

# Expo en urbanisme

de la Faculté de l'aménagement



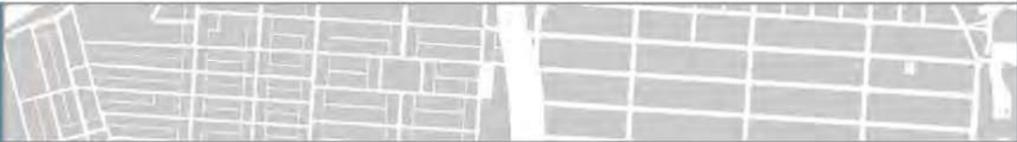
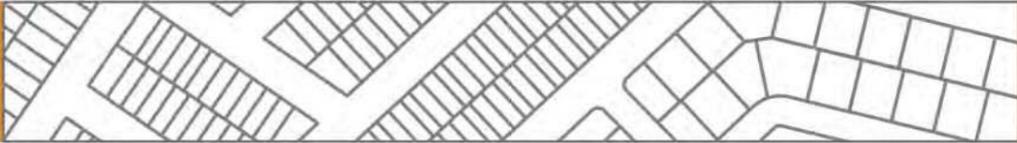
Université  de Montréal

Projets terminaux  
BACCALAURÉAT EN  
URBANISME

Projets d'atelier et  
Projets de finissants  
& MAÎTRISE EN  
URBANISME

# TABLE DES MATIÈRES

---

<b>MOT DU DIRECTEUR</b>		<b>5</b>
<b>RÉGION</b>		<b>6</b>
<b>VILLE</b>		<b>38</b>
<b>QUARTIER</b>		<b>76</b>
<b>LIEU</b>		<b>100</b>
<b>COMMANDITAIRES</b>		<b>130</b>
<b>COMITÉ DE L'EXPOSITION</b>		<b>138</b>

A stylized, light gray map of a city is shown against a white background. The map features a grid of streets, a winding river, and various urban blocks. A dark blue vertical bar is positioned on the left side of the map. The word "VILLE" is written vertically in white, uppercase letters within this bar.

VILLE

The background of the page is a stylized, grayscale map of a city grid. The map shows a network of streets and blocks, with a prominent diagonal road or canal cutting through the grid. A semi-transparent white rectangular box is overlaid on the upper portion of the map, containing a paragraph of text.

Résultat de la superposition de réseaux sociaux, physiques et économiques, la ville reflète les besoins d'interaction des individus. À la fois territoire perçu et vécu, l'aménagement de la ville vise à soutenir les échanges qui y ont cours, tout en favorisant un développement urbain de qualité aux populations qui la constituent. Les activités urbaines sont le moteur de l'économie de la ville, mais leur impact s'étend souvent bien au-delà de ses limites.

## VILLE



### Saint-Bruno-de-Montarville: Vers un modèle de densification urbaine

Richard Boulet

richard.boulet8@gmail.com

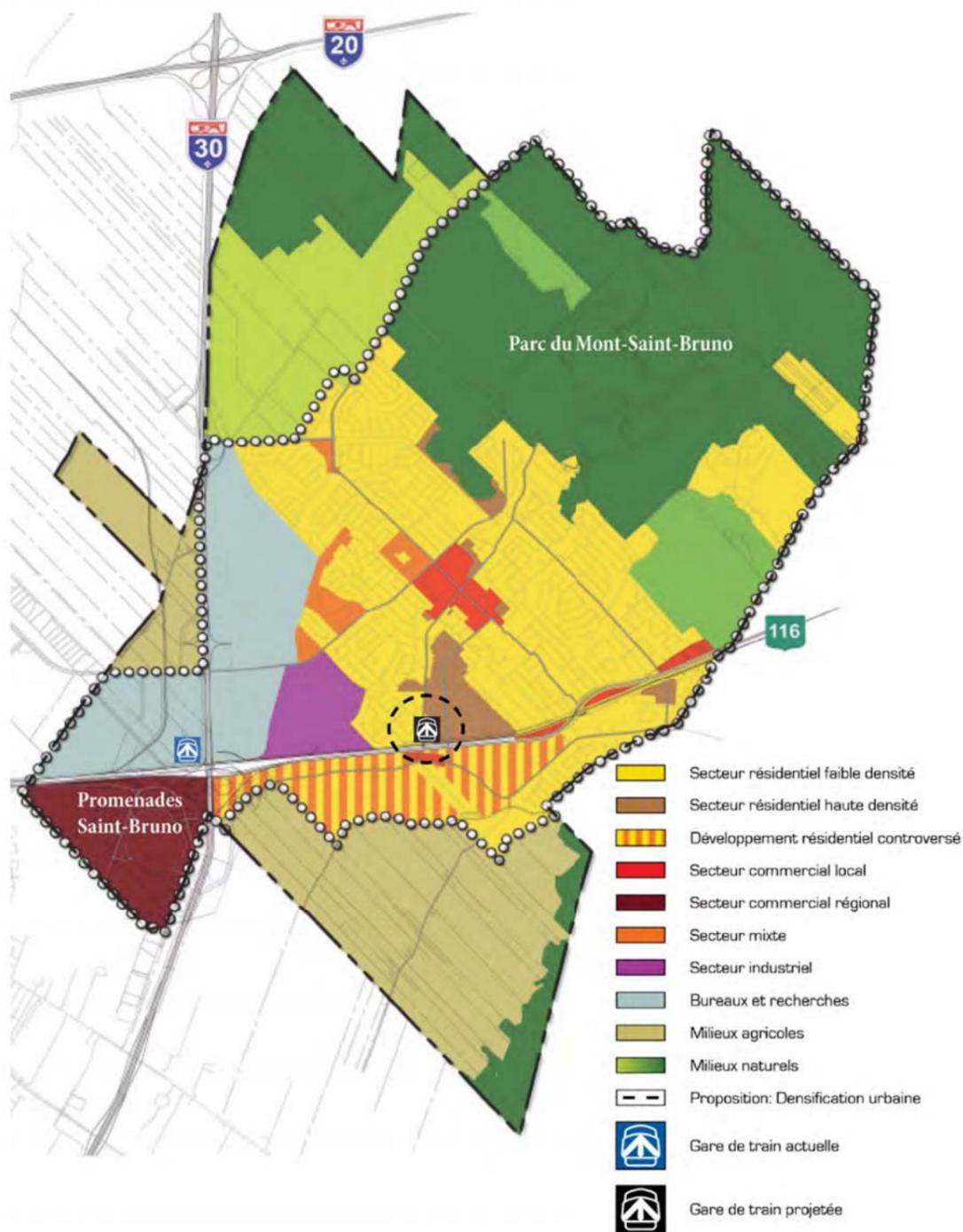
Supervisé par : Jean-Philippe Meloche

Saint-Bruno-de-Montarville est une municipalité située à une vingtaine de minutes du centre-ville de Montréal. La ville est développée sur la presque totalité de son territoire disponible alors que la demande pour les terrains est toujours très forte. Cette demande se matérialise par l'émergence de projets immobiliers controversés sur le territoire qui provoquent de multiples contestations. Ces projets menacent les différents milieux naturels présents sur le territoire, que ce soit les terrains à proximité du Mont-Saint-Bruno ou les terres agricoles bordant le secteur.

L'objectif de ce projet est de proposer un modèle de densification urbaine propre à la municipalité, qui respecte les principes du Plan d'aménagement et de développement de la région métropolitaine de Montréal auquel est soumis Saint-Bruno-de-Montarville.

Depuis 2002, la gare de Saint-Bruno est animée par la remise en service de la liaison de train de banlieue Mont-Saint-Hilaire en direction de Montréal. Suivant cette opportunité, il est intéressant de réfléchir aujourd'hui à un développement possible à proximité de cette gare qui pourrait prendre la forme d'un Transit Oriented Development (TOD). L'arrivée du train de banlieue jumelé au concept des TOD proposé dans le PMAD est une occasion de relancer le débat sur une densification urbaine de la municipalité.

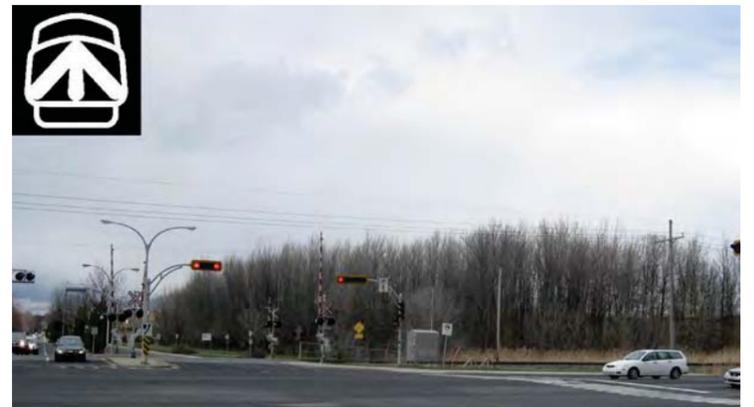
Or, son emplacement actuel impose diverses contraintes géographiques, ce qui fait émerger plusieurs questionnements quant à la possibilité d'une relocalisation de la gare. Bref, cette étude vise à contribuer à la réflexion sur le développement urbain de St-Bruno-de-Montarville de manière à préserver les milieux naturels et l'identité des lieux.



Proposition de relocalisation de la gare de Saint-Bruno  
 Plan des affectations  
 Source : Plan d'urbanisme de la ville de Saint-Bruno-de-Montarville  
 publié en 2009



Site actuel de la gare de Saint-Bruno, au croisement de l'autoroute 30 et de la route 116



Site projeté projetée de la gare de Saint-Bruno, au croisement du boulevard Seigneurial et de la route 116



Densification résidentielle aux abords du boulevard Seigneurial

## VILLE



### Du centre-ville à l'aéroport : ça passe par la navette 747

**Karim Boustani**

**kmboustan@gmail.com**

Supervisé par : Juan Torres

Étant donné la diversité des activités que l'on retrouve au centre-ville, l'importance d'y créer un lien efficace avec son aéroport est indéniable. Que ce soit pour le touriste qui veut profiter des attraits locaux ou pour le voyageur d'affaires, tous peuvent trouver dans le centre-ville une destination importante, concentrant l'activité économique et culturelle.

