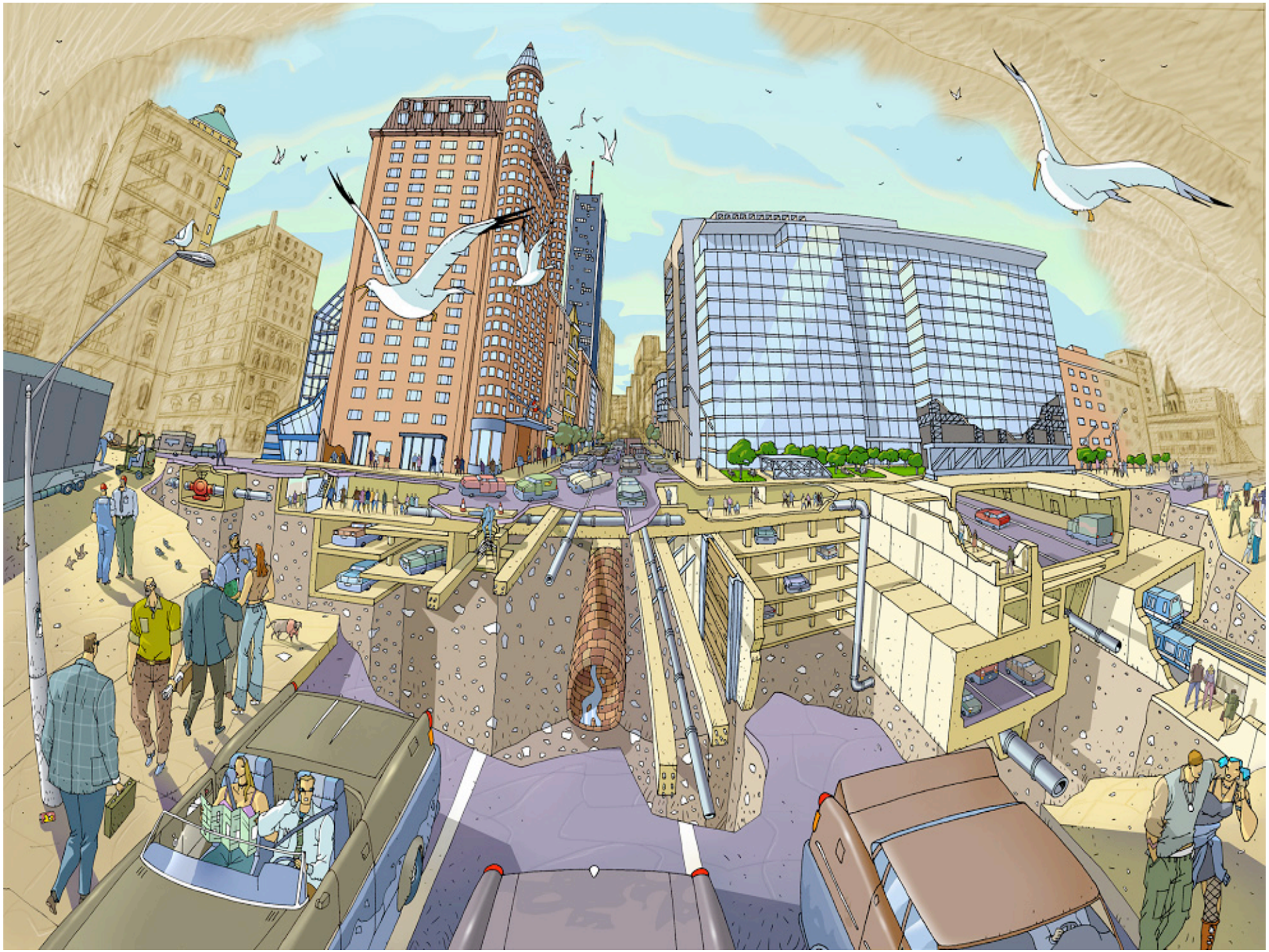


Le développement de la ville intérieure montréalaise: vers un urbanisme tridimensionnel

par

Michel Boisvert Ph. D.

professeur honoraire à l'Institut d'urbanisme,
Université de Montréal, fondateur et chercheur
associé à l'Observatoire de la ville intérieure

communication dans le cadre du Symposium VRM
Les nouvelles formes urbaines: dénominations, gouvernance et matérialités
le 11 juin 2012

Ville intérieure

Ensemble d'immeubles interconnectés par des liens piétonniers protégés, appartenant à plusieurs propriétaires, offrant une diversité de fonctions, notamment du transport collectif et des stationnements intérieurs, du commerce de détail, des espaces à bureaux et des activités de divertissement, et disposant d'ententes avec les autorités locales pour l'occupation du domaine public.

