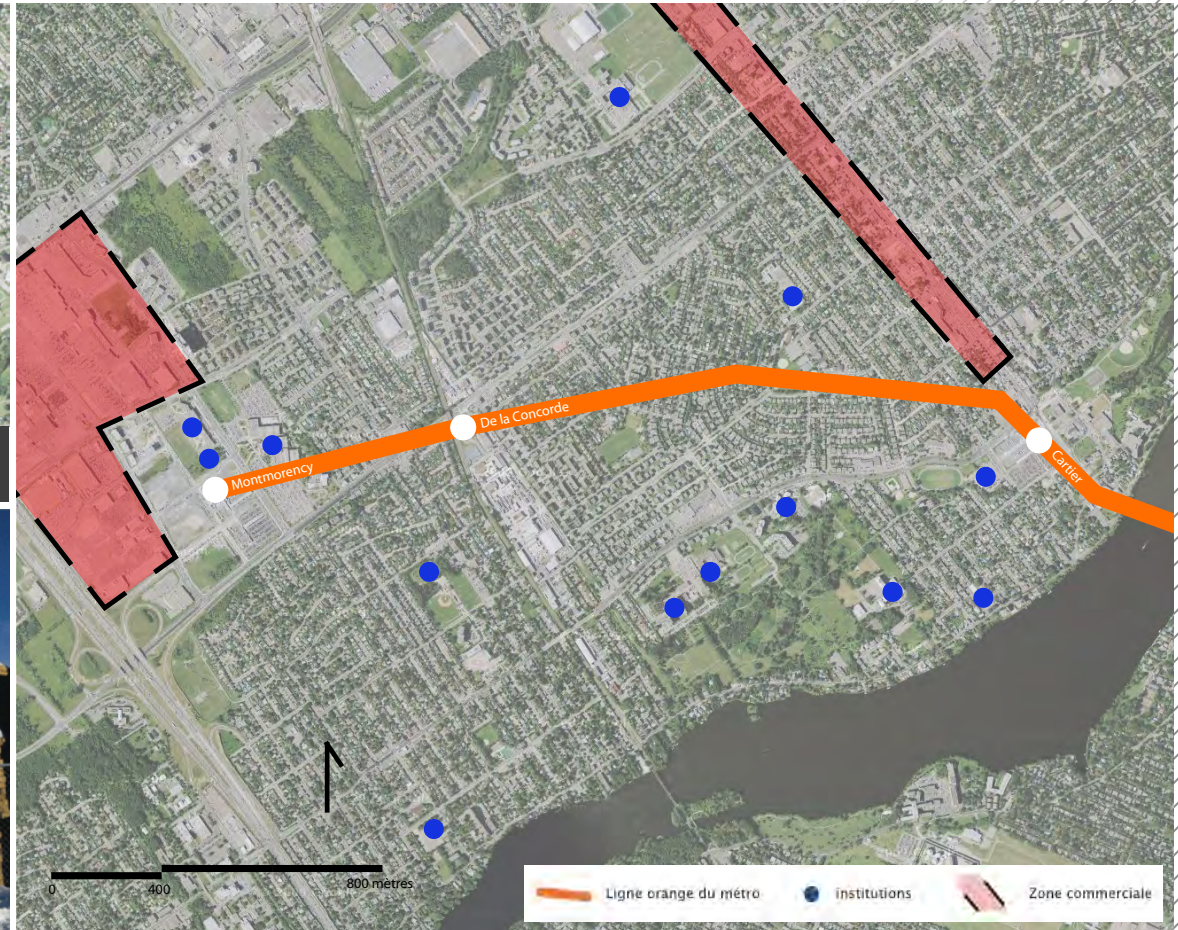
Établi dans un secteur industriel, entouré par deux quartiers résidentiels de banlieue typiques, le site entourant le métro De la Concorde possède le potentiel pour accueillir un nouveau développement. Celui-ci sera aménagé de façon à profiter pleinement de sa proximité avec des installations de transport en commun de premier plan.



La zone industrielle en plein coeur du secteur résidentiel



La cours à bois adjacente au métro De la Concorde



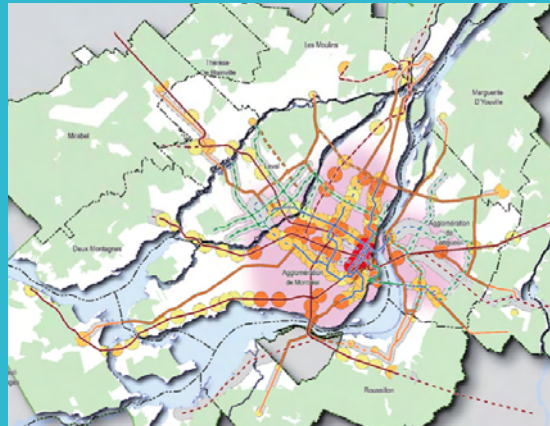
Peu d'activités commerciales ainsi que d'institutions ce situent près du métro De la Concorde