On constate dans plusieurs villes à travers le monde que très souvent, au delà des liens autoroutières, on privilégie un transport en commun à haut niveau de service pour faire le lien entre l'aéroport et le centre-ville. Il s'agit généralement de transports en site propre, comme le train, le tramway ou le métro. Ces liens permettent ainsi d'atteindre l'équilibre entre la distance suffisante pour mitiger les nuisances que l'aéroport génère, et son

accessibilité. Or, à Montréal, depuis mars 2010, à défaut d'avoir un lien ferroviaire qui assure le transport entre le centre-ville et l'Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, la STM a mis à la disposition des usagers un service d'autobus express qui permet ce voyage. La Ville de Montréal, la STM et l'Aéroport de Montréal, les trois principaux acteurs du projet, parlent d'un franc succès.

Le but du travail est d'examiner ce service. Dans une approche par « étude de cas », il sera question de documenter les origines du projet, son évolution, sa portée, ses avantages et ses limites. Cette étude de cas sera aussi nourrie par une revue des pratiques, d'ici et d'ailleurs, en matière de navettage.



Assurant un lien entre le centre-ville de Montréal et l'Aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, la navette 747 s'arrête 11 fois en ville. Que ce soit pour un hôtel, des espaces à bureaux ou tout milieu commercial, les usagers du transport trouveront un arrêt où leurs besoins pourront être comblés. Source : stm.info



Déjà par son nom qui fait référence au Boeing 747, les autobus utilisés sur la ligne 747 se démarquent aussi par leur design rappelant les activités aéroportuaires. Il devient donc très facile de les remarquer du paysage montréalais. Source : <http://www.flickr.com/photos/89409429@N07/8424960212/>

## VILLE



### “Serre”vir la ville

Le cas des serres urbaines sur les toits

Alexandrine D.B. Bisailon

[alexandrine.bisailon@gmail.com](mailto:alexandrine.bisailon@gmail.com)

Supervisée par : Gérard Beaudet

Si la relation ville/agriculture est plurimillénaire, les modalités de cette relation ont varié considérablement au cours de l'histoire. De ce point de vue, les dernières décennies ont été riches en réflexions et expériences de toutes sortes. C'est ce dont rend compte le concept d'agriculture urbaine.

Ce concept se veut un moyen durable d'accroître et de diversifier l'offre alimentaire de proximité dans une perspective de sécurité alimentaire. Il tend aussi à la réduction des coûts économiques et environnementaux liés à l'offre alimentaire en diminuant majoritairement les besoins en transport. Pour ce faire, l'optimisation des espaces non affectés au bâti, aux équipements et aux infrastructures à des fins de production agro-alimentaire est grandement nécessaire. Mais le recours à des avancées technologiques s'avère un élément clé

des stratégies d'atteinte des objectifs de production alimentaire durable. C'est sous cette perspective que les serres urbaines sur les toits s'inscrivent.

La ville est vue pour la première fois comme un grand terrain « vierge » rempli de possibilités. Ainsi, plus de 600 villes mondiales pourraient dorénavant être autosuffisantes en fruits et légumes. La viabilité des serres urbaines sur les toits peut s'avérer concluante, cependant, la collaboration des autorités municipales demeure l'élément crucial à la réalisation d'un tel projet. La valorisation de ce type de pratique agricole impose néanmoins, un changement des mentalités et des réglementations. Venez découvrir comment les serres urbaines sur les toits pourraient changer l'image de votre ville tout en contribuant à son autosuffisance alimentaire.



Premières serres urbaines localisées sur le toit d'un bâtiment au monde. Elles se nomment les fermes Lufa et sont situées ici-même à Montréal, dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville



Projet de serres sur toit à Romainville, en banlieue de Paris, visant la revitalisation du cadre bâti ainsi que l'insertion sociale de la cité HLM Marcel Cachin  
Source : Laboratoire d'urbanisme agricole



### «Arrival City»: exploration du modèle dans le contexte Montréalais

Clémence Fauteux  
clemz\_f@hotmail.com  
Supervisée par : Martin Gagnon

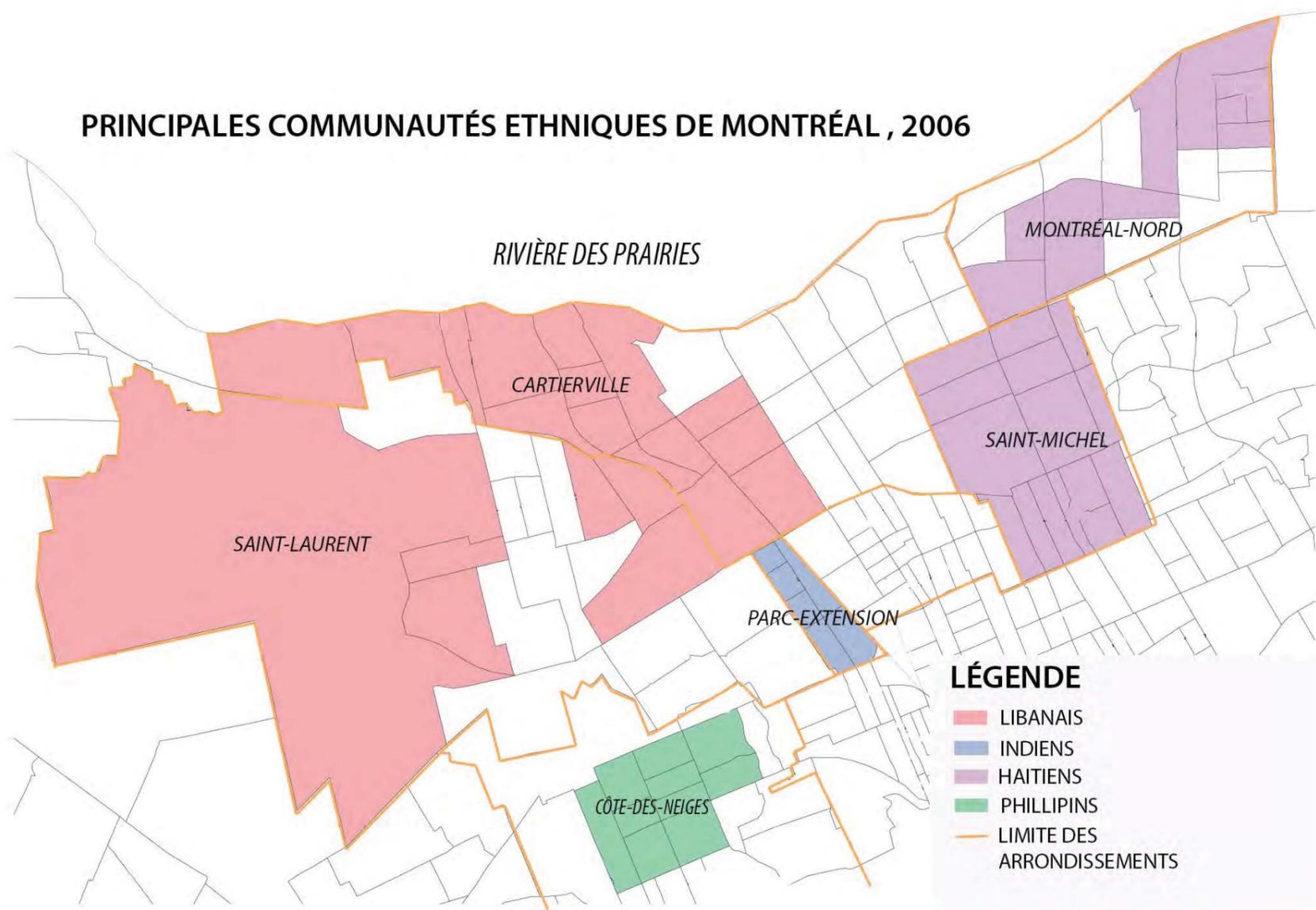
Alors que par le passé le phénomène de l'immigration semblait être une préoccupation principalement occidentale, la forme actuelle de l'exode rural ajoute une nouvelle pression démographique à tous les espaces urbains du globe. Cette migration urbaine vient bouleverser la structure et le fonctionnement des quartiers et tend même à créer de nouvelles villes.

Dans son livre «Arrival City» (2010), l'auteur-journaliste Doug Saunders propose un changement de paradigme dans notre façon d'appréhender et gérer ce phénomène de l'immigration. Il appelle «Arrival City» ces nouveaux espaces qui agissent comme point d'entrée de ce flux migratoire dans le monde urbain. Selon lui, ces nouveaux espaces ont le potentiel d'agir à titre de mécanisme d'intégration de ces individus à la vie urbaine, avec comme objectif final, la mobilité sociale. Saunders fait l'exposé d'un modèle idéal basé sur plusieurs composantes essentielles, soit la

présence d'une communauté ethnique prédominante, un réseau social d'entraide, des opportunités d'emplois, l'habitat, le transport et l'éducation.

Bien qu'il prétende offrir un modèle adapté à tous les contextes urbains, les exemples de succès semblent principalement concerner des villes encore en plein développement. Ce constat vient donc soulever la question suivante : bien que semblant être très efficace dans un contexte de développement urbain, le modèle de l'«Arrival City» l'est-il tout autant dans une ville déjà bien développée comme Montréal? Ce projet, par une recherche et une analyse statistique exploratoire de différents critères, cherche à vérifier la présence d'«Arrival City» sur le territoire Montréalais, les preuves de leur effet intégrateur et les transformations qu'elles peuvent engendrer sur l'espace urbain Montréalais.