Observatoire de la ville intérieure
www.ovi.umontreal.ca

RPP – réseau piétonnier protégé
CCW – Climate controlled walkways

Weather-conditioned pedestrian bridges or tunnels linking buildings, which allow pedestrians to move between buildings without using city streets. A CCW network is a connected series of such CCW.

Montgomery M.R. & R. Bean (1999) *Market failures, government failure, and the private supply of public goods: the case of climate-controlled walkway networks*, Public Choice 99

- Systèmes souterrains: Montréal, Toronto, Chicago Singapour, Yokohama, Shanghai
- Systèmes aériens: Calgary, Minneapolis, Cincinnati Hong Kong, Londres
- Systèmes mixtes: Edmonton, Dallas, Houston

Réseau primaire

Le réseau primaire est composé d'une part des liens entre les immeubles (ou nœuds du réseau) et d'autre part des cheminements à travers les immeubles qui sont couverts par une servitude de passage ayant fait l'objet d'une entente entre les autorités municipales et le(s) propriétaire(s) immobilier(s). Si une telle servitude n'existe pas, c'est le chemin le plus court menant aux autres immeubles raccordés au réseau piétonnier protégé qui est pris en compte.

C'est dans ce réseau primaire qu'on trouve la plus grande proportion des usagers en transit c'est à dire dont l'origine et la destination du déplacement n'est pas l'immeuble traversé. C'est aussi dans le réseau primaire qu'on trouve les conditions d'accessibilité les meilleures (notamment une ouverture durant les heures d'opération du métro (6h00 – 0h30) et les débits les plus importants.

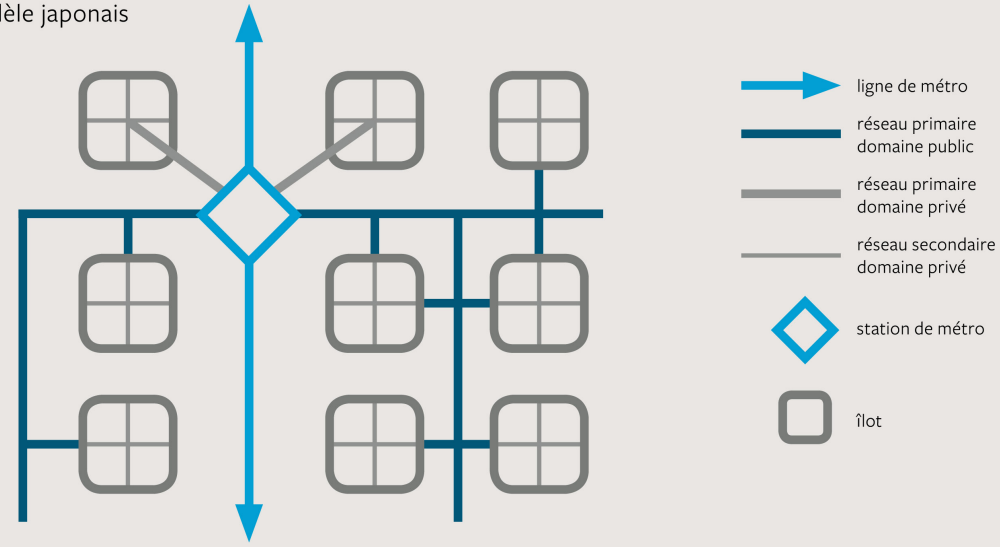
Réseau secondaire

Le réseau secondaire est formé de tous les autres lieux d'accès public, ce qu'on peut appeler les espaces communs. Ainsi, dans un immeuble où les espaces sont mis en location (tour à bureaux, galerie commerciale), ceci comprend les corridors et places menant à ces locataires, mais exclut les espaces loués. Dans un immeuble où tous les espaces appartiennent à un même propriétaire (université, siège social…), ceci correspond à l'aire de circulation publique telle que définie par le propriétaire lui-même sur un plan affiché.