### Développer un quartier

Ce projet s'inscrit dans une vision future de la région métropolitaine de Montréal et tentera le plus possible de respecter les orientations du Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD) qui a été approuvé tout récemment. L'une des recommandations du PMAD porte sur la densification de certains noeuds de transport en commun. L'intersection du métro De la Concorde et de la gare du même nom a été identifiée par ce document comme un espace propice au développement d'un secteur dit de "Transit Oriented Development" (TOD). C'est donc en suivant les recommandations du PMAD, que le futur projet prendra place sur le territoire lavallois.

### Le principe de Transit Oriented Development pour développer un quartier



Les Transit Oriented Development prévu dans le PMAD.

Robert Cervero et Michael Bernick décrivent le TOD comme étant une urbanisation compacte à usage mixte, centré autour d'une station de transit qui par sa conception, invite les résidents, les travailleurs et les consommateurs à utiliser le transport en commun au détriment de l'automobile. Le TOD se développe sur un rayon d'environ 500 mètres à partir de la station de transit, une distance qui peut être couverte en environ cinq minutes

de marche à pied. La pièce maîtresse du Transit Oriented Development est la station de transit elle-même ainsi que les espaces publics qui l'entourent. Ceux-ci sont très importants. Ils sont des lieux de rassemblements communautaires, d'événements spéciaux et de célébrations, en somme elle est la version moderne de l'agora grecque

Un projet de TOD doit respecter trois grands principes. Le premier: la densité, qui assure un nombre suffisant de personnes pour que les infrastructures de transport soient utilisées de manière efficace. Le deuxième: l'accessibilité, qui assure une localisation stratégique des stations, pour permettre aux gens d'y accéder aisément. Le troisième: une voirie conçue en fonction des besoins du piéton, autant les rues que les sentiers garderont une échelle respectant des dimensions humaines.

De façon générale, l'idée de construire des habitations près des transports en commun est à la fois équitable et éco-responsable. Les villes nord-américaines ont été planifiées et ont évolué de façon telle, qu'il est très difficile d'imaginer pour une majorité des gens, de vivre sans voiture. Cependant, cette culture de l'automobile devient difficile à supporter pour bien des gens qui sont près du seuil de pauvreté. D'autant plus qu'une automobile peut représenter une somme de dépense considérable à chaque année. Pour d'autre, cette relation à l'automobile et au déplacement individuel, vient en conflit avec leurs valeurs écologiques. C'est pourquoi ces types de personnes sont plus enclins à venir s'installer dans un développement de ce type. De plus, elles peuvent bénéficier d'une multitude d'avantages tout en contribuant à l'économie et la vie sociale de leur quartier.



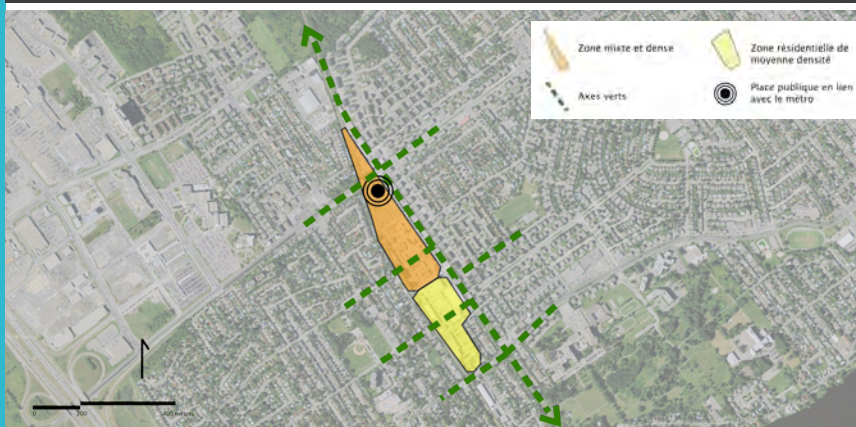
### Les concepts et plan d'aménagement

#### Concepts

Pour profiter des éléments verts à proximité du site, un grand axe vert sera créé ainsi que plusieurs petits axes qui viendront connecter les secteurs environnants. Au centre de ces axes un nouveau quartier mixte sera aménagé de façon à ce qu'il profite le plus possible du métro et de la gare De la Concorde.

#### Le Plan d'ensemble

Le nouveau quartier développé sous les principes du TOD offrira un vaste éventail d'activités et de modes de transports. La place du piéton sera grandement mise de l'avant avec la création d'une grande place centrale, un parc linéaire ainsi qu'une large promenade au coeur du quartier.