## PRINCIPALES COMMUNAUTÉS ETHNIQUES DE MONTRÉAL, 2006



En 2006, la présence d'une communauté ethnique prédominante dans ces quatre secteurs montréalais les rends susceptibles à se révéler comme des *Arrival Cities*.  
Réalisation: Clémence Fauteux; Source des données: Statistique Canada



### Transports collectifs et villes moyennes : Est-ce possible?

Simon Folco

sim.folco@gmail.com

Supervisé par : Gérard Baudet

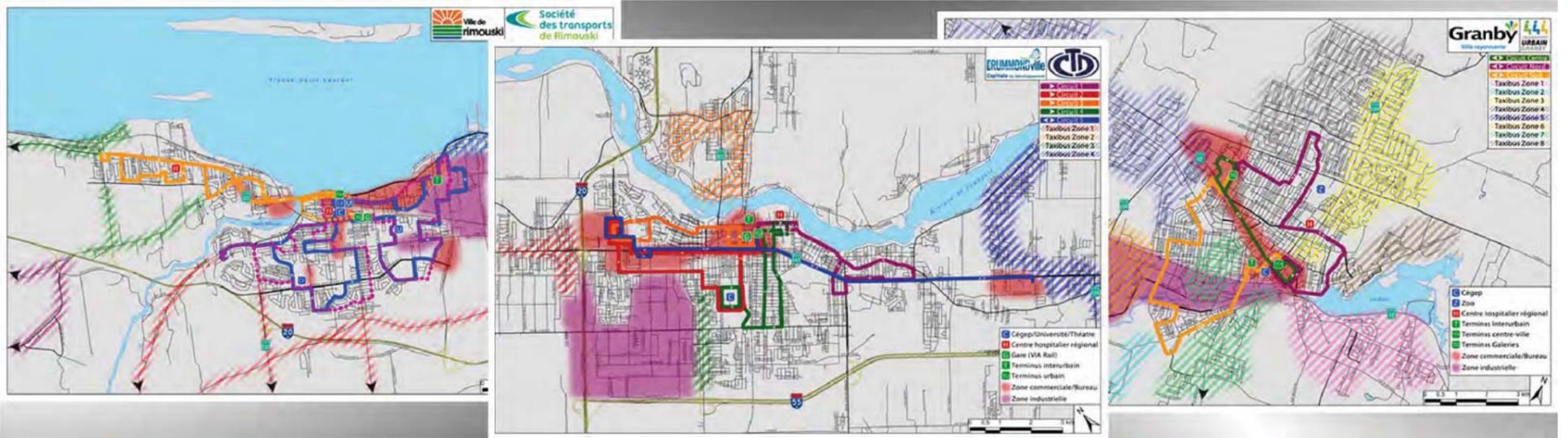
Lorsqu'on parle de transport collectif, on pense immédiatement à des services qui sont offerts dans les grandes villes ou de grandes agglomérations, où l'on y retrouve un grand bassin de population, donc un plus grand potentiel de clients. Ceci résulte généralement par une offre plus abondante, sous diverses formes et normalement efficace.

Par contre, lorsqu'on quitte ces grands centres, l'idée qu'un service de transport collectif soit offert n'est pas la première chose qui nous vient à l'esprit. Pourtant, plusieurs villes moyennes offrent ce service.

Ces dernières années, quelques une d'entre elles ont repensé leur réseau qui datait du début des années 1990 et qui au cours de la dernière décennie était en perte de vitesse et leur raison d'être était même remise

en question. C'est le cas de la ville de Drummondville et de Granby qui ont récemment refait complètement leur réseau de transport collectif. Pour d'autres, comme la ville de Rimouski, qui ne possédait pas son propre réseau de transport, mais dépendait plutôt de celui offert par la MRC, elle a créé son propre réseau pour répondre plus adéquatement aux demandes des usagers et citoyens de Rimouski.

Dans les trois cas, il s'agit de service municipal qui est offert au même type qu'un aréna ou une piscine. Le modèle d'exploitation est également bien différent de celui que l'on peut retrouver dans les grands centres. Bref, dans cette analyse vous découvrirez le fonctionnement de ces nouveaux services et les améliorations qui pourraient être faites.



Réseaux de transport collectif des villes de Rimouski (gauche), Drummondville (centre), Granby (droite).  
Réalisation : Simon Folco; Source des données : Ville de Drummondville, Ville de Granby, Ville de Rimouski



Terminus centre-ville du Transport urbain Granby aménagé en site propre au cœur du centre-ville de Granby. Le terminus urbain de Drummondville est de même type.  
Source : La Voix de l'est, Janick Marois



Terminus du musée du citébus de Rimouski. Tout comme le terminus de la gare, également à Rimouski, et le terminus Galerie à Granby, ceux-ci sont installés en bordure de rue ou dans des stationnements déjà existants  
Source : Radio-Canada

## VILLE



### Des lieux d'attrait accessibles en vue d'un vieillissement actif à Sorel-Tracy

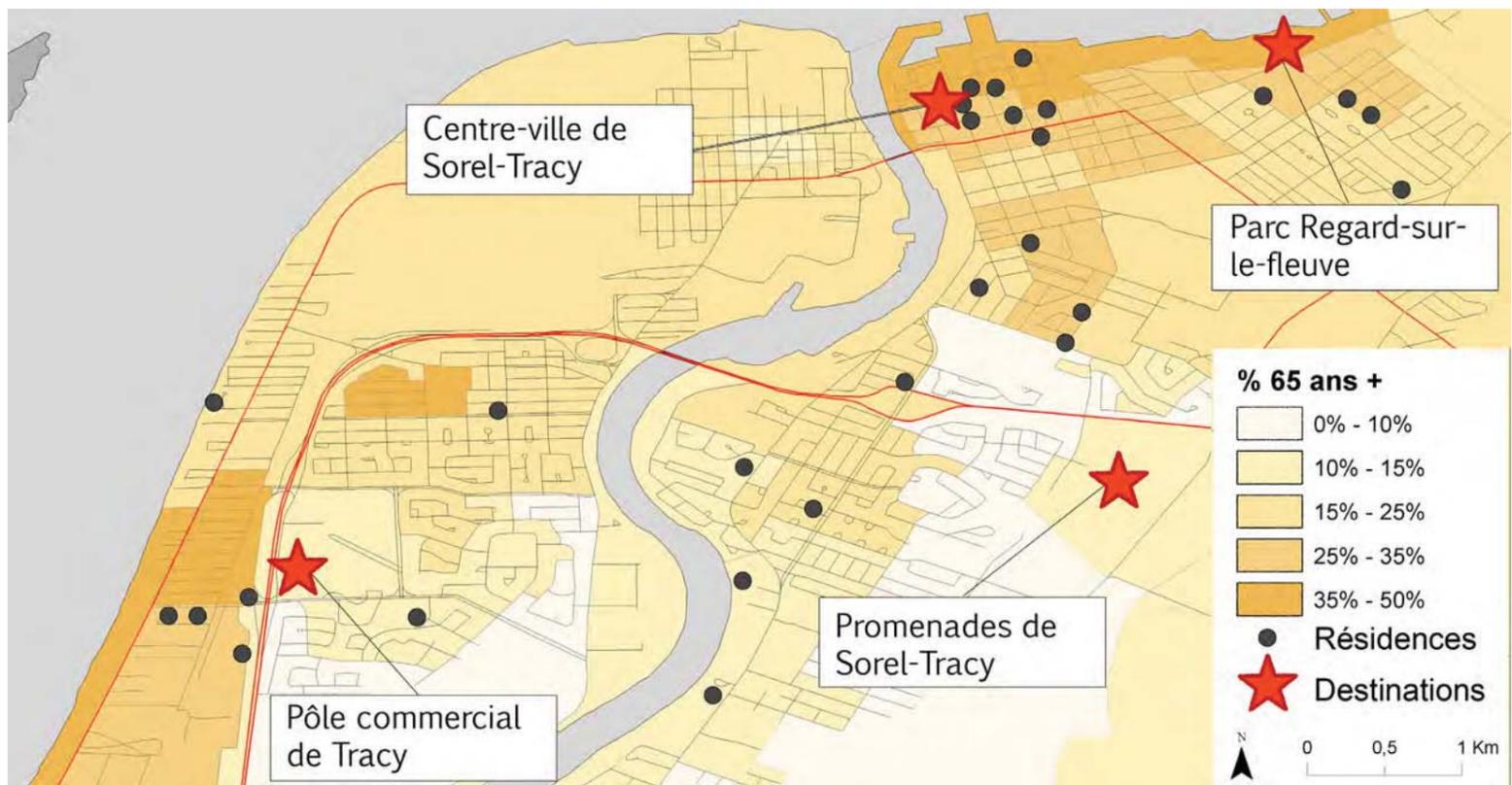
Rubis Francoeur-Chapdelaine  
rubis.francoeur@outlook.fr

Supervisée par : Paula Negron-Poblete

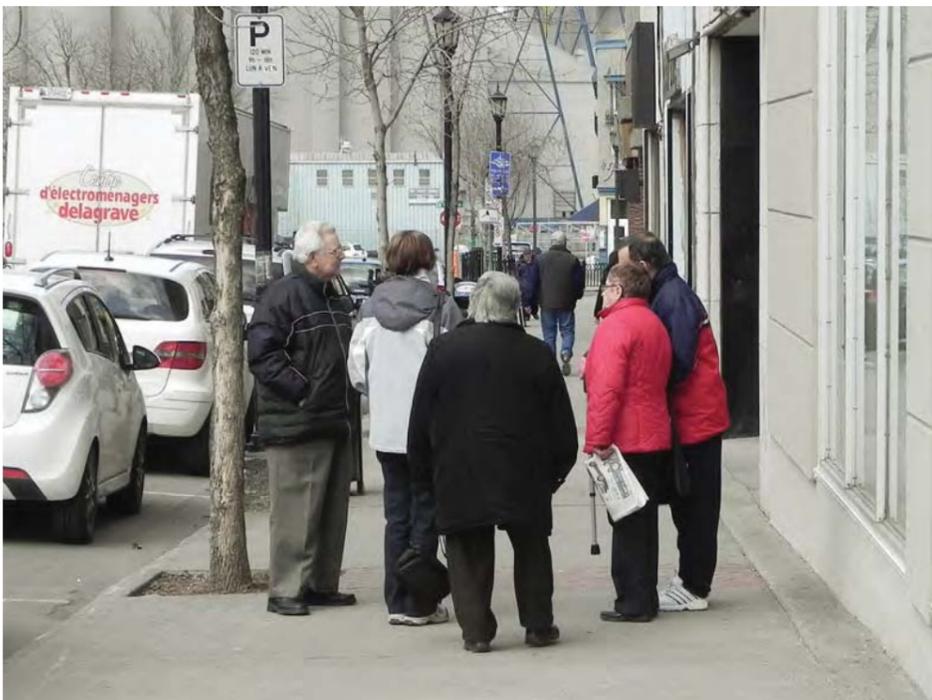
Comme c'est le cas dans la plupart des villes et régions du monde, la Ville de Sorel-Tracy connaît actuellement un vieillissement rapide de sa population, dont près du quart a déjà atteint le cap des 65 ans. Le déplacement des aînés des municipalités périphériques vers cette ville, ainsi qu'un exode marqué des plus jeunes vers les grands centres sont quelques-uns des nombreux facteurs accélérant ce phénomène appelé à s'accroître dans les décennies à venir. Face à cette croissance, de nombreuses résidences pour personnes âgées ont été construites sur le territoire au cours des dernières années. Ce contexte oblige les autorités locales à s'interroger sur les actions à entreprendre pour minimiser les impacts probables de ces transformations démographiques. En effet, d'importants enjeux découlent de ce phénomène, tant en termes de services sociaux et de santé qu'en termes d'aménagement urbain.

Ainsi, Sorel-Tracy s'est récemment engagé dans la démarche québécoise Municipalité amie des aînés (MADA). Cette politique se base sur l'approche élaborée par l'Organisation mondiale de la santé, qui encourage l'adaptation des territoires et des services en vue de favoriser un vieillissement actif pour permettre une plus grande autonomie et une meilleure qualité de vie au cours de la vieillesse.

