

Expo en urbanisme

de la Faculté de l'aménagement



Université 
de Montréal

Projets terminaux

BACCALAURÉAT EN
URBANISME

Projets d'atelier et
Projets de finissants

& MAÎTRISE EN
URBANISME

TABLE DES MATIÈRES

MOT DU DIRECTEUR

5

RÉGION

6

VILLE

38

QUARTIER

76

LIEU

100

COMMANDITAIRES

130

COMITÉ DE L'EXPOSITION

138

RÉGION



Qu'elle soit rurale ou métropolitaine, la région est la plus vaste échelle de planification du territoire et regroupe des établissements distincts. La pratique urbanistique en région doit tenir compte d'environnements aux problématiques variées qui opèrent à différentes échelles spatiales. L'adoption de modèles de planification qui intégreront les exigences du développement durable, tout en tenant compte des constantes transformations des milieux qu'elle englobe, constitue un des grands défis de ces espaces.





Le paysage, un nouveau visage du développement durable?

Maude Baril

maudebaril132@gmail.com

Supervisée par : Gilles Côté

Le présent travail portera sur le paysage. L'intérêt pour ce sujet découle d'une recherche sur des méthodes de planification axées sur le développement durable et la protection territoriale. Dans cette perspective, le paysage est apparu comme un nouvel enjeu intéressant à analyser et ce, sur plusieurs niveaux.

Ainsi, la problématique résidait dans la façon dont peut être intégré le paysage dans la planification d'un territoire et de comprendre comment cela peut se faire de manière concrète, par exemple au niveau de la protection du territoire.

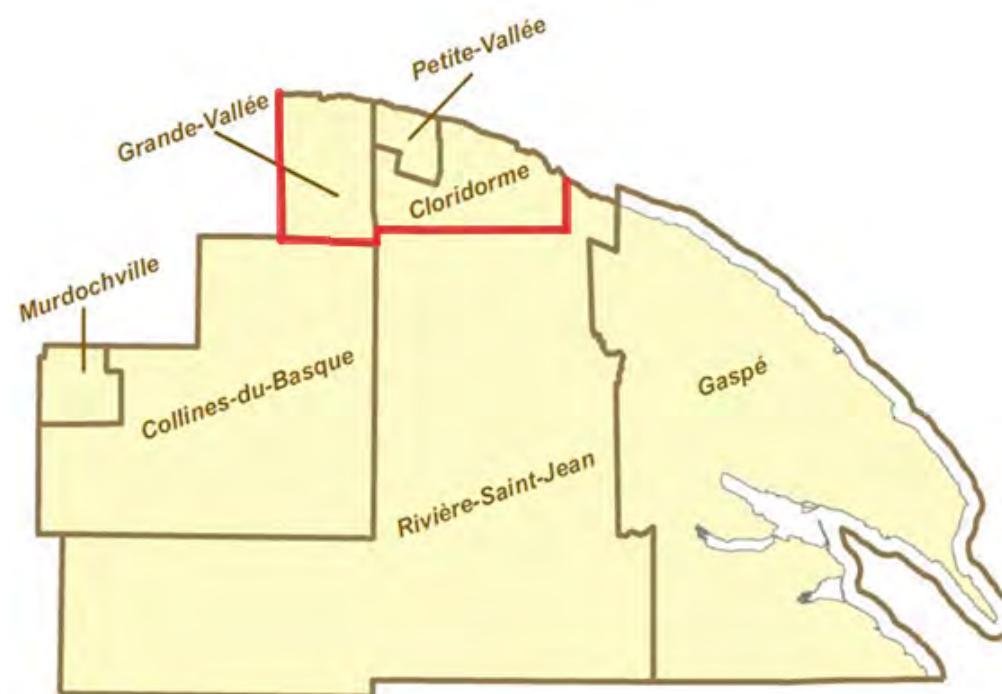
Afin d'y parvenir, la caractérisation de la notion de paysage au niveau physique et au niveau de sa perception étaient nécessaires. Pour ce faire, la méthode utilisée a été une étude de cas où une planification reliée au paysage

a déjà été réalisée. C'est donc à travers l'examen d'une planification élaborée selon le principe d'un agenda-21 local que la recherche de réponse s'est effectuée. Cette planification particulière a été instaurée dans le secteur de l'Estran, en Gaspésie, territoire offrant un paysage intéressant et diversifié.

Le résultat attendu était de définir comment a été interprété le paysage par les acteurs et dans quelle mesure il a été utilisé au niveau des mesures de protection et les développements escomptés au cœur de la planification territoriale du secteur de l'Estran. Par ailleurs, le but de définir ces mesures aura été d'indiquer si le paysage pourrait être réutilisé comme axe dans des projets de protection similaires et de projeter cette mesure dans l'avenir du développement durable.



Schéma des liens existant entre le paysage, le développement, le cadre de vie, les individus et le territoire



Situation géographique du secteur de l'Estran en Gaspésie
Source : MRC de côte-de-Gaspé



Montage d'un aperçu des paysages de l'Estran
Source : Municipalité de Grande-Vallée



La pratique de l'urbanisme en régions périphériques

Valérie Charest

v.a.charest@gmail.com

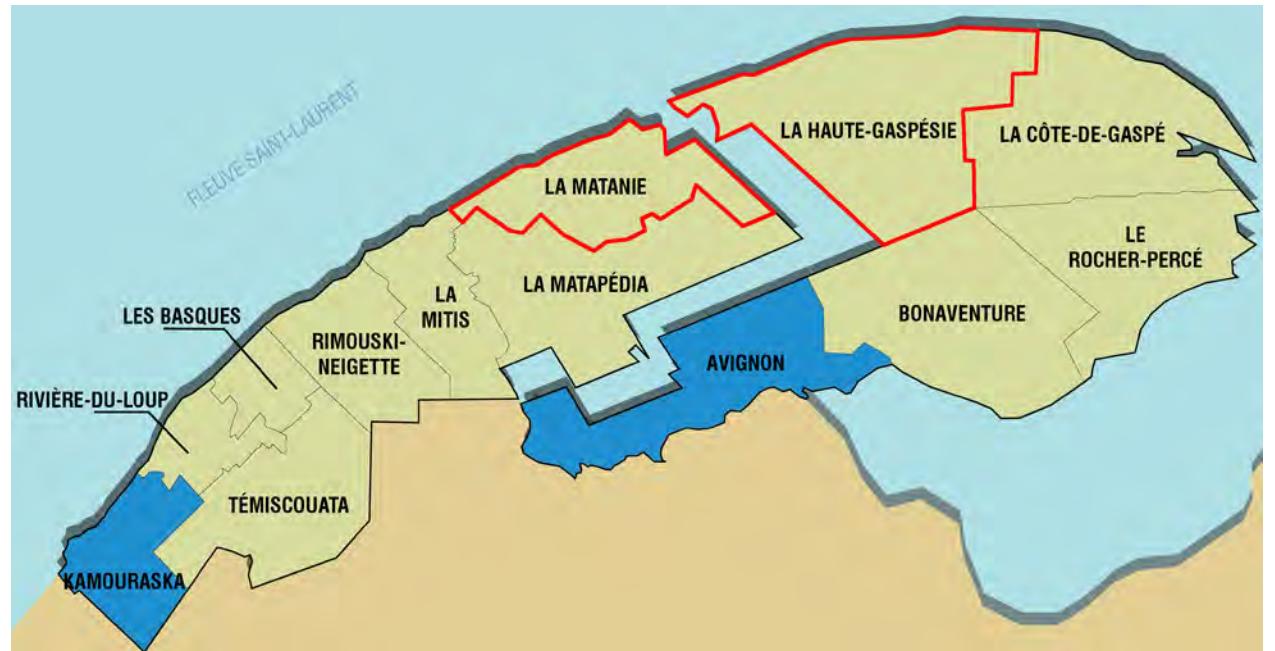
Supervisée par : Jean-Philippe Meloche

Les régions périphériques au Québec sont pourvoyeuses de ressources, d'espaces pour habiter, produire, se nourrir et utiliser à son profit le territoire. Souvent laissées de côté par son opposée urbain, les régions périphériques sont victimes de préjugés et mal comprises. On leur attribue indubitablement une économie précaire basée sur l'agriculture et une population à la marge du progrès technologique. Le contexte des régions périphériques offre une échelle d'analyse très vaste où la gestion de la décroissance, de la stagnation et de la croissance économique et démographique se chevauchent. La pratique de l'urbanisme dans les régions non métropolitaines demeure toutefois peu connue et peu documentée. Il apparaît fascinant de s'y intéresser et de tracer le portrait des régions périphériques du Québec. Il s'agit donc de découvrir la manière dont l'urbanisme est exercé dans un contexte de ruralité plurielle, d'explorer les enjeux, les défis et les problématiques des professionnels qui exercent leur métier à l'extérieur des grands centres urbains.

Dans la mesure où le monde rural, composant principalement les régions périphériques, est en mutation constante et fonctionne à des vitesses variables, on peut supposer que la pratique de l'urbanisme entraîne une adaptation des concepts, des outils d'analyse et d'intervention. Afin de soulever le voile sur la réalité des régions périphériques d'un point de vue urbanistique, des entrevues ont été réalisées auprès des professionnels de deux MRC de la Gaspésie et du Bas-Saint-Laurent. Leurs témoignages soulignent la créativité et l'innovation dont l'exercice de leur métier est empreint pour maintenir et développer leurs milieux.



La mutation du milieu rural suite à l'implantation d'éoliennes dans le village de Baie-des-Sables
Source : Cartier énergie éolienne, 2006



La MRC de la Matanie et de la Haute-Gaspésie, territoire à l'étude dans l'est du Québec



Le milieu dévitalisé et dispersé de la ville de Sainte-Anne-des-Monts entraîne de grands défis urbanistiques
Source : Centre Locaux de développement de la Haute-Gaspésie, 2012



Le vieillissement de la population en milieu rural. Une exploration du quotidien d'un groupe d'aînés de la MRC de Montmagny

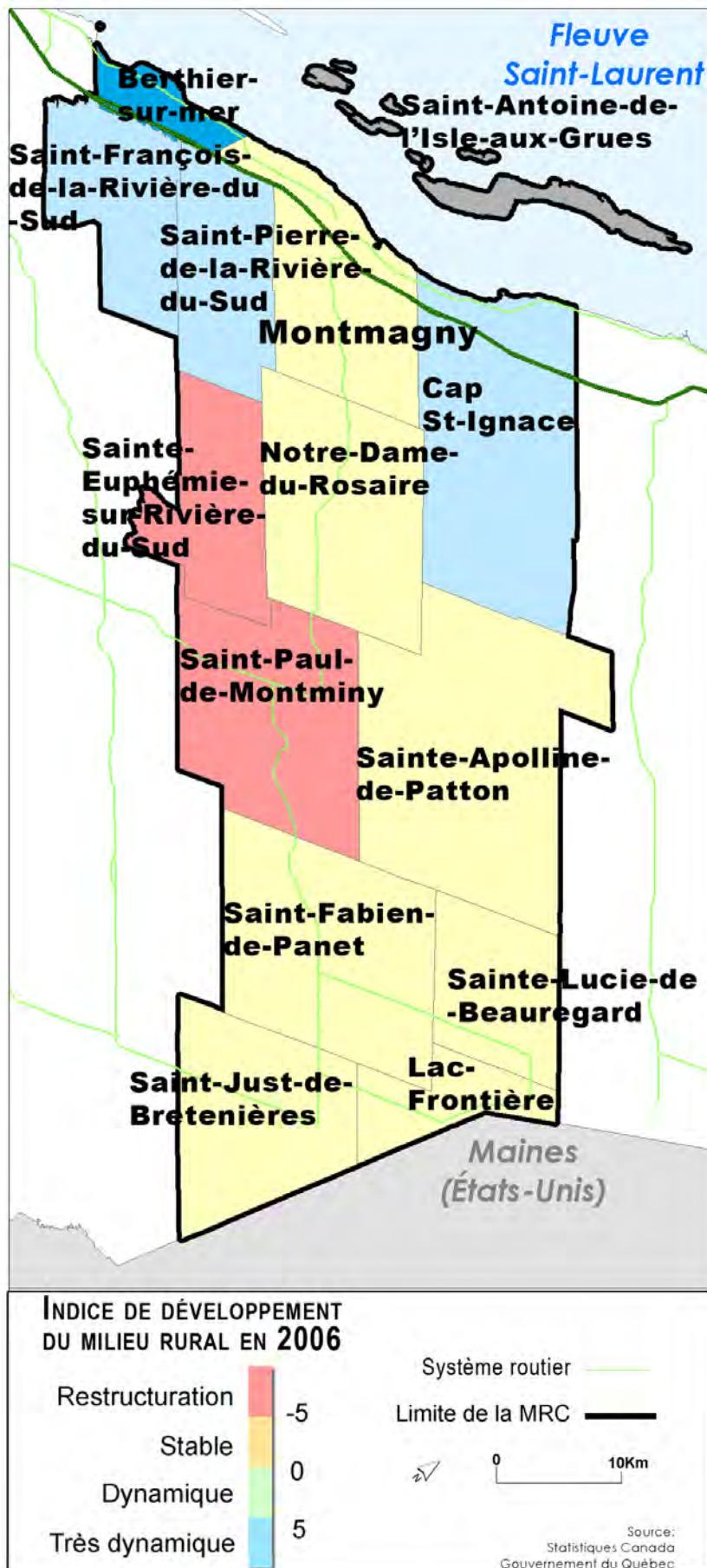
Molie Lamonde-Cantin
molie.lamonde.cantin@gmail.com
Supervisée par : Sébastien Lord

