PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE KIRKLAND

RÈGLEMENT NO : 90-54-11

RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME DE MONTRÉAL NO 04-047 AFIN D'EFFECTUER LA CONCORDANCE AU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL ET D'INTÉGRER UN PLAN PARTICULIER D'URBANISME

PROJET

PROCÉDURE D'ADOPTION

Avis de motion :	9 juin 2025
Adoption –Projet :	9 juin 2025
Publication :	11 juin 2025
Consultation publique :	2 juillet 2025
Adoption – second projet :	
Publication :	
Demande de participation :	
Tenue du registre	
Adoption du règlement :	
Certificat de conformité :	
Publication :	
Entrée en vigueur :	

CONSIDÉRANT que conformément à l'article 58 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, c. A-19.1), la Ville de Kirkland doit adopter un règlement de concordance afin de se conformer aux nouvelles exigences du Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal ;

CONSIDÉRANT qu'avis de motion du présent règlement a été donné à la séance ordinaire du conseil municipal tenue le 9 juin 2025 ;

CONSIDÉRANT que conformément à l'article 356 de la *Loi sur les cités et villes* (RLRQ, c. C-19), copies du présent projet de règlement ont été mises à la disposition du public ;

CONSIDÉRANT que le préambule fait partie intégrante du présent projet de règlement ;

ARTICLE 1

Le règlement no 01-047 sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal est modifié, à la Partie II (Les documents des arrondissements et les municipalités reconstituées) par le remplacement du plan intitulé « Affectations du sol », le tout tel qu'illustré au plan réalisé le 1er mai 2025 et joint en annexe A au présent règlement pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 2

Le règlement no 01-047 sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal est modifié, à la Partie II (Les documents des arrondissements et les municipalités reconstituées) par le remplacement du plan intitulé « La synthèse des orientations de la Ville de Kirkland », le tout tel qu'illustré au plan réalisé le 1er mai 2025 et joint à l'annexe B au présent règlement pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 3

Le règlement no 01-047 sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal est modifié, à la Partie II (Les documents des arrondissements et les municipalités reconstituées) par le remplacement du plan intitulé « Territoires d'intérêt écologique », le tout tel qu'illustré au plan réalisé le 14 mai 2025 et joint à l'annexe C au présent règlement pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 4

Le règlement no 01-047 sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal est modifié, à la Partie II (Les documents des arrondissements et les municipalités reconstituées) par l'insertion, après le plan intitulé « Réseau routier » du plan intitulé « Densité résidentielle », le tout tel qu'illustré au plan réalisé le 1er mai 2025 et joint à l'annexe D au présent règlement pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 5

Le règlement no 01-047 sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal est modifié, à la Partie IV (Les Programmes particuliers d'urbanisme) par l'ajout du Plan particulier d'urbanisme intitulé « Station REM – Ville de Kirkland », le tout tel que joint à l'annexe E au présent règlement pour en faire partie intégrante.

ARTICLE 6

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

PROJET

(Michel Gibson)
Maire

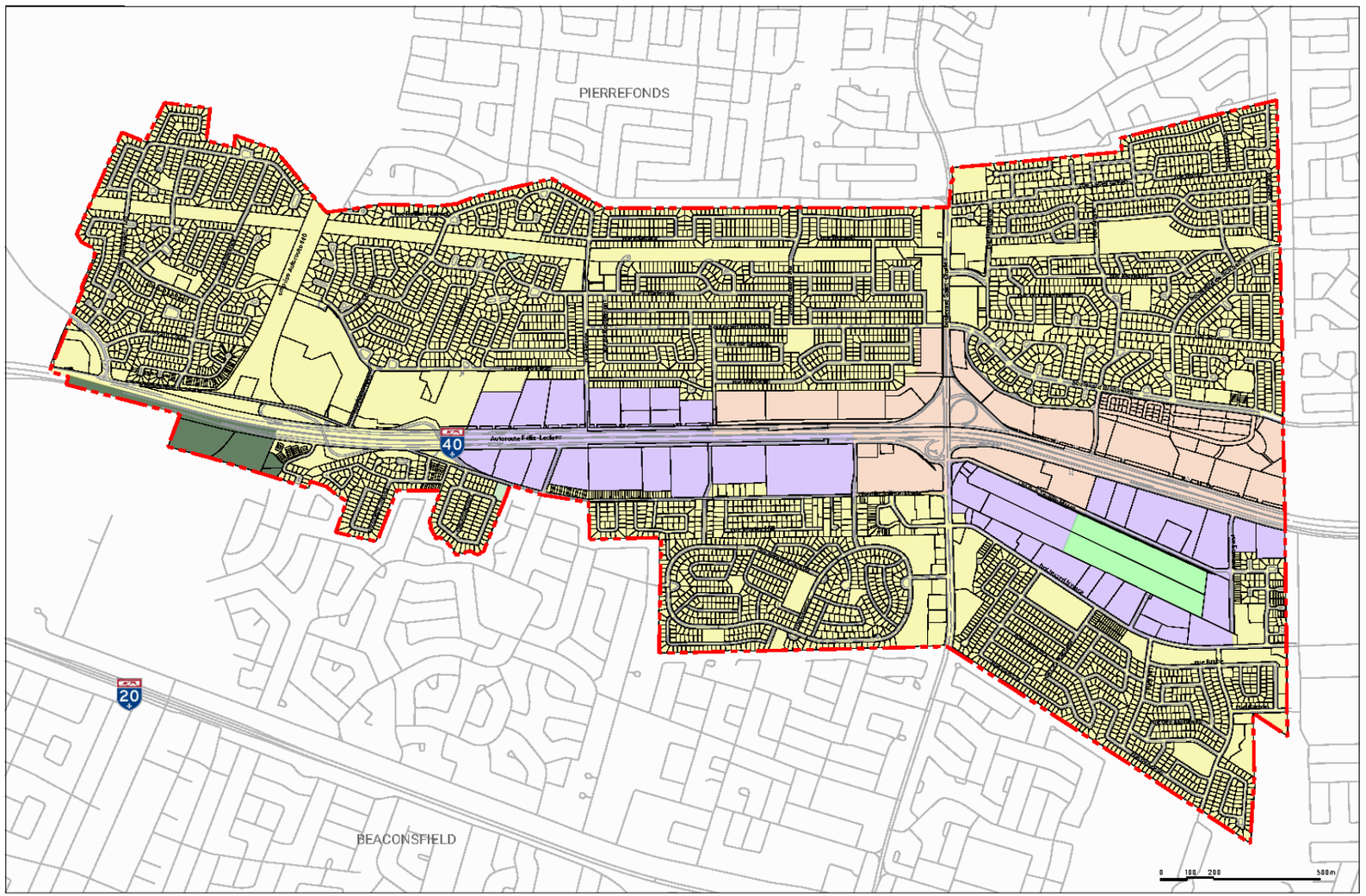
(Annie Riendeau)
Greffière

Vraie copie certifiée
Certified true copy
Greffière - Town Clerk
12 juin 2025

Ville de Kirkland
Town of Kirkland

PROJET

ANNEXE A



LÉGENDE

- LIMITE DE LA MUNICIPALITÉ
- LOT
- RÉSEAU ROUTIER

AFFECTATIONS

- DOMINANTE RÉSIDENTIELLE
- ACTIVITÉ DIVERSIFIÉE
- INDUSTRIE
- GRAND ESPACE VERT OU RÉCRÉATION
- CONSERVATION

RÉFÉRENCES CARTOGRAPHIQUES
CADASTRE
VILLE DE KIRKLAND

Modifications au plan des affectations du sol

n° du règlement	Entrée en vigueur

KIRKLAND

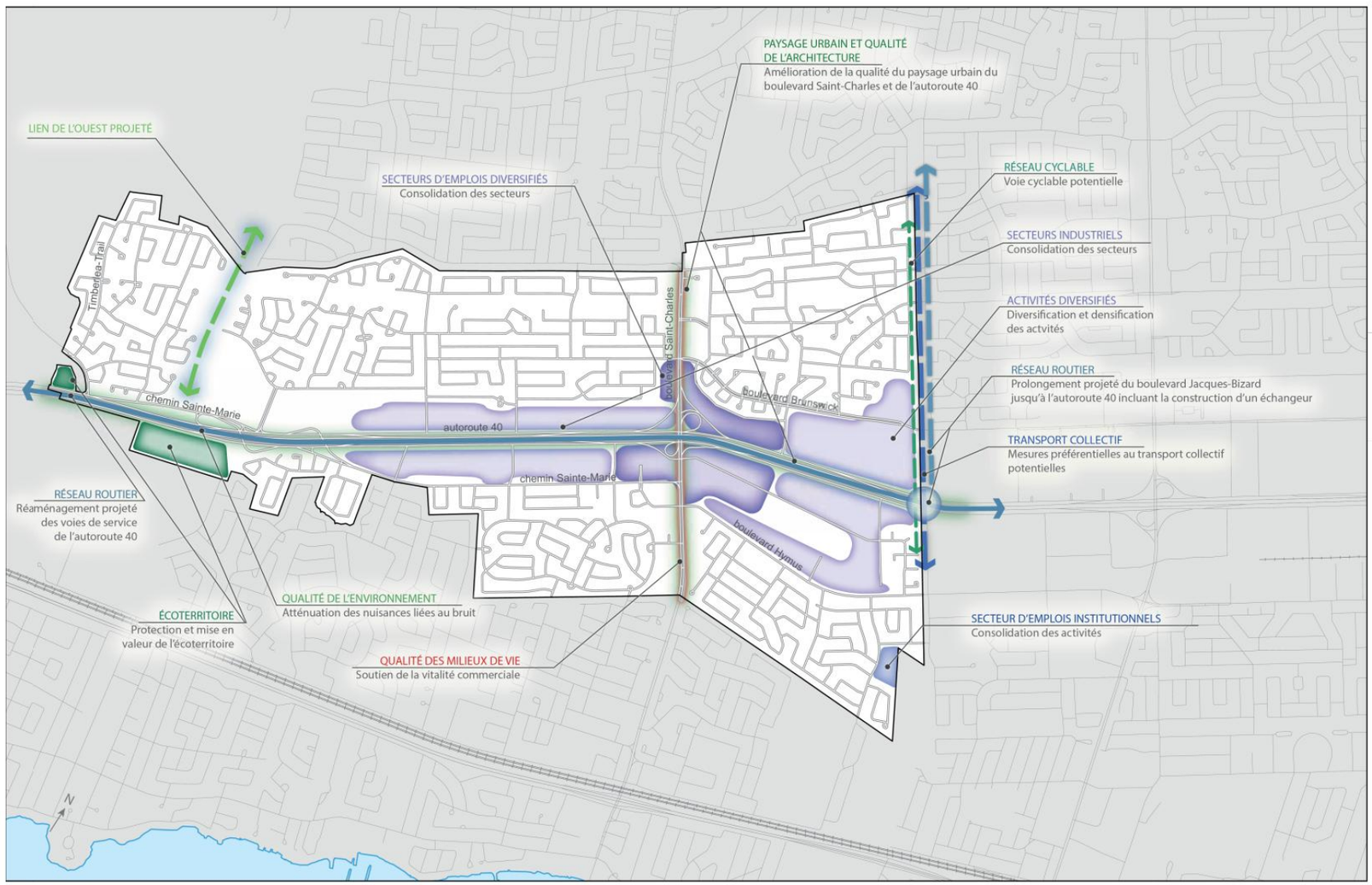
AFFECTATIONS DU SOL

KIRKLAND

ÉCHELLE	1 : 15 000
FORMAT	11x17
DATE	2025.05.01
No PLAN	PR01
No PROJET	2502-031

apur créatif

ANNEXE B



RÉFÉRENCES CARTOGRAPHIQUES
CADASTRE
VILLE DE KIRKLAND

Modifications au plan de synthèse des orientations

n° du règlement	Entrée en vigueur

KIRKLAND

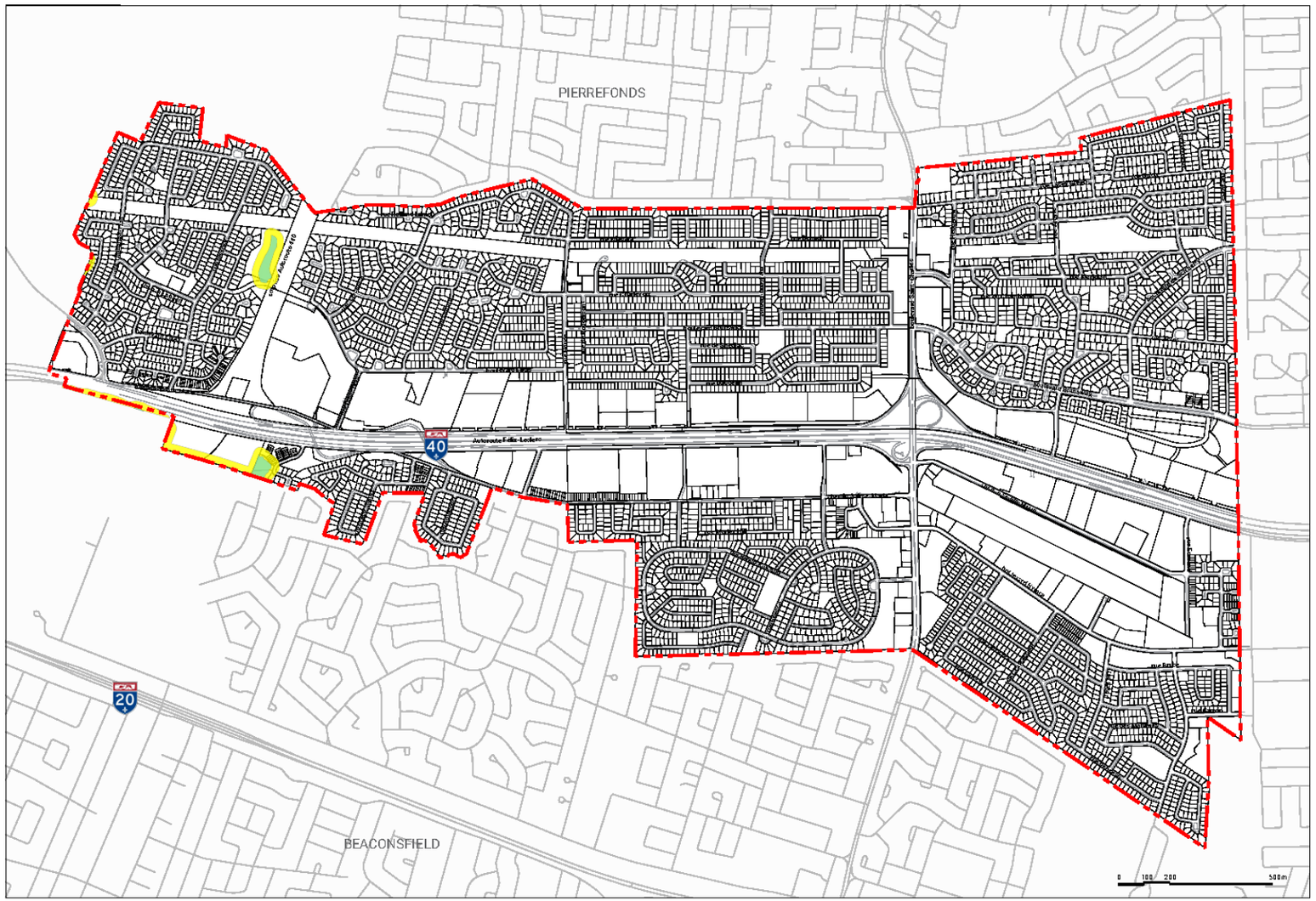
SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS
KIRKLAND

WORD

ÉCHELLE	1 : 15 000
FORMAT	11x17
DATE	2025.05.01
No PLAN	PR01
No PROJET	2502-031

apur créatif

ANNEXE C



LÉGENDE

- LIMITE DE LA MUNICIPALITÉ
- LOT
- RÉSEAU ROUTIER
- MILIEU HUMIDE D'INTÉRÊT À PROTÉGER OU À RESTAURER
- AIRE DE PROTECTION D'UN MILIEU HUMIDE