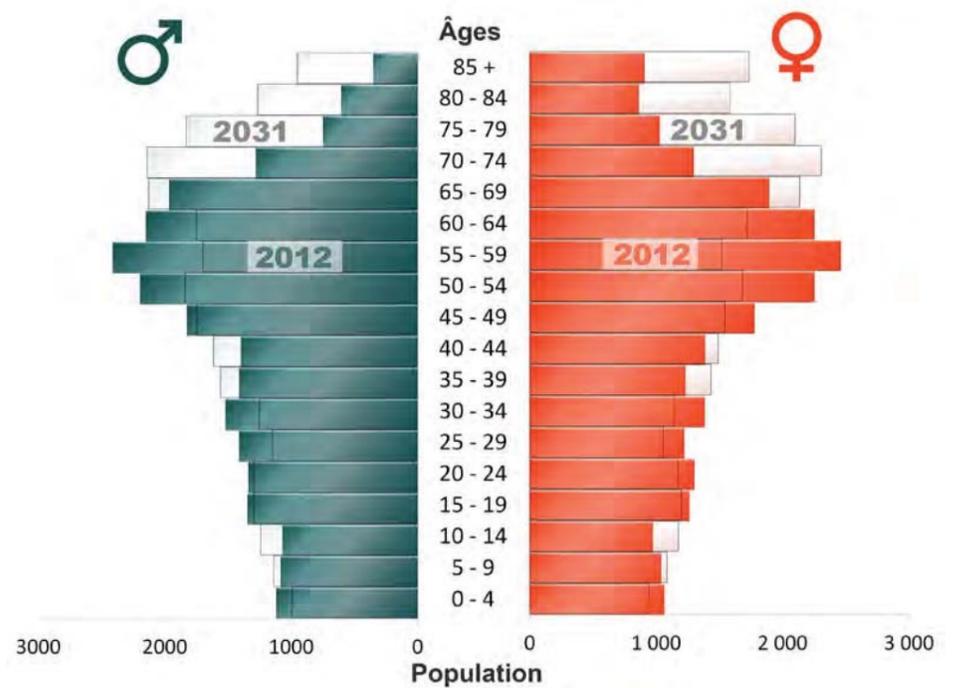
Dans cette optique, ce projet consiste à mettre en lumière le niveau d'accessibilité à pied des principales destinations fréquentées par les personnes âgées résidant à Sorel-Tracy. En regard des besoins spécifiques de ces derniers, nous avons élaboré des propositions d'aménagement pour ces secteurs afin de faciliter l'intégration de cette population à la vie urbaine.



Principales destinations fréquentées par les personnes âgées sur le territoire de Sorel-Tracy. Élaboré par Rubis Francoeur-Chapdelaine. Données : Statistique Canada, 2006



Le centre-ville de Sorel-Tracy, lieu de rencontre important des aînés.



Perspective démographique : important vieillissement de la population de la MRC Pierre-de-Saurel dont 70% réside à Sorel-Tracy. Données : Institut de la statistique du Québec

## VILLE



### Villes : le pouvoir des images

**Lydia Galvez-Cloutier**  
gclydia@hotmail.com

Supervisée par : Michel Max Raynaud

Les images sont principalement des reproductions imaginaires ou réelles que les êtres humains créent afin de représenter un objet ou des choses. Elles sont primordiales dans l'apprentissage de l'homme du moment où il détermine ce qu'il peut voir, ce qu'il veut voir et ce qu'il fait valoir. En urbanisme, l'image des villes a été et demeure encore aujourd'hui difficile à cerner car elle n'est pas un objet saisissable. Sa définition et sa signification ont été questionnées et recherchées dans plusieurs domaines.

Dans la réalité, il existe différentes définitions de l'image de la ville et sa signification est relative à l'individu qui l'appréhende. Ces différentes perceptions peuvent être également associées à différents niveaux ; le niveau politique, niveau local, niveau touristique ou encore

international. La puissance des médias d'aujourd'hui, qui est grandement reliée avec le monde des images, permet de diffuser des symboles de lieux existants et de leur rendre une réputation mondiale. En conséquence, on voit souvent une exagération de ces symboles et de ces images qui ne correspondent pas toujours avec la réalité des citoyens.

L'urbaniste se doit de comprendre ce concept de ville qui est différent d'un lieu à un autre afin de savoir l'utiliser pour ensuite tenter de rendre le milieu de vie de l'être humain meilleur. Que cela soit à différentes échelles ou à différents niveaux, l'image de la ville doit être lue et comprise par les spécialistes afin qu'ils produisent à leur tour les images qui les aideront à réaliser des projets urbains des plus extraordinaires.



Source : Photomontage paru dans LaPresse, 2010, Portrait de la ville de Laval



Source : Ville de Montréal



Source : Photomontage paru dans LaPresse, 2010, Portrait de la ville de Montréal



Source : Projet Panama Pacifico- Former Howard Air base de Perkins + Will

## VILLE



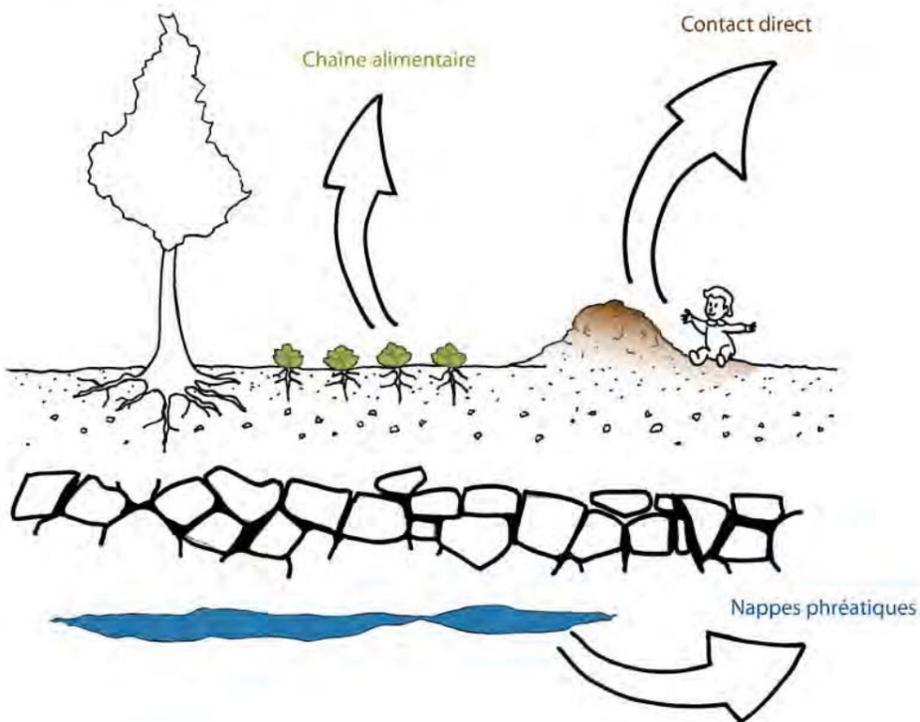
### La réhabilitation des terrains contaminés en milieu urbain: l'analyse de la politique québécoise et l'encadrement législatif

Margaux Hacquard  
hacquard.margaux@gmail.com  
Supervisée par : Gilles Côté

Dans le but de proposer une solution alternative à l'étalement urbain et afin de s'inscrire dans une démarche de développement durable, de plus en plus de villes encouragent le redéveloppement d'espaces urbains en friche ou abandonnés. Seulement, un problème majeur se pose: la plupart de ces espaces urbains en friches, anciennement industriels, sont aujourd'hui contaminés. Les sols contaminés présentent des risques importants pour la santé publique. En effet, les contaminants présents dans le sol peuvent être transmis à l'homme par différents modes. Les propriétaires qui désirent réhabiliter des terrains contaminés font face à un enjeu primordial: redévelopper tout en assurant la protection de la santé publique. La méthode la plus fréquemment utilisée, la méthode par analyse de risques, préconise d'établir les risques potentiels de transmission des contaminants vers l'homme pour arriver à interrompre ou limiter les

liens existants entre ces derniers. Apparaît alors un enjeu d'aménagement important: le niveau de décontamination à réaliser va fortement dépendre de l'usage envisagé pour le terrain. En plus des enjeux d'aménagement, et toujours en lien avec l'enjeu de santé publique, les propriétaires doivent aussi faire face à des enjeux économiques, financiers, techniques, et environnementaux. En vue de répondre à ces enjeux et d'encadrer les pratiques de réhabilitation, la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés a vu le jour en juin 1998 au Québec. Ce travail tentera, dans un premier temps, d'éclaircir la notion de contamination des sols, puis de cerner les enjeux liés à la décontamination en milieu urbain. Enfin, l'analyse de la Politique devrait nous permettre d'apporter une réponse à la question suivante: la Politique québécoise constitue-t-elle un cadre efficace à la problématique de réhabilitation de terrains contaminés?

## Transmission des contaminants



Les trois principaux modes de transmission des contaminants du sol vers l'homme: l'intrusion dans la chaîne alimentaire, le contact direct et l'infiltration dans les nappes phréatiques



La Politique québécoise de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés est l'un des principaux éléments du cadre légal actuel en matière de réhabilitation de terrains contaminés