Le vieillissement de la population est un enjeu actuel au Québec, tout comme le développement du milieu rural, mais ces deux enjeux juxtaposés entraînent d'autres défis sur le territoire. Les habitations unifamiliales distancées des différents services de proximité amènent des enjeux en matière de mobilité pour les personnes âgées, tout particulièrement celles du quatrième âge (75 ans et plus). Jusqu'à maintenant, les études sur le vieillissement de la population en milieu rural au Québec s'intéressent principalement à la démographie et au recensement d'autres études faites sur le sujet ailleurs dans le monde.

Ce projet se veut donc une exploration qualitative de cette réalité dans le contexte québécois, notamment grâce à des entretiens révélant le quotidien des premiers concernés. Plus précisément, il est question de voir comment les

personnes du quatrième âge vivent leur quotidien à travers les contraintes de l'espace rural et de leur capacité à se déplacer, en posant une réflexion sur l'efficacité des programmes instaurés sur leur territoire.

La MRC de Montmagny témoigne d'une grande diversité dans sa communauté rurale, avec des municipalités rurales prospères grâce à des paysages exceptionnels protégés et la proximité d'un axe routier important (l'autoroute 20) ainsi que des municipalités rurales qui souffrent du déclin de l'industrie forestière. À travers des entrevues avec des personnes de plus de 75 ans, ce projet explore les modes de vie des aînés afin de mieux comprendre les défis que l'aménagement du territoire et l'urbanisme ont à relever pour répondre à leurs aspirations et à leurs modes d'habiter.



L'indice de développement socioéconomique en milieu rural affiche une faiblesse au sud de la MRC, là où l'industrie forestière était autrefois le pilier des villages.



Les rares commerces d'alimentation au sud de la MRC de Montmagny peinent souvent à offrir des produits compétitifs dû à l'éloignement des marchés



Les grandes distances qui séparent les voisins sont souvent synonymes d'isolement pour les aînés, même dans les maisons intergénérationnelles



Les Nouvelles Zones Urbaines à Hanoï, un pas vers la modernité, mais à quel prix ?

Alex Morrier

alex.morrier@hotmail.ca

Supervisé par : Danielle Labbé

Les métropoles asiatiques subissent actuellement de profondes métamorphoses du fait qu'elles sont des lieux de forte croissance démographique et économique. Les impacts de cette croissance accélérée depuis quelques années affectent non seulement le territoire, mais modifient aussi le mode de vie des populations urbaines et rurales. Dans ce travail, je concentrerai mes recherches et analyses sur la problématique des Nouvelles Zones Urbaines, de nouveaux développements résidentiels périphériques aux centres urbains, de la région de Hanoi.

Le Vietnam a amorcé en 1986, avec le Doi Moi [«renouveau»], un ensemble de réformes politiques, sociales et économiques qui visent à faire entrer le pays dans la modernité. Le développement de ces Nouvelles Zones Urbaines obéit à des principes de planification moderniste, métamorphose le milieu rural et prive plusieurs villages de leurs sources de revenus.

Dans l'optique que ces développements se font principalement au profit des promoteurs et qu'ils nuisent, dans une certaine mesure, aux populations expropriées de leurs terres agricoles, l'objectif de ce projet est d'élaborer un outil d'analyse, sous la forme d'une grille, qui permettra d'évaluer les projets actuels et futurs de Nouvelles Zones Urbaines. Cette grille pourrait servir d'outil pour la prise de décision lors de l'analyse des propositions pour les projets futurs et permettra d'élaborer des recommandations afin d'adapter les projets déjà réalisés. Enfin, pour vérifier la validité et la pertinence de cet outil, je vais tester la grille sur le projet de Linh Dam, premier projet de Nouvelle Zone Urbaine au Vietnam et qualifié de « modèle » par les autorités planificatrices locales.



Fragmentation territoriale et métamorphoses des milieux ruraux vietnamiens
Source : Vincent Bertholon, 2012



Représentation de la grille d'analyse, un outil d'aide à la planification



Ambiance et typologies architecturales, projet de Linh Dam
Source : Danielle Labbé, 2011



L'Empire du rail, l'univers du chemin de fer japonais

Anne-Claire Moutafis
ac.moutafis@orange.fr

Supervisée par : Pauline Wolff

Malgré des entraves multiples, qu'elles soient d'ordre géographique (relief, insularité) ou naturel (séisme, déluges, typhons, etc.), le réseau ferroviaire japonais demeure dense et étendu. D'abord considéré comme un instrument indispensable à la modernisation de l'archipel, le train est vite devenu un moyen de transport massivement emprunté et s'est rapidement imposé dans le quotidien des Japonais. Depuis plus de 130 ans, il est omniprésent dans les villes, dans les campagnes et transporte plus de 22,7 milliards de passagers chaque année.

Plus qu'un simple mode de locomotion, le rail constitue un véritable système articulés plusieurs éléments (infrastructures, dispositifs architecturaux, aménagement du territoire, productions culturelles, orientation dans l'espace ou encore lieux de sociabilité) qui forment un tout cohérent. Ce travail vise à en apprendre davantage

sur ce système et surtout à mieux le comprendre afin d'appréhender les divers facteurs qui concourent ou qui ont concouru au succès du rail au Japon.

Cette analyse permettra de tirer du modèle japonais certains enseignements. Bien entendu, il ne s'agira aucunement de calquer ce qui a été fait au Japon mais plutôt de dresser, à partir des conditions et facteurs de réussite préalablement établis, un certain nombre de pistes susceptibles de s'appliquer à d'autres contextes. Le report modal est effectivement d'actualité, bon nombre de pays où l'automobile est reine souhaitant s'orienter vers un autre système de mobilité, plus « vertueux ». En effet, la place occupée par l'automobile est de plus en plus remise en question et le transport collectif constitue à cet égard un bon levier de changement pour une mobilité dite « durable ».

RAIL = SYSTÈME = PLUS QU'UN MODE DE TRANSPORT

Facteurs urbanistiques et spatiaux

Diversification extra-ferroviaire des *ōtemintetsu*

Déséquilibre territorial et étalement urbain

Structuration originale des banlieues

Gare = centre secondaire

Concentration du travail en centre-ville

Rail = vecteur structurant de l'espace urbain

Facteurs techniques

Performance et qualité du service

Un réseau ferroviaire implanté tôt

Difficile intégration de l'automobile

Facteurs politiques et économiques

Essor automobile retardé jusqu'au début des années 1970

Rôle assumé du Gouvernement en matière de Transport

Facteurs culturels

Importance de la propriété foncière

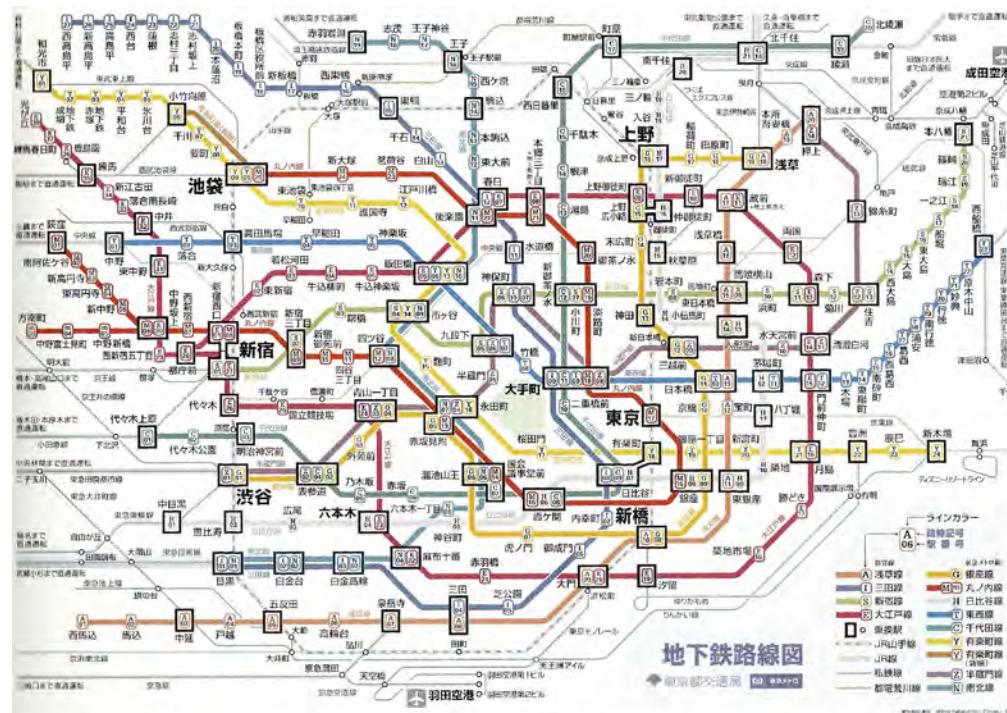
Rapport à la centralité

Habitudes de mobilité et culture du mouvement

Gare = lieu de sociabilité

Culture of commuting

Les facteurs explicatifs du succès du rail au Japon



Le métro de Tokyo, un réseau tentaculaire
Source : Marc Ovenden 2007



Heure de pointe, bienvenue dans le quotidien des travailleurs tokyoïtes
Source : <http://intelligenttravel.nationalgeographic.com>



Les Autochtones et leur éventuel rôle en matière d'aménagement forestier durable

Philippe Paquin

p.paquinn@gmail.com

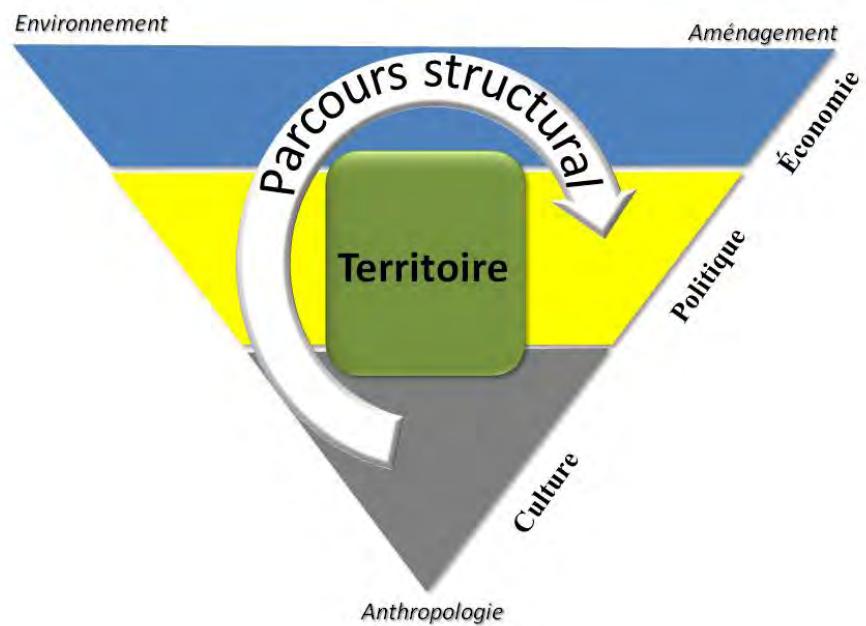
Supervisé par : Ossama Khaddour

À l'aube de plusieurs développements économiques d'envergure au Canada, le développement durable apparaît comme une notion intéressante visant à mieux contrôler l'exploitation des ressources. Toutefois, ce développement se confronte à la présence de nombreuses réserves autochtones situées au cœur de plusieurs milieux forestiers dans le Nord canadien.

