



P.D.U.E.S. SHERBROOKE

Pour un réaménagement collectif de la rue



Consultation publique

8 juin 2015

RUE SHERBROOKE : l'approche PDUES

Un axe structurant dans l'Est



TROIS MILIEUX DE VIE

-  Milieu de vie 1 - 5,8 km²
-  Milieu de vie 2 - 4,5 km²
-  Milieu de vie 3 - 4,3 km²

TROIS DIMENSIONS

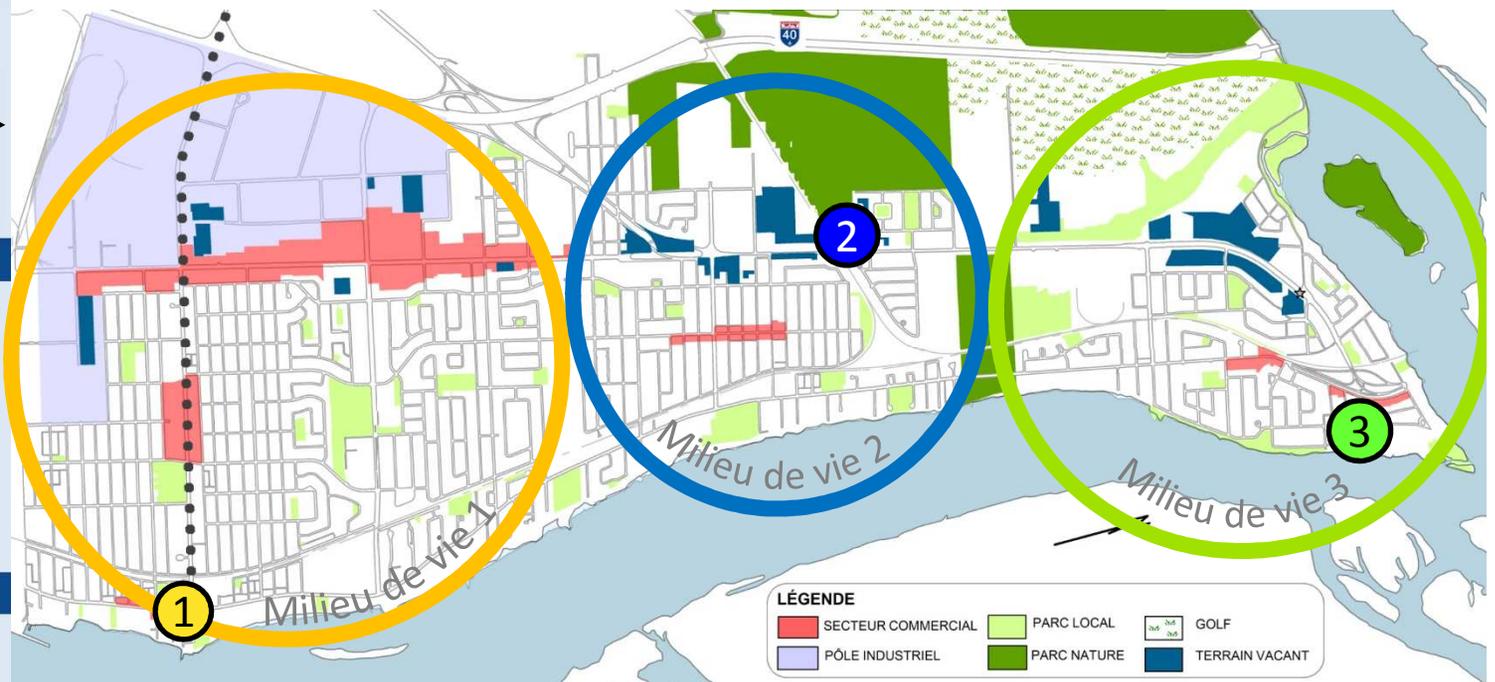
-  Urbaine
-  Économique
-  Sociale

TROIS ÉCHELLES D'INTERVENTION

-  Maison
-  Quartier
-  Ville

TROIS PROJETS PHARES

- ▶ Revitalisation du Vieux-Pointe-aux-Trembles.
En cours
- ▶ Gare de Pointe-aux-Trembles.
Ouverture : été 2015
- ▶ Plage de l'Est
Travaux préparatoires : été 2015



RUE SHERBROOKE : l'approche PDUES

Un axe structurant dans l'Est



TROIS MILIEUX DE VIE

-  Milieu de vie 1 - 5,8 km²
-  Milieu de vie 2 - 4,5 km²
-  Milieu de vie 3 - 4,3 km²