### Réaménager la banlieue d'après-guerre : l'utilisation des centres commerciaux en déclin

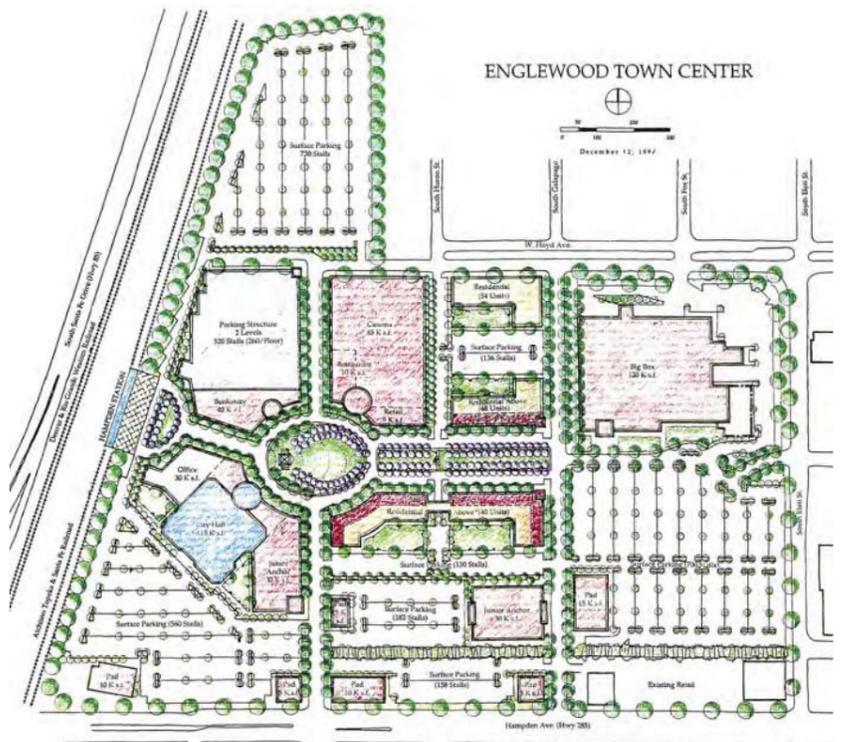
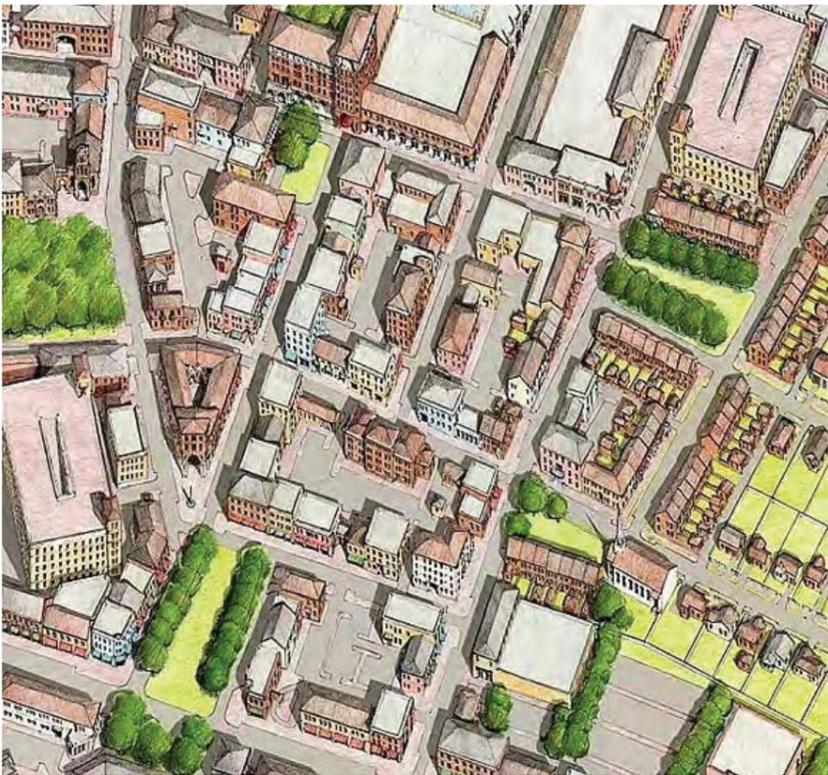
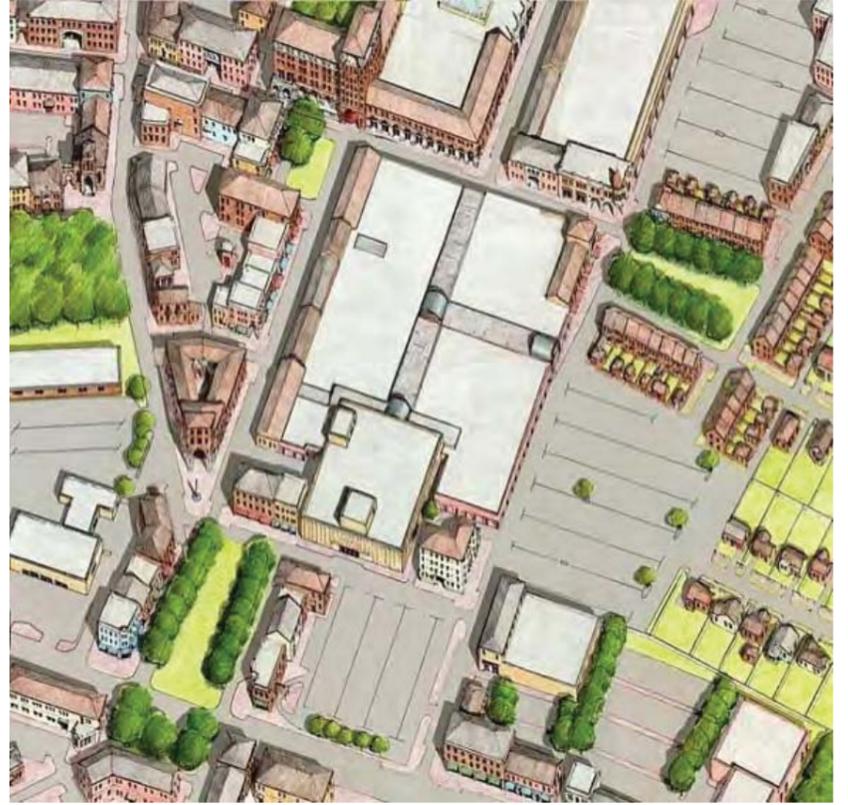
Hugo Lafontaine-Jacob  
 hugoljacob@gmail.com  
 Supervisé par : Juan Torres

En tant que forme urbaine, la banlieue nord-américaine est souvent critiquée, tant pour des raisons sociales qu'économiques et environnementales. Néanmoins, il ne faut pas la négliger pour autant : elle accueille plus de la moitié des habitants des grandes métropoles et occupe une part énorme de l'espace urbanisé. Par ailleurs, les changements que connaissent les banlieues d'après-guerre, qu'ils soient d'ordre démographique, social, économique, urbain, etc. en font des milieux parfois fragilisés et qui ne répondent plus nécessairement aux besoins de leurs usagers. La première partie de ce travail dresse donc un portrait des banlieues d'après-guerre et de leur problématique complexe.

Dans la deuxième partie, il est question des différentes opportunités de réaménagement ainsi que des principes qui pourraient guider la transformation des banlieues d'après-guerre. Dans ce contexte, les options de réaménagement ne manquent pas, ne serait-ce qu'à

cause du cadre bâti vieillissant. Cependant, alors que de nouvelles approches urbanistiques prescrivent des principes d'aménagement pour les villes, force est de constater que la banlieue traditionnelle constitue en quelque sorte un contre-exemple parfait de ces principes. Comment alors transformer et adapter la banlieue de façon réaliste, cohérente et durable?

Une des options qui se démarque est la réutilisation des centres commerciaux en déclin, qui sont de plus en plus nombreux en Amérique du Nord et dont les caractéristiques en font des secteurs d'intervention privilégiés. Ainsi la troisième et dernière partie de ce travail présente deux cas de réaménagement de centres commerciaux des années 1960 implantés dans un tissu de banlieue d'après-guerre. Ces projets, tous deux initiés à la fin des années 1990, sont parmi les premiers de cette catégorie de projet urbain et se veulent des exemples concrets de réalisations selon les nouvelles approches urbanistiques.



Évolution projetée de l'ancien Eastgate Mall en un quartier mixte et dense, dans la région de Chattanooga, Tennessee  
Source: Dover, Kohl & Partners

Projet d'établissement d'un TOD sur le site de l'ancien Cinderella City Mall en banlieue de Denver, Colorado.  
Source : Calthorpe Associates

## VILLE



### **Vieux-Longueuil : Un territoire aménagé et conçu pour l'automobile limitant tout autre moyen de déplacement, notamment ceux des piétons âgés**

Naveed Latifi

naveedlatifi@hotmail.com

Supervisé par : Sébastien Lord

Première couronne suburbaine de la CMM, Longueuil est un territoire de banlieue relativement urbanisé aux prises avec le phénomène du vieillissement de la population. Parmi les différents secteurs de l'agglomération, l'arrondissement du Vieux-Longueuil montre d'importantes concentrations de personnes âgées, soit des individus de 65 ans et plus. Avec l'avancée en âge, ces personnes voient leur potentiel de mobilité réduire, même si cela est variable d'un individu à un autre. En outre, les aînés ont tendance à diminuer leur nombre de déplacements ou bien se tourner vers d'autres modes de déplacements que l'automobile.

En matière de la mobilité des personnes âgées, le Vieux-Longueuil est susceptible de poser certains conflits et difficultés au niveau de déplacements à pied des personnes vieillissantes. Il s'agit d'un environnement urbain aménagé et conçu pour les déplacements en voiture, ce qui rend les autres moyens de déplacement difficiles, notamment en

raison des distances à parcourir. Ainsi, c'est un territoire mal adapté aux personnes non-motorisées, comme c'est le cas chez les personnes âgées et fragilisées.

Dans le cadre de ma recherche, j'ai mené une série d'observations non-participantes dans le but de connaître les difficultés et les conflits que les piétons âgés peuvent rencontrer lorsqu'ils se déplacent. Ces observations ont été menées dans deux destinations commerciales. Ces observations directes du milieu ont permis, de soulever certains comportements à risque en lien avec les déplacements à pied des personnes âgées, mais également des obstacles que pose l'environnement à leur mobilité. Il en résulte ainsi que certains aménagements sont problématiques, tel que des intersections mal adaptées et certains espaces de stationnements qui sont générateurs des conflits entre le piéton et l'automobile.



À l'entrée principale de la Place Longueuil. L'absence de marquage au sol pour la traversée piétonne rend problématique le déplacement d'une personne fragilisée



La détérioration de l'abaissée de trottoir et le marquage avec bandes qui ne mène nulle part, ce sont aussi des difficultés que rencontrent les piétons âgés se déplaçant dans un territoire lourdement motorisé



Intersection mal adaptée pour un piéton âgé et les voitures qui entrent en conflit en ne respectant pas les feux de signalisation pour piétons

## VILLE



### L'expérience du voyageur lors d'une correspondance, une perception qui fait toute la différence

Camille Leclerc

cam\_leclerc@hotmail.com

Supervisée par : Pauline Wolff

Malgré les différents problèmes engendrés par la sur-utilisation de l'automobile individuelle, cette dernière demeure le choix modal le plus utilisé alors que les transports en commun, bien que perçus comme une solution d'avenir, demeurent sous-exploités. Plusieurs raisons peuvent être invoquées pour expliquer ce fait, toutefois, deux éléments reviennent régulièrement dans la littérature sur le sujet soient le confort et la flexibilité inégalable de l'automobile.