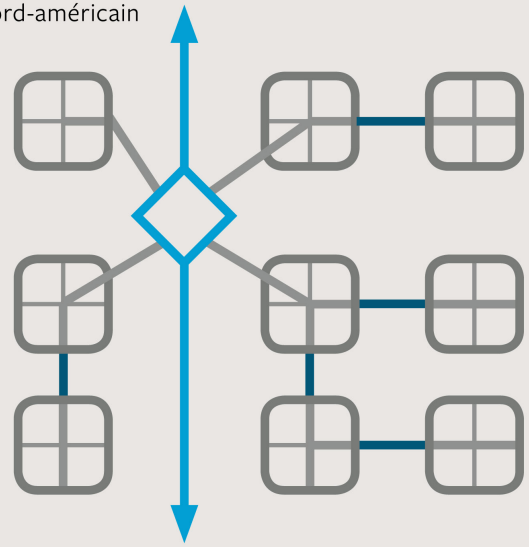
Ce réseau secondaire ajoute la tridimensionnalité du système puisqu'il se situe en majeure partie soit au niveau du sol soit aux étages. La plupart des usagers sont des visiteurs, notamment des clients, même si les travailleurs de ces tours à bureaux ou galeries marchandes d'une part, et les personnes en transit d'autre part forment aussi des composantes importantes du flux observé.