TROIS DIMENSIONS

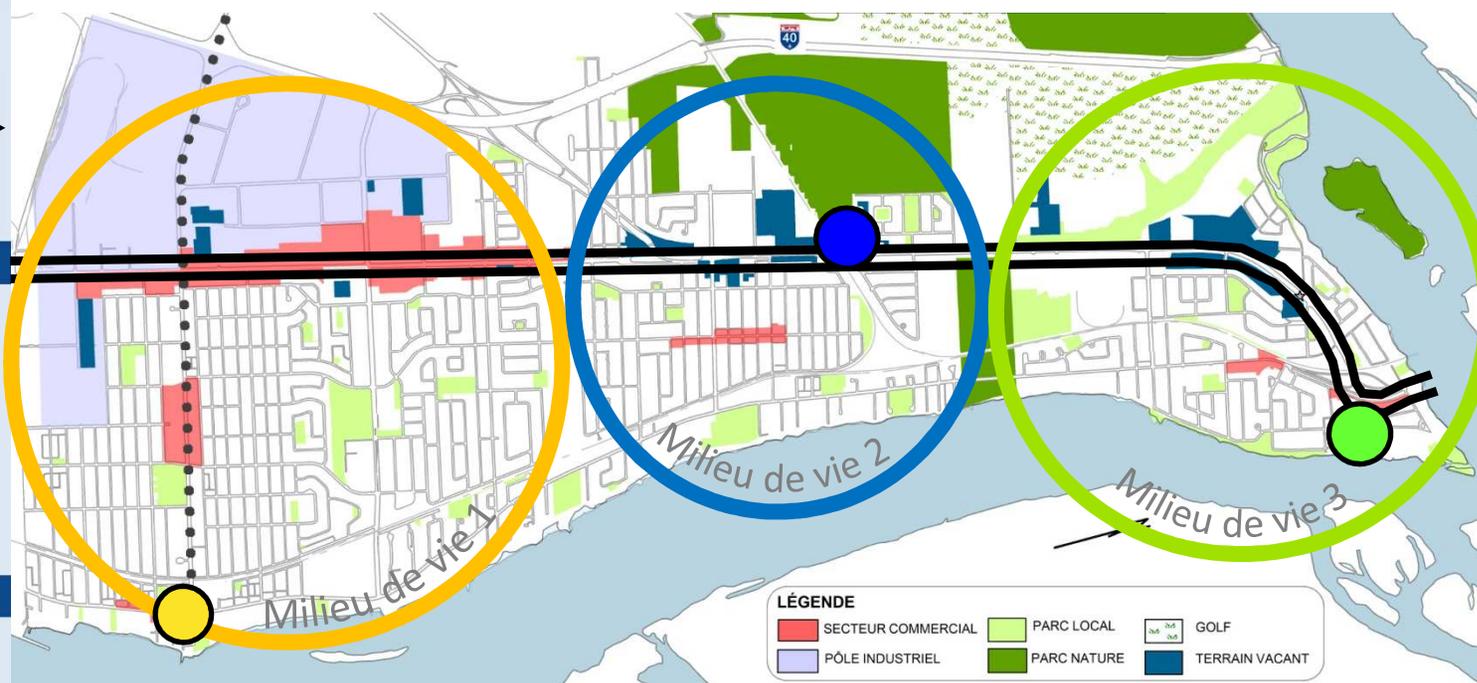
-  Urbaine
-  Économique
-  Sociale

TROIS ÉCHELLES D'INTERVENTION

-  Maison
-  Quartier
-  Ville

TROIS PROJETS PHARES

- ▶ Revitalisation du Vieux-Pointe-aux-Trembles.
En cours
- ▶ Gare de Pointe-aux-Trembles.
Ouverture : été 2015
- ▶ Plage de l'Est
Travaux préparatoires : été 2015



- ▶ **Caractéristiques :**
 - Longueur de 7,6 km dont 4,6 km ayant fait l'objet d'une planification antérieure (plan concept 2003).
 - Largeur d'emprise variant de 30 à 60 m dédiée à une circulation automobile locale et de transit.
 - Accueille 5 lignes d'autobus STM (3 lignes express) et une future gare AMT.
- ▶ **Opportunités :**
 - Vastes stationnements et sites à occuper le long de l'artère, plus de 32 ha de terrains vacants.
 - Réappropriation de la largeur excédentaire de l'emprise de rue.
 - Axe privilégié pour transports collectifs & actifs, ouverture de la gare PAT (printemps 2015).

RUE SHERBROOKE : l'approche PDUES

Un axe structurant dans l'Est



TROIS MILIEUX DE VIE

- Milieu de vie 1 - 5,8 km²
- Milieu de vie 2 - 4,5 km²
- Milieu de vie 3 - 4,3 km²

TROIS DIMENSIONS

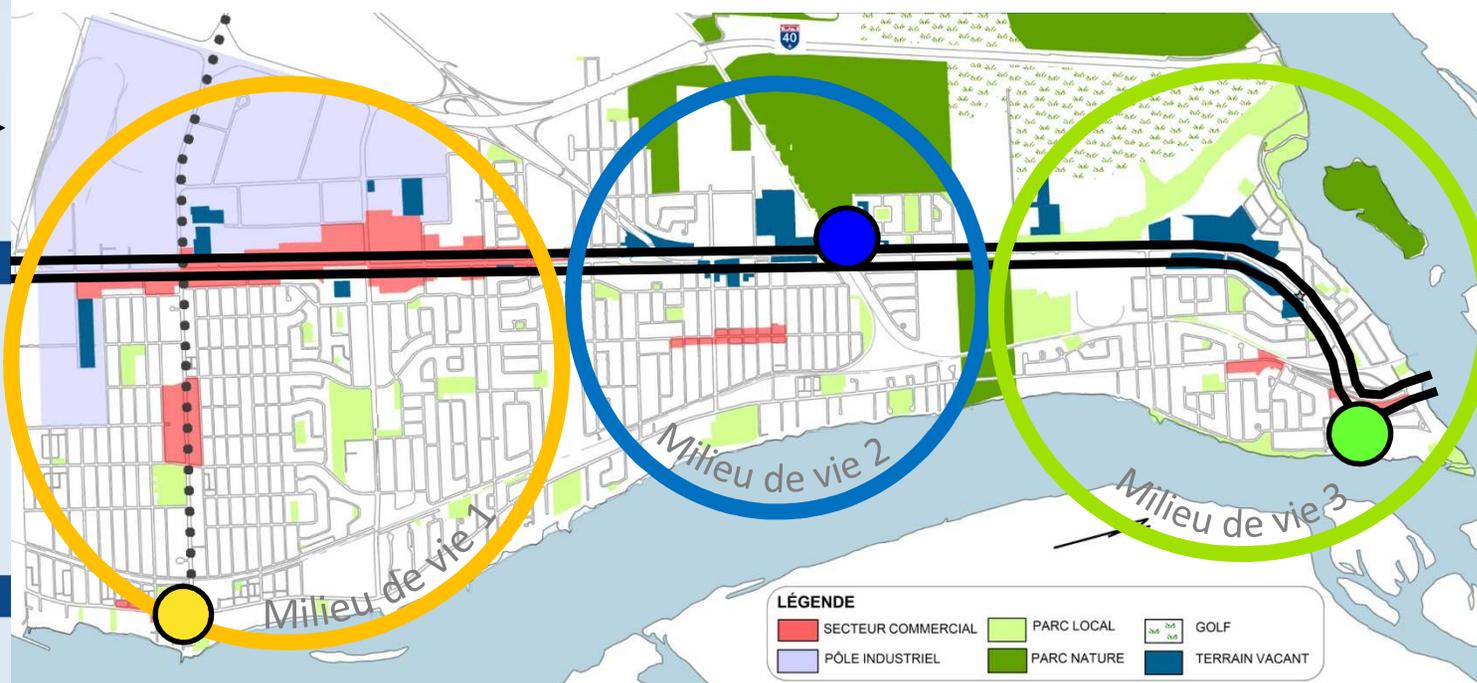
- Urbaine
- Économique
- Sociale

TROIS ÉCHELLES D'INTERVENTION

- Maison
- Quartier
- Ville

TROIS PROJETS PHARES

- ▶ Revitalisation du Vieux-Pointe-aux-Trembles.
En cours
- ▶ Gare de Pointe-aux-Trembles.
Ouverture : été 2015
- ▶ Plage de l'Est
Travaux préparatoires : été 2015



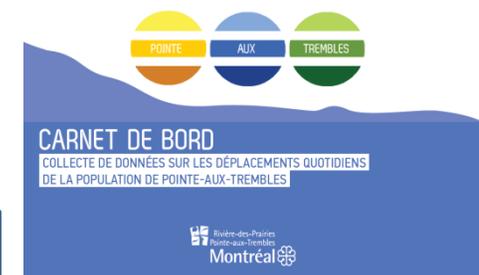
▶ Objectifs de départ :

- Conférer une dimension plus humaine à l'artère.
- Habiter l'artère et répondre aux besoins locaux.
- Équilibrer et sécuriser les modes de déplacement.
- Maillage des trois milieux de vie proposés et du quartier PAT avec les autres quartiers montréalais.
- Développer une offre de fonctions urbaines complète par milieu, en lien avec l'artère.
- Définir un branding spécifique par milieu de vie de sorte à dynamiser le sentiment d'appartenance et l'implication citoyenne.
- Mettre en valeur distinctement les paysages perçus le long de la rue Sherbrooke.
- Créer des emplois en bordure de l'artère.