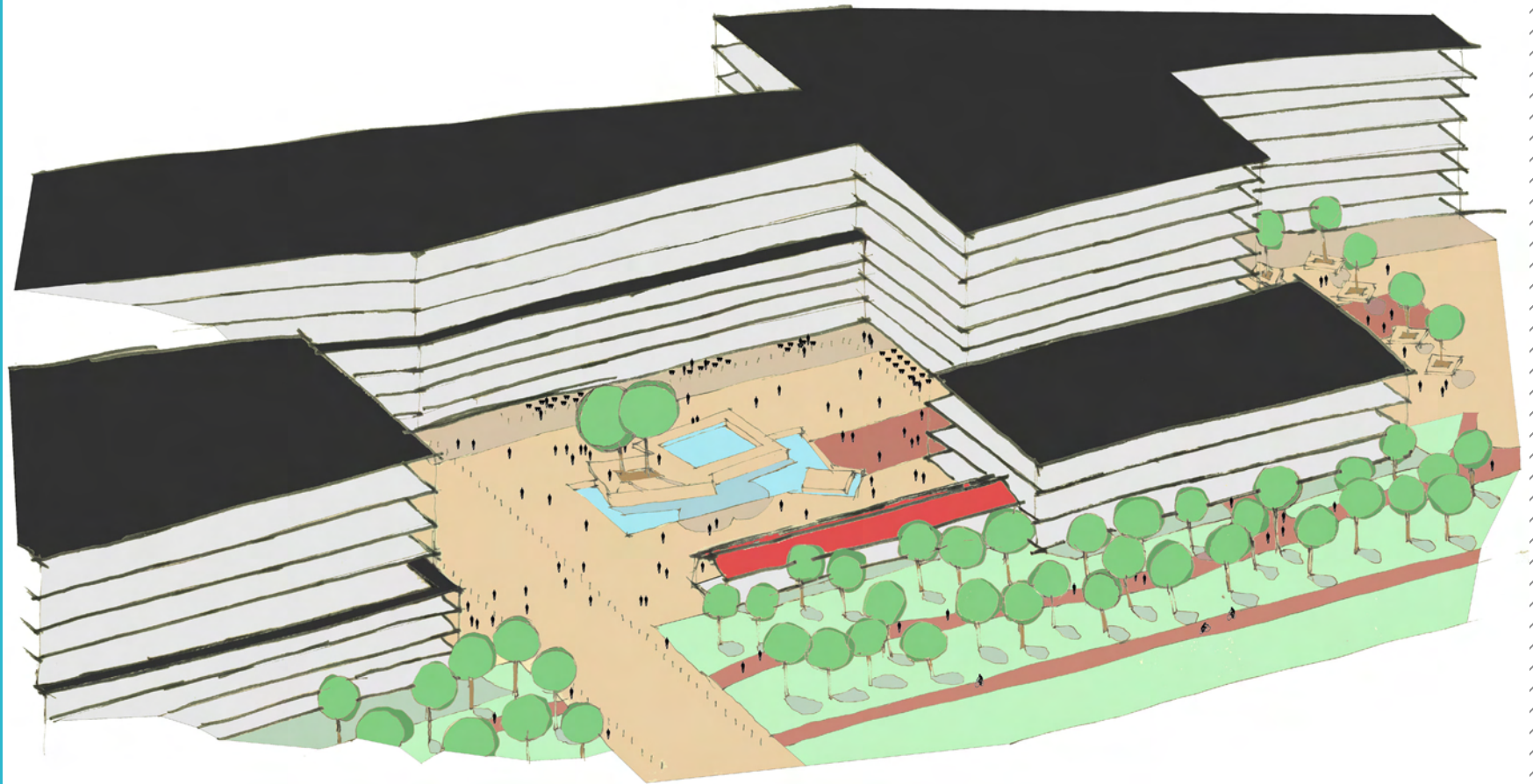




### La place publique

La nouvelle place publique De la Concorde sera divisée en deux parties, qui auront chacune leur caractère. La section située au bord du boul. De la Concorde sera aménagée de façon minimaliste. Elle jouera le rôle de porte d'entrée solennelle pour le métro et la gare. La deuxième section comportera quant à elle une variété d'éléments ludiques et dynamiques. Au centre de celle-ci, il y aura une série de bassins d'eau, qui pourront être transformés en grande patinoire en période hivernale. De plus la place sera entourée d'activités commerciales et jouira d'un accès direct au parc linéaire à l'est.

La nouvelle rue créée au coeur du quartier sera aménagée à la hauteur de la place publique, dans l'esprit du "shared space". C'est-à-dire, qu'elle deviendra une véritable extension de la place.