Le réseau piétonnier protégé

Le modèle japonais



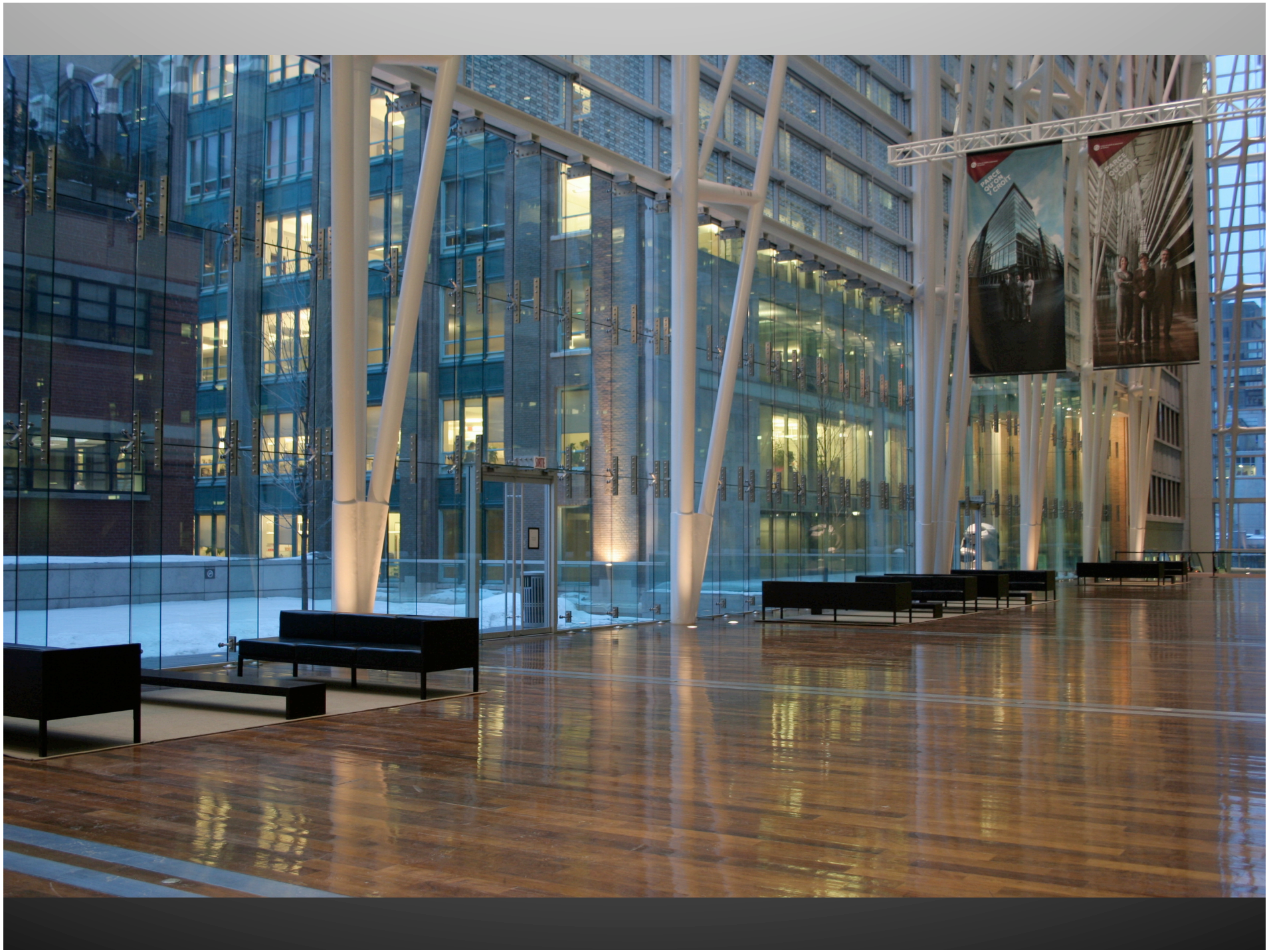
Le modèle nord-américain



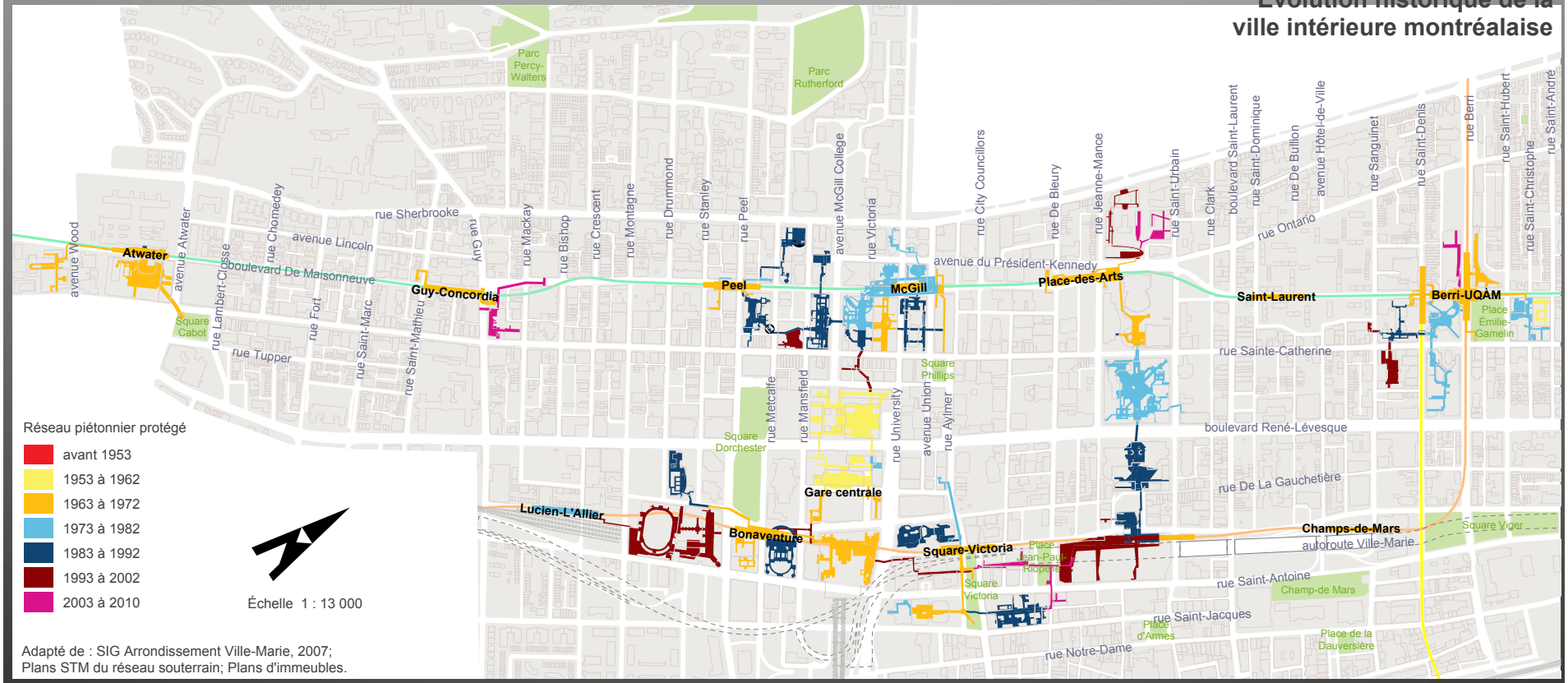
Source: OVI


SQUARE VICTORIA





Évolution historique de la ville intérieure montréalaise



Adapté de : SIG Arrondissement Ville-Marie, 2007;