Résumé de la démarche de consultation

Activité	Participants	Sujets abordés	Date
Carnet de bord	Tous les citoyens (30 répondants)	<ul style="list-style-type: none"> Déplacements 	Septembre 2014
Focus group	Personnes ayant complété le carnet de bord (7 participants)	<ul style="list-style-type: none"> Déplacements (moyens et motifs) Services Perceptions 	Octobre 2014
Sondage	Tous les citoyens	<ul style="list-style-type: none"> Perceptions 	Octobre 2014
Consultation publique*	Tous les citoyens	<ul style="list-style-type: none"> Développement immobilier Transport (sécurité, modes, stationnement) Branding 	Novembre 2014
Université de Montréal	Étudiants finissant baccalauréat en urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement urbain sous toutes ses formes 	Automne 2014
École secondaire PAT	Étudiants 4 ^e – 5 ^e secondaire	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement urbain Vitalité 	Hiver 2015
Workshop	Représentant des milieux corporatifs et communautaires	<ul style="list-style-type: none"> Branding Vitalité Cohésion 	Avril 2015

* Précédée d'une soirée d'information



CONSULTATIONS - Focus group

Focus group - Consultations publiques - Workshop - École secondaire PAT

Déplacements

Diagnostic

- Dangers des déplacements à pieds et à vélo.
- Déficience en stationnement.

Recommandations

- Favoriser une piste cyclable dans un corridor isolé et protégé.
- Maintenir une fluidité.



Services

Diagnostic

- Base existante, mais plusieurs carences.
- Problème d'échelle.

Recommandations

- Offre commerciale en grappe dans tous les milieux de vie.
- Offre de qualité tout en étant réaliste.



Perceptions

Diagnostic

- Aménagements inconstants.
- Territoire de banlieue.

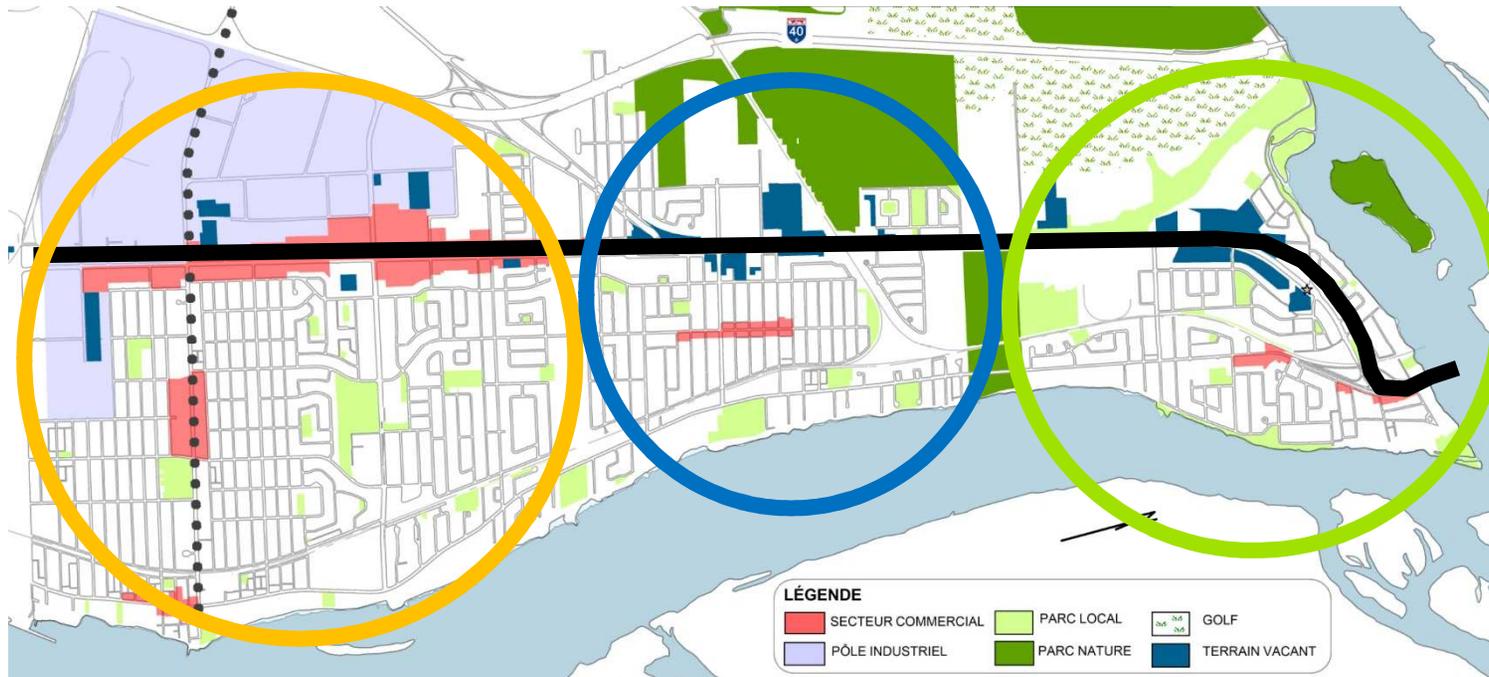
Recommandations

- Mettre en valeur les attraits (parc-nature).
- Miser sur les avantages de la ville tout en maintenant les bienfaits de la banlieue.



CONSULTATIONS - Consultation publique

Focus group - Consultations publiques - Workshop - École secondaire PAT



Projet de développement



- Gabarit des constructions et intégration
- Qualité architecturale et stationnements souterrains
- Clientèle visée

CONSULTATIONS - Consultation publique

Focus group - Consultations publiques - Workshop - École secondaire PAT

Diagnostic

Transport actif & collectif

- ✓ Absence d'aménagement pour le transport actif et collectif
- ✓ Réseau de transport en commun est déficient
- ✓ Déplacements actifs difficiles

Sécurité

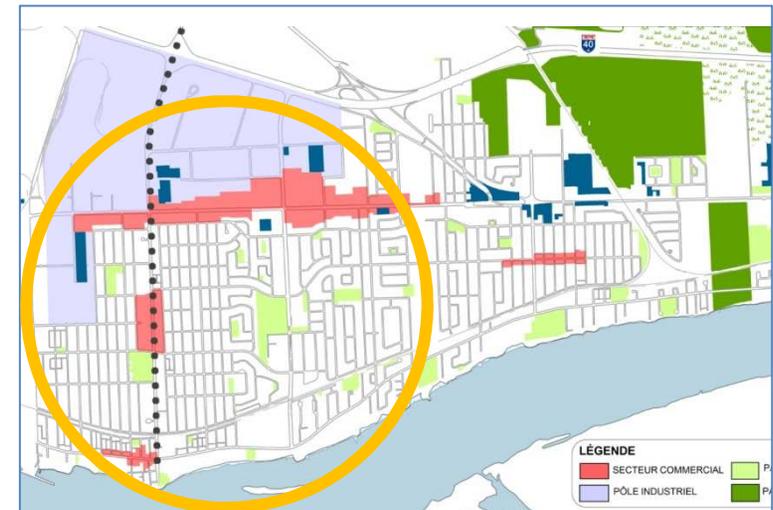
- ✓ Éclairage inadapté
- ✓ Irrespect de la signalisation
- ✓ Aménagements de rue et de stationnements privés inadéquats
- ✓ Absence de mobilier urbain