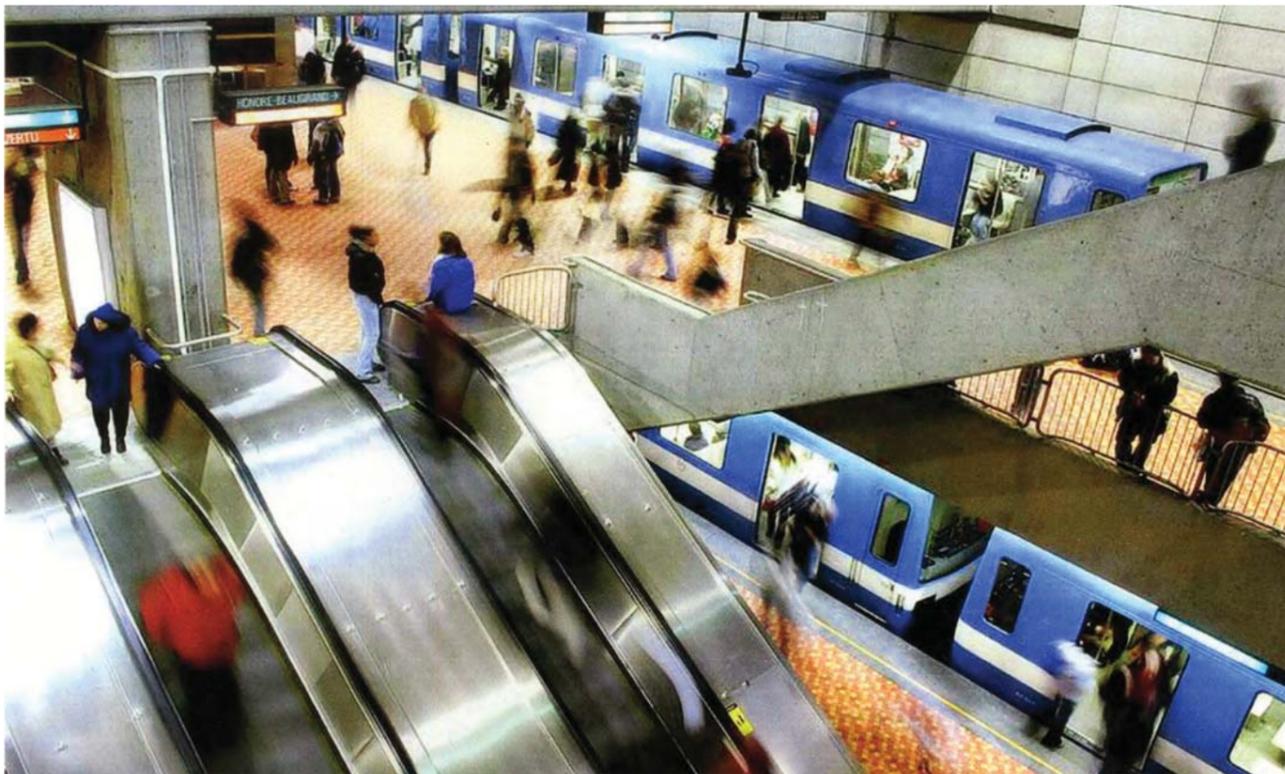
Face à ce constat, si l'on veut réellement changer notre mobilité, que devrait-on faire pour rendre les transports en commun plus attrayants et plus concurrentiels? La piste proposée dans ce travail terminal est de miser sur l'expérience du voyageur lorsqu'il utilise les transports en commun. Sachant que, dans la chaîne de mobilité, les correspondances sont des moments critiques qui

affectent considérablement l'expérience de ce dernier, il est nécessaire de se concentrer sur les lieux de changements modaux, les pôles intermodaux.

Il sera donc question, dans cette analyse, d'établir les différents éléments nécessaires aux pôles intermodaux afin d'assurer une expérience de qualité au voyageur. Je propose donc de miser sur deux grands critères : la fluidité des déplacements et le confort du voyageur. Ainsi, plus les pôles seront développés en fonction de ces critères, meilleures seront les chances d'offrir une expérience positive. Ce qui, du même coup, rendra les transports en commun plus attrayants et incitera le voyageur à les utiliser davantage. Au final, les critères établis précédemment seront, à titre d'expérience, analysés sur un pôle intermodal bien connu de Montréal, la station Berri-UQAM.



Fluidité et Confort : critères à maximiser afin d'assurer une expérience de qualité au voyageur qui effectue une correspondance dans un pôle intermodal



Les correspondances : moments critiques sur l'expérience du voyageur  
Source : PBase-Benoît Jolivet

## VILLE



### La marchabilité et ses outils technos

**Midia Navine**

[midia.navide@umontreal.ca](mailto:midia.navide@umontreal.ca)

Supervisée par : Juan Torres

Notre époque est la première dans l'histoire de l'humanité où l'homme atteint un si haut taux de sédentarité. Ceci est provoqué, entre autres, par un environnement urbain qui n'encourage pas les modes de vie actifs et, plus particulièrement, la marche. Faisant référence à la relation entre l'environnement physique et la marche, la notion de marchabilité (walkability), acquiert ainsi de plus en plus d'importance pour réfléchir à l'espace urbain et aux opportunités qu'il offre sur le plan des déplacements actifs.

Depuis les années 1960, contrairement aux outils qui servent à évaluer les qualités des espaces de circulation motorisée, ceux destinés à qualifier un environnement sur le plan de la marchabilité se font plutôt rares. Le plus connu est le Walkability Audit, qui évalue autant les caractéristiques perceptuelles que physiques des espaces.

Toutefois, il nécessite d'importantes ressources pour son développement (beaucoup d'observations, mobilisation d'un grand nombre de participants, beaucoup de temps, etc.). Dans ce contexte, l'apparition d'outils permettant la constitution de banques de données et l'évaluation de la marchabilité sous forme d'application web 2.0, s'avère prometteuse.

- Est-ce que ces outils d'évaluation sont pertinents pour juger de la marchabilité d'un lieu? Pourquoi? Quels sont leurs atouts et leurs limites?

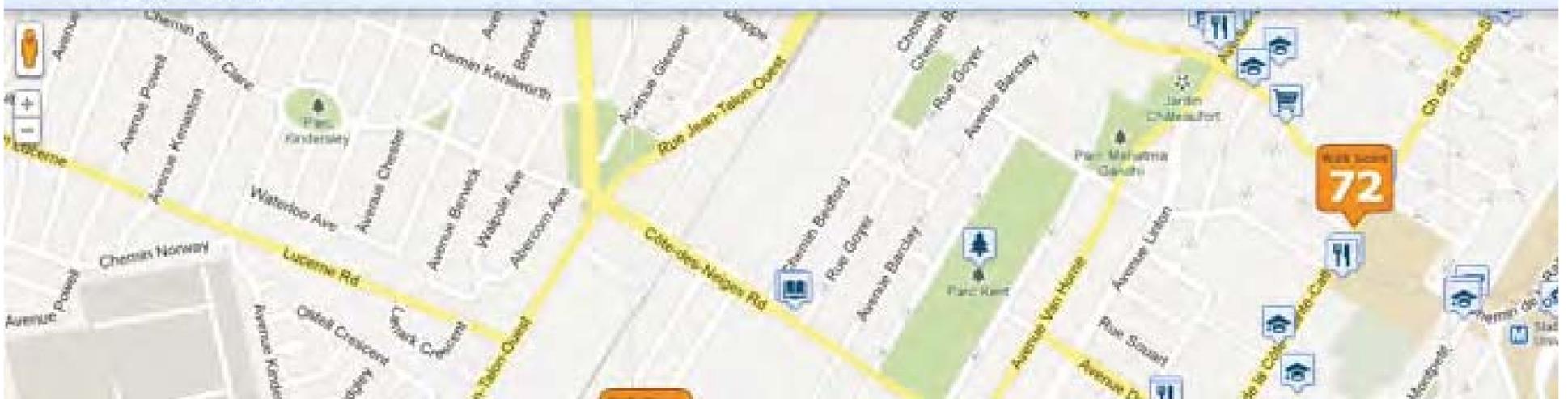
L'objectif de mon projet terminal est de répondre à ces questions en examinant deux outils d'évaluation. Ce travail permettra de mieux comprendre leur contribution à l'évaluation et à la planification des environnements urbains.

# Walk Score®

Cities & Neighborhoods

Apartments & Rentals

Get Your Score: Type a neighborhood, city or place



Marchabilité à Montréal

72

**Very Walkable**  Agree  Disagree

Most errands can be accomplished on foot.

**Add Nearby Photos**

**Near 2940 Chemin de la Côte-Sainte...**  
Montréal, CA-QC Cote-des-Neiges--Notr...

	<b>Restaurants &amp; Bars</b>	
	Restaurant Le Cercle	.11 km
	<b>Coffee</b>	
	Cafe-In	.29 km
	<b>Groceries</b>	
	Produits Alimentaires Mor	.26 km
	<b>Outdoor Places</b>	
	Parc Marie Gérin-Lajoie	.61 km
	<b>Schools</b>	
	HEC Montréal	98 m
	<b>Car &amp; Bike Shares</b>	
	BIXI: Darlington / Côte-S	99 m

**More places:** Art & Community, Shopping, Entertainment, Health, Errands

**Transit Score**  
100 **Rider's Paradise**

Nearby: 14 bus, 2 rail, 0 ot...

**Bike Score**  
61 **Bikeable**

Flat as a pancake, some lanes

Canada - Quebec - Montréal - Cote-des-Neiges--Notre- Use Old Version of Walk Score  
Dame-de-Grace

L'outil-web Walkscore  
Source : www.walkscore.com

## VILLE



### Montréal-Est : vers un centre-ville dynamique

Devin Alfaro - [devin.alfaro@gmail.com](mailto:devin.alfaro@gmail.com)

Floriane Baud - [floriane.baud@gmail.com](mailto:floriane.baud@gmail.com)

Maxime Bradette - [bradette86@hotmail.com](mailto:bradette86@hotmail.com)

Wassila Djaziri - [djaziriwassila@yahoo.ca](mailto:djaziriwassila@yahoo.ca)

Navid Moghaddam - [mmqddm@gmail.com](mailto:mmqddm@gmail.com)

Francely Rocher - [francely.rocher@mail.mcgill.ca](mailto:francely.rocher@mail.mcgill.ca)

Atelier d'intervention, maîtrise en urbanisme

Supervisés par : Marie Lessard

Historiquement une banlieue industrielle, Montréal-Est est un exemple des mutations auxquelles sont confrontées les villes en voie de désindustrialisation et les banlieues de première couronne. Tout comme ses complexes industriels, son centre-ville doit faire face à plusieurs défis : sa rue commerciale, l'avenue Broadway, est mal en point et plusieurs équipements collectifs importants sont sous-utilisés ou ne répondent plus aux besoins de la communauté.