Marqués par une culture ancestrale et dorénavant confinés dans des espaces bien limités, ces peuples n'ont pour la plupart toujours pas mordu au mode de vie Nord-américain. Il s'ensuit, en tant qu'urbaniste et aménagiste, qu'il est nécessaire de comprendre le modèle d'occupation territorial autochtone afin de pouvoir proposer des modèles d'aménagement soucieux de leurs conceptions de l'environnement. Cela dit, l'aménagement des territoires dans le nord du Canada devra ouvrir ses horizons vers une multidisciplinarité afin de proposer des modèles soucieux de conceptions territoriales divergentes.

La géographie structurale apparaît dès lors comme un outil très intéressant afin de comparer l'aboutissement des modes d'occupations territoriales autochtones et occidentales. Influencées par des structures profondes d'ordre anthropologique au niveau de l'imaginaire et du spirituel, les formes concrètes d'édification sont en quelque sorte la manifestation d'éléments situés à l'intérieur des idées et des conceptions de l'être humain. Ces éléments, propres aux différentes cultures (et donc de l'ordre de l'anthropologie), aboutissent ainsi à différents modes d'occupations territoriales (domaine d'intervention de l'urbanisme).

Serait-il possible que le modèle autochtone, constitué de ses valeurs ancestrales, puisse intégrer la notion de «développement durable»? Les Autochtones pourraient-ils ainsi devenir des acteurs de premier plan en matière d'aménagement forestier?



Modèle général de la géographie structurale.



La Crise d'Oka : conflit territorial issu de conceptions territoriales divergentes.
Source : Université de Sherbrooke



Bloodvein, Manitoba – Site d'aménagement forestier durable élaboré par la Première Nation Bloodvein.
Source : www.gov.mb.ca



Technologie de l'information et de communication :

Quelle perspective pour la mobilité durable de la région Métropolitaine de Montréal

Eddy Perez

eddyperetz1987@hotmail.com

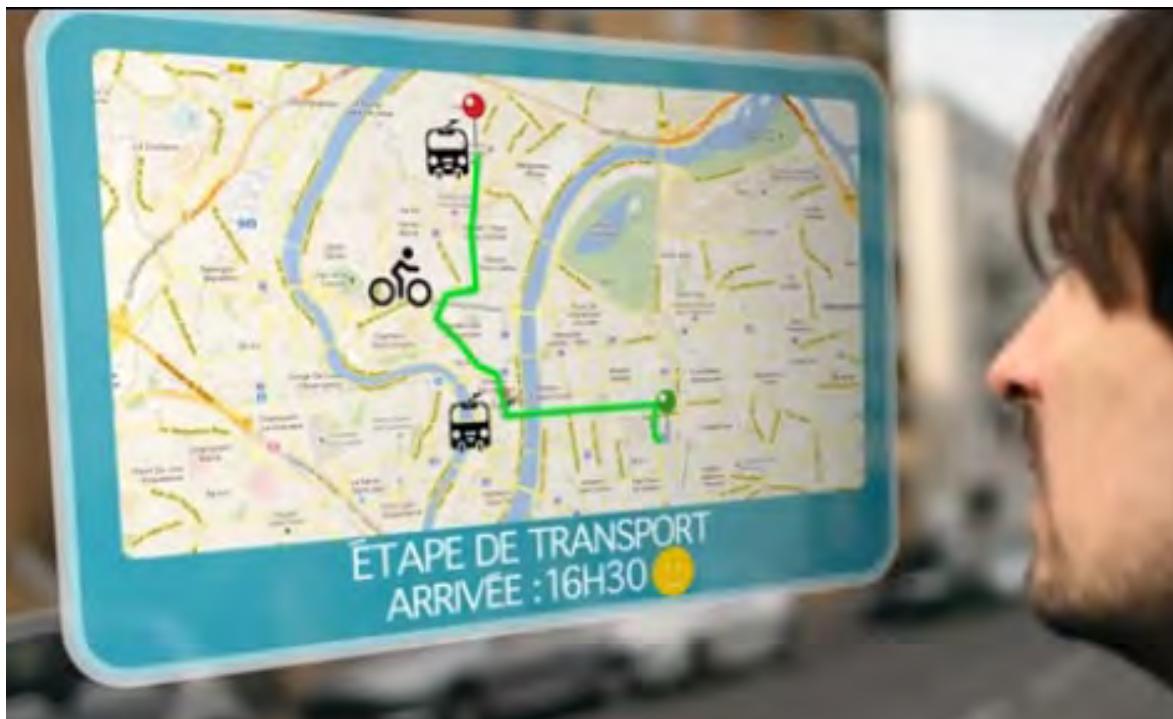
Supervisé par : Juan Torres

Montréal a atteint un seuil critique en matière de mobilité. Une multitude de travaux autoroutiers, la congestion et la pollution sont quelques-uns des problèmes engendrés par l'utilisation individuelle de l'automobile auxquels la région métropolitaine de Montréal fait face. Depuis quelques années, divers dispositifs ont été mis sur pied pour élargir les choix des montréalais en matière de mobilité, par exemple Communauto et Bixi. Toutefois, la dépendance automobile reste forte, entre autres par les nombreux avantages que ce véhicule offre notamment en termes de flexibilité spatiale et temporelle (itinéraires individualisés).

Les percées concernant les technologies de l'information et de communication (TIC) ont révolutionné la mobilité individuelle. Plusieurs opérateurs de transport en commun à travers le monde ont saisi les opportunités que ces technologies offrent pour améliorer les services

offerts. L'accessibilité à l'information permet aux individus une meilleure maîtrise de leur mobilité quotidienne. Le téléphone intelligent avec ses applications est aujourd'hui un outil de la mobilité offrant un support important pour rendre intelligibles des réseaux de transport de plus en plus complexes. L'information en temps réel rend l'idée du cocktail transport de plus en plus atteignable, permettant aux modes actifs et alternatifs de transport de concurrencer l'automobile individuelle.

Mon travail se penche sur les possibilités offertes par les TIC en matière de mobilité à partir de quatre études de cas. Il s'agit de saisir les contributions et les limites de cette technologie pour permettre une mobilité durable en identifiant quelques pistes d'application pour la région métropolitaine de Montréal.



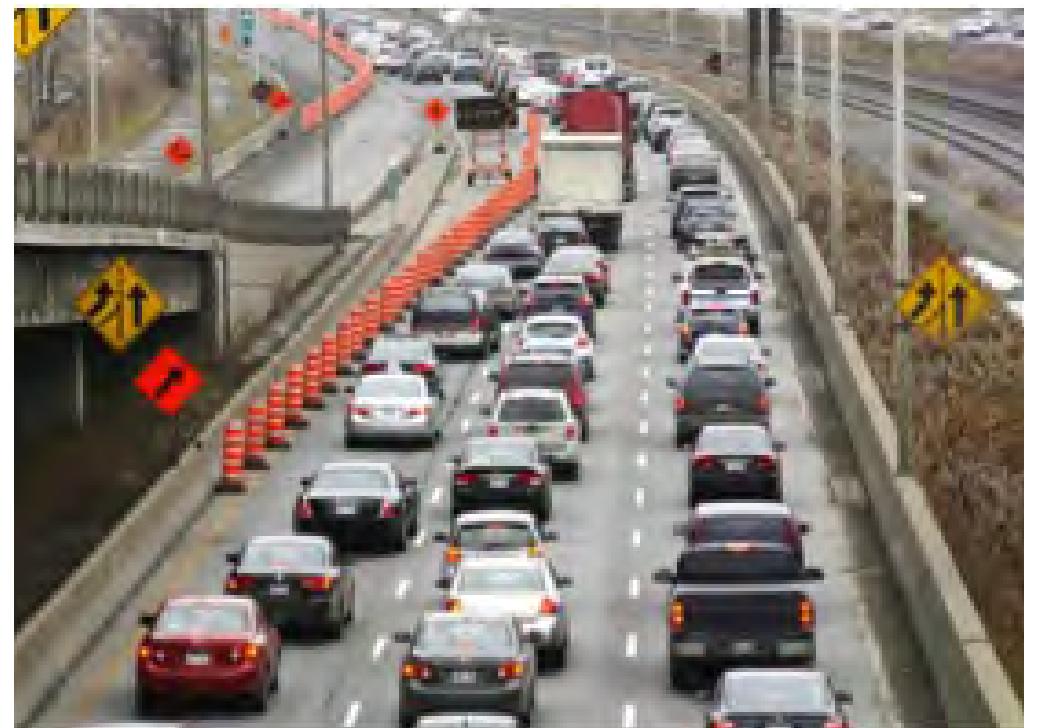
L'information en temps réel; une plus grande maîtrise sur notre mobilité
Source : optimodlyon.com



Le covoiturage 2.0; une solution durable à l'utilisation individuelle de l'automobile offrant aux passagers une grande autonomie et flexibilité dans leur mobilité
Source : avego.com



Le cocktail transport entre les opérateurs grâce à l'information disponible sur les téléphones intelligents



En 2008, le coût global annuel de la congestion dans la région métropolitaine de Montréal dépassait les 1,4 milliard\$
Source : lapresse.ca



Les plans de mobilité durable vers un renouveau dans la planification des transports ?

Le cas de Sherbrooke

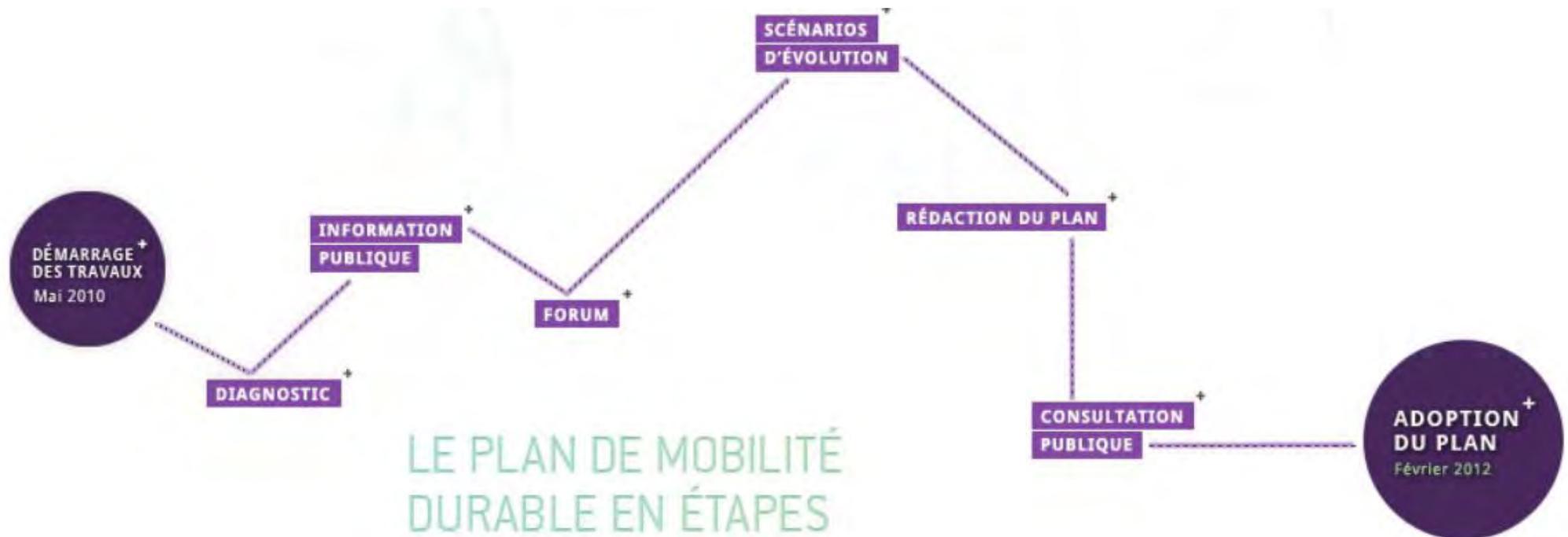
Camille Roy Dumesnil
camille.roy.dumesnil@gmail.com
Supervisée par : Paul Lewis

Depuis quelques années au Québec, une nouvelle tendance se dessine en planification des transports. En effet, on a vu apparaître, sur la scène municipale, de nouveaux types de documents de planification, les plans de mobilité durable. Ces plans sont présentés comme étant la solution aux problèmes de planification des transports, notamment la forte dépendance automobile.