Solutions

- Nécessité de se questionner sur l'utilisation de la voie réservée
- Aménagements de rue facilitant la cohabitation des usagers
- Sécurisation des intersections

- Nouvel éclairage
- Entretien constant des composantes de rue
- Aménagement d'allées dédiées aux piétons dans les stationnements

Milieu de vie 1



CONSULTATIONS - Consultation publique

Focus group - Consultations publiques - Workshop - École secondaire PAT

Diagnostic

Stationnement & contre-allées

- ✓ PAT : nécessité d'une voiture individuelle
- ✓ Contre-allée augmente l'offre de cases de stationnement
- ✓ Contre-allée diminue l'encadrement de la rue

Branding

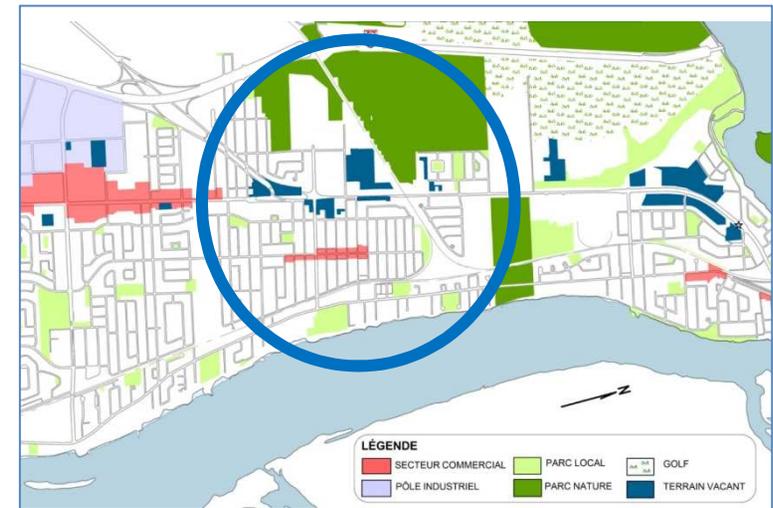
- ✓ PAT n'a pas de personnalité
- ✓ Rue Sherbrooke hostile et peu accueillante pour les piétons
- ✓ Banlieue ou ville ?
Caractère identitaire difficile à établir

Solutions

- Développer des moyens originaux de dissimuler les aires de stationnement

- Importance du piéton dans le choix des aménagements
- Qualité architecturale
- Art public
- Verdissement
- Nuisances visuelles (panneaux-réclames)

Milieu de vie 2



CONSULTATIONS - Consultation publique

Focus group - Consultations publiques - Workshop - École secondaire PAT

Diagnostic

Transport actif & collectif

- ✓ Absence d'aménagement pour le transport actif et collectif
- ✓ Réseau de transport en commun est déficient
- ✓ Déplacements actifs difficiles

Branding

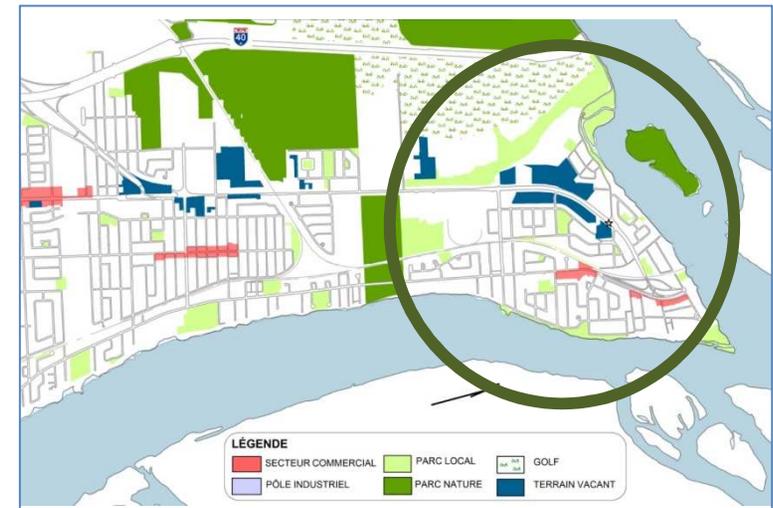
- ✓ PAT n'a pas de personnalité
- ✓ Rue Sherbrooke hostile et peu accueillante pour les piétons
- ✓ Banlieue ou ville ? Caractère identitaire difficile à établir

Solutions

- Trottoir sur les deux côtés de la rue
- Éclairage adéquat des espaces de circulation
- Piste cyclable au centre de la rue, avec arbres
- Circuits d'autobus courts, directs et rapides vers la gare

- Nécessité de mettre en valeur les composantes naturelles
- Ville verte : plein air en milieu urbain
- Maintenir la biodiversité
- Conservation des parcs et proximité
- Mixité des activités et des services

Milieu de vie 3



CONSULTATIONS - Workshop

Focus group - Consultations publiques - Workshop - École secondaire PAT

Branding

Diagnostic :

- **Les principaux attraits de PAT sont :**
 - La nature et les nombreux parcs
 - La banlieue à la ville
 - Accès à la propriété
- **Profil de clientèle à PAT :**
 - Jeunes familles
 - Population vieillissante, peu mobile, vs l'exode des jeunes adultes
 - Pauvreté culturelle
- **La rue Sherbrooke à PAT se qualifie de :**
 - Axe de transit qui renforce l'effet de barrière
 - Déstructuration, pauvreté architecturale
 - Amalgame de paysages urbains et naturels uniques à Montréal



Solutions :

- **Image de marque à préconiser :**
 - Havre de nature en ville
 - Axe urbain orienté vers la modernité
- **La rue Sherbrooke peut se distinguer par :**
 - Offre commerciale complète et unique
 - Verdissement des espaces publics et privés
 - Marquage identitaire le long de l'axe
- **Le verdissement sur le domaine public et privé :**
 - Agriculture urbaine et autres initiatives
 - Réglementation plus sévère et incitatifs
 - Potentiel de rehaussement de la valeur des terrains

CONSULTATIONS - Workshop

Focus group - Consultations publiques - Workshop - École secondaire PAT

Vitalité

Diagnostic :

- **Extension de l'offre commerciale possible ?**
 - Consolider le secteur commercial à l'ouest
 - Plusieurs opportunités (terrains vacants – aires de stationnement, bâtiments mixtes)
 - Vaste secteur à densifier et desservir à l'est
- **Gare et nouvelle rue Sherbrooke suffisent à intéresser les acteurs immobiliers ?**
 - Bonification de l'offre commerciale
 - Mise en marché complète (milieux de vie, séquence des travaux, opportunités)
 - Liens avec les autres attraits du quartier
- **Une meilleure place aux transports actifs ?**
 - Compenser les carences du transport collectif
 - Espace disponible à même l'emprise de rue
 - Prise en charge de la sécurité des déplacements

Solutions :