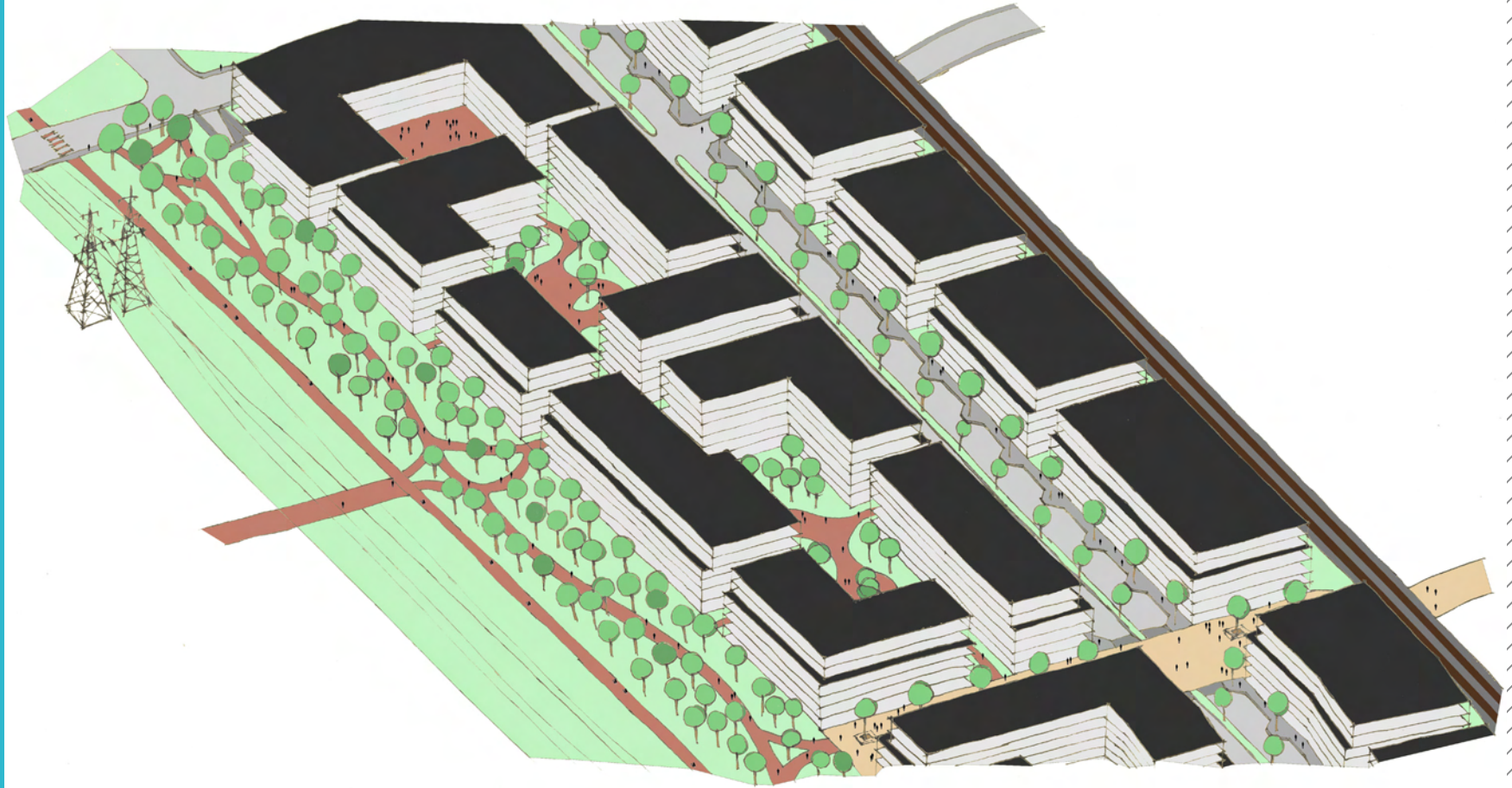
Vue de la future Place De la Concorde

### L'îlot ouvert

Les différents îlots répartis dans l'ensemble du projet, seront développés selon le concept de l'îlot ouvert. Ce concept imaginé par un architecte français, du nom de Christian de Pontzamparc, développe quatre principes essentiels;

- Des bâtiments autonomes, non identiques
- Des hauteurs diverses, mais fixées par des lois
- Des façades alignées sur la rue
- Des retraits, des ouvertures, des cours intérieures

Pour profiter au maximum des atouts que ce concept offre, l'architecture des bâtiments sera autant que possible originale et variée pour que les résidents profitent d'un environnement dynamique et singulier.



Vue en plongée du coeur du quartier, qui démontre bien les principes de l'îlot ouvert