Plans STM du réseau souterrain; Plans d'immeubles.

Plan 3.1

Liens non construits déjà envisagés

Montréal

Réseau piétonnier protégé

Ligne de métro

Immeuble raccordé au réseau piétonnier protégé

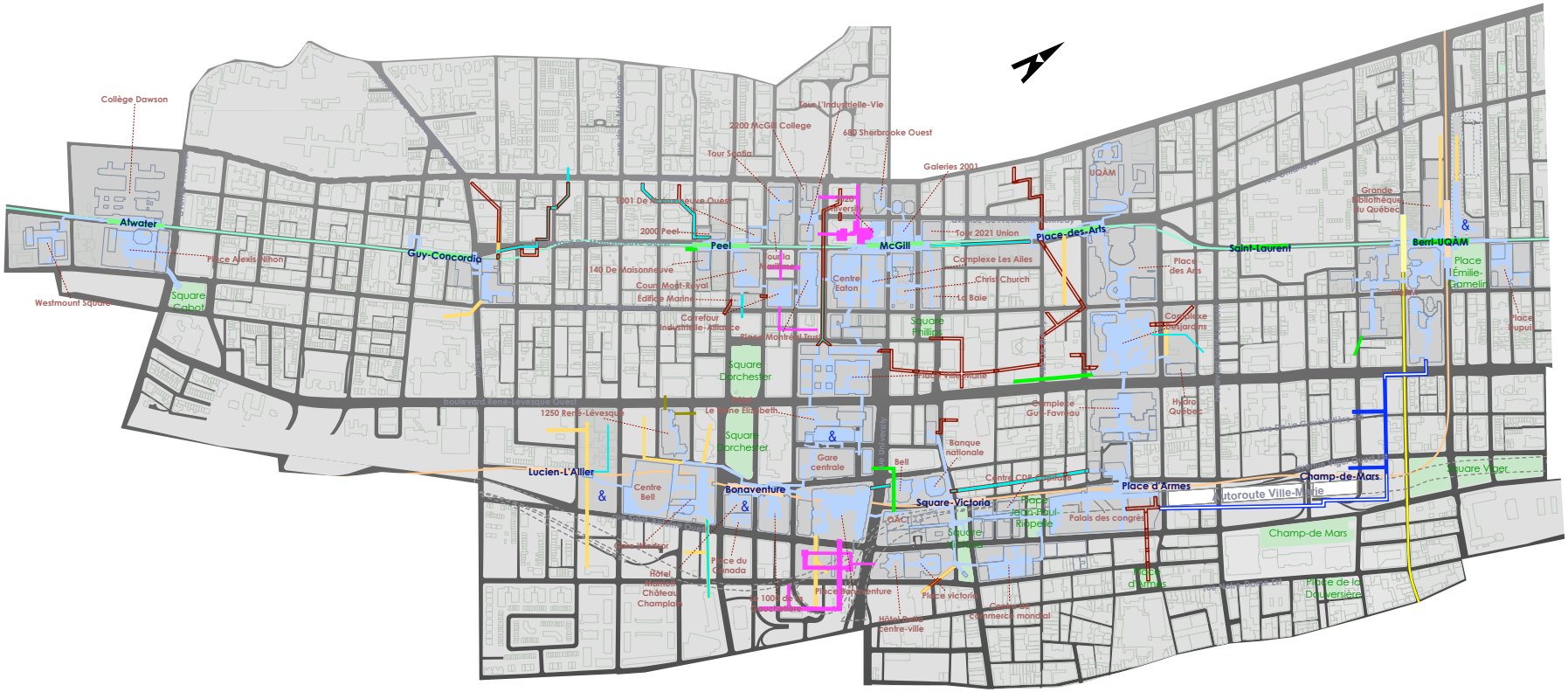
îlot raccordé au réseau piétonnier protégé