RÉFÉRENCES CARTOGRAPHIQUES
CADASTRE
VILLE DE KIRKLAND

Modifications au plan des milieux humides d'intérêt

n° du règlement	Entrée en vigueur

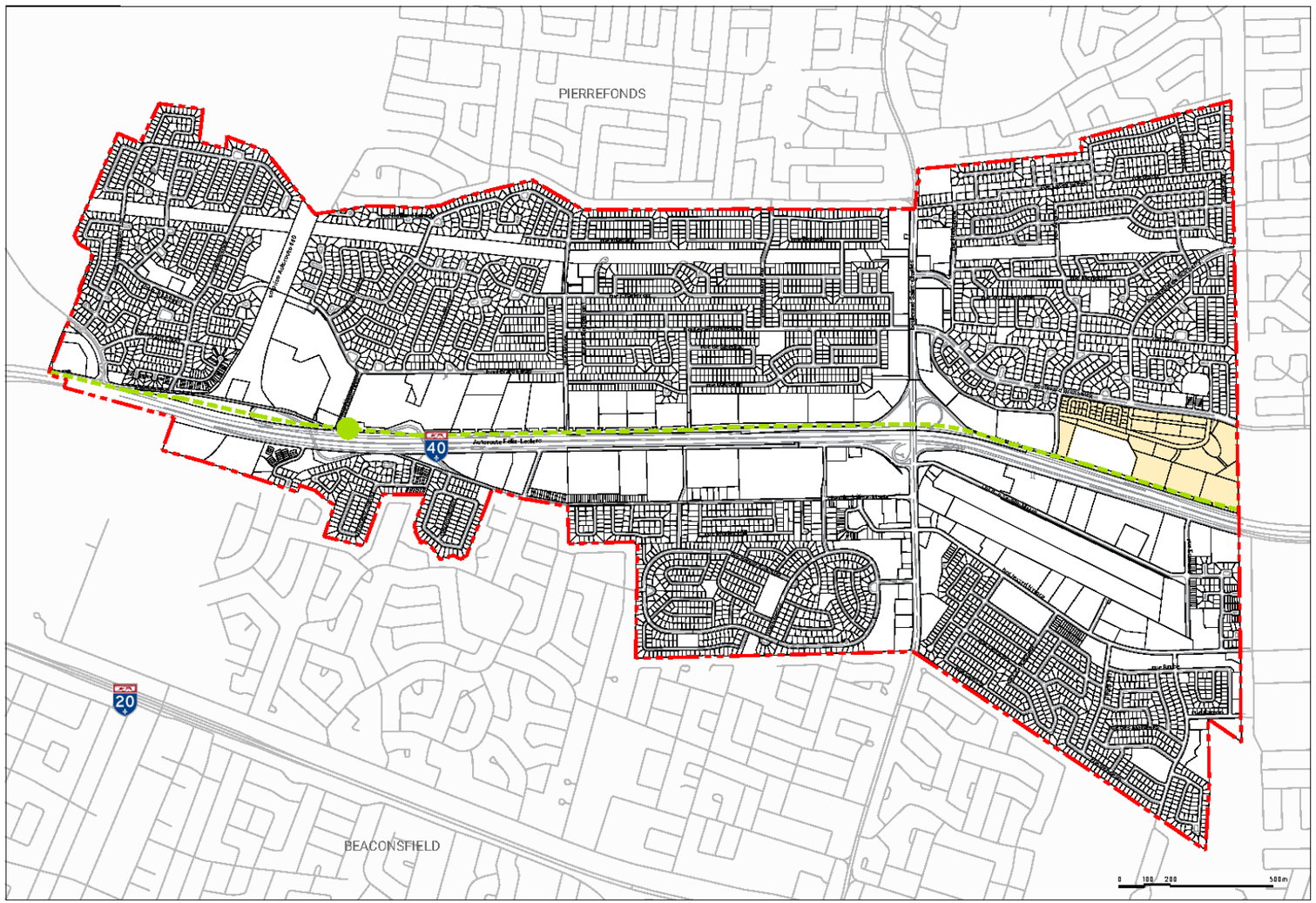
KIRKLAND

MILIEUX HUMIDES D'INTÉRÊT
KIRKLAND

ÉCHELLE	1 : 15 000
FORMAT	11x17
DATE	2025.05.14
No PLAN	PR01
No PROJET	2502-031

apur créatif

ANNEXE D



LÉGENDE

- LIMITE DE LA MUNICIPALITÉ
- LOT
- RÉSEAU ROUTIER
- TRACÉ DU REM
- STATION REM

SEUIL MINIMUM MOYEN DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE
Applicable au secteur à construire ou à transformer

60 (nb de log./ha brut)

RÉFÉRENCES CARTOGRAPHIQUES
CADASTRE
VILLE DE KIRKLAND

Modifications au plan de densité résidentielle

n° du règlement	Entrée en vigueur

KIRKLAND

DENSITÉ RÉSIDENTIELLE
KIRKLAND

NORD

ÉCHELLE	1 : 15 000
FORMAT	11x17
DATE	2025.05.01
NO PLAN	PR01
NO PROJET	2502-031

apur créatif

ANNEXE E

Plan particulier d'urbanisme intitulé « Station REM – Ville de Kirkland »

PROJET

PLAN PARTICULIER D’URBANISME

STATION REM - VILLE DE KIRKLAND

JUIN 2025

KIRKLAND

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION 5
Contexte de planification 6
Planification des aires TOD 9
Démarche participative 11

2. PORTRAIT DU TERRITOIRE 14
Localisation 15
Positionnement à l'échelle de l'Ouest de l'île 17
Portrait démographique et socioéconomique 19
Historique de développement 20
Fonctions urbaines 21
Habitation 22
Activités économiques 23
Équipements collectifs 24
Parcs et espaces verts 25
Mobilité et accessibilité au secteur 27
Forme urbaine 33
Conditions urbaines 34
Contraintes physiques et anthropiques 35
Potentiel de requalification 36
Forces et faiblesses 37
Opportunités et défis 38
Synthèse des enjeux d'aménagement 39

3. VISION ET ORIENTATIONS 41
Énoncé de vision 42
Concept d'organisation spatiale 47

4. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT 49
Principes d'aménagement 50
Mobilité 51
Espaces publics et espaces verts 56
Aménagement du domaine privé 61
Cadre bâti 62
Architecture, design et développement durable 65

5. MISE EN OEUVRE 70
Affectations du sol détaillées 71
Plan d'action 72

TABLE DES FIGURES

Fig.1. Carte des aires TOD et des seuils de densité minimale applicable 6
Fig.2.Tracé de l'axe nº 42 (en rouge) 6
Fig.3. Carte du réseau routier 7
Fig.4. Carte des grands pôles économiques de l'agglomération 7
Fig.5.Carte des grands projets routiers de réhabilitation et de construction 7
Fig.6.Carte des milieux naturels 7
Fig.7.Carte des grandes affectations du territoire. 7
Fig.8. Principes d'aménagement du Transit Oriented Development (TOD) 9
Fig.9. Carte du réseau express métropolitain 10
Fig.10. Plan d'implantation préliminaire de la station Kirkland 10
Fig.11. Carte des composantes périphériques 12
Fig.12. Carte du principe de gradation de la densité 12
Fig.13. Localisation de l'aire TOD à l'échelle de l'Ouest de l'île de Montréal 15
Fig.14.Aire TOD de la station du REM Kirkland 15
Fig.15. Grands projets en cours dans l'Ouest de l'île de Montréal 17
Fig.16. Proportion des grands groupes d'âge 19
Fig.17. Pyramide des âges - Ville de Kirkland 19
Fig.18. Taille des ménages 19
Fig.19. Niveau de scolarité des personnes âgées de 25 à 64 ans 19
Fig.20.Tranches de revenu des personnes âgées de 15 ans et plus 19
Fig.21. Distribution des différentes utilisations du sol dans l'aire TOD 21
Fig.22. Utilisation du sol de l'aire TOD 21
Fig.23. Distribution des typologies résidentielles 22
Fig.24. Périodes de construction 22
Fig.25. Localisation des activités commerciales et industrielles 23
Fig.26. Localisation des équipements collectifs 24
Fig.27. Ratio de superficie de parcs en hectares par 1000 habitants 25
Fig.28.Répartition des parcs par typologies et distribution des équipements et installations récréatives et sportives 25
Fig.29. Localisation du Grand parc de l'Ouest 26
Fig.30. Caractérisation de la zone d'étude 27
Fig.31. Caractéristiques routières à proximité du secteur à l'étude 27
Fig.32. Part modale des déplacements en avant-midi 28
Fig.33.Destinations et origines des personnes se déplaçant en voiture 28
Fig.34.Nombre d'arrêts effectués par personne, selon le mode de transport utilisé 28
Fig.35. Réseau de transport collectif et fréquence de passage des autobus 29
Fig.36. Temps de parcours à pied pour les déplacements utilitaires et de loisir 30
Fig.37. Temps de parcours à vélo pour les déplacements utilitaires 31
Fig.38. Temps de parcours à vélo pour les déplacements de loisir 31
Fig.39. Évaluation de l'aménagement existant (approche Healthy Streets) 32
Fig.40. Diagnostic de la connectivité piétonne 32
Fig.41. Trame viaire 33
Fig.42. Trame parcellaire 33
Fig.43. Gabarit des bâtiments 33
Fig.44. Îlot de chaleur urbain 34
Fig.45.Ensoleillement au solstice d'été 34
Fig.46. Canopée 34
Fig.47. Vents dominants (mesurés à la station météorologique Beaurepaire située à 2 kilomètres du territoire du PPU) 34
Fig.48. Contraintes anthropiques 35
Fig.49. Contraintes naturelles 35
Fig.50. Potentiel de requalification 36
Fig.51. Localisation des activités commerciales et industrielles 39
Fig.52. Localisation de l'axe véhiculaire principal 51
Fig.53. Réaménagement de la rue Saint-Charles, Longueuil, Canada 51
Fig.54.Réaménagement de la rue Victoria-du-Cap, La Baie, Canada 51
Fig.55. Zone bleue (stationnement gratuit sur de courtes périodes), FR 52
Fig.56.Stationnement de la falaise apprivoisée, Québec, Canada 52
Fig.57.Stationnement de la Place Ste-Foy, Québec, Canada 52
Fig.58.Stationnement réversible Saint-Roch, Montpellier, France 52
Fig.59. Voie cyclable unidirectionnelle sur chaussée, Montréal, Canada Fig.60. 53
Piste cyclable surélevée, Philadelphie, É-U 53
Fig.61. Piste cyclable bidirectionnelle, Natick, É-U 53
Fig.62. Piste cyclable du parc de la Senne, Bruxelles, Belgique 53
Fig.63. Réaménagement proposé pour la rue de Rouen, Montréal. 53
Fig.64. Abri pour vélo de la gare Sainte-Rose, Laval, Canada 54
Fig.65.Stationnement de vélo, Université McGill, Montréal, Canada 54
Fig.66.Station chronovélo, Grenoble, France 54
Fig.67.Abri à vélo intelligent, Nantes, France 54
Fig.68.Schéma d'utilisation de l'abri-vélo de la STM 54
Fig.69.Vélostation de la gare de train de banlieue, Deux-Montagnes, QC 54
Fig.70.Vélostation de la station Lionel-Groulx, Montréal, Canada 54
Fig.71.Exemple de passage cycliste aux intersections, Ottawa, Canada 55
Fig.72.Aménagement proposé pour une piste cyclable, New-York, É-U 55
Fig.73.Intersection surélevée, Matthew, Caroline du Nord 55
Fig.74.Traverse piétonne surélevée, Santa Monica, É-U. 55
Fig.75.Intersection surélevée 55
Fig.76.Passage surélevé au centre d'un îlot 55
Fig.77.Traverse piétonne avec îlot central, Arlingtonva, É-U 55
Fig.78.Traverse piétonne avec îlot central, Austin, É-U 55
Fig.79.Jardin de pluie sur la rue Papineau, Montréal, Canada 57
Fig.80.Jardin de pluie sur la rue Basile-Routhier, Montréal, Canada 57
Fig.81.Jardin de pluie sur la rue Mountains Sights, Montréal, Canada 57
Fig.82.Noue paysagère sur Congress Avenue, Austin, É-U. 57
Fig.83.Schéma d'une noue paysagère 57
Fig.84.Bassin de rétention du campus d'Outremont, Montréal, Canada 57
Fig.85.Jardin de pluie du projet Bonaventure, Montréal, Canada 57
Fig.86. Talus végétalisé en bordure du boulevard Elkas, Kirkland, Canada 58
Fig.87. Bande tampon du concept d'organisation spatiale 58
Fig.88. Espaces privés végétalisés, Boulogne-Billancourt, France 61
Fig.89.Sentier piétonnier à la Zac Docks, Saint Ouen, France. 61
Fig.90.Espaces privés résidentiels, Aarhus, Danemark 61
Fig.91.Sentier piétonnier au Projet NOCA, Montréal, Canada 61
Fig.92.Espaces privés, Muret, France 61
Fig.93.Allée des Condominiums Le William, Montréal, Canada 61
Fig.96. Principe de modulation volumétrique favorisant une interface harmonieuse avec les bâtiments de plus faible hauteur situés en vis à vis. 62
Fig.94.Pôle Rolland-Therrien, Longueuil, Canada 62
Fig.97. Quadruplex Ely Court, Londres, Royaume-Uni 62
Fig.95.Bâtiment résidentiel, Münster, Allemagne 62
Fig.98. Notskriften, Eskilstuna, Suède 62
Fig.99. 495 Beaumont, Montréal, Canada 63
Fig.100. Pentagon Row, Arlington, Virginie, É.-U. 63
Fig.101.Queen Alix, Montréal, Canada 63
Fig.102.Erith Park, Londres, Royaume-Uni 63
Fig.103.Complexe Loggia, Saint-Lambert, Canada 63
Fig.104.Projet M2-M3, Valence, France 63
Fig.105. Condos Rush, Toronto, Canada 64
Fig.106.Espace Montmorency, Laval, Canada 64
Fig.107.1551 Basin, Montréal, Canada 64
Fig.108.Projet La rose des vents, Montréal, Canada 65
Fig.109.Projet Cité Angus II, Montréal, Canada 65
Fig.110.Condos Origine, Montréal, Canada 65
Fig.111.Projet cité Angus II, Montréal, Canada 65
Fig.112.LaPlace, Arcueil, France. 66
Fig.113.Façade commerciale transparente, Projet Arbora, Montréal, Canada 66
Fig.114.Campus MIL, Montréal, Canada 66
Fig.115. Création de terrasses végétalisées 67
Fig.116.Toiture végétalisée Québecor, Montréal, Canada 67
Fig.118.Terrasses végétalisées, Montpellier, France 67
Fig.120.Jardins comestibles sur toits, Montréal, Canada 67
Fig.117.Façade végétalisée, Los Angeles, ÉU. 67
Fig.119.Brise-soleil végétalisé sur stationnement étagé, Suisse. 67
Fig.121. Certification LEED 68
Fig.122.Projet Arbora en structure de bois, Montréal, Canada 68
Fig.123.Composantes des bâtiments à carbone zéro 68

TABLE DES FIGURES (SUITE)

Fig.124.311-5529 Avenue Papineau, Montréal, Canada 68
Fig.125. Schéma des largeurs de corridor piétonnier 69
Fig.126.Plaque podotactile 69
Fig.127.Dispositif de signal sonore aux intersections 69
Fig.128.Schéma des jointures de revêtement au sol 69
Fig.129.Corridor libre d'obstacles 69
Fig.130.Entrée de bâtiment au même niveau que la rue 69
Fig.131.Schéma des intersections protégées 69
Fig.132.Corridor piétonnier délimité jusqu'au coin de rue 69
Fig.133.Plantation délimitant le corridor piétonnier 69
Fig.134. Plan des affectations du sol détaillées 71

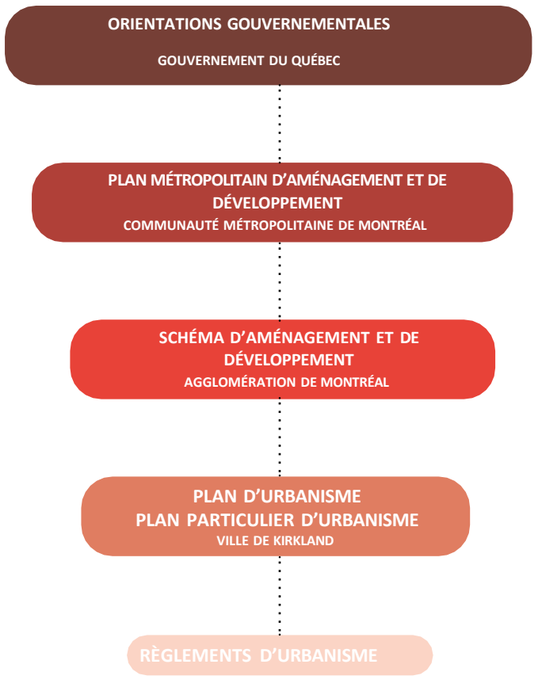
1. INTRODUCTION

La partie introductive du document présente les grandes étapes du mandat de rédaction du plan particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur de la station REM Kirkland. Elle introduit la démarche en expliquant le contexte de planification et plus particulièrement celui des aires de *Transit Oriented Development* (TOD), en plus de résumer la démarche de planification participative menée durant le processus de planification détaillée.