Notre équipe d'atelier a eu pour mandat de se pencher sur ces enjeux et de proposer une vision à long terme pour le centre-ville. Plusieurs solutions s'inspirant d'exemples proches ou lointains ont été conçues pour répondre à ces différentes problématiques et donner un deuxième souffle à la municipalité.

L'église historique de la municipalité, qui recherche actuellement une nouvelle vocation, serait transformée en

nouvel hôtel de ville et en bibliothèque. Notre proposition met aussi de l'avant une valorisation du parc René-Labrosse et de son accès au fleuve, véritable joyau de ce secteur, ainsi que des aménagements dans les rues avoisinantes pour ramener le calme et la verdure du parc dans le quartier résidentiel adjacent, dont l'emplacement de choix permettrait aussi une densification à long terme.

Un projet pour revitaliser la rue principale est également au menu, ancré par une nouvelle place publique, des aménagements de rue de qualité et une densification du cadre bâti.

Finalement, le garage municipal situé en plein cœur d'une zone résidentielle sera délocalisé vers la périphérie, afin de libérer le terrain en faveur d'un nouvel îlot résidentiel plus dense et harmonieusement intégré dans la trame urbaine environnante.



Plan masse des interventions à long terme au centre-ville de Montréal-Est



Le passage St-Cyr du nouvel îlot résidentiel



Un aperçu de l'avenue Broadway après densification



Le nouvel hôtel de ville, dans l'église, et sa place publique, vue du parc René-Labrosse

## VILLE



### Aménager le territoire pour accueillir l'industrie de demain

Lorena Aragonés - [lorena.aragones@gmail.com](mailto:lorena.aragones@gmail.com)

Pierre Bussière - [pbquebec@gmail.com](mailto:pbquebec@gmail.com)

Vicky Zhao Dong - [vicky.zhao.dong@gmail.com](mailto:vicky.zhao.dong@gmail.com)

Enoch Ho - [enoch.ho@hotmail.com](mailto:enoch.ho@hotmail.com)

Aleyda Garay Romero - [alejimegaray@gmail.com](mailto:alejimegaray@gmail.com)

Atelier d'intervention, maîtrise en urbanisme

Supervisés par: Franck Scherrer et Evelyne Lemaire

L'industrie est l'un de moteurs du développement du territoire. La métropolisation nous oblige à repenser les rapports des sociétés urbaines aux territoires et invite à une réflexion particulière sur les relations entre ville et industrie.

#### **Vision 2043 : un archipel de manufacture au cœur du développement métropolitain**

Montréal est devenue la plaque tournante intercontinentale majeure de l'Amérique de l'Est grâce à l'intensification des échanges commerciaux. La grappe logistique est l'un des secteurs forts de l'économie, contribuant alors à la transformation du territoire. Dans un contexte où la demande régit l'offre, la chaîne de production a suivi la tendance lourde et les flux se sont substitués aux stocks.

L'économie montréalaise s'articule sur deux échelles : à l'échelle mondiale, les échanges commerciaux permettent à Montréal de s'approvisionner en matières premières; à l'échelle locale, les manufactures transforment ces

ressources en produits à haute valeur ajoutée. Les manufactures forment désormais un réseau de petites et moyennes entreprises qui travaillent de manière intégrée et coordonnée. Pour être compétitives, elles doivent maîtriser la logistique et intégrer des externalités.

#### **La réversibilité : anticiper pour aménager**

Dans un contexte général d'incertitude et de risques, la réversibilité constitue le nouveau cadre théorique de l'aménagement de la métropole. Celle-ci se décline en : flexibilité, durabilité et résilience.

#### **Pistes d'intervention**

Un Centre Intermodal de Distribution Urbaine, pour mutualiser et optimiser les flux de marchandises.

Un laboratoire de recherche-appliquée, sur les cycles de vie et les matières résiduelles.



L'industrie 2.0  
Source : [www.cogentpayroll.com](http://www.cogentpayroll.com), [www.depositphoto.com](http://www.depositphoto.com), [www.uxi.org.il](http://www.uxi.org.il), [www.iconshop.com](http://www.iconshop.com)

## VILLE



### Montréal-Est : un nouveau souffle industriel

Alexie Baillargeon-Fournelle - alexie.baillargeon.fournelle@gmail.com

Marie-Sophie Banville - msbanville@hotmail.com

Anne-Sophie Frisan - annesophie.frisan@gmail.com

Vincent Huet - nvhuet@gmail.com

Laurie Tallotte - tallotte.laurie@gmail.com

Atelier d'intervention, maîtrise en urbanisme

Supervisés par : Marie Lessard

La ville de Montréal-Est est actuellement dans une phase de transition entre le démantèlement de ses raffineries pétrolières, le maintien de terminaux pétroliers et un avenir incertain quant aux industries en place. Autre fait subséquent à cette activité lourde, le paysage industriel, qui compte pour 90% du territoire de la ville, dévoile un enchevêtrement d'oléoducs, de cheminées, de terminaux, d'entrepôts, de terrains vacants et de voies privées pour le camionnage. La lisibilité et l'accessibilité du territoire se voient compromises par cette morphologie peu commune. Dans ce contexte actuel de déstructuration industrielle, notre objectif est d'accompagner Montréal-Est dans la réarticulation de ses activités économiques et dans la cicatrisation de son territoire fragilisé. Notre projet s'étend sur une superficie de 90 hectares, soit 7% du territoire à l'intérieur de ses limites administratives. Nous proposons la création d'un Pôle de recherche et développement en énergies renouvelables avec une emphase sur une zone

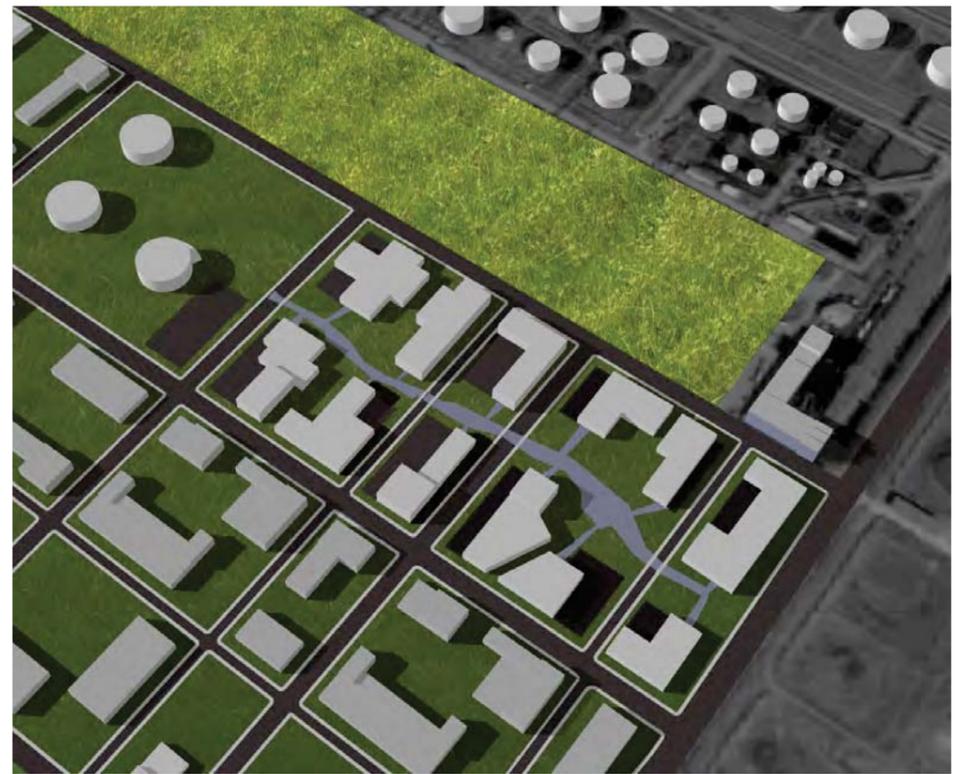
de 13 hectares qui s'illustre par un Parc d'Innovations Énergétiques. Après un large diagnostic, nous optons pour l'effet-levier des énergies renouvelables qui peuvent s'intégrer grâce aux forces en présence et redonner un nouveau souffle à Montréal-Est. De surcroît, cette prise de position s'arrime à plus grande échelle avec la position stratégique de la ville au sein même de l'agglomération montréalaise. Nous nous devons de fournir une identité novatrice à la ville afin de la positionner comme un leader de l'innovation et de mettre en exergue ses forces et ses opportunités qui n'attendent que d'être saisies.



Modélisation du centre de services du Parc d'Innovations Énergétiques



Paysage du secteur de la raffinerie Shell



Plan directeur du Pôle de recherche et développement en énergies renouvelables

## VILLE



## Montréal-Est : inter-face / inter-stice

Geoffroy Delagrave - [geoffroy.delagrave@gmail.com](mailto:geoffroy.delagrave@gmail.com)

Maurice D. Oviedo - [mauriceoviedo@gmail.com](mailto:mauriceoviedo@gmail.com)

Élise Deborne - [elise.deborne@gmail.com](mailto:elise.deborne@gmail.com)

Hatem Touman - [hatemtouman@hotmail.com](mailto:hatemtouman@hotmail.com)

Atelier d'intervention, maîtrise en urbanisme

Supervisés par: Marie Lessard

Montréal-Est a connu un développement industriel important. La rencontre entre l'industrie et les franges de l'espace urbanisé donna lieu à une cohabitation des usages singulière. À l'heure où l'industrie connaît une restructuration, les espaces maintenant libres constituent une opportunité pour l'amélioration du cadre de vie des habitants.

Notre projet s'insère dans ce contexte d'interface ; à la fois milieu de vie, pôle sportif et éducatif, et secteur industriel. Il s'articule aux infrastructures environnantes : terminaux pétroliers, imposante industrie de transformation de minerais, gare de triage, voies du CN ou encore emprise du Port de Montréal.

D'autre part, une friche ferroviaire, interstice et véritable fracture au cœur de l'espace urbanisé, est regagnée et permet au projet de se reconnecter à la ville.

Trois principes ont guidé l'élaboration de ce projet :

- confirmer la vocation résidentielle des lieux en délocalisant

les industries légères dans un secteur plus approprié ;

- unifier le tissu urbain autour d'une centralité ;  
- dynamiser le secteur par la conception d'un paysage stimulant et des espaces publics attractifs.