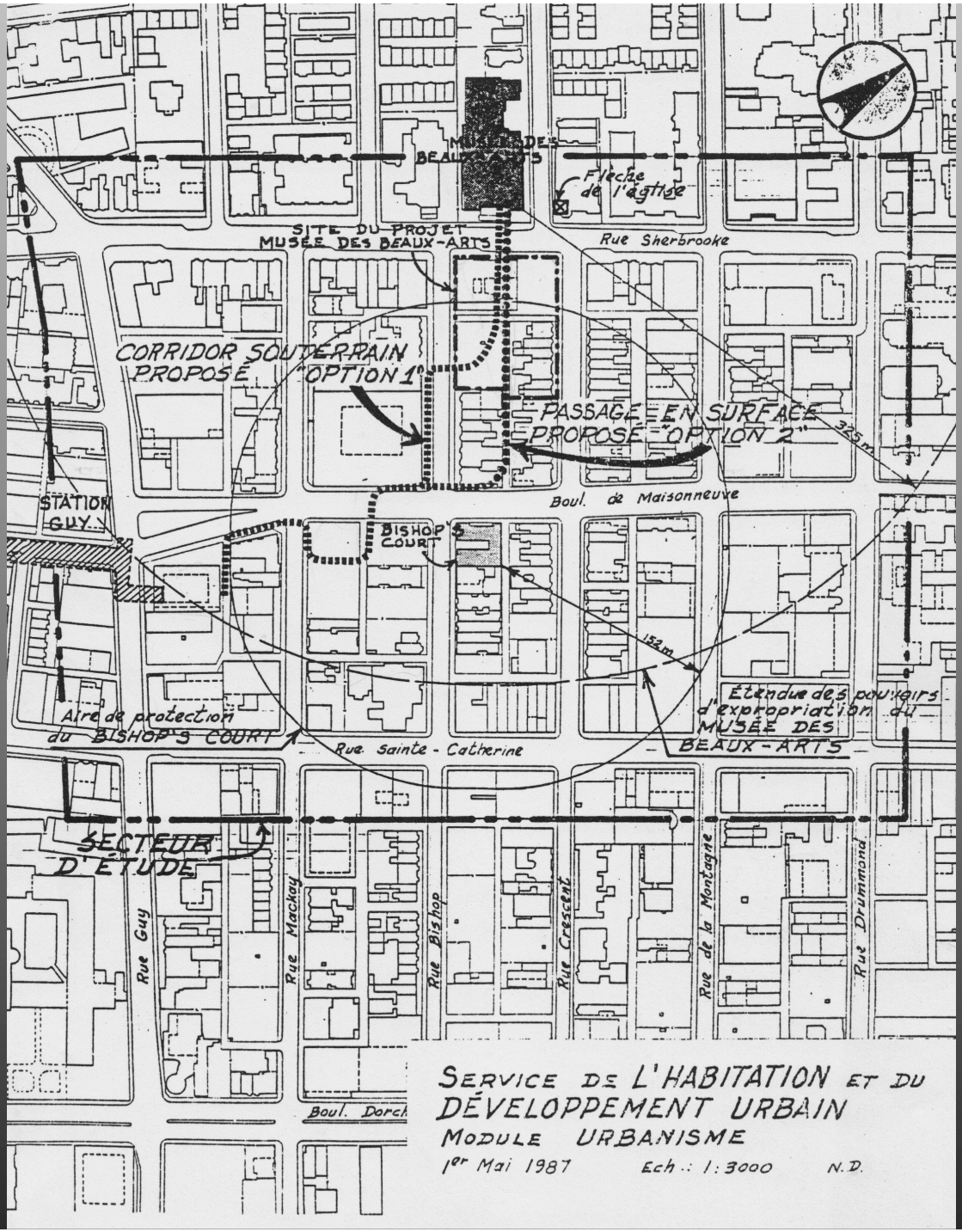
Parc et place publique

& Gare (train et autobus)