Introduction

CONTEXTE DE PLANIFICATION

Le présent PPU tire ses assises des documents de planification adoptés dans les dernières années par les instances gouvernementales, métropolitaines et municipales, soit le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté en 2012 par la Communauté métropolitaine de Montréal ainsi que le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'Agglomération de Montréal, adopté en 2015. À cela s'ajoutent divers plans directeurs et plans d'actions qui identifient des principes à intégrer dans le développement futur du territoire et complètent les outils de planification et de réglementation en vigueur.



Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

Le Portrait du Grand Montréal réalisé au cours des dernières années indique que la région devra faire face à trois défis majeurs dans les prochaines années, soit l'aménagement, le transport et l'environnement. Pour y parvenir, le PMAD cible différentes interventions structurantes à l'échelle métropolitaine qui se résument en trois grandes orientations :

1. Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables;
2. Un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants;
3. Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur.

Décliné en objectifs et critères, le PMAD vise entre autres à orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport collectif métropolitain structurant, dans un rayon d'un kilomètre autour des stations actuelles et projetées de métro, de trains de banlieue, de service léger sur rail (SLR ou REM) et de services rapides par autobus.

Pour y parvenir, on privilégie l'aménagement de quartiers de types TOD (Transit-Oriented Development). À cet égard, le PMAD énonce des seuils minimaux de densité résidentielle applicables aux aires TOD. Ce seuil est établi à 60 logements par hectare pour la station REM Kirkland.

Le PMAD vise également à hausser la part modale du transport actif, notamment par l'établissement d'un réseau de vélo métropolitain reliant différents tronçons qui totaliseront à terme 1 600 kilomètres de pistes cyclables. En ce sens, la piste cyclable traversant l'aire TOD de la station REM Kirkland située dans l'emprise d'Hydro-Québec constitue un axe est-ouest particulièrement stratégique.

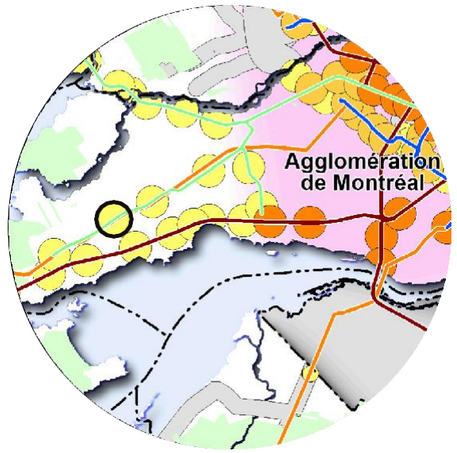


Fig.1. Carte des aires TOD et des seuils de densité minimale applicable

Source: Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal

Fig.2.Tracé de l'axe nº 42 (en rouge)

Source: Plan directeur du Réseau vélo métropolitain de la Communauté métropolitaine de Montréal

Introduction

CONTEXTE DE PLANIFICATION

Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'Agglomération de Montréal

En vigueur depuis le 1er avril 2015, le Schéma d'aménagement et de développement dicte des orientations pour les dix prochaines années. Celles-ci visent à :

1. Favoriser un cadre de vie de qualité;
2. Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole;
3. Mettre en valeur les territoires d'intérêt.

Avec une approche résolument axée sur le développement durable, la vision du schéma privilégie entre autres la compacité et la diversité des quartiers, la proximité des services et des lieux d'emplois, la qualité de l'architecture et des aménagements de l'espace public, en plus de prioriser les transports collectif et actif, afin de minimiser les déplacements.

Pôle économique de l'Ouest

Par la présence du site commercial RioCan, le territoire du PPU est partiellement compris dans le pôle d'emploi de l'Ouest. Ce pôle d'emploi se déploie aux abords de l'autoroute Transcanadienne (A-40), entre les jonctions avec l'autoroute Décarie (A-15) et l'autoroute Chomedey (A-13). Il s'agit de la seconde concentration d'emplois en importance pour l'île de Montréal, après le centre-ville. La diversité des secteurs d'emplois y est forte, bien que les secteurs de l'aéronautique, des télécommunications, de la biotechnologie et de la pharmaceutique soient fortement représentés.

Grand projet routier

À la limite ouest du territoire du PPU se trouve l'emprise du ministère des Transports du Québec (MTQ) destinée initialement pour l'aménagement d'un boulevard urbain. Or, ce nouvel axe reliant le Nord et le Sud de l'Ouest de l'île sera réservé au transport collectif et actif.

Territoire d'intérêt écologique

Soulignons également sa proximité avec le corridor écoforestier de la rivière à l'Orme, un territoire d'intérêt écologique, le boisé Angell et plusieurs milieux naturels de types friche naturelle, dans l'emprise de l'autoroute 440, ainsi que des bois et des milieux humides.

Grandes affectations du sol

Le secteur du PPU se situe entièrement dans l'affectation régionale « Dominante résidentielle ». Les composantes autorisées pour l'affectation résidentielle sont l'habitation, le commerce, le bureau et les équipements récréatifs, culturels ou institutionnels.

Sécurité, bruit et vibrations

Le territoire du PPU est assujetti à des dispositions énoncées au document complémentaire du SAD afin d'encadrer l'occupation des terrains adjacents à l'autoroute Transcanadienne de manière à réduire les nuisances liées au bruit. Plus précisément, les terrains situés à moins de 300 mètres de l'emprise d'une autoroute ne peuvent être occupés par l'usage résidentiel ou certains équipements collectifs si le niveau sonore, à l'intérieur du bâtiment ou de la partie du bâtiment où s'exerce l'usage, est supérieur à 40 dBA Leq (24 h). De même, un espace de détente au sol à l'extérieur du bâtiment ne peut être aménagé si le niveau sonore est supérieur à 55 Leq (24 h).

Fig.3. Carte du réseau routier
Source: Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal

Limites du PPU

Autoroute ou voie rapide

Fig.4. Carte des grands pôles économiques de l'agglomération
Source: Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal

Fig.6.Carte des milieux naturels
Source: Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal

Limites du PPU

Friche naturelle

Milieu humide

Bois

Fig.5.Carte des grands projets routiers de réhabilitation et de construction
Source: Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal

Tronçon à construire

Réseau artériel

N°22: Aménager un boulevard dans l'emprise de l'A-440

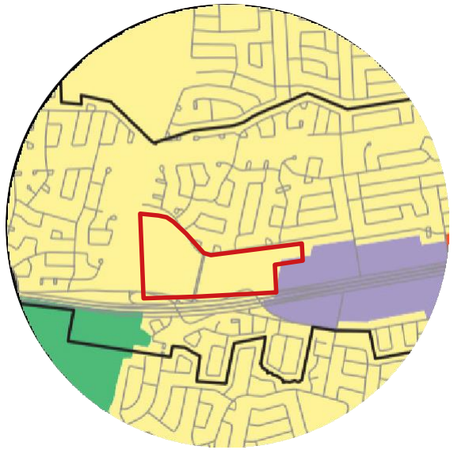


Fig.7.Carte des grandes affectations du territoire.
Source: Schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Montréal

Limites du PPU

Industrie

Dominante résidentielle

Conservation

Introduction

CONTEXTE DE PLANIFICATION

Politiques et plans municipaux

Au fil des années, la Ville de Kirkland s'est dotée de plusieurs politiques sectorielles ayant des impacts sur l'aménagement du territoire.

Plan d'adaptation aux changements climatiques

Adopté en 2015, le Plan d'adaptation aux changements climatiques a pour objectif de mettre en place des mesures et des interventions visant à minimiser, voire améliorer la gestion des impacts de plusieurs évènements liés au réchauffement climatique, notamment une augmentation de la fréquence et de l'intensité d'épisodes caniculaires ou de pluies abondantes en périodes estivales, de l'augmentation des températures ou d'épisode de forts vents, de grêle ou de verglas.

Les mesures adoptées mettent de l'avant des principes d'entretien, de protection, de sensibilisation et ultimement de résilience et d'adaptation des milieux de vie.

Plan directeur des parcs et des espaces verts

Adopté en 2015, le plan directeur des parcs et des espaces verts dresse un inventaire exhaustif de ces espaces, selon la typologie des parcs, le type d'équipements récréatifs présents ainsi que leur desserte.

Sont analysées plusieurs tendances en aménagement et pratiques sportives, traduites en orientations d'aménagement et recommandations sur l'ensemble du réseau des parcs, selon les types d'activités et la contribution souhaitée des parcs dans les nouveaux développements immobiliers.

La fiche d'inventaire du parc des Bénévoles spécifie que l'orientation dans le parc est peu évidente en raison de sa dimension et de l'implantation des plateaux sportifs de haut calibre ou encore que le bassin de rétention à aire ouverte est non accessible alors qu'il s'agit d'un milieu naturel intéressant, etc. Également, la fiche d'inventaire du parc Smiley indique qu'il s'agit essentiellement d'un plateau sportif récréatif adjacent au parc des Bénévoles, desservi par un chalet de service.

Plan de développement durable - Horizon 2020

Ayant pour objectif de « faire en sorte que le futur développement économique de Kirkland soit efficace, socialement et écologiquement durable », Horizon 2020 a été élaboré en conformité avec les principes de la Loi 118 sur le développement durable. Les six orientations visent à :

1. Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre;
2. Assurer la qualité de vie en milieu résidentiel;
3. Pratiquer une gestion responsable des ressources;
4. Assurer la mise en œuvre de pratiques de développement durable dans les établissements industriels, commerciaux et institutionnels (ICI);
5. Améliorer la protection de la biodiversité, des milieux naturels et des espaces verts;
6. Promouvoir le développement social et culturel.

Le bilan périodique des accomplissements indique les actions complétées, en cours et non débutées ainsi que les indicateurs de suivi et les divisions responsables au sein de l'administration municipale.

Plan de foresterie urbaine

Rédigé en 2017, il dresse le portrait des arbres sur le territoire municipal, les propriétés privées et la canopée forestière. Il détaille ensuite le potentiel de plantation par secteurs. Celui-ci est traduit dans un plan de mise en œuvre sur douze ans, en fonction d'interventions à court, moyen et long termes.

Plan d'action favorisant l'intégration des personnes handicapées

Mis à jour annuellement et incluant un bilan des activités réalisées l'année précédente, il dresse la liste des engagements pris par la Ville de Kirkland, en matière d'intégration des personnes handicapées sur son territoire. Ainsi, la Ville s'engage entre autres à favoriser l'accessibilité universelle dans la programmation récréative et culturelle, à la maison et dans les déplacements, et ultimement d'adhérer au concept de ville inclusive.

Introduction

PLANIFICATION DES AIRES TOD

En 2012, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) adopte le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), document de planification en matière d'aménagement et de développement du territoire qui vise à assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal.

D'ici 2031, la CMM prévoit orienter au moins 60 % des nouveaux ménages autour des infrastructures de transport collectif du Grand Montréal, à travers des projets de développement du type TOD ou encore d'identifier un réseau de transport collectif qui permet de structurer l'urbanisation.

Le concept de Transit-Oriented Development (TOD)

Les aires TOD sont ainsi définies par un rayon d'un kilomètre à partir des noyaux de transport collectifs structurants, comme des gares, des stations de métro, stations de REM, etc.). Les nouveaux quartiers aménagés selon ces principes visent à créer des milieux de vie complets où les usagers peuvent habiter, travailler, se divertir et subvenir à leurs besoins quotidiens, en privilégiant les modes de transport actifs tels que la marche ou le vélo.

QU'EST-CE QUE L'APPROCHE TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT [TOD] ?

« LE TOD EST UN DÉVELOPPEMENT IMMOBILIER DE MOYENNE À HAUTE DENSITÉ, STRUCTURÉ AUTOUR D'UNE STATION DE TRANSPORT COLLECTIF À HAUTE CAPACITÉ [...].

SITUÉ À DISTANCE DE MARCHE D'UN POINT D'ACCÈS IMPORTANT DU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF, LE TOD EST UN QUARTIER QUI CONJUGUE NOTAMMENT LES DÉPLACEMENTS ACTIFS, LA MIXITÉ SOCIALE ET LE DESIGN URBAIN ».

[SOURCE : PMAD]

Principes TOD

Plusieurs principes sous-tendent l'approche d'aménagement TOD et s'énoncent comme suit:

- Convivialité et accessibilité des points d'accès au transport collectif et des parcours piétons;
- Mixité des fonctions adaptées au milieu;
- Densité résidentielle et d'usage favorisant l'accès au transport collectif;
- Soutien à la mixité sociale;
- Perméabilité du réseau viaire;
- Design urbain, sécurité, qualité des aménagements et identité du lieu;
- Architecture diversifiée et paysage urbain identitaire;
- Offre en stationnement repensée;
- Aménagement durable.

Fig.8. Principes d'aménagement du *Transit Oriented Development* (TOD)
Source:Luc Nadal, ITDO, 2017

PLANIFICATION DES AIRES TOD

Le Réseau express métropolitain (REM)

L'aménagement de ce nouveau mode de transport collectif, de type métro léger (100 % électrique et automatisé), viendra bonifier de manière substantielle la desserte et le potentiel d'accessibilité des différents pôles de destination de la région, en plus d'apporter une solution à la problématique de congestion automobile, sans cesse en croissance.

Avec un service offrant une fréquence de passages similaire à celle du métro de Montréal, le REM viendra bonifier de manière substantielle le potentiel d'accessibilité des différents pôles de destination de la région.

Ce réseau traversera la grande région de Montréal, avec un axe central nord-sud, connecté au réseau actuel du métro et du train de banlieue, grâce à quatre stations intermodales (Côte-de-Liesse, Canora, McGill et Gare Centrale), lui-même subdivisé en deux branches vers l'ouest. Au total, vingt-six stations seront aménagées.

La station Kirkland permettra aux usagers d'accéder au centre-ville de Montréal en trente minutes. Comme plusieurs stations du REM à proximité de l'autoroute Transcanadienne (A-40), elle sera aménagée sur une structure de type aérienne et la mise en service est prévue d'ici la fin de 2025. Cette station REM est située à l'intersection de la rue Jean-Yves et du chemin Sainte-Marie, au nord de la voie de service de l'autoroute Transcanadienne (A-40). L'accès principal se fera par l'édicule ouest situé à côté des quais d'autobus, tandis que l'accès secondaire sera situé du côté est, près de la piste cyclable qui traverse le parc des Bénévoles.

Précisons que l'intermodalité est également mise de l'avant puisque l'aménagement au pourtour de la station prévoit un débarcadère pour les autobus avec des quais spécialement conçus pour le transport adapté, un dépose-minute, un stationnement pour les citoyens de Kirkland et des supports à vélos.

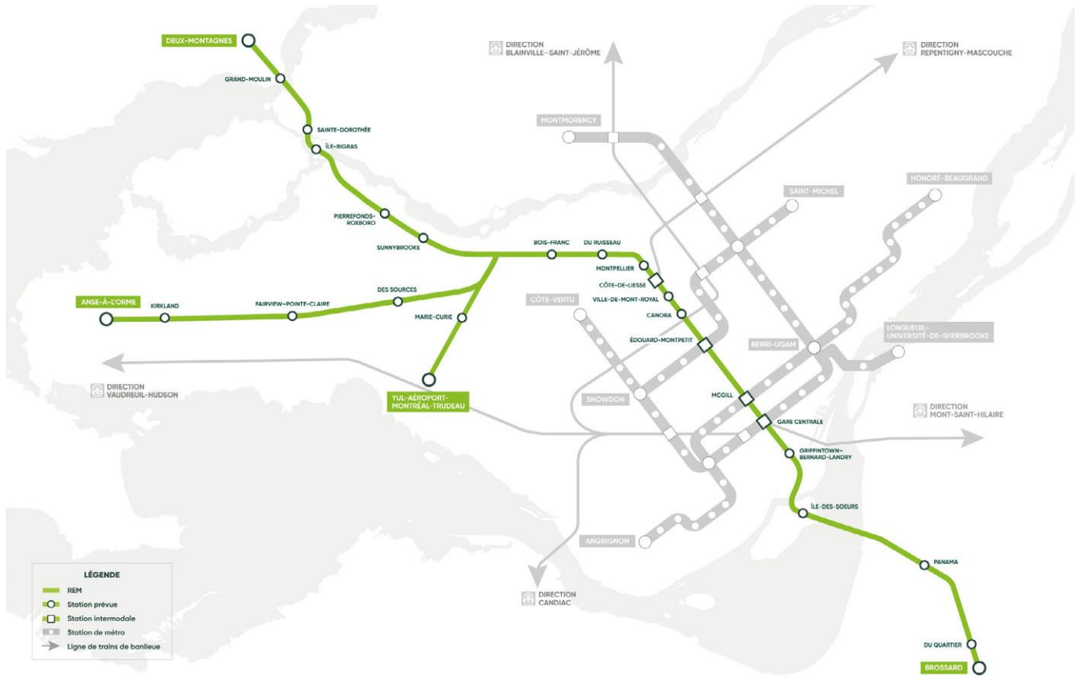


Fig.9. Carte du réseau express métropolitain
Source: CDPQ Infra

Fig.10. Plan d'implantation préliminaire de la station Kirkland
Source: CDPQ Infra

Source: CPDQ Infra

Source: CPDQ Infra

Introduction

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Le processus de planification du PPU s'est accompagné d'une démarche de participation publique. Trois grands exercices ont composé cette démarche et ont nourri la réflexion entourant le devenir du secteur.