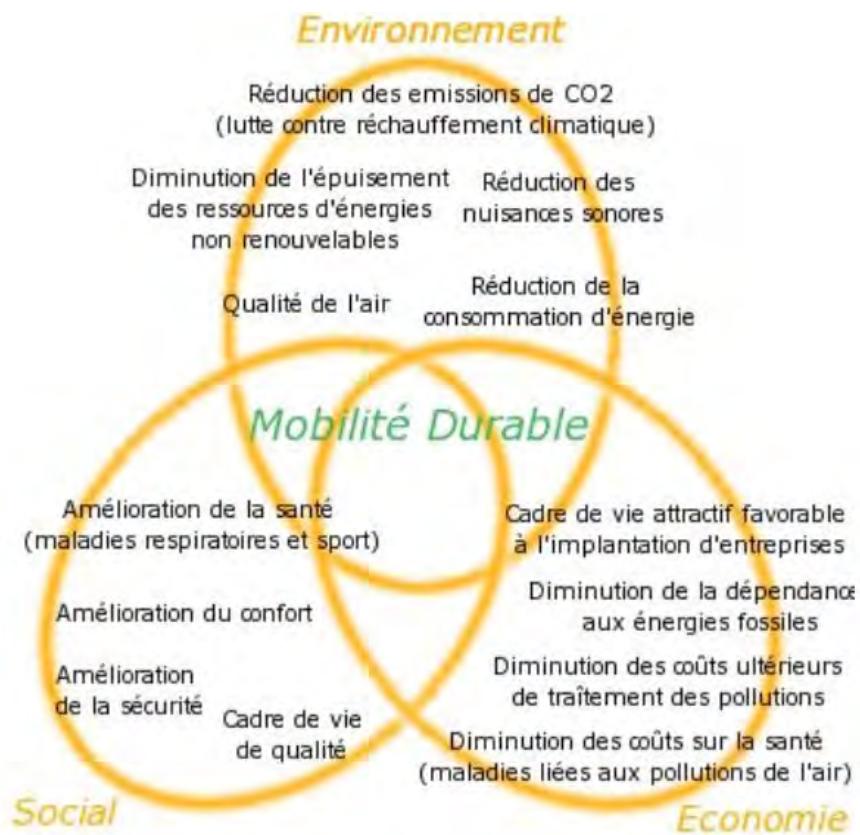
Ils proposent de nouvelles solutions pour assurer les déplacements des personnes. Cependant, il est important de faire ressortir que les plans de mobilité durable ne sont pas obligatoires, et qu'ils s'ajoutent à de nombreux outils obligatoires de planification, qui traitent des transports.

Il est intéressant de s'interroger sur les raisons pour lesquelles les villes optent pour un tel type de plan et de voir la place que ceux-ci vont occuper parmi les différents outils

de planification déjà utilisés. Les villes mettent en place ces plans pour améliorer le cadre de vie des citoyens et l'attractivité de la ville ainsi que pour proposer un meilleur bilan environnemental. Dans le cas de Sherbrooke, il a été possible de constater qu'il y a une concordance au niveau du contenu, des enjeux et des objectifs entre le plan de mobilité durable et les autres documents de planification de la ville. Les plans de mobilité durable sont encore trop nouveaux, pour voir s'ils feront réellement une différence à long terme. Par contre, on peut constater qu'ils représentent une volonté collective novatrice dans la planification des transports.



Les étapes de conception du plan de mobilité durable de la ville de Sherbrooke
 Source : Centre de mobilité durable de Sherbrooke



Les plans de mobilité durable ont comme pilier le développement durable, qui s'articule autour de trois sphères; Environnement, Social et Économique
 Source: Ville de Neuchâtel



Malgré la présence de plusieurs outils de planification sur les transports, les voies rapides se voient congestionnées en heure de pointe.
 Source: Radio-Canada



Un nouveau projet d'envergure régionale pour la MRC de Roussillon Le Cégep Roussillon

Michael St-Hilaire

michael.sthilaire07@gmail.com

Supervisé par : Jean-Philippe Meloche

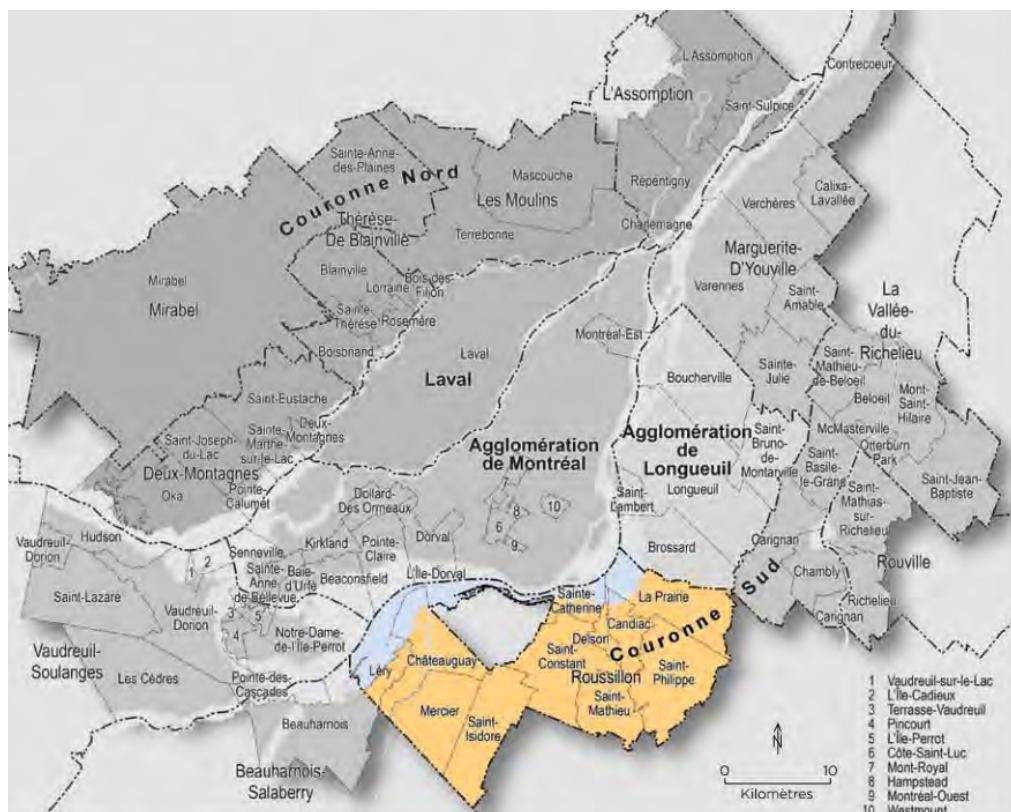
Au cours des dernières années, un des grands projets d'infrastructures du Québec était le prolongement de l'autoroute 30 sur la Rive-Sud de l'île de Montréal. Une grande partie de ces travaux ont eu lieu dans la municipalité régionale de comté de Roussillon et il est certain que maintenant terminé, ce projet aura un impact important sur le territoire.

La question que l'on peut maintenant se poser est quel sera le prochain projet d'envergure régionale qui permettra à la MRC de se dynamiser et de se développer? Projet d'envergure régional dans le sens où, celui-ci touchera à l'ensemble de la population de la MRC et même celle de l'extérieur, au même titre que le prolongement de l'autoroute 30.

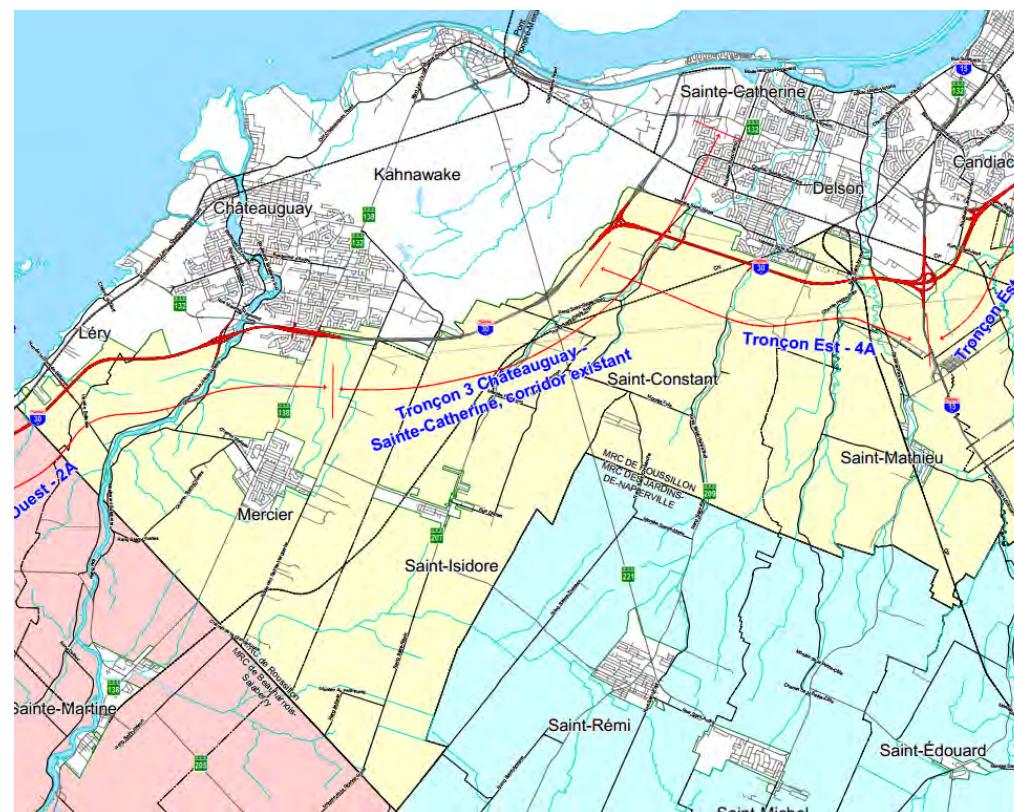
La proposition d'un projet d'implantation d'un cégep dans la MRC semblait être une solution intéressante et différente

de ce à quoi on pourrait s'attendre. En effet, l'arrivée d'un cégep pourrait être bénéfique au développement économique du secteur en répondant à un manque dans la région et en ayant plusieurs autres bénéfices.

Le but de ce projet sera donc de faire une analyse des différentes orientations en développement et en aménagement sur le territoire et de les mettre en lien avec l'idée d'implanter un cégep. Les documents de planifications et de réglementations tels le PMAD et le schéma d'aménagement de la MRC feront donc partie intégrante de ce travail. En les combinant à la situation socioéconomique et démographique, il sera facile de justifier un tel projet sur le territoire de la MRC de Roussillon.