Plan directeur de Vincent Ponte, 1967
Carte municipale "Réseau souterrain 1984"
Plan directeur municipal de Clément Demers, 1986
Plan directeur municipal du réseau piétonnier, 1988
Plan local de la ville de Montréal (88-4335)
Plan préliminaire du projet CHUM 2010
Arrondissement Ville-Marie / La Presse, 2006
Autre source

km 0 1 2 3




MUSÉE DES BEAUX-ARTS
Flèche de l'église
SITE DU PROJET MUSÉE DES BEAUX-ARTS
Rue Sherbrooke
CORRIDOR SOUTERRAIN PROPOSÉ "OPTION 1"
PASSAGE EN SURFACE PROPOSÉ "OPTION 2"
325 m
Boul. de Maisonneuve
STATION GUY
BISHOP'S COURT
152 m
Étendue des pouvoirs d'expropriation du MUSÉE DES BEAUX-ARTS
Aire de protection du BISHOP'S COURT
Rue Sainte-Catherine
SECTEUR D'ÉTUDE
Rue Guy
Rue Mackay
Rue Bishop
Rue Crescent
Rue de la Montagne
Rue Drummond
Boul. Dorch
SERVICE DE L'HABITATION ET DU DÉVELOPPEMENT URBAIN
MODULE URBANISME
1er Mai 1987
Ech.: 1:3000
N.D.

PLAN DU QUARTIER DE LA SANTÉ



SOURCE : ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE / INFOGRAPHIE LA PRESSE ©

- Campus des sciences de la vie et développement économique
- CHUM
- 3 — Nombre d'étages des nouveaux édifices
- Zone piétonne (rue de la Gauchetière)
- Réseau piéton souterrain et ses accès
- Piste cyclable / rue
- Stationnement pour vélos
- Métro

Orientations générales actuelles et *proposées*

1. Assurer la complémentarité et l'interaction entre le réseau piéton intérieur et les activités sur rue

2. Améliorer la fonctionnalité du réseau (accès, heures d'ouverture, aménagement, sécurité et orientation des usagers)

3. Encadrer le développement du réseau piéton intérieur de façon à favoriser l'utilisation du transport collectif

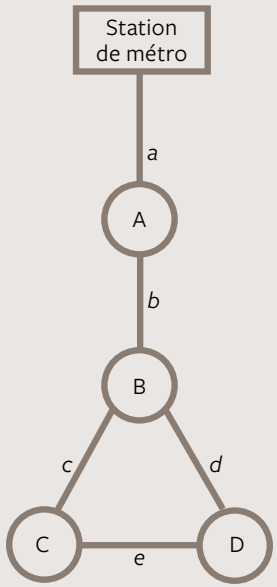
4. *Faciliter le développement du réseau piéton intérieur comme composante essentielle de l'aménagement des espaces souterrains*

5. *Adopter une Charte de l'aménagement de la ville intérieure précisant les termes du partenariat public privé sur lequel est fondé le modèle montréalais de réseau piétonnier protégé*

6. *Impliquer les gouvernements dans le financement d'un raccordement au RÉSO pour les équipements collectifs implantés à proximité*

7. *Consentir aux propriétaires immobiliers, dans certaines circonstances, un incitatif au raccordement au RÉSO sous la forme de bonus de densité ou d'autre mesure similaire*

Formule de financement des liens d'un réseau piétonnier protégé



		Formule de partage du coût des tunnels dans le réseau piétonnier protégé		
Séquence temporelle	**Lien construit**	**À la marge**	**Collectif**	**Public**
1	*a*	A	A + B + C + D	A + B + C + D
2	*b*	B	B + C + D	A + B + C + D
3	*c*	C	C	A + B + C + D
4	*d*	D	D	A + B + C + D
5	*e*	C + D	C + C	A + B + C + D