↘ 2 GRANDS EXERCICES PARTICIPATIFS

Mai - Juin 2017

ATELIERS DE TRAVAIL CITOYENS

- Séance d'information et d'échanges sur l'arrivée du REM
- Soirée de consultation par groupes de discussion sur la vision de développement pour le site RioCan

Mars 2023-juillet 2024

CONSULTATION PUBLIQUE

- Présentation des grandes lignes du projet dans une capsule sur le site web de la Ville de Kirkland

Été 2025

CONSULTATION PUBLIQUE

- Consultation publique légale requise par la Loi sur l'Aménagement et l'Urbanisme (LAU)

→ PPU

Atelier de travail avec les citoyens - Mai-Juin 2017

Mandatée par la Ville de Kirkland, en 2017, la firme Convercité a organisé et animé une démarche de planification participative sur la vision d'aménagement souhaitée pour le secteur à l'étude, en vue de l'arrivée prochaine d'une station du futur Réseau express métropolitain (REM).

L'objectif de la démarche consistait à faire ressortir une vision collective pour le site à l'étude en fonction des aspirations des citoyens, tout en tenant compte des besoins des générations futures.

Pour guider les discussions, deux questions étaient adressées aux participants :

- Quel milieu de vie voyez-vous sur le secteur à l'étude ?
- Comment le secteur à l'étude peut-il être complémentaire à Kirkland ? Comment pourrait-il améliorer Kirkland ?

Les principaux faits saillants ressortis des discussions sur le milieu de vie résument ainsi :

- L'usage commercial est souhaité sur le site, mais on privilégie des commerces indépendants de petite taille, notamment en alimentation, plutôt que des bannières commerciales;
- Le site doit principalement être dédié au transport actif accessible universellement;
- La présence de nature et de verdure est importante, ce serait donc l'occasion de transformer le secteur en milieu arboré, fleuri, frais et convivial, par exemple avec des jardins communautaires et des toits verts;
- Le site doit être achalandé tout au long de l'année, été comme hiver.
- De nombreux participants aimeraient avoir une place publique au cœur du nouveau quartier;
- L'arrivée du REM doit favoriser l'aménagement d'un milieu mixte et complet à échelle humaine;
- Les participants souhaitent que l'on mise sur l'esthétisme, tout en respectant les interfaces existantes, en proposant une architecture de qualité.

Plus spécifiquement et à titre d'exemple, les participants rêvent donc d'un milieu de vie mixte et complet, un lieu de rassemblement de quatre saisons, un milieu culturel et institutionnel, un milieu inclusif et familial, etc.

Pour l'aspect relatif à la complémentarité avec la Ville de Kirkland, les participants mentionnent les éléments suivants :

- Occasion d'avoir un véritable centre-ville pour Kirkland qui permet de tisser des liens entre les différents quartiers;
- Créer un pôle de services regroupant des services en alimentation locale et des services communautaires récréatifs;
- Ramener l'esprit de communauté, de verdure et de convivialité;
- Réduire la dépendance à l'automobile grâce à la présence d'un équipement en transport collectif et la création d'un réseau cyclable complet;
- Développer une résidence pour personnes âgées afin de garder les personnes âgées qui résident à Kirkland, dans leur milieu de vie;
- Créer un pôle culturel et permettre la création d'emplois, etc.

De manière individuelle, les participants ont élaboré un mur d'idées à l'aide de post-its pour décrire la Ville de Kirkland, telle qu'elle est aujourd'hui. Tous les adjectifs et lieux cités ont été comptabilisés et analysés afin d'élaborer le nuage de mot ci-dessous.

Introduction

DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Capsule d'information (consultation publique) – Mars 2023 à juillet 2024

Cette capsule d'information réalisée par la Ville de Kirkland présentait le processus de planification du site d'accueil de la station REM Kirkland. La présentation visait à fournir un sommaire du travail accompli depuis les dernières activités de consultation et, plus particulièrement, de la vision stratégique établie pour la requalification du site. Cette initiative reflétait l'engagement du conseil municipal de la Ville de Kirkland à renseigner la population sur l'évolution de cet important dossier et de poursuivre le dialogue avec les citoyens.

Les citoyens de Kirkland étaient invités à soumettre des questions et les réponses ont été inscrites dans une section spéciale du site web, regroupées selon les principaux thèmes suivants : stationnement, processus de requalification et circulation.

Plusieurs commentaires fort pertinents à l'égard du projet de requalification ont été reçus et la Ville en a tenu compte dans la rédaction du Plan particulier d'urbanisme.

Consultation publique - Été 2025

La séance de consultation requise pour l'adoption du plan particulier d'urbanisme, en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, est prévue à l'été 2025.

Fig.11. Carte des composantes périphériques

Source: Provencher_Roy

- Milieu naturel (Grand parc de l'Ouest et boisé Angell)
- Parc des Bénévoles
- Axe de mobilité durable structurant
- Établissement scolaire
- Pôle de mobilité (station du REM)

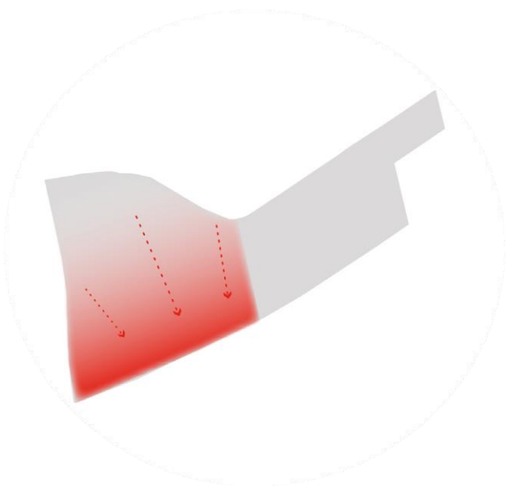
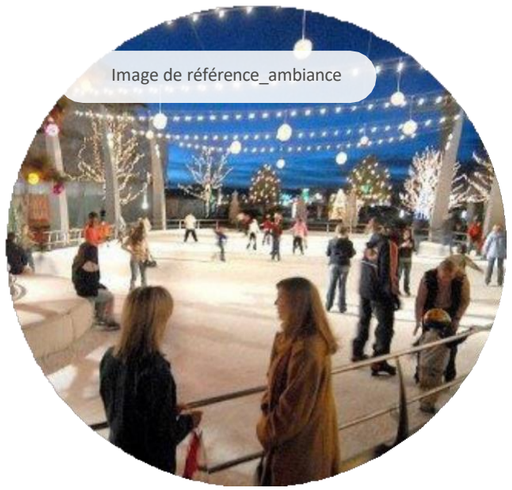


Fig.12. Carte du principe de gradation de la densité

Source: Provencher_Roy



2. PORTRAIT DU TERRITOIRE

Cette section présente les grandes caractéristiques physico-spatiales du territoire à l'étude. Le portrait vise à décrire l'ensemble des composantes territoriales actuelles et les projets à venir, afin de faire ressortir les forces, les faiblesses, les opportunités et les défis du secteur de la station du REM. Ultimement, cet exercice factuel permet de dresser la liste des enjeux qui s'y raccordent.

Portrait du territoire

LOCALISATION

Le territoire d'intervention ciblé pour le PPU du secteur de la station du REM à Kirkland est situé aux abords de l'autoroute Transcanadienne (A-40) et de la future emprise du REM, qui en constituent la limite sud. Ce PPU comprend l'ensemble commercial RioCan, le parc des Bénévoles, le parc Smiley ainsi que deux établissements d'enseignement situés le long du boulevard Elkas, soit l'école primaire Margaret-Manson et l'Académie Marie-Claire. Notons que les deux accès principaux à la future station du REM sont localisés sur le site de RioCan et à l'entrée du parc des Bénévoles.

De plus, à sa limite ouest, le territoire du PPU est délimité par l'emprise du ministère du Transport (MTQ) initialement prévue pour le prolongement de l'autoroute 440. Or, en partenariat avec la Ville de Montréal, le MTQ dédiera ce corridor au transport actif et collectif, grâce à l'aménagement du lien de l'Ouest connecté à la rue Antoine-Faucon. La création de ce nouvel axe nord-sud permettra de désenclaver, en partie, les secteurs au nord, et améliorer l'accessibilité à la future station du REM. Il reliera également le Grand parc de l'Ouest au boisé Angell, situé au sud de l'autoroute Transcanadienne (A-40).

Pour les fins de l'analyse urbaine, l'aire TOD de la station du REM Kirkland a été considérée dans son entièreté afin de saisir le contexte d'insertion de la station ainsi que les enjeux d'aménagement qui marquent le territoire du PPU. Ainsi, l'aire TOD chevauche les territoires des villes de Kirkland et de Beaconsfield.

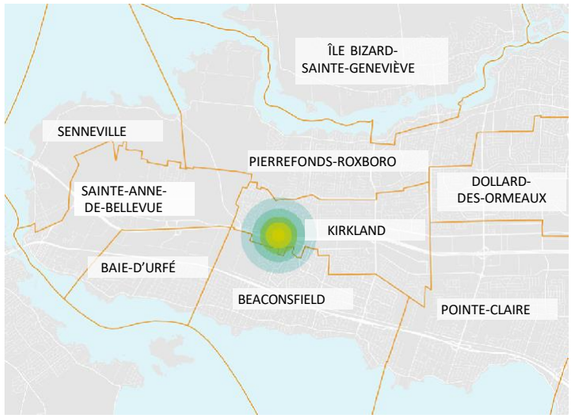


Fig.13. Localisation de l'aire TOD à l'échelle de l'Ouest de l'île de Montréal

Source: Données géoréférencées, CMM, 2020.

Fig.14.Aire TOD de la station du REM Kirkland

Source: Données géoréférencées, CMM et Agglomération de Montréal, 2020.

Site RioCan

Source: Ville de Kirkland

Parc des Bénévoles

Source: Ville de Kirkland

Parc Smiley

Source: Ville de Kirkland

École Margaret-Manson

Source: Provencher_Roy

Académie Marie-Claire

Source: D&C Express Immigration Consultation

Emprise de l'A-440 (futur Lien de l'Ouest)

Source: Provencher_Roy

POSITIONNEMENT À L'ÉCHELLE DE L'OUEST DE L'ÎLE

Le secteur du PPU de la station du REM à Kirkland bénéficie d'un positionnement stratégique par sa proximité à plusieurs grands projets planifiés dans l'Ouest de l'île de Montréal.

Longeant l'autoroute Transcanadienne (A-40), l'antenne Anse-à-l'Orme du Réseau express métropolitain (REM) sera complémentaire à la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson et offrira un meilleur niveau de service grâce à sa haute fréquence de service, aux 10 à 15 minutes. Depuis longtemps tenus à l'écart des annonces de projets majeurs en transport, les citoyens de l'Ouest de l'île pourront désormais profiter d'une infrastructure en transport collectif structurante et à la fine pointe de la technologie. Cet investissement majeur est également annonciateur d'un important potentiel de développement et de réaménagement des tissus urbains situés à proximité des stations du REM.

Situées de part et d'autre de la station Kirkland, les stations Fairview-Pointe-Claire et Anse-à-l'Orme, dernière station de l'antenne du REM, auront un impact sur le positionnement de la station Kirkland, à l'échelle de l'Ouest de l'île.

La première, localisée dans la Ville de Pointe-Claire, se situe à environ 4,5 kilomètres de la station Kirkland, à proximité d'un terminus d'autobus desservant les quartiers résidentiels de l'Ouest de l'île. La seconde, située à deux kilomètres dans la ville voisine de Sainte-Anne-de-Bellevue, attirera les usagers provenant de l'ouest métropolitain, notamment ceux de la région de Vaudreuil-Soulanges.

Avant même l'arrivée du REM, plusieurs secteurs font l'objet d'une importante transformation urbaine. Par exemple, la construction d'un nouveau quartier multifonctionnel de haute densité qui qui contribuera à redynamiser le pôle commercial suprarégional du centre Cadillac-Fairview situé à proximité ainsi que le projet de requalification des anciens terrains industriels de la compagnie Merck Frosst à Kirkland, destinés à devenir un quartier résidentiel de mixité et densité variables.

Fig.15. Grands projets en cours dans l'Ouest de l'île de Montréal

Source: Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2020.

POSITIONNEMENT À L'ÉCHELLE DE L'OUEST DE L'ÎLE

Grand parc de l'Ouest

Le grand parc de l'Ouest, d'une superficie de plus de 3 000 hectares, constituera le plus grand parc municipal au Canada. Il intégrera les cinq parcs-nature de l'Ouest de l'île de Montréal, à savoir celui de l'Anse-à-l'Orme, du Bois-de- L'Île-Bizard, du Cap-Saint-Jacques, des Rapides-du-Cheval- Blanc et le parc agricole du Bois-de-la-Roche, ainsi que 175 hectares de milieux naturels acquis par la Ville de Montréal. Le territoire de l'aire TOD de la station Kirkland englobe aussi une partie du boisé Angell, situé au sud de l'autoroute Transcanadienne (A-40) et le lien de l'Ouest reliant le boisé au parc-nature de l'Anse-à-l'Orme.

Lien de l'Ouest

Le lien de l'Ouest s'inscrit dans l'emprise du ministère des Transports (MTQ) initialement prévue pour le prolongement de l'autoroute 440. Une entente a été conclue entre le MTQ et la Ville de Montréal pour faire de ce corridor un axe de transport collectif et actif facilitant l'accès à la station Kirkland du REM. Le lien de l'Ouest intégrera deux voies réservées aux autobus, connectées à la rue Antoine-Faucon, ainsi qu'un lien cyclopédestre qui traversera l'autoroute Transcanadienne (A-40) pour assurer une connectivité avec la Ville de Beaconsfield et le boisé Angell.

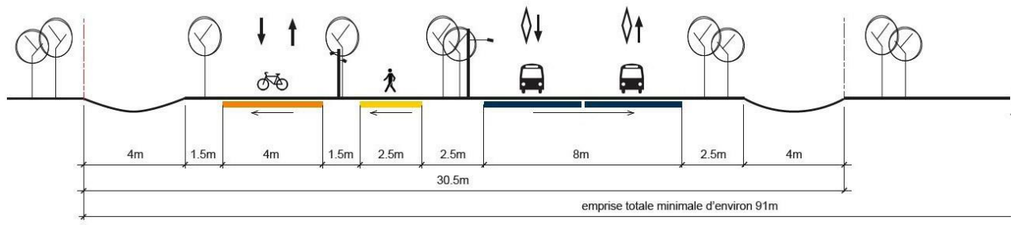
Réseau express vélo (REV)

Le Réseau express vélo (REV) développé par l'administration municipale montréalaise vise à augmenter la part modale des déplacements effectués en vélo, grâce à une bonification des aménagements cyclables afin de les rendre confortables et sécuritaires. Les cinq premiers tronçons réalisés sont situés au centre-ville de Montréal, mais, à terme, le réseau devrait compter un total de 17 axes. Ce nouveau réseau de pistes cyclables offre une toute nouvelle alternative aux cyclistes utilitaires qui se déplacent à travers l'ensemble du territoire montréalais. Bien que le tracé exact et final du réseau n'ait pas été révélé, il semblerait que cette piste multifonctionnelle soit située dans l'emprise d'Hydro- Québec, au nord du secteur à l'étude. Elle permettra de parcourir l'Ouest de l'île, du parc- nature de l'Anse-à-l'Orme au parc-nature du Bois-de-Liesse, dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville.