Le MRC de Roussillon se trouve sur la rive-sud de l'île de Montréal et est incluse dans la Communauté Métropolitaine de Montréal.
Source : Communauté Métropolitaine de Montréal, 2011



Le nouveau tracé de l'autoroute 30 traverse la MRC de Roussillon et permet de parcourir rapidement celle-ci d'est en ouest.
Source : Ministère des transports du Québec, 2012



Emplacement possible du cégep près d'un secteur institutionnel de Châteauguay, de l'hôpital Anna-Laberge et du nouveau quartier Faubourg Châteauguay
Source : CMM, 2013



Emplacement possible du cégep près de la gare de train de banlieue de Candiac et à l'intersection de la route 132, de l'autoroute 15 et d'une nouvelle sortie de l'autoroute 30
Source : CMM, 2013



Repenser le désenclavement au travers de sa dimension sociale : travail de cohabitation des échelles métropolitaine et locale en conflit sur le territoire de Pointe Saint-Charles

Marion Ait Akkouche - Aitakkouche.marion@gmail.com

Charles-Eden Godbout - charles.eden.godbout@gmail.com

Paloma Gonzales de Linares - Paloma_de_linares@hotmail.com

Vanessa Vinette - vanessa.vinette@hotmail.com

Eric Voizard - evoizard@gmail.com

Atelier d'intervention, maîtrise en urbanisme

Supervisés par : Franck Scherrer et Evelyne Lemaire

La conception d'un nouveau Pont Champlain représente une opportunité de repenser l'aménagement des territoires enclavés par les infrastructures d'envergure métropolitaine assurant la connectivité de la Rive-Sud vers le Centre-Ville. Au-delà de la nature physique de l'enclavement, le sentiment d'abandon et l'enfermement des communautés sur elles-mêmes, qui caractérisent la population de Pointe Saint-Charles, mettent en évidence la dimension sociale de l'enclavement. Cet aspect, peu traité dans les études conventionnelles sur l'enclavement, est pourtant une façon originale de traiter la question, mobilisant des interventions moins axées sur les barrières physiques que sur les besoins de la population.

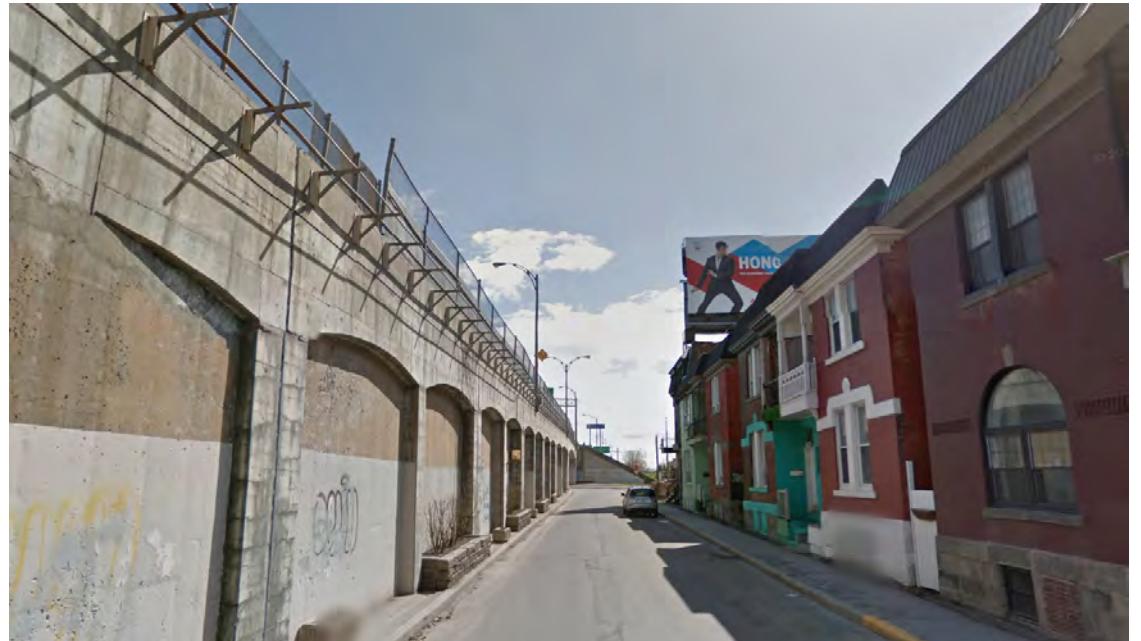
Dans cette optique, nous proposons une intervention à deux échelles, articulant à la fois des dynamiques métropolitaines, liées à l'emploi et aux déplacements pendulaires, et locales, axées sur l'accessibilité sociale. Afin d'optimiser l'utilisation des infrastructures de transport et de réduire les nuisances de la congestion, nous envisageons le développement encadré de pôles d'emplois

sectorisés sur la Rive-Sud. Pointe Saint-Charles, situé stratégiquement à l'intersection des corridors d'emplois, deviendrait attractif vis-à-vis des jeunes actifs et, à plus long terme, des familles. En misant sur la mobilité active et l'émergence des nouveaux modes de déplacement, les habitants du quartier constateraient une amélioration sensible de leur niveau d'accessibilité, renforçant leur potentiel de sociabilité.

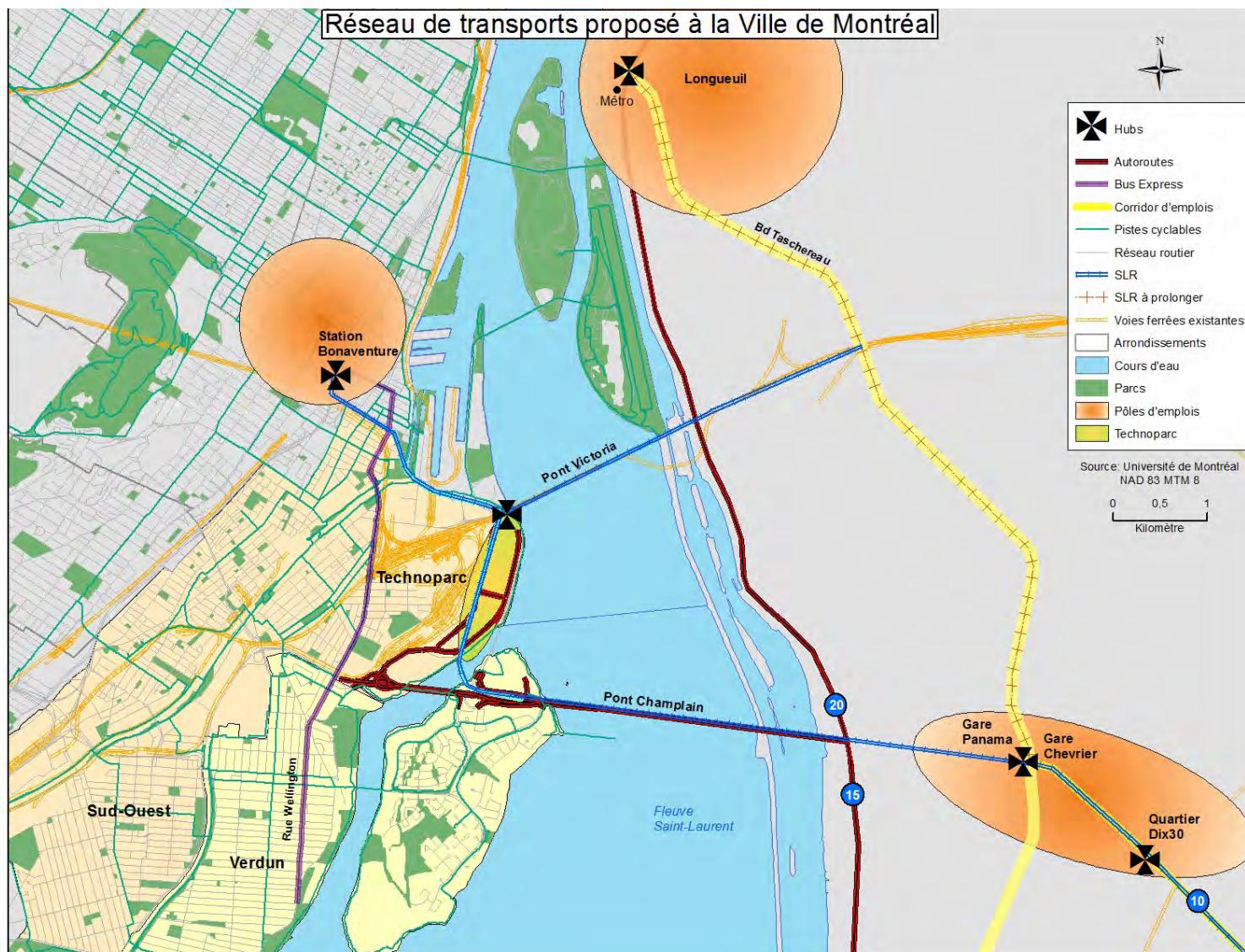
La cohabitation de ces deux échelles, assurée par le développement conjoint des deux volets de notre vision et la mise en place d'infrastructures structurantes, permettrait alors d'adresser la problématique persistante de l'enclavement de Pointe Saint-Charles.



Historiquement, le territoire a toujours été marqué par des infrastructures de transport lourdes
Source : Pax Canadensis



Certaines zones du secteur sont particulièrement impactées par ces barrières physiques
Source : Google Street View



Son ouverture doit donc passer par un désenclavement social, jouant sur l'accessibilité et la cohabitation entre échelles locale et métropolitaine



Ceinture verte de Montréal et en particulier le corridor Île-Perrot

Salima Bouara - salima.bouara@yahoo.ca

Eric Rhéaume - ericrheaume@yahoo.com

Sana Ladhar - sana.ladhar@gmail.com

Janette Vasquez - vasjane@hotmail.com

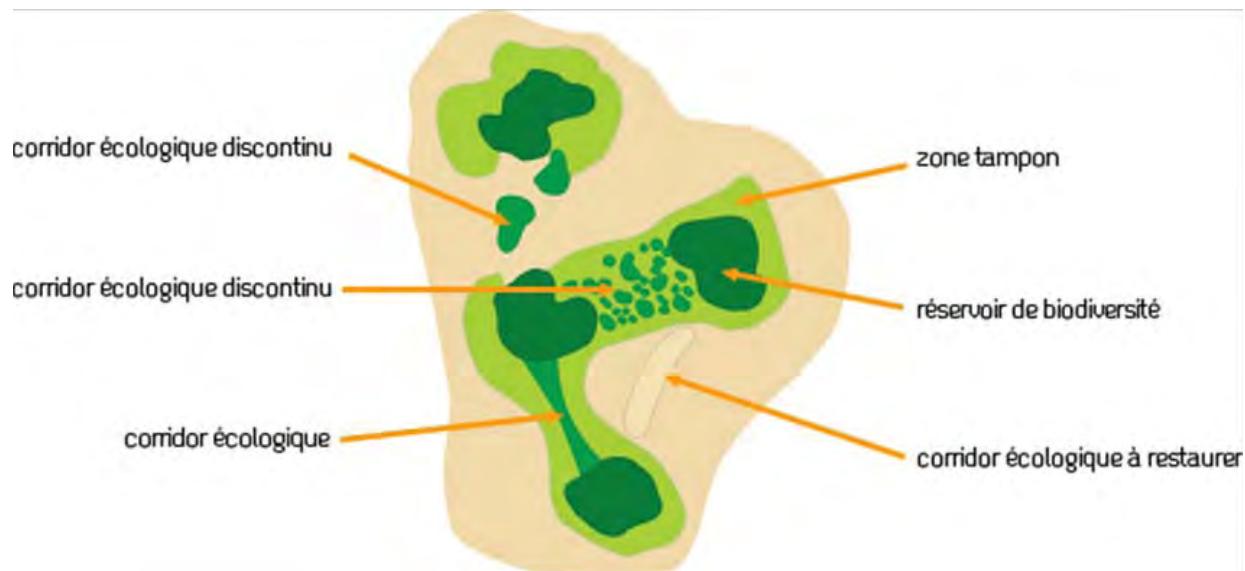
Atelier de gestion de projets urbains, maîtrise