Ainsi, notre projet propose diverses interventions telles que:

- réaménager un pôle récréatif multifonctionnel ;  
- aménager un parc linéaire réunifiant le territoire urbanisé et constituant un poumon pour la ville ;  
- compléter la trame urbaine pour améliorer la mobilité des résidents ;  
- développer une offre de logement diversifié, en accord avec le caractère traditionnel du bâti, dans le but de conserver une mixité sociale.

Cette approche par projet nous permet ainsi de partager avec le public notre vision pour l'avenir de ce territoire.



Perspective actuelle  
Source : Bing Maps



Perspective projetée



Plan schématique du projet d'intervention



Vue d'ambiance de l'espace public projeté  
Source : Cathy Faucher

## VILLE



### L'accès au fleuve, une question de sens!

Amélie Deschênes Charron - [amelie.dcharron@hotmail.com](mailto:amelie.dcharron@hotmail.com)

Laurie Hébert - [laurie.evelyne.marion.hebert@gmail.com](mailto:laurie.evelyne.marion.hebert@gmail.com)

Audrée Letarte - [audree.letarte@gmail.com](mailto:audree.letarte@gmail.com)

Charles Laforest - [charles.laforest@gmail.com](mailto:charles.laforest@gmail.com)

Daniel Stojc - [daniel.stojc@gmail.com](mailto:daniel.stojc@gmail.com)

Atelier d'intervention, maîtrise en urbanisme

Supervisés par : Franck Scherrer et Evelyne Lemaire

#### L'accès au fleuve pour qui et pourquoi?

Ces questions, en apparence si simples, nous ont forcé à reconsidérer nos idées préconçues. L'accès au fleuve et à ses berges ne se résume pas qu'à une seule présence physique ni à une problématique de déplacements. Nous avons convenu que l'accès au fleuve se concrétisait par une stimulation sensorielle. Il s'agit de le ressentir, de pouvoir le vivre à distance, d'être conscient de sa présence sans être nécessairement à proximité.

Le premier réflexe toutefois, serait d'imaginer un développement immobilier axé sur la valeur foncière gonflée par la proximité du fleuve. Or, notre territoire d'intervention, largement contaminé, ne nous semble pas optimal pour un tel scénario, sans oublier qu'il n'est pas conforme à notre redéfinition d'accès au fleuve. Nous avons plutôt opté pour un scénario où la production d'un vide donnerait un sens aux quartiers environnants et où la faible fréquentation d'un lieu aux environs du centre-

ville, la relation entre la ville et son patrimoine fluvial et le développement de la nature en ville seraient favorisés.

Pour ce faire, nous proposons de créer un circuit qui solliciterait les cinq sens. Ce parcours sensoriel, en plus de mettre de l'avant l'opportunité inouïe que représente le site en termes de liaisons multiscales, prendrait forme par une renaturalisation et une décontamination qui donneraient naissance à un espace naturel intéressant où se marieraient bien les activités récréatives. Le territoire sera, de plus, marqué d'interventions à la manière d'une acupuncture urbaine selon les spécificités de chaque milieu traversé. Ces animations et activités ponctuelles permettront de construire une réalité augmentée qui permettra d'aiguiser les sens et décuplera l'accès au fleuve tel que défini précédemment.



L'accès au fleuve se fait de plusieurs endroits à l'aide de différents sens  
 Source : Pierre Rognat (2012)

### Exemple de parcours sensoriel

- 

**Toucher :**  
Escalade /
- 

**Sentir :**  
Plantation de tilleuls /
- Voir :**  
Vue en automobile /  
Oeuvres contemporaines sur l'eau /  
Signature architecturale du pont /


- 

**Goûter :**  
Installation d'une petite cantine biologique /
- Entendre :**  
Installation de jeux d'eau /  
Faune /



Le parcours sensoriel



### Le marketing territorial : le cas de l'Espace pour la vie

**Guillaume Larmor**

**[larmor.guillaume@gmail.com](mailto:larmor.guillaume@gmail.com)**

Travail dirigé, maîtrise en urbanisme  
Supervisé par : Jean-Philippe Meloche

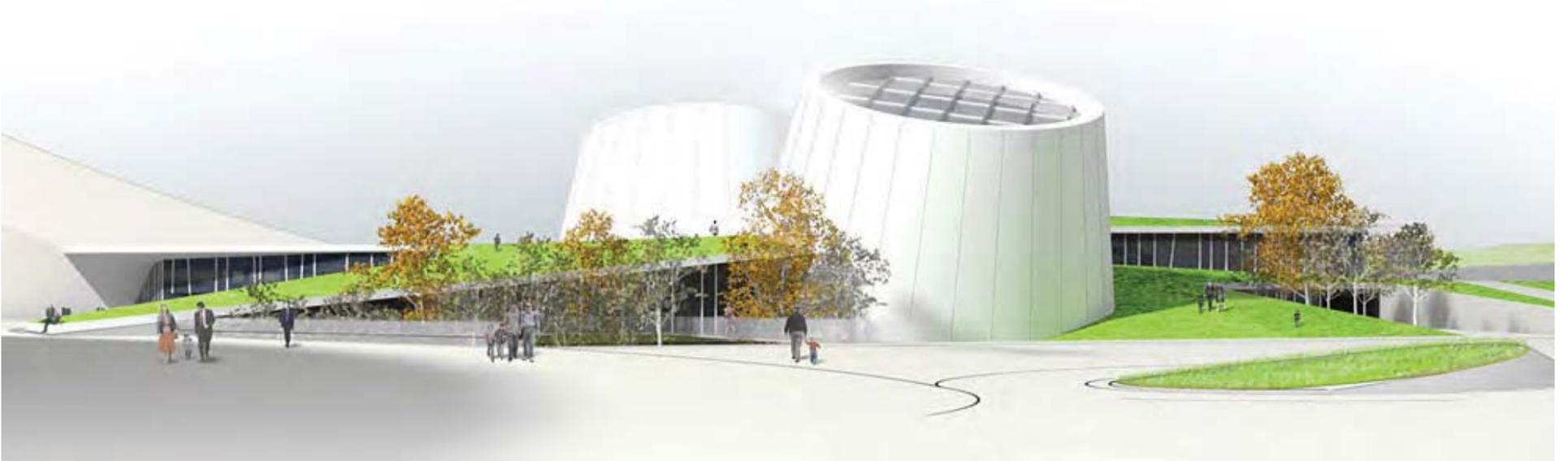
Le marketing territorial se définit comme l'ensemble des outils et stratégies utilisés pour assurer la promotion d'un territoire, c'est-à-dire attirer et retenir différents types d'acteurs et d'investissements dans l'espace. La recherche présentée a deux objectifs. Dans un premier temps, il est question d'étudier l'importance pour un territoire de se doter d'une stratégie de marketing territorial et d'en faire l'évaluation. Deuxièmement, la recherche s'intéresse à la place du concept d'image de marque dans la promotion du territoire faite par la Ville de Montréal dans le cadre du projet de l'Espace pour la vie.

À travers ces deux objectifs, la recherche répond à plusieurs questions. Elle permet d'abord d'analyser les gains potentiels qu'un territoire peut avoir grâce à une stratégie ou des outils de marketing territorial par rapport à une situation où rien n'est fait pour assurer cette promotion. Suite à cela, à partir de l'étude de cas, la recherche permet d'étudier l'utilisation du concept d'image de marque du

territoire, notamment pour voir comment les enjeux liés sont pris en compte par l'organisation municipale (ciblage de la population, crédibilité du message...). Finalement, il est question de savoir si des moyens d'évaluation existent à Montréal pour faire le suivi d'une telle démarche, notamment dans l'optique d'une amélioration continue de la pratique. Les réponses obtenues à ces questions peuvent servir de pistes d'amélioration pour le marketing de l'Espace pour la vie dans une perspective territoriale.



Concept d'aménagement du nouvel Espace pour la vie  
Source: Espace pour la vie



Concept du nouveau planétarium de l'Espace pour la vie  
Source: Cardin-Ramirez-Julien et AEdifica

## COMMANDITAIRES



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<sup>ème</sup> 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



[vivreenville.org](http://vivreenville.org) | [twitter.com/vivreenville](https://twitter.com/vivreenville) | [facebook.com/vivreenville](https://facebook.com/vivreenville)

*Je me conjugue au*

**MOI**

*depuis 26 ans  
et pour toujours*

**COOPSCO**  
aménagement  
université de montréal



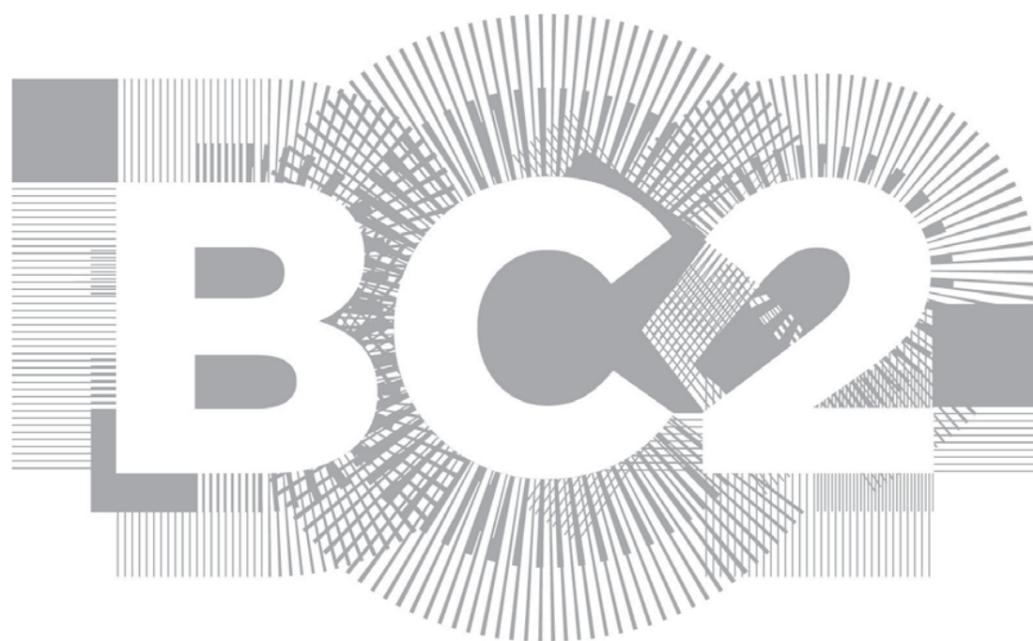
CHBA



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

# MÉTROPOLITAINE

**EFFA**  
EXPOSITION DES /2013  
FINISSANTS  
DE LA FACULTÉ DE  
L'AMÉNAGEMENT

Université   
de Montréal