Source: Yves Kéroack photo

Source:Ville de Montréal

Coupe d'aménagement type du corridor de transport, proposée pour le lien de l'Ouest



Source:Ville de Montréal

Source: Google Maps

Source: Google Maps

1. Berri / Lajeunesse / Saint-Denis
2. Viger / Saint-Antoine / Saint-Jacques
3. Souligny
4. Peel
5. De Bellechasse

PORTRAIT DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIOÉCONOMIQUE

Le portrait démographique et socioéconomique de l'aire TOD se base sur les données du recensement de Statistique Canada réalisé en 2016 pour les aires de diffusion comprises, totalement ou en majeure partie, dans le périmètre de l'aire TOD. Ce découpage ne correspond pas parfaitement au territoire d'étude et les données présentées sont donc à interpréter avec discrétion. Rappelons que l'aire TOD chevauche les territoires des villes de Kirkland, au nord, et de Beaconsfield, au sud.

Milieu de vie attractif pour les familles

On compte au sein de l'aire TOD environ 7 394 habitants. En comparaison, la Ville de Kirkland accueille 20 151 habitants. Soulignons qu'il s'agit d'un recul de 5,2 % par rapport à 2011. Peu de constructions se sont érigées dans les dernières années, limitant l'arrivée de nouveaux ménages.

La structure démographique de l'aire TOD regroupe proportionnellement plus de personnes âgées de moins de 15 ans comparativement à l'ensemble de la Ville de Kirkland (17,1 % versus 15,4 % à l'échelle de la ville). De plus, au sein de l'aire TOD, on constate que les personnes âgées de 25 à 45 ans sont deux fois moins nombreuses que celles âgées de 45 à 64 ans (17 % versus 35 %). La même tendance est observable à Kirkland. Autrement dit, la Ville de Kirkland peine à retenir les adultes de moins de 45 ans.

Comme bien des villes situées en périphérie du centre-ville de Montréal, la Ville de Kirkland semble particulièrement prisée par les familles avec enfants. À cet égard, l'aire TOD compte une proportion importante de couples avec deux enfants (38 %) comparativement à la Ville de Kirkland (31,6%)

FAITS SAILLANTS

- ↘ Une population stable et en légère décroissance.
- ↘ Une faible représentativité des adultes de 45 ans et moins.
- ↘ Une forte présence des familles avec enfants.
- ↘ Une communauté culturellement diversifiée.
- ↘ Une population hautement scolarisée et disposant d'un revenu élevé.

et l'Agglomération de Montréal (22,3 %). Néanmoins, pour la Ville de Kirkland, on note une légère baisse du nombre de familles avec enfants pour la période 2001-2016, équivalant à une perte de 260 familles.

Enfin, la taille moyenne des ménages à Kirkland est évaluée à 3 personnes. Si l'on regarde la situation au sein de l'aire TOD, 69 % des ménages sont composés 3 personnes et plus. À l'inverse, les ménages composés d'une seule personne sont très peu représentés (7,2 %), comparativement à la ville (12,1 %) et l'Agglomération de Montréal (39,4 %).

Anglais comme langue parlée par la majorité

Près de 80% de la population de l'aire TOD se dit apte à entretenir une conversation en français et en anglais.

Toutefois, 17,3 % des résidants de l'aire TOD ne conversent qu'en anglais seulement, 2,1 % en français seulement et 1,1% dans aucune de ces deux langues. Par ailleurs, l'anglais est la langue prédominante parlée par 70,5 % des personnes dans leur maison.

Territoire d'accueil pour des communautés diversifiées

La ville de Kirkland compte en 2016, près de 5 740 immigrants, soit plus du quart (29,3 %) de sa population. La majorité de ces personnes sont arrivées au Canada il y a plus de vingt ans (34 % avant 1981 et 21 % entre 1991 et 2000). Les cinq principaux pays de naissance de la population immigrante sont la Chine (11,3 %), l'Égypte (8,7 %), l'Italie (7,8 %), l'Inde (6,9 %) et l'Iran (4,6 %).

Population fortement scolarisée et nantie

La population de l'aire TOD est fortement scolarisée: plus de deux personnes sur trois (63,5 %), âgées entre 25 et 64 ans ont un niveau de scolarité universitaire. Cette proportion est supérieure à celle enregistrée à l'échelle de la ville de Kirkland (55,1 %) et bien au-delà de celle de l'Agglomération de Montréal (44,8 %).

Ce haut niveau de scolarisation se reflète dans le revenu annuel de la population, tant pour les individus que pour les ménages. Le revenu médian des kirlandais(es) âgés de 15 ans et plus est évalué à 40 210 $ et celui des ménages à 115 381 $, soit bien au-delà de ce qui est évalué à l'échelle de l'Agglomération de Montréal.

À l'échelle de l'aire TOD, une personne sur quatre, âgée de 15 ans et plus, gagne un revenu annuel supérieur à 100 000 $. Cette proportion est de 16,2 % pour la ville de Kirkland et de 6,5 % pour l'Agglomération de Montréal.

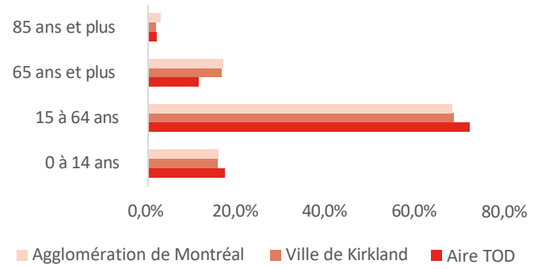


Fig.16. Proportion des grands groupes d'âge

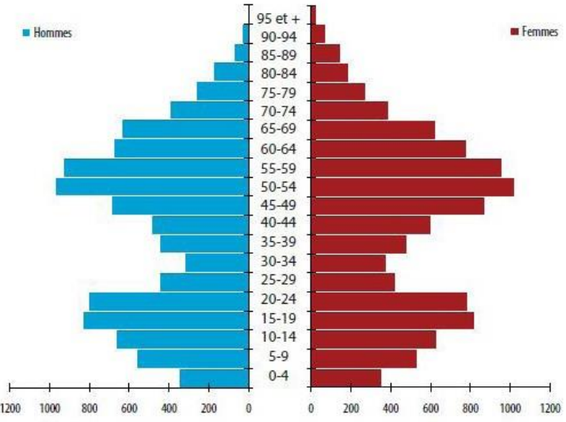


Fig.17. Pyramide des âges - Ville de Kirkland

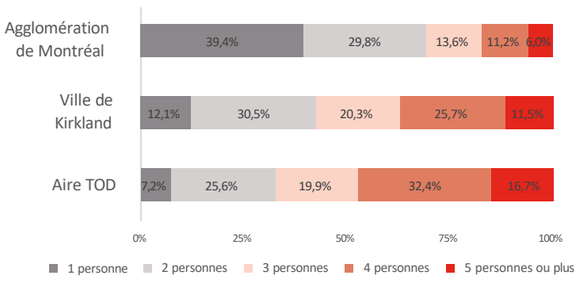


Fig.18. Taille des ménages

statut d'immigrant

Aire TOD	Ville de Kirkland	Agglomération de Montréal
24,4 %	29,3 %	34 %

NIVEAU DE SCOLARITÉ	AIRE TOD	VILLE DE KIRKLAND	AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL
Aucun diplôme	2,8 %	2,7 %	10,6 %
Études secondaires	11,9 %	16,7 %	14,9 %
Études collégiales	22,0 %	27,2 %	27,9 %
Études universitaires	63,5 %	55,1 %	44,8 %

Fig.19. Niveau de scolarité des personnes âgées de 25 à 64 ans

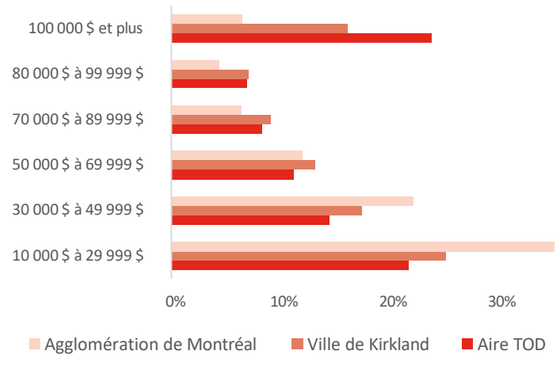


Fig.20.Tranches de revenu des personnes âgées de 15 ans et plus

Portrait du territoire

HISTORIQUE DE DÉVELOPPEMENT

Les origines

Les origines de la ville de Kirkland remontent au début du 18e siècle, plus précisément en 1711, lorsque le Roi de France Louis XIV signe un décret constituant la paroisse de Saint- Joachim-de-la-Pointe-Claire. Onze années plus tard, soit le 3 mars 1722, celle-ci devient une paroisse civile qui sera transformée en municipalité de la paroisse le 1er juillet 1845, mais demeurera sous l'autorité du clergé.

La fin des années 1950 est un moment clé dans l'histoire du développement de la Ville. Ses voisines, Beaconsfield et Pointe-Claire, situées au sud, connaissent une croissance rapide et tentent alors à plusieurs reprises d'incorporer la municipalité de la paroisse aux deux communautés urbaines. Mais, le maire de l'époque, Marcel Meloche, soutenu par ses concitoyens, s'y oppose fermement. Ses efforts ne seront pas vains puisque la ville de Kirkland devient officiellement une corporation municipale le 24 mars 1961.

Elle est nommée ainsi en l'honneur d'un député de l'Assemblée nationale de la région (circonscription de Jacques-Cartier), le Docteur Charles-Aimé Kirkland, père de Marie-Claire Kirkland-Casgrain. La ville de Kirkland va connaître un développement et une croissance fulgurante, engendrée par la construction de l'autoroute Transcanadienne (A-40).

La période de croissance

Rapidement, l'identité de la ville se transforme. Les paysages ruraux et agricoles sont majoritairement remplacés par des secteurs résidentiels, un parc industriel qui ne cesse de s'agrandir et des commerces de grandes surfaces, le long des grands axes routiers (A-40 et boulevard Saint-Charles).

La ville de Kirkland est devenue, au fil des ans, un centre important pour l'industrie de la recherche pharmaceutique et cela a débuté avec l'installation de la compagnie pharmaceutique internationale Merck, Sharp & Dohme of Canada Ltd, en bordure de l'autoroute Transcanadienne (A- 40), à la fin des années 1960. D'autres compagnies telles Burroughs Wellcome et Pfizer Canada ont suivi quelques années plus tard.

Son tissu urbain se développe rapidement et les constructions sont le reflet du courant d'un développement immobilier de type banlieue. Au cours des années 1970 et 1980, le parc résidentiel est principalement composé d'habitations unifamiliales de types bungalows et cottages implantés sur des terrains de grande superficie. Les premiers quartiers à se développer sont situés à proximité de la montée Saint- Charles. C'est à la fin des années 1990 et au début des années 2000 que le quartier résidentiel situé au nord du parc des Bénévoles et celui à l'ouest du centre commercial, appelé Timberlea, vont prendre de l'ampleur.

Consolidation du territoire et renouveau

Depuis les années 2000, la ville de Kirkland a connu une certaine stabilité, mais l'arrivée du Réseau express métropolitain dans l'Ouest de l'Île et la construction d'une station sur son territoire sont annonciateurs d'une période de renouveau. Ainsi, elle entame sa plus récente phase de développement avec la requalification annoncée de plusieurs secteurs, notamment celui du centre RioCan.

Grâce à la présence de plusieurs industries sur son territoire, la prospérité financière de la Ville est une force pour l'administration municipale et pour ses élus. De plus, la ville de Kirkland jouit d'une excellente réputation puisque les citoyens sont fiers d'y vivre et apprécient leur qualité de vie. Plus particulièrement, les familles se sentent choyées de vivre dans un environnement qui offre des constructions résidentielles de qualité ainsi que des parcs et des espaces verts bien entretenus.

Bénéficiant de services municipaux de grande qualité, d'une programmation évènementielle de qualité aux niveaux sportif, récréatif et culturel, les citoyens de Kirkland apprécient également prendre part à la vie communautaire.

Inauguration de la Ville, 1961

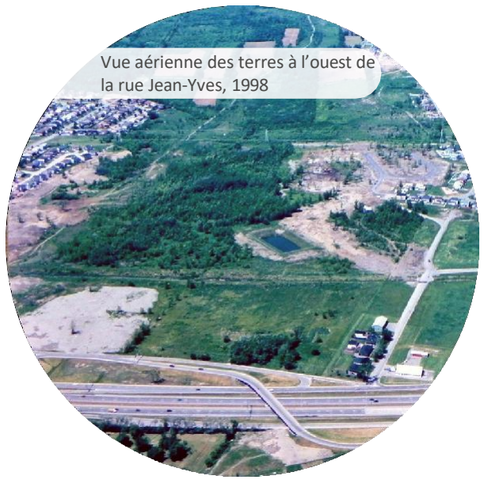
Source: Ville de Kirkland

Rue de Lacey Green, 1962

Source: Ville de Kirkland

Vue aérienne, 1975

Source: Archives de la Ville de Montréal


Vue aérienne des terres à l'ouest de la rue Jean-Yves, 1998

Source: Archives de la Ville de Kirkland

FONCTIONS URBAINES

L'utilisation du sol du secteur de l'aire TOD est révélatrice de son mode de développement suburbain caractérisé par une forte ségrégation spatiale entre les usages.

Le secteur est marqué par la prédominance de la fonction résidentielle, occupant près de 63 % du territoire[1]. Les quartiers résidentiels, essentiellement monofonctionnels et pavillonnaires, se dessinent en marge des fonctions commerciales et industrielles et constituent les principales interfaces. À leurs périphéries se situent les fonctions institutionnelles avec la présence des établissements scolaires Margaret-Manson et l'Académie Marie-Claire.

Les usages commerciaux et industriels sont situés de part et d'autre de l'autoroute Transcanadienne (A-40), jouissant ainsi de l'effet de vitrine que cet axe véhiculaire fortement achalandé procure. Précisons que cette localisation n'est pas unique au secteur de l'aire TOD, puisqu'à l'échelle de la ville de Kirkland, la grande majorité des industries sont localisées le long de l'axe autoroutier. Ces fonctions représentent 10 % de l'utilisation du sol.

Bien que le site de RioCan regroupe majoritairement des activités commerciales, il s'agit d'un pôle enclavé dans un secteur résidentiel, situé à l'extrémité ouest de la Ville, qui connaît un certain déclin depuis quelques années.

1. Le calcul du pourcentage d'occupation du sol est basé sur l'unité d'évaluation foncière.de la ville de Kirkland.

Source: Google street view

Importante barrière physique, l'emprise autoroutière scinde le territoire de l'aire TOD en deux et occupe une portion du territoire non négligeable. Les infrastructures d'utilité publique, notamment la voirie, occupent 1,3 % du territoire de l'aire TOD. En comparaison, 4,8 % du territoire sont utilisé aux fins de parcs et d'espaces verts. Toutefois, précisons que cette proportion n'intègre ni le boisé Angell ni l'emprise prévue pour le prolongement de l'autoroute 440, actuellement un vaste espace végétalisé. Ces deux grands terrains sont inclus dans les 20,7 % du territoire de l'aire TOD considérés comme inoccupés.

Le boulevard Saint-Charles, situé à environ 3 kilomètres plus à l'est du secteur du PPU, est l'axe commercial majeur de la Ville de Kirkland. À vocation davantage régionale que locale, ce pôle commercial s'inscrit en cohérence avec l'offre commerciale offerte au sud de l'autoroute Transcanadienne (A-40), dans la ville de Pointe-Claire, à savoir des commerces et services courants (banque, épicerie, bureau de poste), semi-courants (cordonnier, salon de coiffure, fleuriste) ou encore réfléchis (animalerie, bijoux, services professionnels, matériel électronique, etc.). Considérée comme une artère principale, sa configuration actuelle et l'implantation des commerces (façades en arrière et stationnement de surface en avant-plan) sont des caractéristiques propres à des aménagements conditionnés pour les automobilistes.

FAITS SAILLANTS

- ↘ Prédominance de la fonction résidentielle dans l'aire TOD, mais de la fonction commerciale dans le secteur du PPU.
- ↘ Présence d'établissements institutionnels à l'intérieur du secteur du PPU.
- ↘ Proximité à un pôle d'emplois à vocation industrielle, en bordure de l'autoroute Transcanadienne (A-40).
- ↘ Potentiel de requalification du site RioCan pour du développement immobilier et commercial.
- ↘ Absence de centre-ville ou d'une place publique favorisant le rassemblement des citoyens sur le territoire de la Ville de Kirkland, malgré la présence d'un axe commercial majeur, le boulevard Saint- Charles.