Supervisés par : Michel Max Raynaud

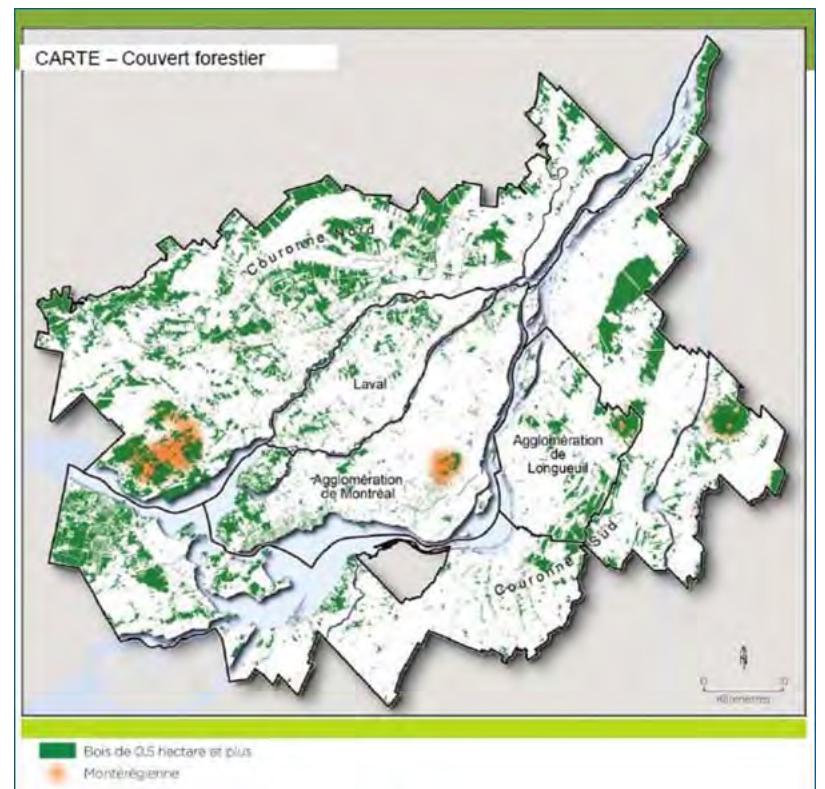
Dans le cadre de l'atelier AME 6917, l'équipe travaille sur le volet environnement du Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD). Dans le PMAD, le volet environnement c'est la mise en valeur et la protection du bâti et des espaces naturels et en particulier la protection de 17% des espaces naturels du territoire de la CMM.

Depuis le début de l'urbanisation rapide de Montréal, les espaces naturels ont été modelés, lotis et morcelés. Ces espaces n'ont été que déficitaires et sont maintenant en piètres conditions. Aujourd'hui, c'est 9,6% du territoire de la CMM qui est protégé. Le seul élément de gestion qui est en mesure de ralentir la détérioration des espaces naturels c'est la gestion intégrée de l'environnement. Un système de gestion du couvert naturel des milieux urbains est le concept de la ceinture verte. Les ceintures vertes ont été aménagées dans les villes afin de freiner

l'étalement urbain. Aujourd'hui, les ceintures vertes participent au développement harmonieux des villes en offrant un cadre de protection aux espaces naturels. De plus, la valeur des services offerts par l'environnement sont de meilleure qualité. Afin de consolider la ceinture verte, les corridors écologiques sont implantés pour relier les noyaux génétiques des milieux naturels. La ceinture verte améliorée des corridors écologiques contribue à retrouver les liens perdus entre les villes et les campagnes où la nature n'est plus seulement un élément composant les villes mais où la nature devient une composante des villes.



Corridors, Biodiversité, et services Écologiques
Source : Gonzalez et al.



Couvert forestier
Source : PMAD de la CMM



Ile-Perrot
Sources : Google maps. Modification : Sana Ladhar



Implantation du Service Rapide de Bus : SRB Pie IX

Marie-Eve Dostie - marie.eve.dostie@gmail.com

Aurélien Larssonneur - a.larssonneur@hotmail.com

Widad Rouina - rouinawidad@yahoo.ca

Atelier de gestion de projets urbains, maîtrise

Supervisé par : Michel Max Raynaud

Le projet est l'implantation d'un Service Rapide par Bus (SRB) dans le corridor du boulevard Pie IX. D'une longueur de 14 km, le projet contient 21 stations, dont 18 à Montréal et 3 à Laval. Une augmentation de l'achalandage de 38 000 à 70 000 déplacements par jour est prévue et le projet vise à augmenter la flexibilité, la fiabilité, la rapidité du service de transport en commun et l'augmentation du confort des aires d'attentes.

Le budget est de 300 millions de dollars provenant de l'AMT (25%) et du MTQ (75%). En parallèle au projet de transport, la ville de Montréal investira 30 millions pour du mobilier urbain et 100 millions pour les infrastructures souterraines. La ville de Laval ne prévoit aucun investissement.

Le principal enjeu de la gestion de ce projet réside dans le nombre important de parties prenantes ayant des intérêts et des champs de compétences différents. L'image ci-

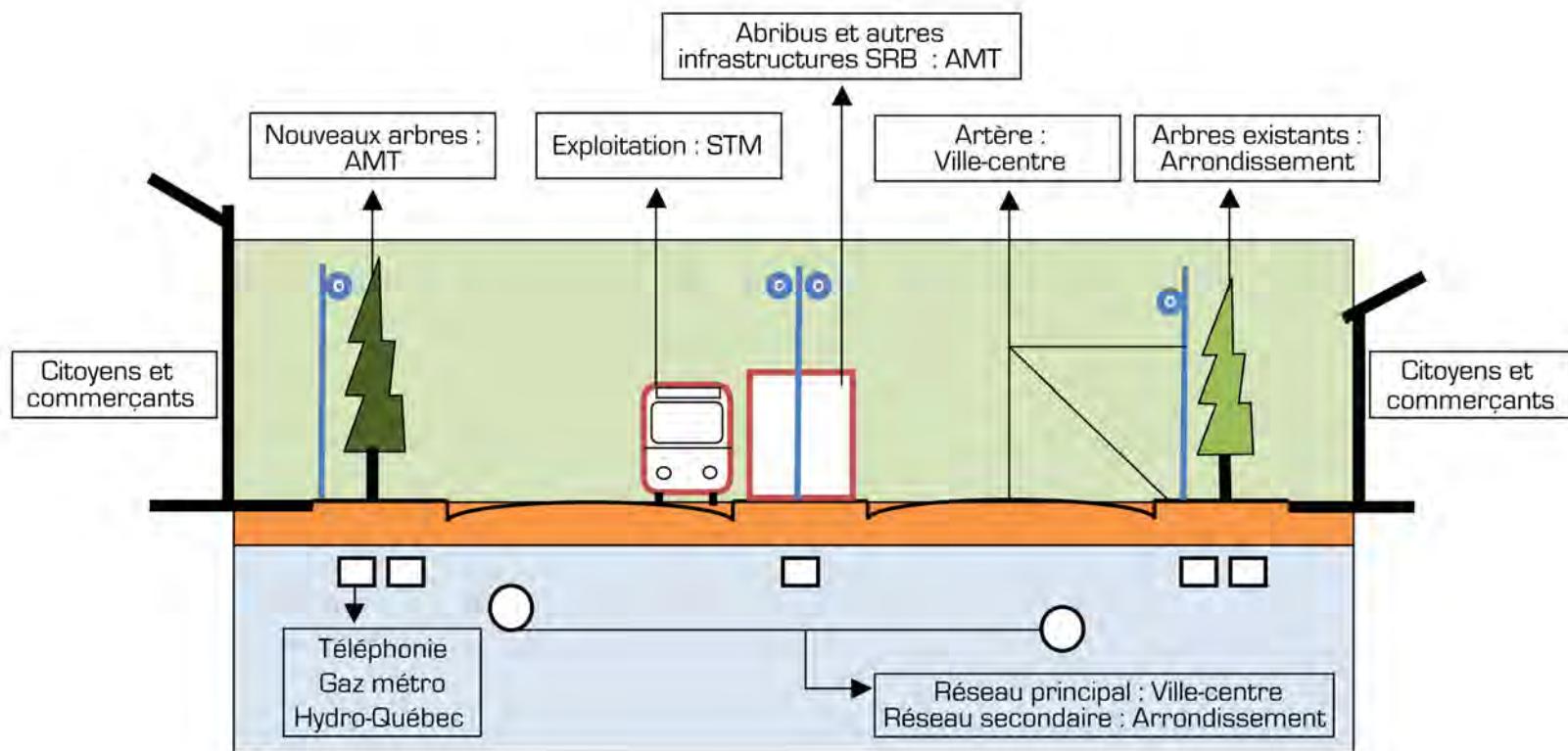
contre rend compte de cette situation. L'AMT est maître d'œuvre, la STM sera chargée de l'exploitation, la STL pourra emprunter les infrastructures du SRB pour ses lignes actuelles et la ville de Montréal ainsi que les quatre arrondissements concernés veulent une intégration au milieu existant. Ce projet présente plusieurs risques; politiques, économiques, d'intégration urbaine, d'opposition des parties prenantes et de dépassement des coûts et des délais.

Nos recommandations reposent sur trois lignes directrices, soient (1) la création d'un calendrier commun des travaux pour toutes les parties prenantes, (2) la création de mécanismes de suivi et de contrôle budgétaire et de l'avancement des travaux et (3) la centralisation des communications du projet.



Station projetée du SRB sur Pie-IX

Source : AMT



Coupe du boulevard Pie IX, selon les acteurs, dans le cadre du projet SRB Pie-IX

A - Réfection des infrastructures souterraines

- Réseaux d'égouts et d'aqueducs principaux et secondaires
- Déplacement et entretien des réseaux d'électricité, de gaz naturel et de téléphonie

B - Réfection de la chaussée

- Infrastructure du SRB : chaussée désignée, signalisation, abribus

C - Réaménagement de l'espace public

- Élargissement des trottoirs
- Plantation d'arbres
- Installation d'éléments de mobilier urbain

Structure du projet de transport et d'aménagement



Le territoire d'entrée de ville : vision stratégique d'aménagement à l'horizon 2043

Anna Dushina - annadushina@gmail.com

Patrick Kilfoil - p.kilfoil@gmail.com

Patrick Lachapelle - patrick.lachapelle@hotmail.com

Stéphanie Lemay - sslemay@gmail.com

Jéréme Vachon - jeremie.vachon@gmail.com

Atelier d'intervention, maîtrise en urbanisme

Supervisés par : Franck Scherrer et Evelyne Lemaire

Qu'est-ce que signifie « Habiter... l'entrée de ville? » Qu'est-ce qu'habiter? Où est l'entrée, et de quelle ville? Dans le cadre de la reconstruction du pont Champlain, notre équipe a été mandatée pour réfléchir à ce que cela représente. En repoussant les conventions et en interrogeant la vraie nature de la métropole, un nouveau concept s'est dessiné: le territoire d'entrée de ville (TEV). Véritable milieu de vie organisé autour d'un axe de transport structurant à une échelle intermédiaire entre le local et le métropolitain, le TEV répond à de multiples objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

La mise en œuvre du concept passe par une planification stratégique qui intègre développement urbain et transports. Le principal avantage du TEV est de faire le lien entre les projets locaux et métropolitains du PMAD, respectivement les aires TOD et le Grand Montréal, par la concrétisation d'une échelle de planification intermédiaire. Le concept se traduit d'abord par un appui renouvelé sur

les axes de transports structurants dans l'organisation du développement métropolitain, mais aussi par la création d'un milieu de vie distinctif et de qualité en entrée de ville. Le tout est rendu possible par une approche de planification cohérente qui mobilise et coordonne les acteurs de l'urbanisme et des transports, un peu à la manière du contrat d'axe français.