- **L'organisation de l'offre commerciale dans les secteurs moins pourvus :**
 - Meilleure desserte en transport en commun
 - Mixité des usages et commerces de proximité
 - Miser sur les intersections
- **Partage de l'emprise entre les différents transports :**
 - Transport actif isolé ou protégé
 - Voie réservée pour bus, taxis, covoiturage
 - Piste multifonctionnelle derrière les commerces
- **Secteurs de développement les plus bénéfiques :**
 - Quartier de la Gare, suivi du milieu de vie 3
 - Secteur commercial
 - Entrées du quartier

CONSULTATIONS - Workshop

Focus group - Consultations publiques - Workshop - École secondaire PAT

Cohésion

Diagnostic :

- **Homogénéité de la signature architecturale ?**
 - Privilégier la cohésion architecturale, fil conducteur
 - Faire place à de l'imagination, audace
 - Architecture moderne et durable
- **Quartier propice aux densités plus élevées ?**
 - Effets bénéfiques sur l'offre de services
 - Zones à privilégier
 - Évaluer la réalité du marché
- **Architecture relevée et stationnements souterrains envisageables dans le quartier ?**
 - Produits résidentiels diversifiés (gamme étendue)
 - Approche créative pour ne pas augmenter les coûts de construction

Solutions :

- **Conditions acceptables à des bâtiments plus massifs :**
 - Mixité des fonctions à l'intérieur du bâtiment
 - Insertion dans le milieu, secteurs moins propices
 - Travail architectural pour apaiser la volumétrie
- **Réaménager de vastes stationnements extérieurs :**
 - Constructions en bordure de rue lorsque possible
 - Stationnements étagés ou dissimulés
 - Verdissement et sécurité piétonnière
- **Affichage commercial, approche à préconiser :**
 - Uniformité, discrétion, précision du message
 - Règlementation stricte, gestion rigoureuse
 - Support à la fonction commerciale, surtout pour les petits commerçants

CONSULTATIONS - Polyvalente Pointe-aux-Trembles

Focus group - Consultations publiques - Workshop - École secondaire PAT

Diagnostic :

- **Marasme généralisé du secteur.**
 - Absence de service et de commerce
 - Isolement de la polyvalente
 - Austérité des aménagements
 - Circulation lourde et autres nuisances
 - Inadaptation des infrastructures de transport actif et collectif



Solutions :

- **Bonifier les aménagements de la rue et ses abords :**
 - Sécuriser les aménagements de la rue pour le transport actif et collectif (piste cyclable, trottoir, abribus)
 - Diversifier les types d'aménagements (arbres, végétation, aire de jeux, art public, etc.)
 - Aménagement de stationnements verts
- **Dynamiser le secteur :**
 - Requalifier les terrains industriels à des fins résidentielles en y intégrant une densité plus importante en bordure de la rue Sherbrooke
 - Bonifier l'offre commerciale et récréative (gym, cinéma, spa, centre récréatif, etc.)
 - Aménager des zones de rencontres autres que des parcs (terrasse, place publique)
 - Animer les lieux publics (Wi-Fi, concours de graffiti, etc.)



ORIENTATIONS

Synthèse - Économique - Sociale - Urbaine

3 échelles

3 dimensions

	Individuelle	Quartier	Ville
Économique	Qualité	Accessibilité	Complémentarité
Sociale	Responsabilité	Diversité	Reconnaissance
Urbaine	Sécurité	Cohésion	Partage

ORIENTATIONS

Synthèse - Économique - Sociale - Urbaine

Dimension économique :

Individuelle	<p><u>Pourvoir</u> une desserte commerciale et de services en mesure de répondre aux besoins de la population du quartier</p> <ul style="list-style-type: none">• Diversification de l'offre de commerces et de services• Cadre favorable aux commerces spécifiques au quartier ou issus d'initiatives locales• Rehaussement de l'expérience de magasinage offerte aux consommateurs par l'attractivité de la fonction commerciale en bordure de l'artère
Quartier	<p><u>Assurer</u> une localisation optimale et une facilité d'accès aux commerces et services</p> <ul style="list-style-type: none">• Réglementation assurant l'intégration de zones commerciales dans tous les milieux de vies• Intensification des activités économiques en fonction des principaux axes de rabattement sur la rue Sherbrooke• Implantation des commerces en bordure de l'artère et aménagement des espaces privés et publics en tenant compte des modes de locomotion plus sensibles
Ville	<p><u>Renforcer</u> l'activité économique en tenant compte de la proximité de pôles majeurs</p> <ul style="list-style-type: none">• Offre commerciale et expérience de magasinage qui se démarquent de celles offertes dans les pôles d'activités économiques majeurs (Anjou, Lachenaie, Repentigny, etc.)• Cadre favorable au rehaussement de l'offre commerciale présentée chez les grands détaillants• Partage de l'espace commercial propice à l'émancipation des commerces locaux

ORIENTATIONS

Synthèse - Économique - Sociale - Urbaine

Dimension sociale :

Individuelle

Encourager l'engagement des citoyens dans le développement de milieux de vie complets

- Mise en valeur des commerces locaux
- Aménagement d'espaces publics générateurs de liens sociaux
- Bonification de la signalisation routière visant le partage de la voie publique
- Réappropriation locale, accès aux tribunes démocratiques

Quartier

Favoriser la diversité sociale des milieux de vie

- Diversification des typologies d'habitation
- Partage intergénérationnel des espaces publics, accessibilité universelle
- Complémentarité de la fréquentation des lieux publics
- Accès à la propriété

Ville

Promouvoir la légitimité entière de tous les citoyens

- Accès à la propriété
- Présence de milieux de vie uniques à PAT
- Habiter en bordure de la rue Sherbrooke
- PAT est une entité montréalaise depuis près de 35 ans

ORIENTATIONS

Synthèse - Économique - Sociale - Urbaine

Dimension urbaine :

Individuelle

Concevoir des aménagements assurant la sécurité des personnes

- Affirmer la présence des cyclistes et des piétons sur la rue Sherbrooke
- Réglementation visant les accès piétonniers et cyclistes aux bâtiments
- Sécurisation des intersections
- Ajout de mobilier urbain

Quartier

Encadrer la construction et l'implantation de projets d'architecture durables

- Réduction de l'empreinte écologique des projets de construction
- Mixité des projets de construction
- Lignes conductrices en matière d'intégration architecturale