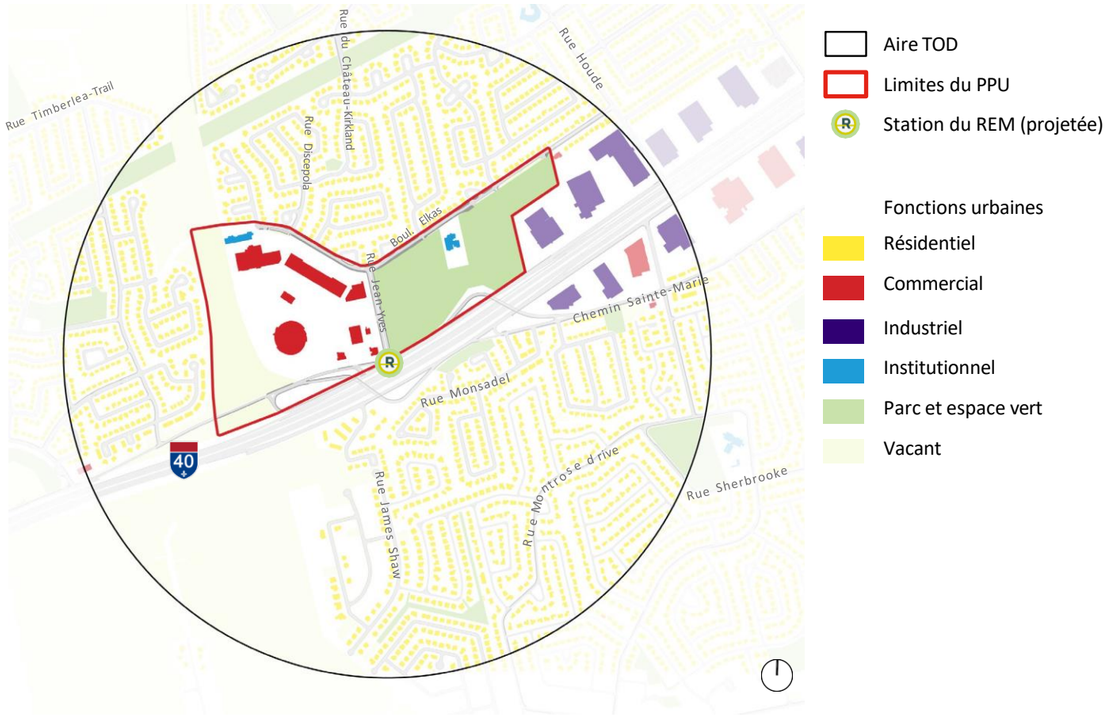


Fig.21. Distribution des différentes utilisations du sol dans l'aire TOD

Source: Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2020.

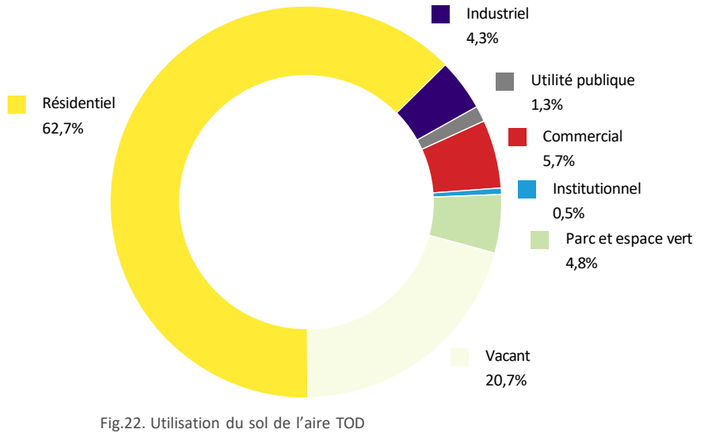


Fig.22. Utilisation du sol de l'aire TOD

Source: Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2020.

Portrait du territoire

HABITATION

On compte approximativement 1 955 logements au sein de l'aire TOD, en se basant sur le nombre de logements recensés dans le rôle d'évaluation foncière. Ceux-ci sont répartis principalement sur le territoire de Kirkland (65%) au nord, et au sein de la Ville de Beaconsfield, au sud de l'autoroute Transcanadienne (A-40) (35 %).

La densité brute de l'aire TOD est estimée à 6,2 logements par hectare. Cette basse densité s'explique par la prédominance des habitations unifamiliales isolées. Cette typologie résidentielle constitue la presque totalité du parc de logements de l'aire TOD. On y retrouve exceptionnellement quelques maisons en rangée, habitations bifamiliales et immeubles d'appartements de moins de cinq étages.

Rappelons que le PMAD impose des seuils minimaux de densité résidentielle pour les aires TOD situées dans la Communauté métropolitaine de Montréal. Pour celles situées dans un corridor de transport desservi par le métro ou un système léger sur rail, comme le REM, le seuil est fixé à 60 logements par hectare brut, soit dix fois plus que la densité actuelle dans le secteur visé par l'aire TOD.

Le cadre bâti de l'aire TOD a été construit en majeure partie entre les années 1985 et 2005, incluant le centre commercial de RioCan au tournant des années 2000. Le cadre bâti plus ancien, construit avant 1975, est situé au sud de l'aire TOD, sur le territoire de la Ville de Beaconsfield. En contrepartie, seulement quelques constructions ont vu le jour depuis 2005, situées en bordure de l'autoroute. Il s'agit notamment de logements de type condominium prenant la forme de maisons en rangée et d'immeubles de moins de cinq étages, avec appartements.

FAITS SAILLANTS

- ↘ Un cadre bâti construit majoritairement il y a plus de vingt ans.
- ↘ Une prédominance de maisons unifamiliales.
- ↘ Un marché immobilier ayant une valeur élevée.
- ↘ Une majorité de ménages propriétaires.
- ↘ Une carence dans l'offre en logements locatifs et de résidences pour personnes âgées.

Kirkland	94,5%	489 726 $	15,3 %
Beaconsfield	89,8%	501 533 $	14,7 %
Agglomération de Montréal	40,0%	399 785 $	30,2 %

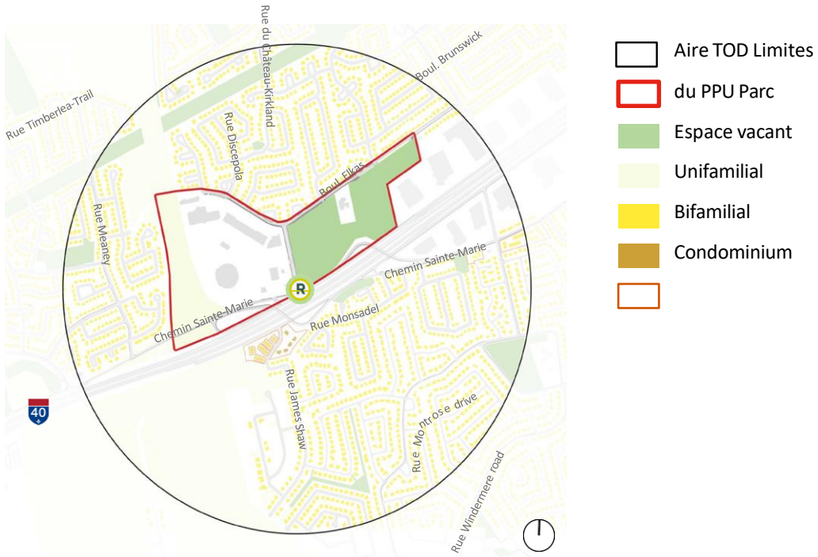


Fig.23. Distribution des typologies résidentielles

Source: Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2020.

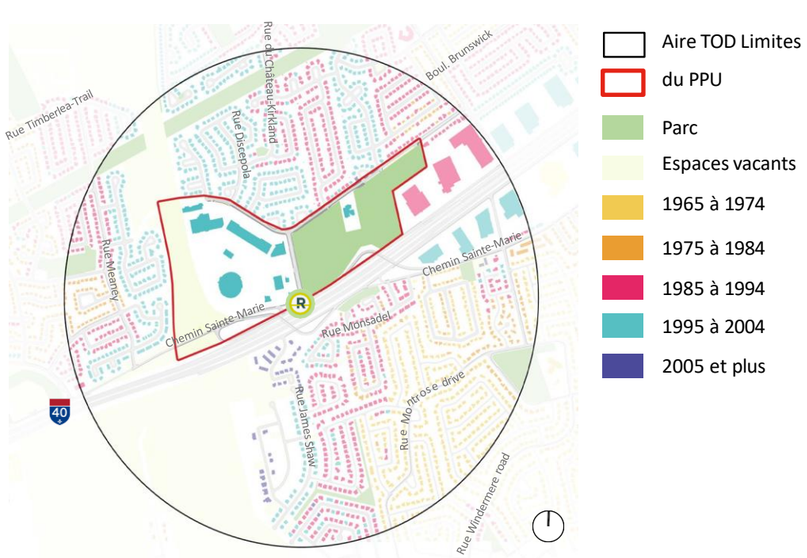


Fig.24. Périodes de construction

Source: Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2020.

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

On dénombre environ 22 entreprises sur le territoire de l'aire TOD. Deux zones se distinguent par les types d'activités économiques qu'on y retrouve, à savoir le site du centre commercial RioCan et les abords de l'autoroute Transcanadienne (A-40).

Le premier compte à lui seul 19 locaux commerciaux, totalisant 20 387 m² (219 445 pi²). L'offre commerciale y est variée puisqu'on y retrouve des établissements de commerce de détail (ex.: vêtements, marchandise générale, fournitures pour la maison), de services professionnels (ex.: vétérinaire), des commerces récréatifs, de divertissement et de loisirs (ex.: salle de gym, cinéma, centre de loisirs, etc.) ainsi que de restauration rapide. Le centre commercial RioCan connaît, depuis quelques années, une perte de vitalité qui se traduit par une hausse de locaux vacants, d'une superficie est évaluée à plus de 8 088 m2 (87 058 pi²).

Développé pendant la seconde moitié des années 1990 et le début des années 2000, le centre commercial RioCan se positionnait alors comme une destination de choix pour les résidents de Kirkland et les villes de l'Ouest de l'île. Or, le centre commercial s'est avéré moins compétitif au fil des années avec le développement d'une desserte commerciale de rayonnement suprarégional dans la ville de Vaudreuil- Dorion, attirant un important bassin de clientèle de l'Ouest de l'île, et avec le repositionnement commercial du centre Cadillac Fairview, un pôle commercial d'importance régionale. Ainsi, l'arrivée prochaine de la future station Kirkland du REM, située à l'extrémité Sud du terrain RioCan constitue une opportunité de redévelopper le site, et du même coup d'insuffler un nouveau dynamisme urbain, plus complémentaire avec les secteurs environnants.

D'autre part, les activités économiques situées en bordure de l'autoroute Transcanadienne (A-40) sont composées d'établissements industriels et commerciaux lourds. On y retrouve environ 8 entreprises de fabrication, de distribution, de vente de gros et de détail, entre autres. Bien que variées, ces entreprises font appel au secteur de la logistique pour recevoir ou distribuer du matériel en lien avec leurs activités, ce qui explique leur proximité immédiate avec une infrastructure de type autoroute.

Fig.25. Localisation des activités commerciales et industrielles

Source: Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2020.

Aire TOD Limites
du PPU

Fonctions urbaines
Commercial
Industriel

1. Danesco
Centre de distribution de produits et accessoires de cuisine
2. Nissan Canada Inc.
Siège social et vente en gros de pièces d'automobile
3. Safran Cabins Fabrication de cabines de véhicules aéronautiques
4. Sanofi
Fabrication et centre de distribution de produits pharmaceutiques
5. Meubles JC Perreault Vente au détail de meubles et accessoires pour la maison
6. Contrôles Laurentides
Centre de distribution de produits et accessoires de cuisine
7. WECO Electrical Connectors Inc. Fabrication et distribution de produits électroniques
8. Journey Freight International Inc. Service de transport et logistique

FAITS SAILLANTS

- ↘ Prédominance de l'activité commerciale sur le site de RioCan, malgré un déclin du dynamisme de ce pôle commercial.
- ↘ Présence d'un pôle d'emplois à vocation industrielle, à proximité du secteur du PPU.

ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Deux équipements collectifs sont situés au sein du territoire de l'aire TOD. Il s'agit des écoles Margaret-Manson et de l'Académie Marie-Claire, toutes deux situées le long du boulevard Elkas. Ces établissements jouissent donc de la proximité au parc des Bénévoles et au parc Smiley.

L'école primaire Margaret-Manson est une école anglophone affiliée au Centre de service scolaire Lester B. Pearson. L'une de ses particularités est l'emplacement de la cour d'école, située en partie dans l'emprise de l'autoroute 440, suite à la conclusion d'une entente entre le MTQ et l'école. Or, le projet du lien de l'Ouest s'implantera en partie à cet endroit. Une réflexion doit donc être menée sur l'emplacement de la cour d'école, incluant une éventuelle relocalisation ou un réaménagement dans l'emprise du futur lien de l'Ouest. Il s'agit d'un enjeu incontournable à prendre en considération dans la planification du secteur.

L'Académie Marie-Claire est une école privée bilingue, offrant un programme d'apprentissage de niveaux préscolaire et primaire. L'offre spécialisée de cet établissement scolaire attire une clientèle étudiante provenant de l'Ouest de l'île. La capacité d'accueil de l'Académie Marie-Claire évaluée à 350 élèves est à saturation depuis quelque temps. Dans un futur proche, un agrandissement de l'établissement scolaire est souhaité par l'administration scolaire, afin de répondre à la demande croissante de la part des familles.

Le secteur à l'étude est également desservi par les écoles primaires Émile-Nelligan (francophone) et Sherbrooke Academy Senior (anglophone) situées juste en dehors du rayon d'un kilomètre de l'aire TOD. Notons, par ailleurs, l'absence de garderies (en milieu familial ou privé) et de centres de la petite enfance (CPE) dans un rayon d'un kilomètre à partir de la station Kirkland du REM, à l'exception de la garderie Les Trésors de Marie-Claire, un établissement privé bilingue. Toutefois, comme bien d'autres établissements scolaires, ceux-ci sont à pleine capacité, d'où l'importance de prendre en considération les besoins de l'ensemble de la population, afin de fournir les services municipaux adéquats et de qualité.

Enfin, la ville compte plusieurs installations pour accueillir des activités communautaires et récréatives (bibliothèque, aréna, centre communautaire, etc.), mais elles sont toutes situées en dehors de l'aire TOD.

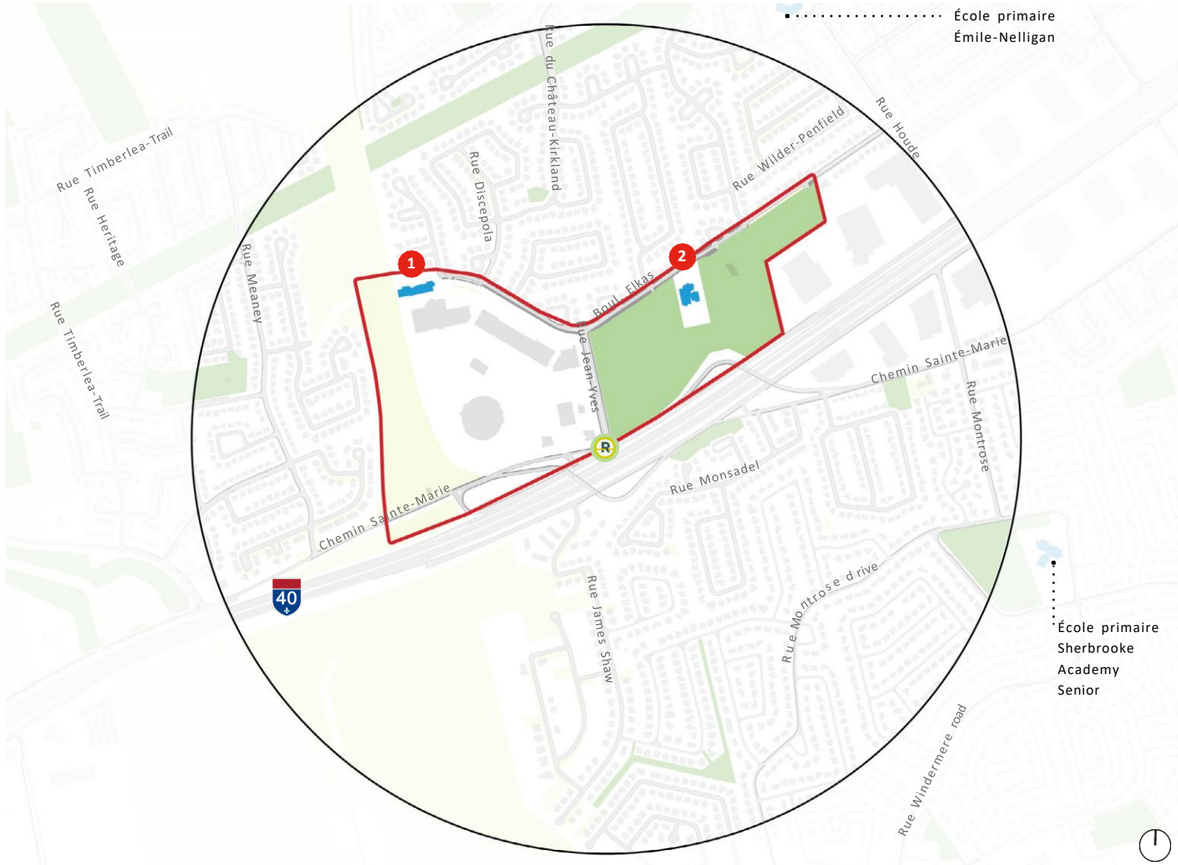


Fig.26. Localisation des équipements collectifs

Source: Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2020.