Le TEV est pour nous l'occasion de repenser la ville de demain afin de faire du Grand Montréal, à l'horizon 2043, un pionnier nord-américain du développement urbain innovant.



Source: Google Maps

TEV dans l'axe du pont Champlain
Conception Patrick Kilfoil et Patrick Lachapelle



Pont Champlain depuis Brossard
Source: Archives Agence QMI



SLR à Madrid
Source: railwaytechnology.com



Bâtir le Grand Montréal à travers les TOD du train de l'Est

Bella Rama - bella.rama@yahoo.fr

Dario Morillo - morillodario@yahoo.com

Nitin Ramsahye - nitin1012chir@yahoo.co.uk

Atelier de gestion de projets urbains, maîtrise

Supervisé par : Michel Max Raynaud

Mission

Dans le contexte de l'atelier, l'équipe a comme mission de proposer une vision d'aménagement pour le développement de quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development) localisés sur le tracé du projet de Train de l'Est (700 M\$). Le financement du projet est justifié par les lacunes au niveau des infrastructures lourdes de transport collectif, le bassin d'utilisateurs potentiels et les importants problèmes de congestion des secteurs de l'est de Montréal et de la Couronne nord-est.

Questionnement

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en vigueur depuis le 12 mars 2012 a comme grand pari la réalisation de divers TODs autour des stations du réseau de transport en commun sur le territoire métropolitain. Trois différents territoires d'intervention représentant le nouveau tronçon ferroviaire de 12 km (ligne reliant Rivière-des-Prairies à Repentigny-Terrebonne et Mascouche) ont été choisis. Le diagnostic

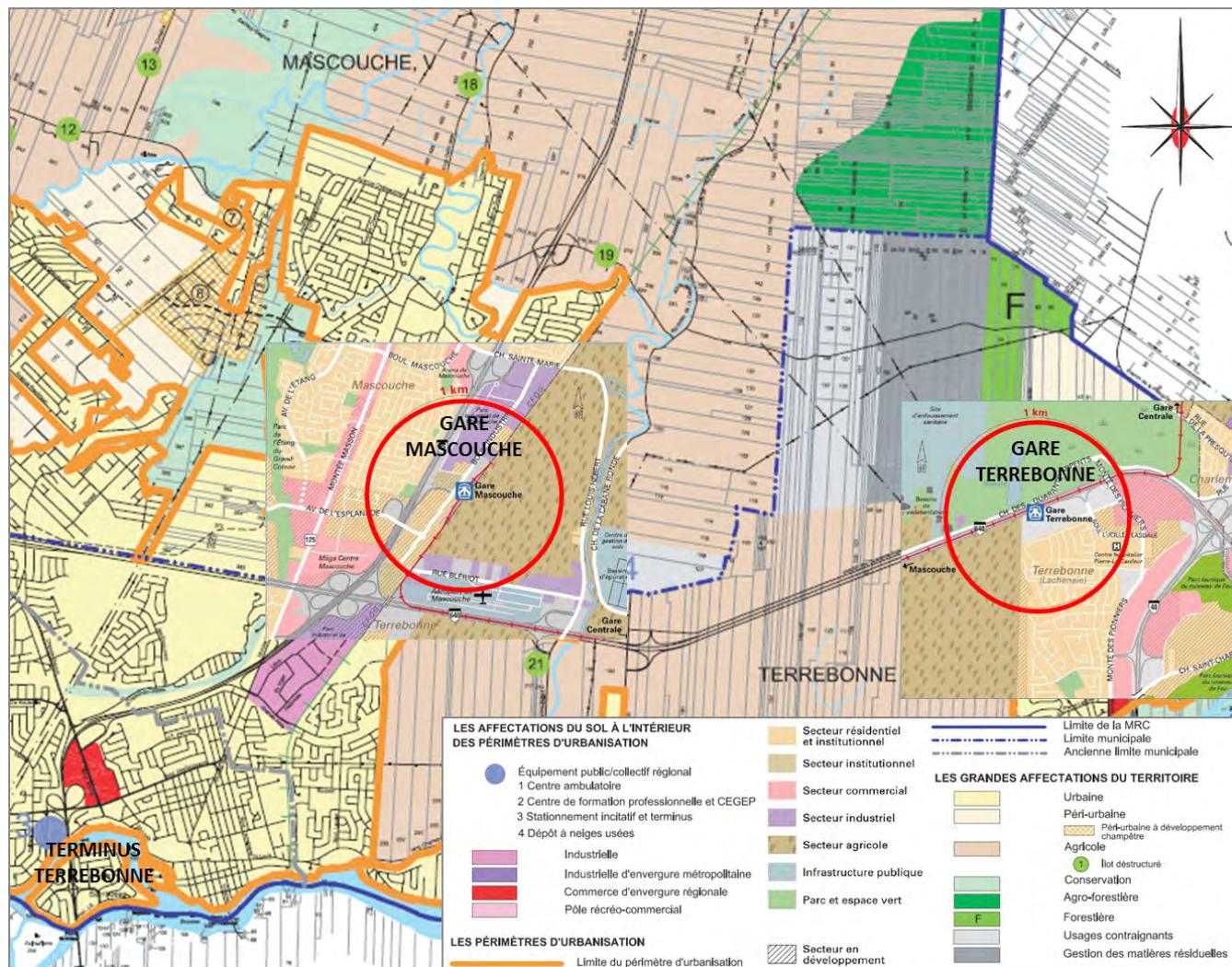
révèle des potentiels à travers trois identités différentes. Néanmoins, divers questionnements nous interpellent:

- Le modèle de TOD est-il adapté au contexte québécois?
- Faire collaborer les parties prenantes (Municipalités, villes, AMT, chambre de commerce, etc..) afin qu'elles adhèrent, acceptent et s'approprient des projets TOD.

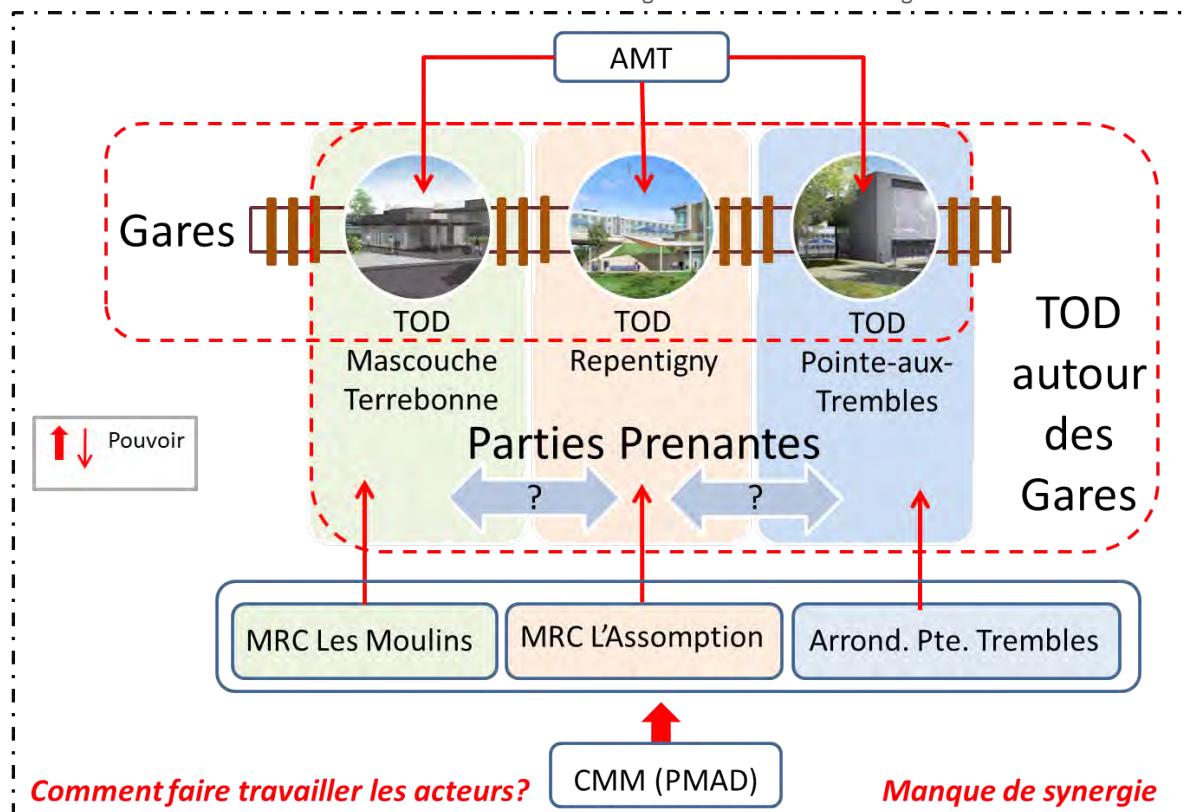
Stratégie

L'équipe propose une stratégie en quatre étapes :

1. La définition concertée d'un concept TOD à Montréal entre les parties prenantes ;
2. Identification des risques et les potentiels de l'implantation des TOD (développement - identité) ;
3. Créer un cadre collaboratif pour l'implantation et la programmation des futurs TOD ;
4. La mise en œuvre de TOD à travers une bonne entente sur le terrain.



Les TOD de la MRC Les Moulins
 Source : Modification d'une image du Schéma d'aménagement MRC Des Moulins (2013)



La Problématique: Manque de synergie cohérente, de concertation et de gouvernance entre les différents acteurs pour bonifier les projets TOD.



Le Service Rapide par Bus (SRB) Pie-IX

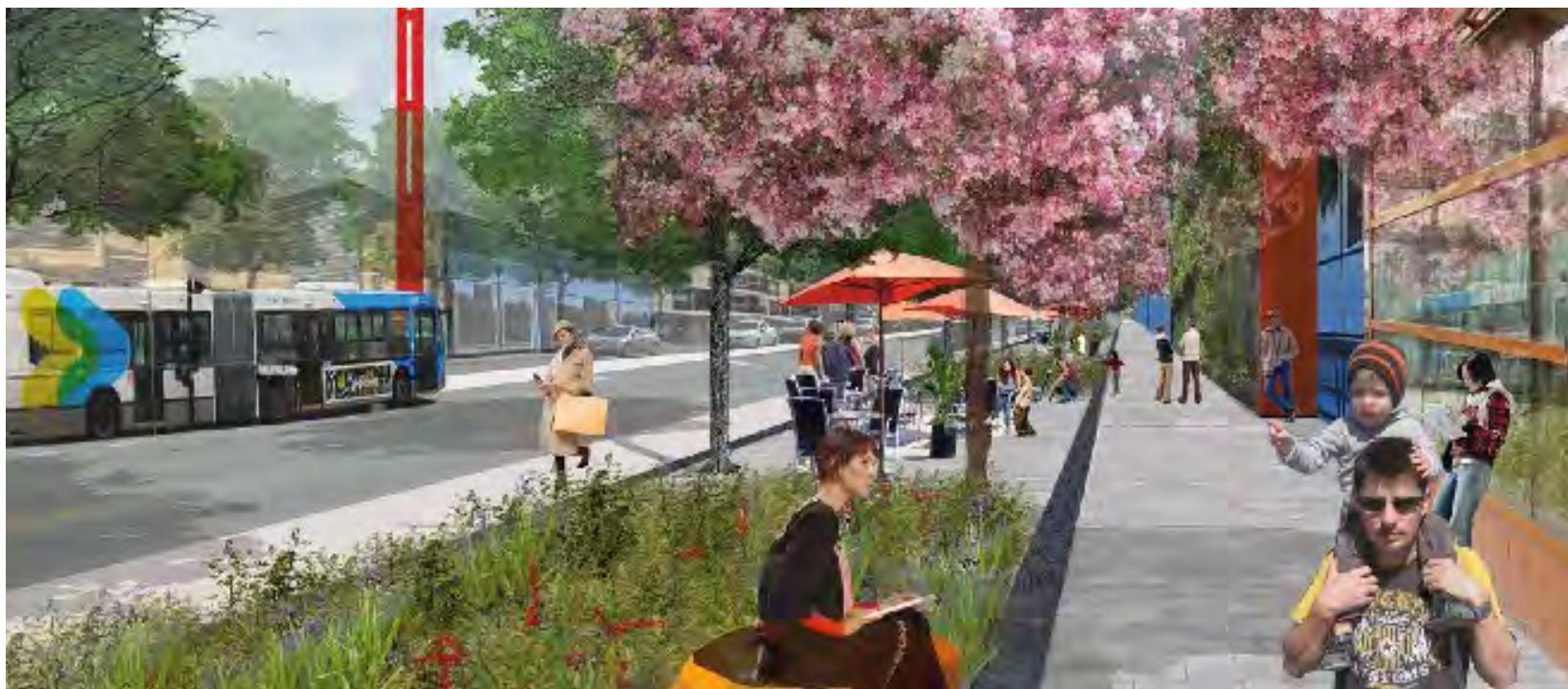
Kamal Zikri

kamalzikri@hotmail.fr

Atelier de gestion de projets urbains, maîtrise
Supervisé par : Michel Max Raynaud