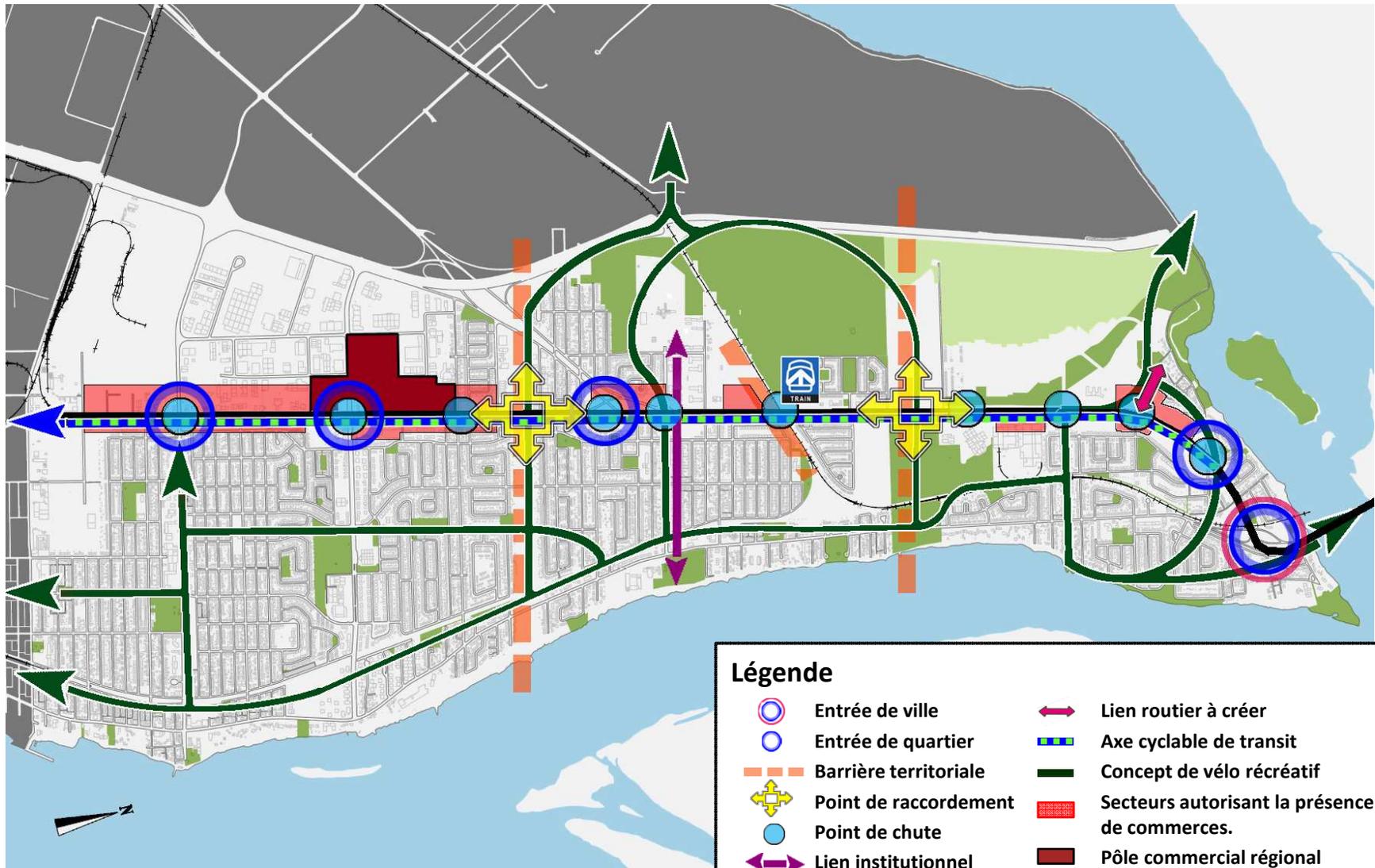
Ville

Mettre en valeur les vocations multiples (locales et régionales) de la rue Sherbrooke

- Optimisation des liens de transports durables vers le centre-ville
- Maintien de la fluidité des déplacements sur la voie publique
- Signature urbain s'inscrivant dans le parcours général de la rue Sherbrooke