FAITS SAILLANTS

- ↘ Présence d'établissements scolaires de niveau primaire à proximité et dans le secteur du PPU.
- ↘ Faible desserte en équipements collectifs à vocation communautaire, à proximité du secteur du PPU, malgré une offre riche et variée à l'échelle de la Ville.
- ↘ Nombre restreint de programmes et services pour la population âgée de 65 ans et plus.

Portrait du territoire

PARCS ET ESPACES VERTS

L'aire TOD est généreusement pourvue de parcs et d'espaces verts. On y retrouve près de 25 hectares de parcs, excluant les espaces verts et les espaces compris dans le Grand parc de l'Ouest. Cela équivaut à un ratio de 3,4 ha de parcs par 1000 habitants. Ce ratio atteint 1,9 ha à l'échelle de la Ville de Kirkland et 1,8 ha à l'échelle de la Ville de Beaconsfield.

Ainsi, l'aire TOD compte une grande diversité de parcs qui, par leur vocation et le type d'équipements et d'installations qu'on y retrouve, attirent une clientèle variée.

Soulignons également que le territoire de l'aire TOD est ponctué d'îlots végétalisés, au cœur des quartiers résidentiels. Bien que ces espaces soient de taille limitée pour la pratique d'activités, ils agrémentent néanmoins le voisinage immédiat et participent à la quiétude des rues résidentielles.

Enfin, le territoire du PPU profite de la présence du parc des Bénévoles, un parc de rayonnement municipal et régional qui accueille divers évènements et qui est doté d'une gamme de plateaux sportifs de grande qualité, connectés par un réseau de sentiers multifonctionnels.

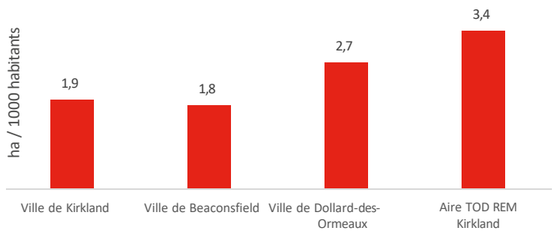


Fig.27. Ratio de superficie de parcs en hectares par 1000 habitants

Source: Recensement 2016, Statistique Canada. Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2020, Plan directeur des parcs et espaces verts de la Ville de Kirkland, 2015, Plan directeur des parcs et espaces verts de la Ville de Beaconsfield, 2017.

Fig.28.Répartition des parcs par typologies et distribution des équipements et installations récréatives et sportives

Source: Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 202, Plan directeur des parcs et espaces verts de la Ville de Kirkland, 2015, Plan directeur des parcs et espaces verts de la Ville de Beaconsfield, 2017.

PARCS ET ESPACES VERTS

Des espaces verts, dont le le boisé Angell, composé d'une mosaïque de milieux humides se trouvent à proximité du site visé par le PPU. Reconnu pour son intérêt écologique, c'est un lieu qui accueille de nombreuses espèces menacées ou en voie de l'être. Ce boisé fait partie intégrante du projet du Grand parc de l'Ouest visant à protéger plus de 3 000 ha à travers les arrondissements de L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève et de Pierrefonds-Roxboro ainsi que les villes de Sainte-Anne-de-Bellevue, de Kirkland, de Beaconsfield et de Senneville. D'autres espaces verts constituent des corridors de mobilité active, notamment l'emprise d'Hydro-Québec qui fait partie du REV, ainsi que le lien de l'Ouest qui accueillera également des voies réservées au transport collectif et actif.

Grand parc de l'Ouest en bref :

- Une superficie de plus de 3 000 hectares, en faisant le plus grand parc municipal au Canada.
- La protection et l'accès à plus de 30 km de rives longeant la Rivière-des-Prairies et le fleuve Saint-Laurent.
- La mise en valeur de l'héritage de la période agricole par la protection d'activités agricoles couvrant plus de 170 hectares.
- Des milieux naturels diversifiés, abritant une biodiversité riche aux plans floristiques et fauniques
- Une programmation récréative dynamique et variée:
    - 2 plages publiques;
    - 4 rampes de mises à l'eau;
    - 1 base de plein air;
    - 25 km de sentiers pédestres;
    - 18 km de pistes cyclables;
    - Plus de 15 km de sentiers pour les sports d'hiver.

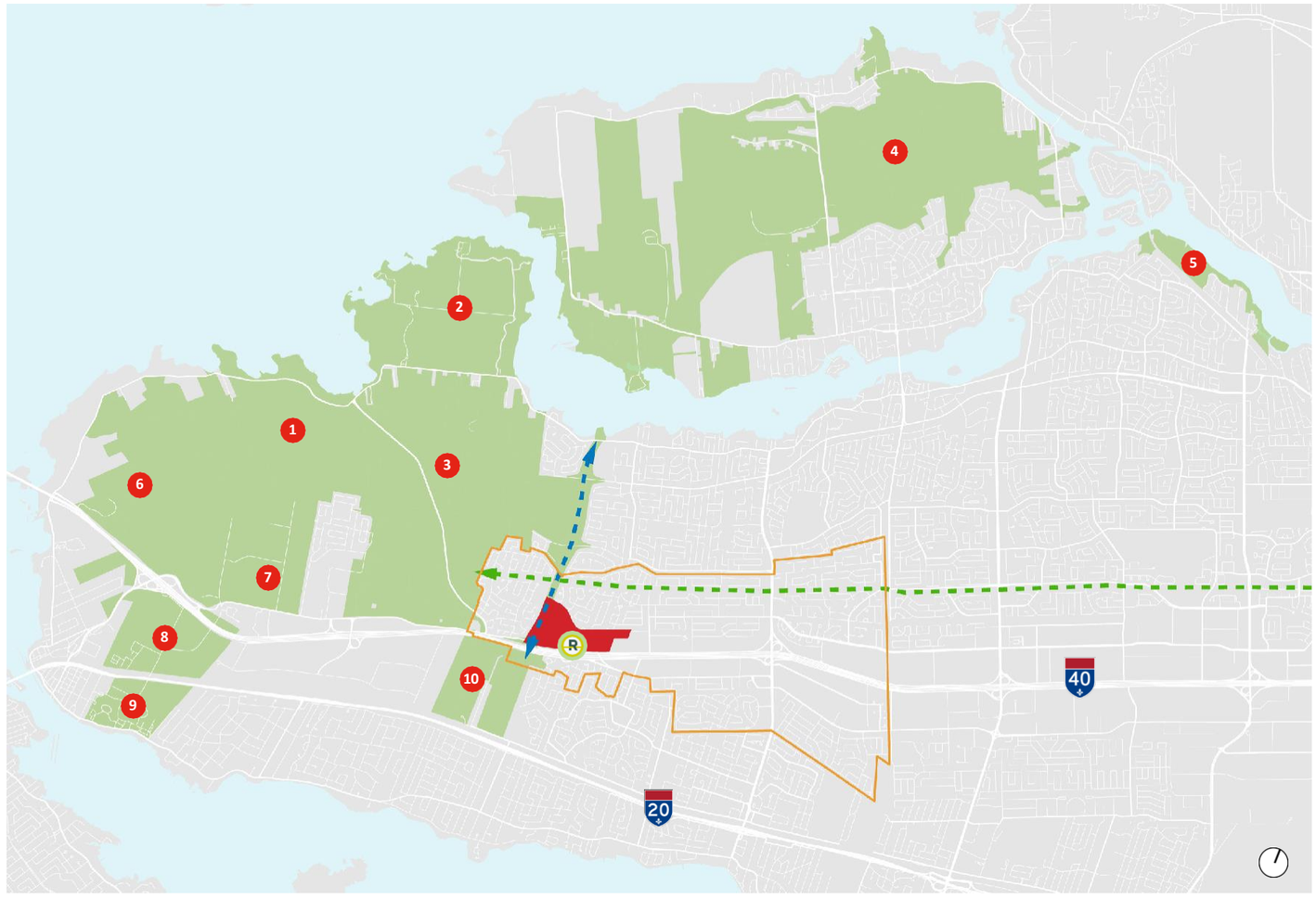


Fig.29. Localisation du Grand parc de l'Ouest
Source: Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2020.

FAITS SAILLANTS

↘ Proximité de nombreux parcs aux vocations variées et regroupant une large gamme d'équipements et d'infrastructures.

↘ Proximité au Grand parc de l'Ouest proposant une offre récréative et sportive exceptionnelle.

↘ Connexion au réseau de transport actif métropolitain qui permet d'accéder à des lieux d'intérêt récréotouristiques.

MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ AU SECTEUR

Caractérisation du réseau

La hiérarchie du réseau routier de la Ville de Kirkland est similaire à celle des villes voisines, puisqu'il traverse majoritairement des zones résidentielles.

Tous les niveaux y sont représentés :

- l'autoroute Transcanadienne (A-40) qui traverse d'est en ouest la ville et marque une frontière entre le tiers au sud et les deux tiers restants au nord;
- les artères principales à savoir les voies de services qui permettent un accès direct à l'autoroute et au boulevard Saint-Charles, seul axe nord-sud;
- les artères secondaires, comme le boulevard Brunswick à l'est du boulevard Saint-Charles, et l'infime partie du boulevard Hymus, situé à l'ouest du boulevard Saint- Charles, qui se rend jusqu'à l'hôtel de ville;
- les rues collectrices qui sont principalement est-ouest comme le boulevard Brunswick, à l'ouest du boulevard Saint-Charles, et le chemin Sainte-Marie;
- ainsi que de nombreuses rues locales et privées.

Notons toutefois qu'il semble y avoir un certain décalage entre la qualification hiérarchique du réseau et son utilisation fonctionnelle, puisque certains axes comme le boulevard Elkas et la rue du Château-Kirkland sont classifiés comme des rues locales, mais utilisées comme des artères secondaires ou des rues collectrices.

L'arrivée de la station du REM devrait toutefois entraîner une modification de la catégorisation des liens routiers dans cette zone.

À proximité de la future station Kirkland du REM, on compte trois types de limitations de vitesse, soit 40 km/h dans l'ensemble du secteur résidentiel, incluant la rue Jean- Yves, 50 km/h sur les voies de services de l'autoroute et 100 km/h sur l'autoroute Transcanadienne (A-40). Notons que les données recensées par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), entre 2016 et 2019, indiquent que la totalité des accidents ayant eu lieu dans le secteur du PPU sont survenus sur la rue Jean-Yves, impliquant dans la majeure partie du temps des véhicules routiers avec dommages matériels.

Enfin, la réglementation en vigueur restreint la circulation des camions sur les rues résidentielles, qui bordent le secteur, excepté pour les livraisons locales.

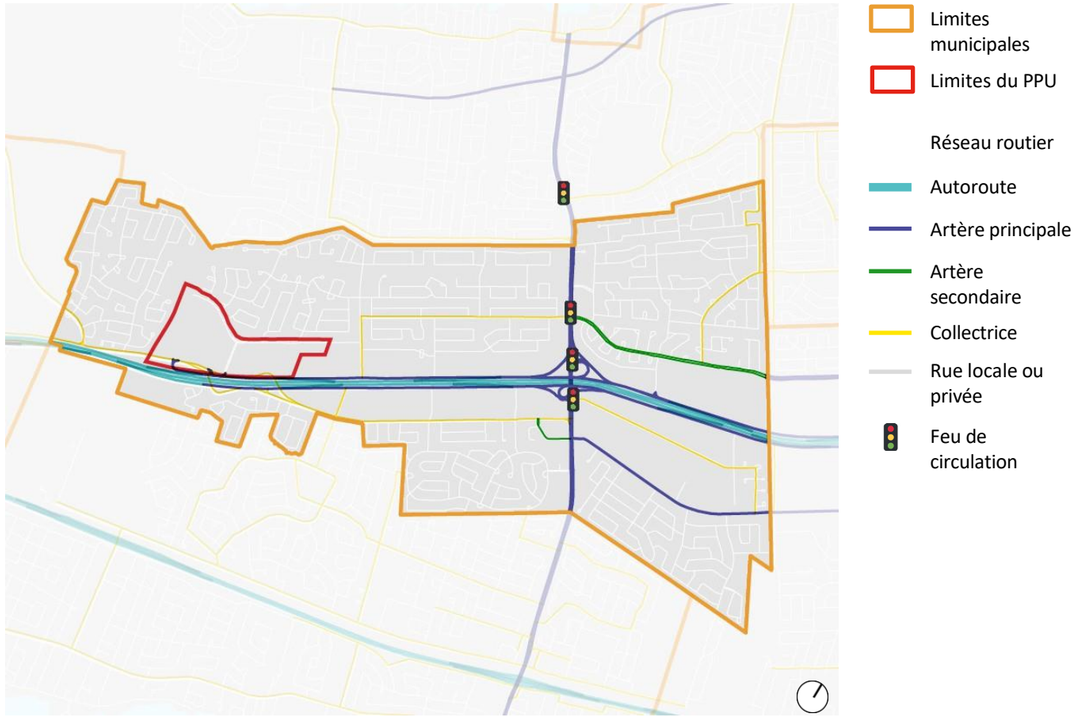


Fig.30. Caractérisation de la zone d'étude

Source : Intervia

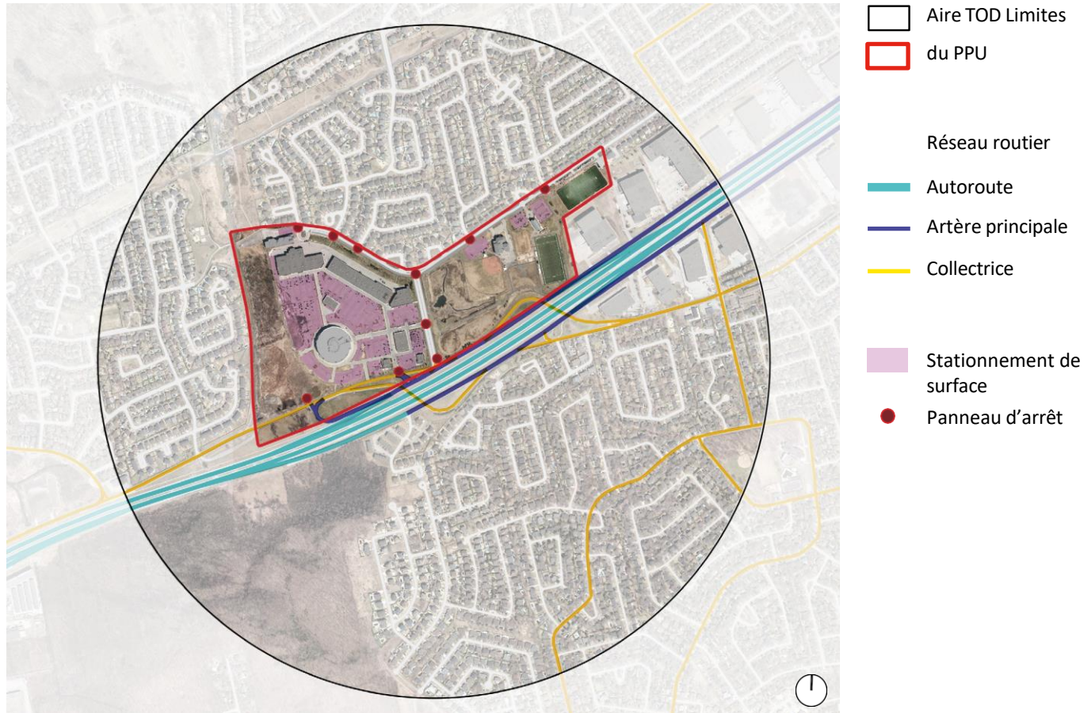


Fig.31. Caractéristiques routières à proximité du secteur à l'étude

Source : Intervia

Mobilité des personnes - Enquête OD

Le secteur du PPU étant relativement réduit, le portrait-diagnostic est établi selon les déplacements effectués à l'échelle de la Ville de Kirkland, afin d'avoir un échantillon de taille suffisante.