OVI

Formules de partage : avantages, inconvénients et conditions d'application

Formule de partage de la facture	À la marge (espace privé)	Collectif (espace commun)	Public (espace public)
Avantage principal	Simplicité	Efficience	Équité
Inconvénients	Sous-développement du RÉSO, quantitatif et qualitatif	Tensions entre propriétaires, délais et risques de sous-développement	Ralentissement dans le développement du RÉSO
Conditions d'application les plus favorables	Extension à une grande distance d'un nœud de transport collectif	Homogénéité fonctionnelle des immeubles dans un sous-réseau en voie de maturation	Création d'un nouveau sous-réseau avec une présence importante d'équipements collectifs
Conditions d'application les moins favorables	Coûts de construction plus élevés qu'ailleurs en raison de mauvaises conditions pédologiques ou d'une forte densité des réseaux urbains	Grande variabilité des usagers et de leur comportement spatial	Coût élevé, peu importent les avantages anticipés



Balises d'aménagement renouvelées: l'extension du RÉSO

1. *Exiger de tout projet d'immeuble adjacent à une station de métro ou à une gare un raccordement au RÉSO et une servitude de passage permettant à tout immeuble implanté dans le même îlot ou sur un îlot voisin de se raccorder également au RÉSO*

2. *Encourager tout immeuble non résidentiel existant, adjacent à une station de métro ou à une gare à se raccorder au RÉSO en veillant à ce que soit imposée une servitude de passage permettant à tout immeuble implanté dans le même îlot ou sur un îlot voisin de se raccorder également au RÉSO*

3. *Exiger de tout projet d'immeuble considéré comme générateur majeur d'achalandage un raccordement au RÉSO, lorsque ce dernier peut être rejoint directement, et une servitude de passage permettant à tout immeuble implanté dans le même îlot ou sur un îlot voisin de se raccorder également au RÉSO, en accompagnant cette exigence, dans certaines circonstances, de mesures incitatives*


NORD
Centre CDP Capital
Bloc C
EST
RÉSO
P
Quartier International
Palais des congrès
Station Place-D'Armes
450 m
Place Jean-Paul-Riopelle
Centre de commerce mondial

Balises d'aménagement renouvelées: l'accessibilité au RÉSO

4. S'assurer que les bâtiments raccordés au réseau piéton intérieur maintiennent une interaction avec la rue et maximisent les ouvertures et les accès directs à partir du trottoir, tout en favorisant l'implantation d'usages commerciaux générateurs d'animation au rez-de-chaussée

5. Compléter l'implantation de la signalisation « RÉSO » dans l'ensemble du réseau piéton intérieur *à l'intérieur d'un horizon de planification à convenir entre les parties et poursuivre son développement vers une approche interactive et tridimensionnelle*

6. Compléter l'accessibilité universelle de l'ensemble du réseau *à l'intérieur d'un horizon de planification à convenir entre les parties*

7. *Offrir aux heures d'opération du métro un réseau primaire complet (RÉSO PLUS) et encourager les propriétaires immobiliers, durant les heures de magasinage ou les heures de bureaux, à maximiser le nombre d'accès au RÉSO*



Balises d'aménagement renouvelées: le design du RÉSO

8. *Pour des raisons de sécurité (réduction des risques de congestion) mais aussi de confort, tous les segments qui constituent le réseau piétonnier protégé primaire (RÉSO PLUS), que ce soit dans le domaine public ou dans le domaine privé, doivent satisfaire des exigences de gabarit, modulables en fonction de la proximité aux nœuds de transport collectif suivantes, soit une largeur minimale de 20 pieds (6 mètres) et une hauteur minimale de 12 pieds (3,6 mètres) à moins de 150 mètres d'un nœud de transport collectif, et de 15 pieds (4,5 mètres) et 9 pieds (2,7 mètres) respectivement, à plus de 150 mètres*

9. *Pour des raisons de sécurité (réduction des risques de perte d'orientation spatiale) mais aussi d'esthétique, chaque immeuble qui compose la ville intérieure devra permettre la pénétration d'éclairage naturel quelque part sur le parcours du RÉSO PLUS, que ce soit sous forme d'atrium, de baie vitrée ou autre*

10. *Pour des raisons de santé (réduction des risques de maladie infectieuse) mais aussi de confort, la température, l'humidité, et l'échange d'air (ventilation) devront en tout temps se situer dans le RÉSO à l'intérieur d'un intervalle de tolérance à convenir entre les parties concernées.*