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

La rue Sherbrooke - Les milieux de vie



CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

La rue Sherbrooke - Les milieux de vie

Milieu de vie 1



CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

La rue Sherbrooke - Les milieux de vie

Milieu de vie 2



CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

La rue Sherbrooke - Les milieux de vie

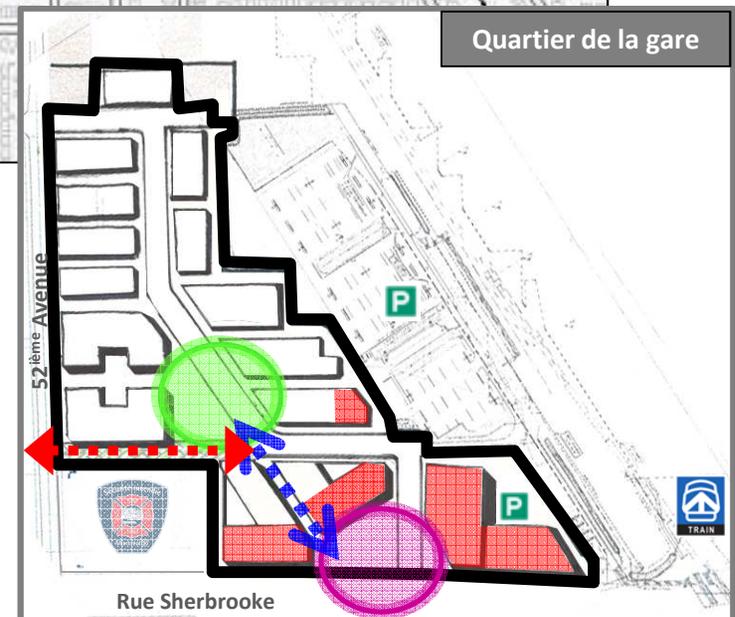
Milieu de vie 2



Légende

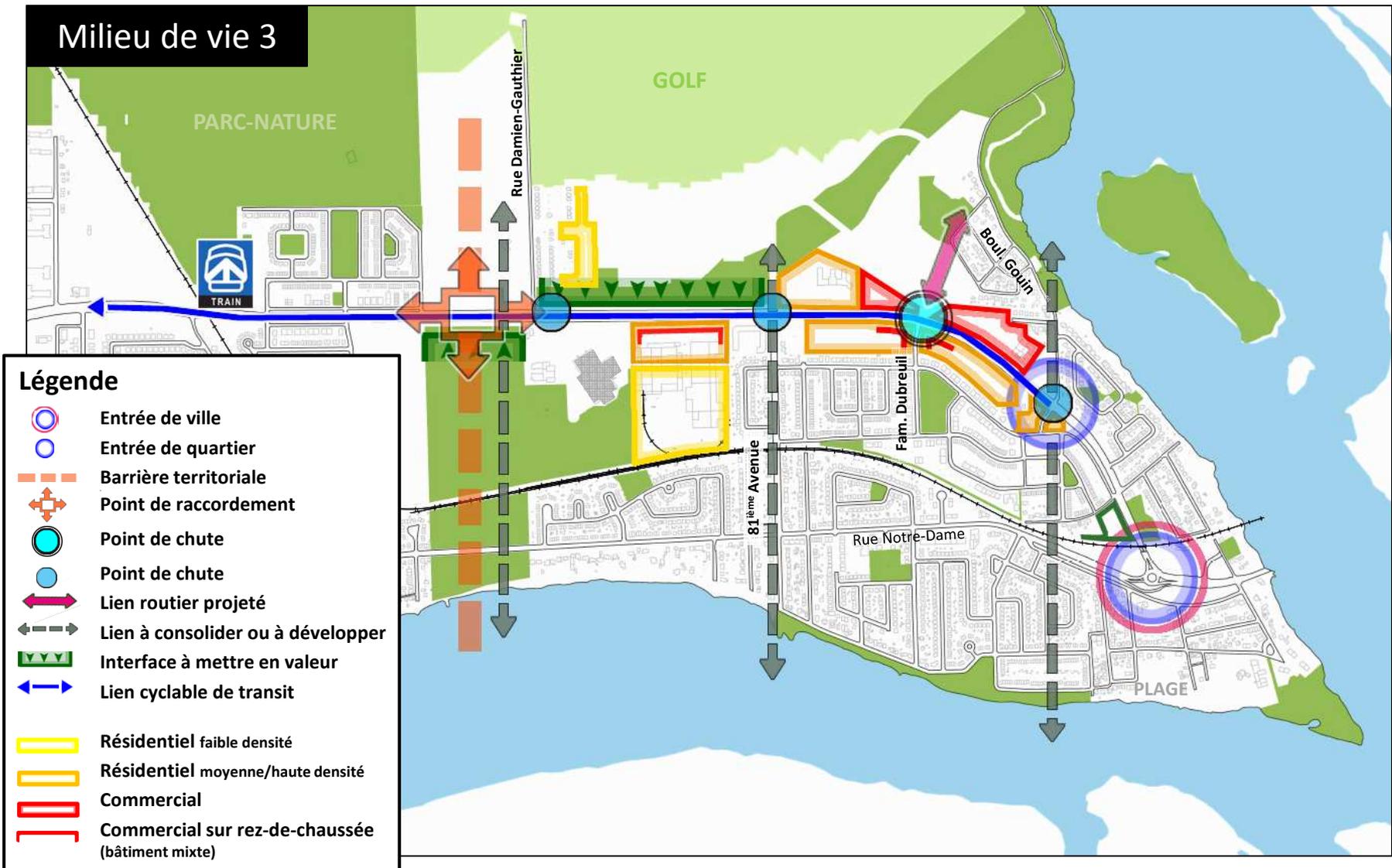
-  Entrée de quartier
-  Barrière territoriale
-  Point de raccordement
-  Point de chute
-  Point de chute
-  Lien à consolider ou à développer
-  Interface à mettre en valeur
-  Lien cyclable de transit
-  Résidentiel moyenne/haute densité
-  Commercial
-  Commercial sur rez-de-chaussée (bâtiment mixte)

Quartier de la gare



CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

La rue Sherbrooke - Les milieux de vie



AMÉNAGEMENT DE RUE TYPE

Terre-plein végétalisé

2 voies de circulation
constantes

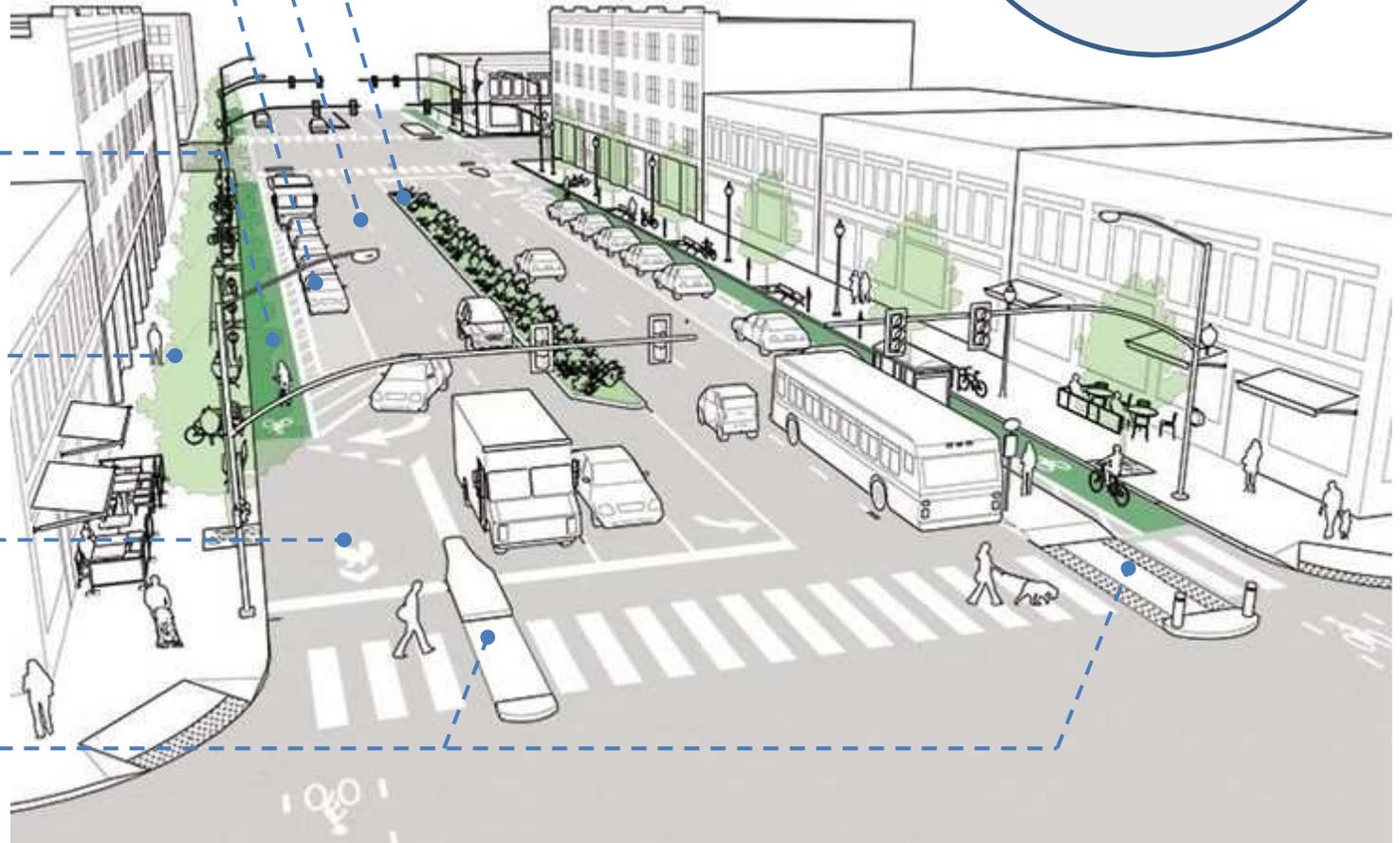
Voie réservée aux
heures pointes / Voie
de stationnement