Dans le cadre de la vision d'aménagement des orientations et critères fixés par le Plan métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD), la proposition s'inscrit dans une stratégie en vue d'optimiser les effets de synergie entre développement urbain, développement des infrastructures et des services de transport commun. Bien que le projet du SRB soit un «programme transport pur», il s'agira d'avoir une vision commune entre transport, urbanisme et aménagement, dans le cadre du développement économique, social, et environnemental de la métropole montréalaise. Bien que la première tranche s'inscrive sur un territoire ponctuel à l'échelle métropolitaine, les impacts du projet, après sa réalisation affecteront un nombre important de grands projets du PMAD. Il facilitera les liaisons des grands projets, programmes et politiques prévus au niveau des Plan de Développement Économique PDE 2010-2015. De ce qui précède, la démarche de l'étude a porté sur i) les analyses et diagnostic du territoire d'intervention en matière de transport collectif, du PDE 2010-2015 ainsi que ceux des PDE des villes de Montréal et de Laval.

La réalisation de travaux est ainsi portée sur: i) des interventions à l'échelle métropolitaine avec des objectifs à atteindre, ii) sur l'identification des parties prenantes, iii) sur les stratégies à développer, iv), sur les tactiques à mettre en œuvre par rapport aux objectifs, aux parties prenantes et au contexte du secteur, v) sur la mise en œuvre en matière de planification, d'évaluation, de montage et des retombées envisagées.



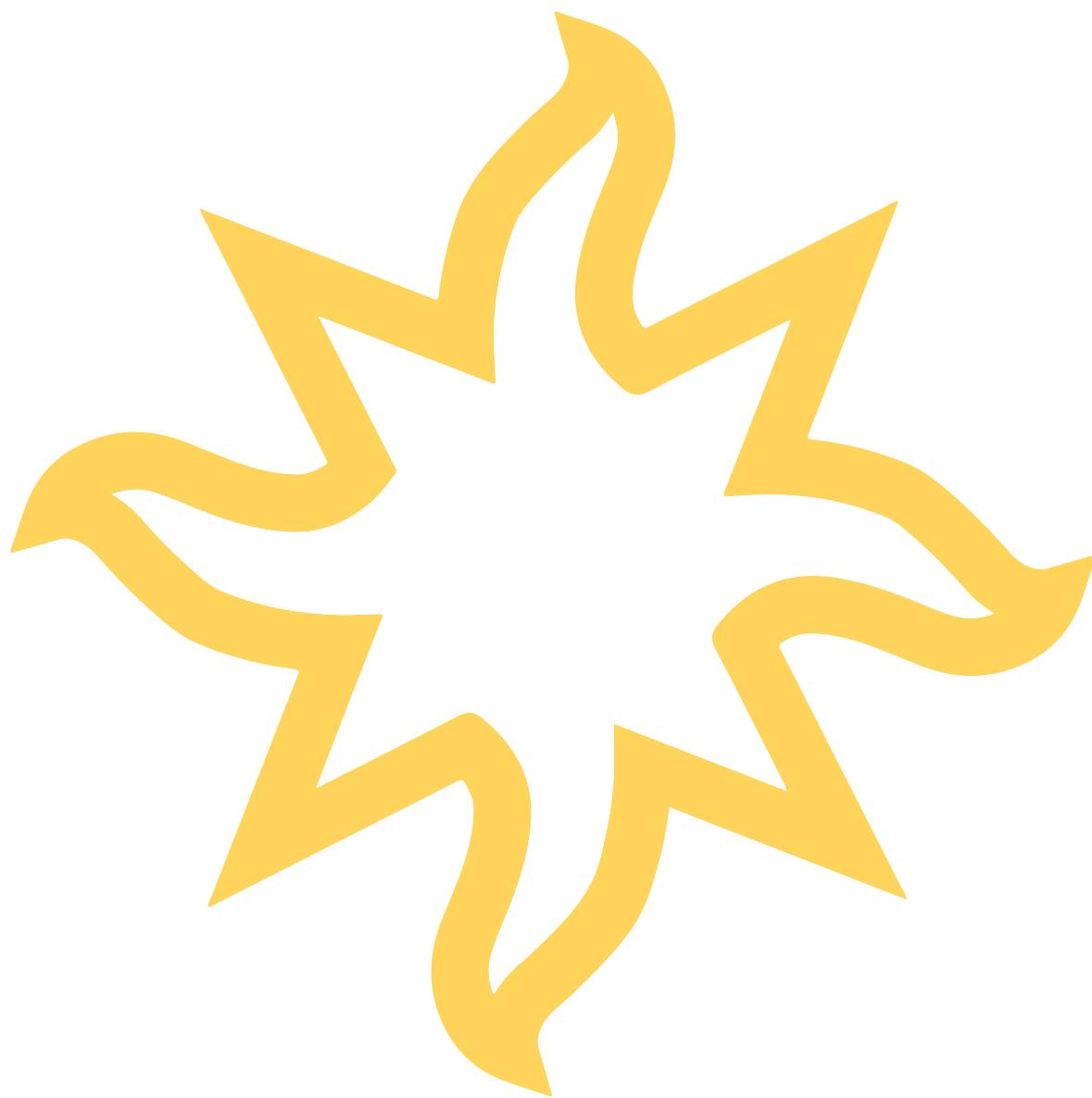
Perspective d'ambiance sur le boulevard Pie-IX
Source: Montréal-Nord 2020



Projection du carrefour Henri-Bourassa/Pie-IX - vue vers le sud
Source: Montréal-Nord 2020



Regroupement des Étudiants à la Maîtrise en Urbanisme



**Ordre des
Urbanistes du
Québec**

OIC OBSERVATOIRE **IVANHOE CAMBRIDGE** DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET IMMOBILIER

L'Observatoire Ivanhoé Cambridge du développement urbain et immobilier a été créée à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal en automne 2006 sous l'appellation Observatoire SITQ du développement urbain et immobilier à la suite d'une entente intervenue avec SITQ, une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, qui a fusionné en 2011 avec Ivanhoé Cambridge, une autre filiale de la Caisse.

La mission de l'Observatoire est d'approfondir la compréhension des relations entre l'immobilier sous tous ses aspects, le développement urbain et la gestion urbaine pour la fabrique de la ville actuelle et future, aussi bien dans les pays développés que dans les pays émergents.

L'Observatoire a été créé pour développer la recherche appliquée dans les domaines qui concernent le développement urbain et immobilier des villes au XXI^{ème} siècle comme projet urbain et projet humain à travers une série de thèmes ouverts :

- Construction et reconstruction des villes : innovation et patrimoine
- Échelles urbaines : grands projets et unités de vie
- Échelles de gouvernance : gestion globale et gestion locale
- Enjeux environnementaux : nature urbaine et risques climatiques
- Valorisation des villes : design et équipements
- Les enjeux urbains futurs : prospective et recherche de nouvelles pratiques

L'action de l'Observatoire emprunte différentes formes : réalisation d'études et de recherches ; organisation de colloques, de conférences ; missions d'études à l'étranger. Il met également en place des partenariats avec des centres de recherche étrangers, notamment en invitant des chercheurs étrangers à séjourner à l'Observatoire. L'Observatoire assure la diffusion de ses travaux de recherche.





VIVRE EN VILLE

la voie des collectivités viables

« Mieux construire nos **bâtiments**, nos **rues**,
nos **quartiers**, nos **agglomérations** »

Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.



- Plaidoyer
- Sensibilisation
- Outils et formations
- Recherche et innovation
- Conseil et accompagnement



Je me conjugue au

MOI

*depuis 26 ans
et pour toujours*

COOPSCO
aménagement
université de montréal



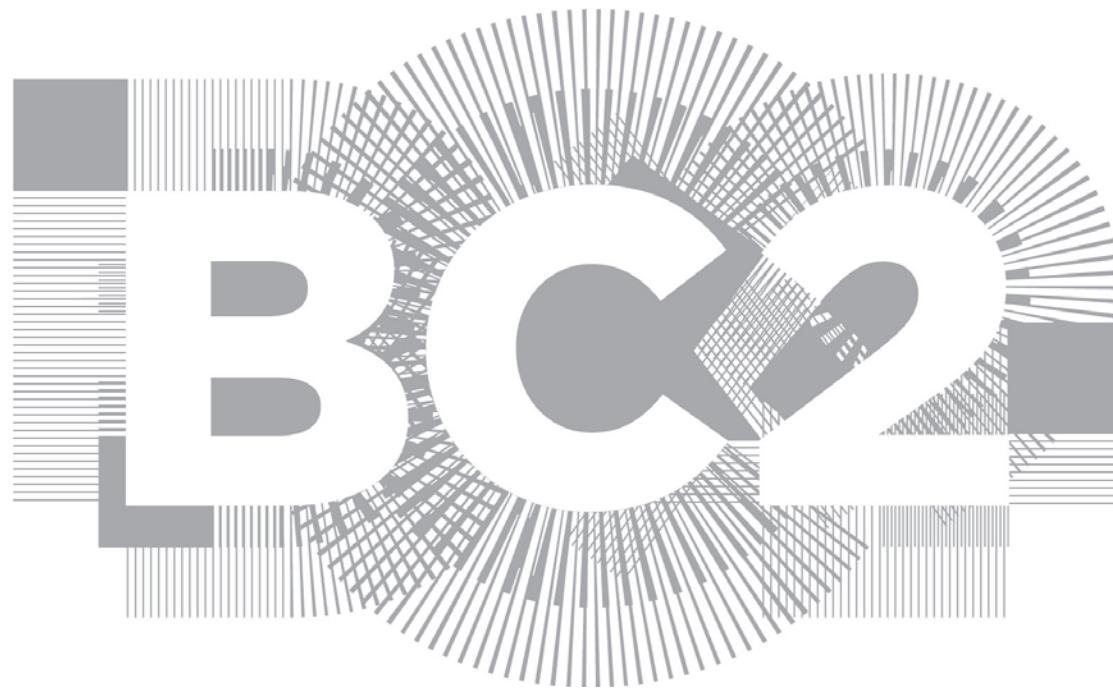
CHBA



Martin • Marcotte / Beinhaker
Architectes

DAOUST LESTAGE *inc.*

a r c h i t e c t u r e
d e s i g n u r b a i n





MP REPRODUCTIONS INC.



***Communauté
métropolitaine
de Québec***

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tous nos commanditaires pour l'aide apportée, sans vous tout cela n'aurait pas pu être possible.

En plus, un grand merci à Paula Negron-Poblete, professeure responsable de l'exposition, pour le temps et l'énergie qu'elle a investis.

COMITÉ DE L'EXPOSITION



Alexie Baillargeon-Fournelle
Maggy Desgagnés
Clémence Fautoux
Mireille Gascon
Camille Roy-Dumesnil
Marie St-Hilaire
&
Paula Negron-Poblete
Professeur responsable de l'exposition

MISE TRA