Piste cyclable
unidirectionnelle
protégée

Trottoir avec
meublier urbain
et plantation

Voie droite
partagée avec
les cyclistes

Zone de refuge
pour piétons

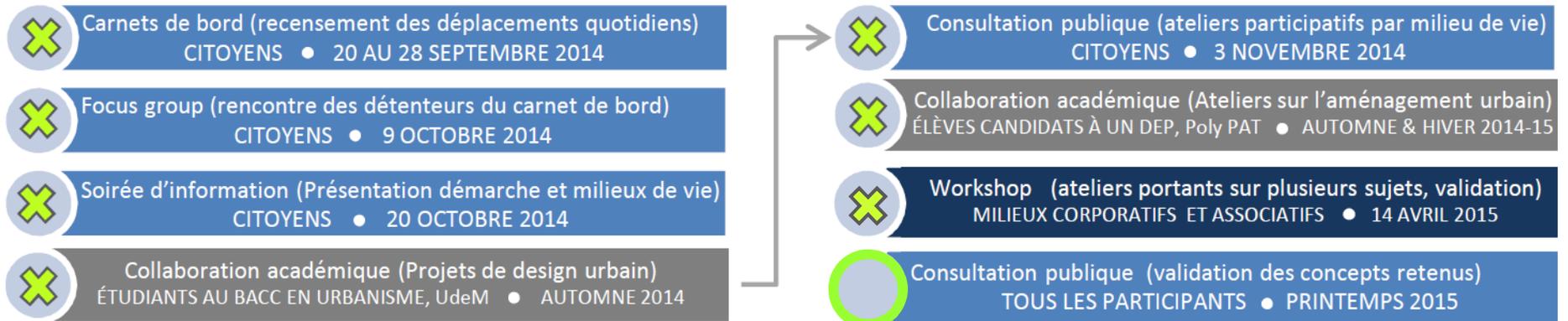


Aménagement type

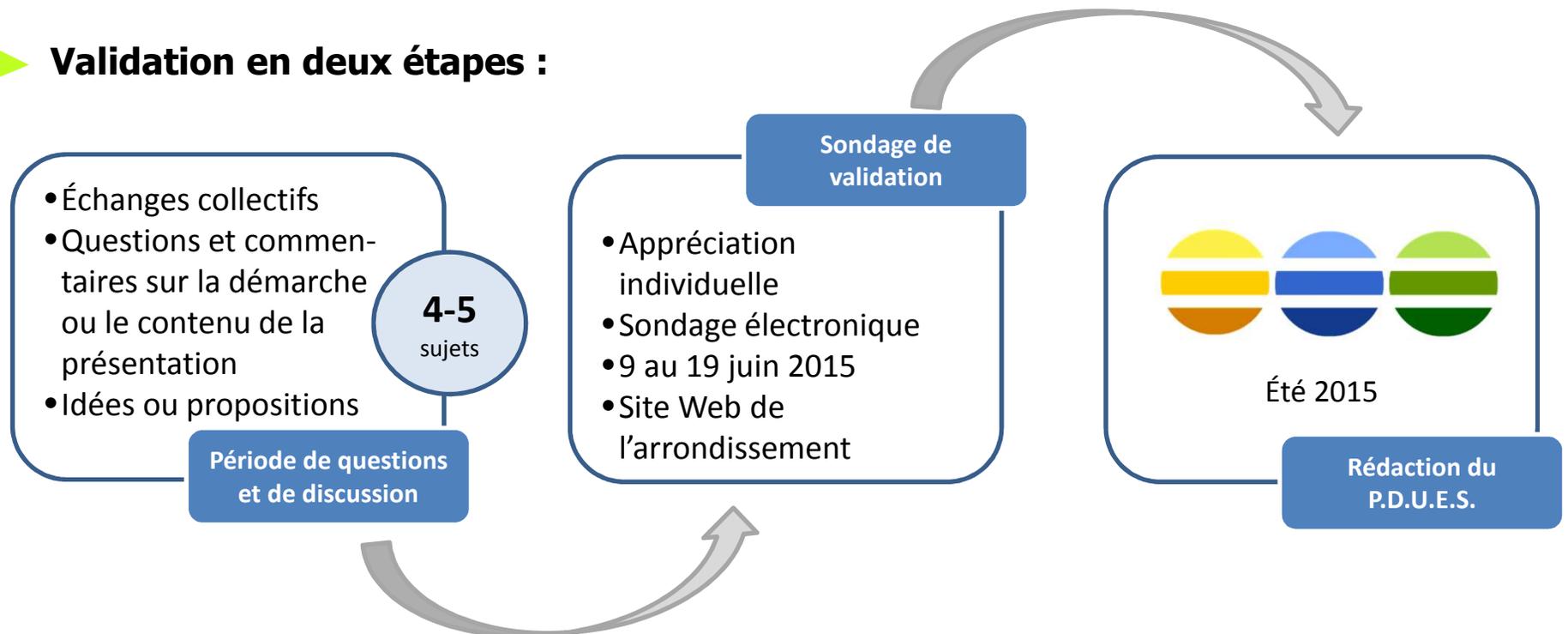
Des adaptations seront
apportées en fonction
des réalités de chacun
des milieux.

PROCHAINES ÉTAPES

► Démarche participative:



► Validation en deux étapes :



CONCLUSION

3 échelles

3 dimensions

	Individuelle	Quartier	Ville
Économique	Pourvoir une desserte commerciale et de services en mesure de répondre aux besoins de la population du quartier	Assurer une localisation optimale et une facilité d'accès aux commerces et services	Renforcer l'activité économique en tenant compte de la proximité de pôles majeurs
Sociale	Encourager l'engagement des citoyens dans le développement de milieux de vie complets	Favoriser la diversité sociale des milieux de vie	Promouvoir la légitimité entière de tous les citoyens
Urbaine	Concevoir des aménagements assurant la sécurité des personnes	Encadrer la construction et l'implantation de projets d'architecture durable	Mettre en valeur les vocations multiples (locales et régionales) de la rue Sherbrooke

SYNTHÈSE (pour discussion)

	Individuelle	Quartier	Ville
Économique	Pourvoir une desserte commerciale et de services en mesure de répondre aux besoins de la population du quartier	Assurer une localisation optimale et une facilité d'accès aux commerces et services	Renforcer l'activité économique en tenant compte de la proximité de pôles majeurs
	<ul style="list-style-type: none"> • Offre commerciale • Cadre favorable • Attractivité 	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les milieux de vies • Axes de rabattement • Modes de locomotion 	<ul style="list-style-type: none"> • Pôles d'activités économiques majeurs • Grands détaillants • Émancipation des commerces locaux
Sociale	Encourager l'engagement des citoyens dans le développement de milieux de vie complets	Favoriser la diversité sociale des milieux de vie	Promouvoir la légitimité entière de tous les citoyens
	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagements d'espaces publics • Signalisation routière • Réappropriation locale 	<ul style="list-style-type: none"> • Typologies d'habitation • Partage intergénérationnel • Complémentarité de la fréquentation 	<ul style="list-style-type: none"> • Accès à la propriété • Habiter la rue Sherbrooke • Montréalais depuis 35 ans
Urbaine	Concevoir des aménagements assurant la sécurité des personnes	Encadrer la construction et l'implantation de projets d'architecture durable	Mettre en valeur les vocations multiples (locales et régionales) de la rue Sherbrooke
	<ul style="list-style-type: none"> • Cyclistes et piétons • Sécurisation des intersections • Mobilier urbain 	<ul style="list-style-type: none"> • Empreinte écologique • Mixité des projets • Intégration architecturale 	<ul style="list-style-type: none"> • Liens de transports • Fluidité des déplacements • Signature urbaine



P.D.U.E.S. SHERBROOKE

Pour un réaménagement collectif de la rue



Merci