Les analyses sont tirées des enquêtes Origine-Destination (OD) de 2013 et 2018. Celles nécessitant l'accès aux données désagrégées sont extraites de l'enquête réalisée en 2013, puisque les données de l'année 2018 n'étaient pas encore disponibles au moment de la rédaction de cette section.

Les citoyens de la Ville de Kirkland utilisent majoritairement l'automobile et cela se répercute sur la moyenne de possession véhiculaire par ménage. À Kirkland, on compte en moyenne 2 véhicules par ménage comparativement à 1,38 sur le territoire de l'enquête OD, à savoir la Ville de Montréal.

Les motifs de déplacements des résidents sortants en période de la pointe du matin (AM) sont pour plus de la moitié (54%) le travail, puis les études (30%).

Pour des fins de comparaison, la part modale des déplacements, c'est-à-dire la répartition en pourcentage des différents modes de déplacements, est analysée pour trois territoires : la Ville de Kirkland, la région métropolitaine et l'île de Montréal. Dans les trois cas, dans l'ordre croissant, la majorité des déplacements se fait en voiture, puis en transport collectif, puis en transport actif. Le fort taux de possession automobile à Kirkland concorde avec les parts modales observées (figure 34), où l'utilisation de la voiture avoisine l e s 90% comparativement à 66% pour la région métropolitaine.

Le recours à l'automobile pourrait toutefois être amoindri lorsque le REM entrera en fonction, puisque l'offre en transport collectif sera grandement améliorée.

L'analyse des destinations et des origines des déplacements effectués en voiture (figure 35) indique que plusieurs déplacements internes sont faits à même le territoire de la ville de Kirkland, puis dans les secteurs limitrophes, notamment l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro, au nord, et les villes de Beaconsfield et Pointe-Claire, au sud. Le centre-ville de Montréal attire lui aussi des déplacements, mais sans toutefois que ce soit un pôle d'attraction marqué par rapport à d'autres secteurs. En somme, cela décrit une situation très pendulaire entre les déplacements du matin (minuit à midi) et de l'après-midi (midi à minuit).

Pour les destinations et les origines des déplacements effectués en transport collectif, ceux à l'intérieur des limites municipales de la ville de Kirkland sont plus importants. Par la suite, on constate que les secteurs limitrophes au centre- ville sont également ceux qui attirent le plus grand nombre de personnes. Cela s'explique en partie par la structure du réseau de transport collectif qui est principalement dirigé vers le centre-ville de Montréal.

Les chaînes de déplacement

Le mode de transport choisi est parfois une contrainte plus qu'un choix. Le portrait sociodémographique a montré que de nombreuses familles résident à Kirkland. Plus que d'autres, ce groupe de la population a parfois des chaînes de déplacements complexes, nécessitant plusieurs arrêts pendant le parcours, par exemple la garderie, l'école, puis un café et enfin, le lieu de travail.

La figure 36 illustre le nombre d'arrêts effectués lors d'un déplacement, le matin, en fonction du mode de transport utilisé. Sans grande surprise, les personnes ayant la chaîne de déplacement la plus complexe sont celles qui utilisent majoritairement l'automobile, puisque cette situation offre davantage de flexibilité que le transport collectif.

En après-midi, la situation est différente. Les chaînes de déplacements se complexifient davantage par rapport au matin. Les arrêts sont plus nombreux, peu importe le mode de transport utilisé. Plus de 40% des usagers du transport collectif vont effectuer un arrêt en route avant de rentrer à leur domicile. Toutefois, il faut préciser qu'une personne est considérée comme « usager du transport collectif » lorsqu'une portion de ses déplacements est effectuée de cette manière. Dans la grande majorité des cas, les usagers récupèrent leur voiture en rentrant du travail pour ensuite aller faire des achats à l'épicerie ou pour aller chercher un enfant.

Parrapportàl'horaire, notonsqueleschaînesdedéplacements complexes (avec plusieurs arrêts) débutent vers 7 h 00 le matin, jusqu'à 10 h 00. En après-midi, les séquences étant plus complexes, les chaînes de déplacements avec 3 arrêts ou plus commencent dès midi et s'étirent jusqu'à 17 h 00, ce qui correspond à la fin de l'école. Enfin, c'est à 16 h 00 que les personnes effectuant un arrêt sont les plus nombreuses.

En conclusion, le recours à l'automobile est encore important à l'extérieur des déplacements effectués dans le cadre du travail ou des études.

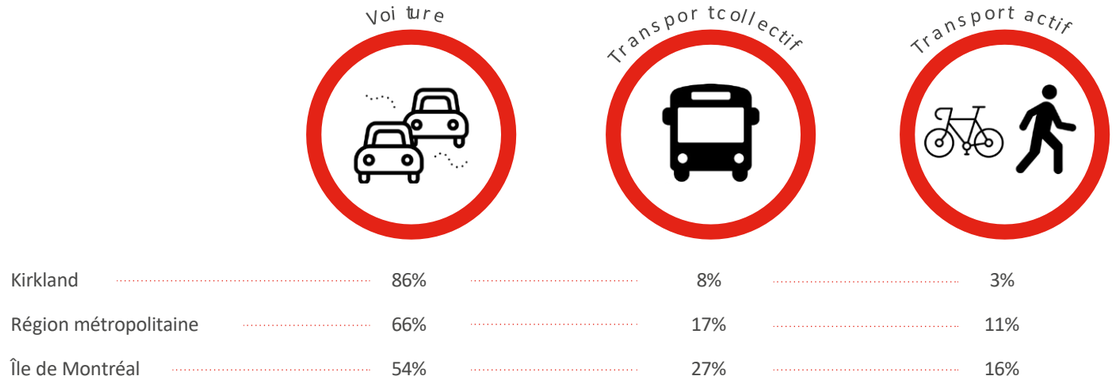


Fig.32. Part modale des déplacements en avant-midi
Source : Enquête Origine-Destination, 2013

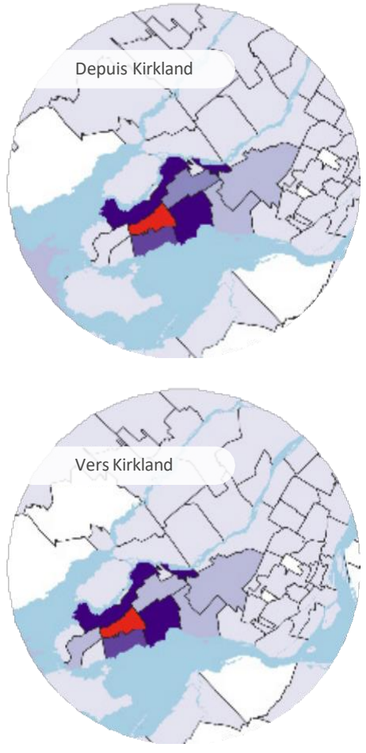


Fig.33.Destinations et origines des personnes se déplaçant en voiture
Source : Enquête Origine-Destination, 2013

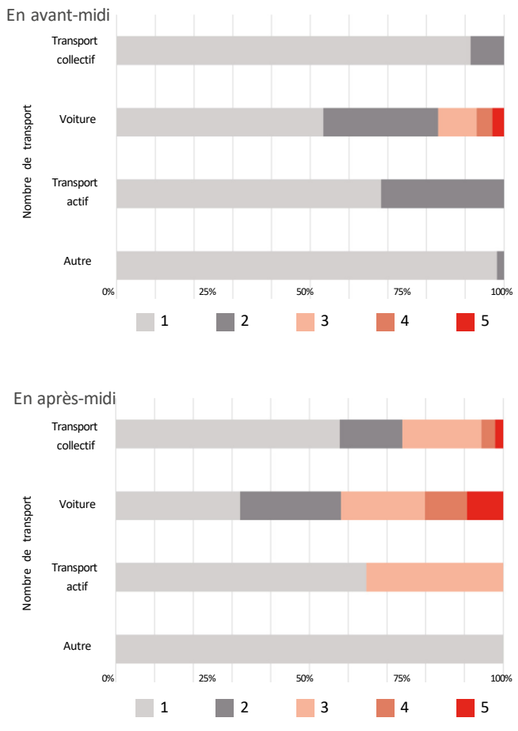


Fig.34.Nombre d'arrêts effectués par personne, selon le mode de trans- port utilisé
Source : Enquête Origine-Destination, 2013

Transport collectif

Quatre lignes d'autobus permettent de traverser le secteur à l'étude d'est en ouest, en empruntant le chemin Sainte- Marie, puis l'une des deux bretelles autoroutières.

La figure ci-contre démontre que les connexions entre le nord et le sud sont inexistantes en transport collectif, ce qui nuit à la perméabilité du secteur et sa connectivité avec les quartiers environnants.

Au-delà de l'offre qui est somme toute limitée, on observe que la fréquence de passage des autobus est faible. Seule la ligne 425 a une fréquence de passage légèrement plus élevée, avec trois passages aux heures de pointe, comparativement à deux passages pour les lignes 217, 219 et 419, qui pour les deux dernières arrêtent de fonctionner à 18 h 30.

Il est important de prendre en considération que la ligne 425, un trajet dit « express », circule uniquement en direction est (métro Lionel-Groulx) le matin et en direction ouest (Kirkland) en après-midi. Cette ligne est donc majoritairement utilisée pour des déplacements utilitaires domicile-travail, en semaine.

Notons également que la localisation et l'aménagement des arrêts d'autobus sont un frein supplémentaire à l'utilisation du réseau de transport collectif. En effet, les usagers en provenance du côté opposé des arrêts d'autobus doivent traverser l'autoroute en empruntant des passerelles sur des viaducs utilisées par les automobile.

Dans une optique de bonification du réseau de transport actif, les traversées de barrières physiques devront être travaillées avec soin afin de minimiser les nuisances relatives au bruit et à la pollution, en plus de prendre en considération les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, qui ne peuvent actuellement pas emprunter ces axes par manque de sécurité et de signalisation.

Il est à noter qu'au moment de la rédaction du PPU, une refonte du réseau de la STM était en cours.

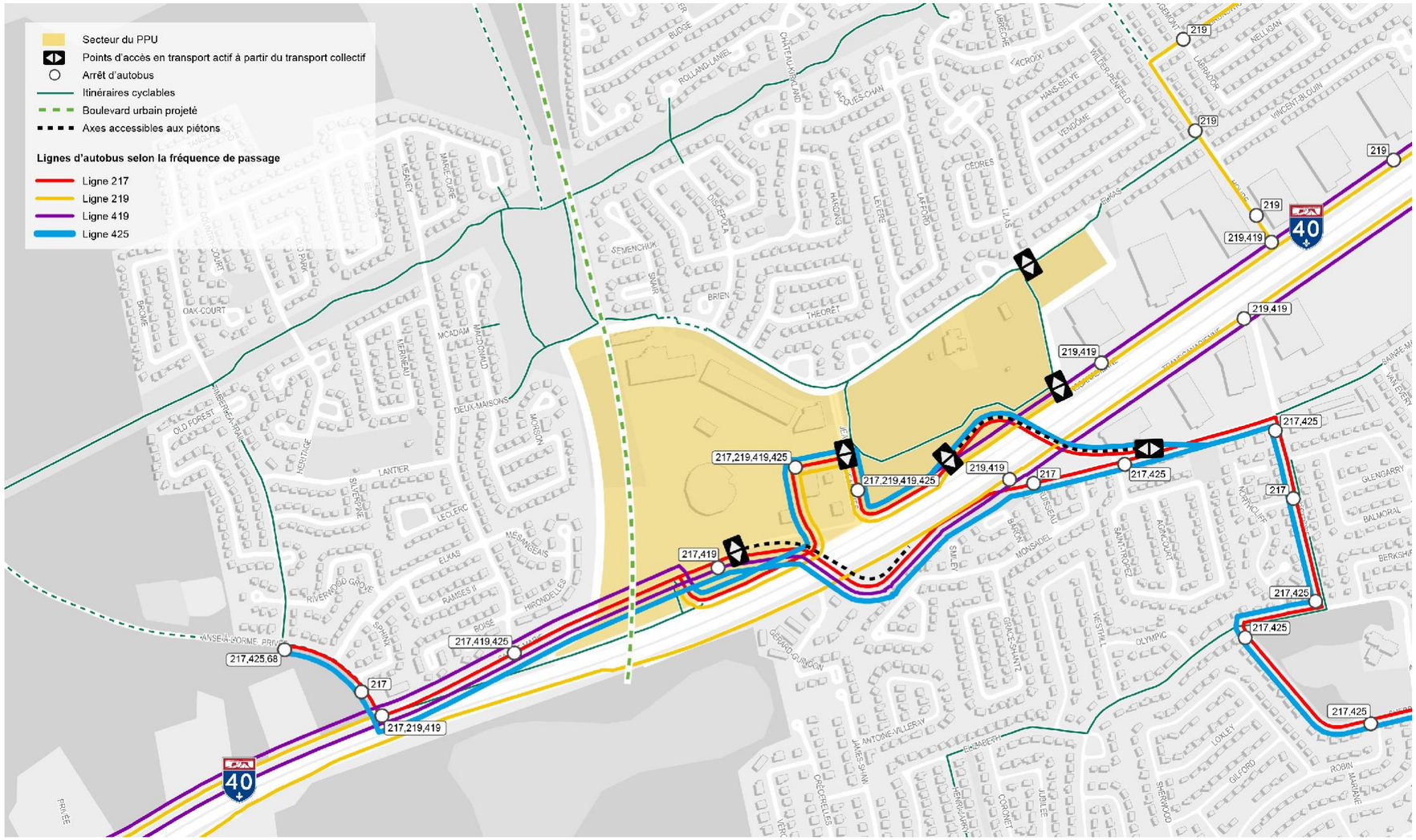


Fig.35. Réseau de transport collectif et fréquence de passage des autobus

Source: Momentum

Ligne 217. Timberlea Trail - Fairview
Ligne 219. Parc industriel Baie d'Urfé - Fairview
Ligne 419. College John Abbott - Fairview
Ligne 425. Timberlea Trail - Lionel-Groulx

Mobilité active_marche

L'analyse de la marchabilité a été effectuée en tenant compte de l'aménagement existant du secteur du PPU et des quartiers environnants.

Évaluée sur la base de temps de parcours, à partir du point central du secteur du PPU, à savoir la future station Kirkland du REM, l'analyse permet de déterminer le potentiel piétonnier du site et le rayon qui feront l'objet d'une reconfiguration. L'objectif consiste à de bonifier les infrastructures existantes et en aménager de nouvelles, le cas échéant, afin d'encourager les déplacements actifs et l'intermodalité dans le secteur à l'étude.

Selon le département du Transport des États-Unis (US Department of Transportation), de nombreuses personnes sont disposées à marcher jusqu'à quinze minutes pour arriver à une station de transport collectif et effectuer des déplacements à des fins de navettage[1]. La figure 38 représente les secteurs couverts par des temps de parcours à pied, variant entre quinze, vingt-cinq et trente-cinq minutes.

La référence de quinze minutes est donc associée à des parcours dits utilitaires. Ce temps de parcours permet à de nombreux résidents du nord et de l'ouest (quartier Timberlea) d'accéder à la station Kirkland. Il est également possible de se rendre jusqu'au pôle d'emploi industriel situé de part et d'autre de l'autoroute Transcanadienne (A-40).

Pour les activités de loisir, les gens sont souvent disposés à marcher plus de trente minutes[2]. Sur la base de ces informations, et en tenant compte de la proximité du Grand parc de l'Ouest avec le secteur du PPU, il a été supposé qu'un temps de marche de trente-cinq minutes serait raisonnable. Ce temps de parcours permettrait à la grande majorité des résidents du quartier Timberlea de se rendre dans le secteur du PPU. Il couvrirait également une zone plus large allant du boulevard Pierrefonds, au nord, au boulevard Saint-Charles, à l'est, et à l'autoroute 20 au sud, en englobant le Grand parc de l'Ouest.

Précisons que cette carte illustre uniquement le temps de marche selon le réseau viaire existant, sans tenir compte de la qualité des infrastructures.

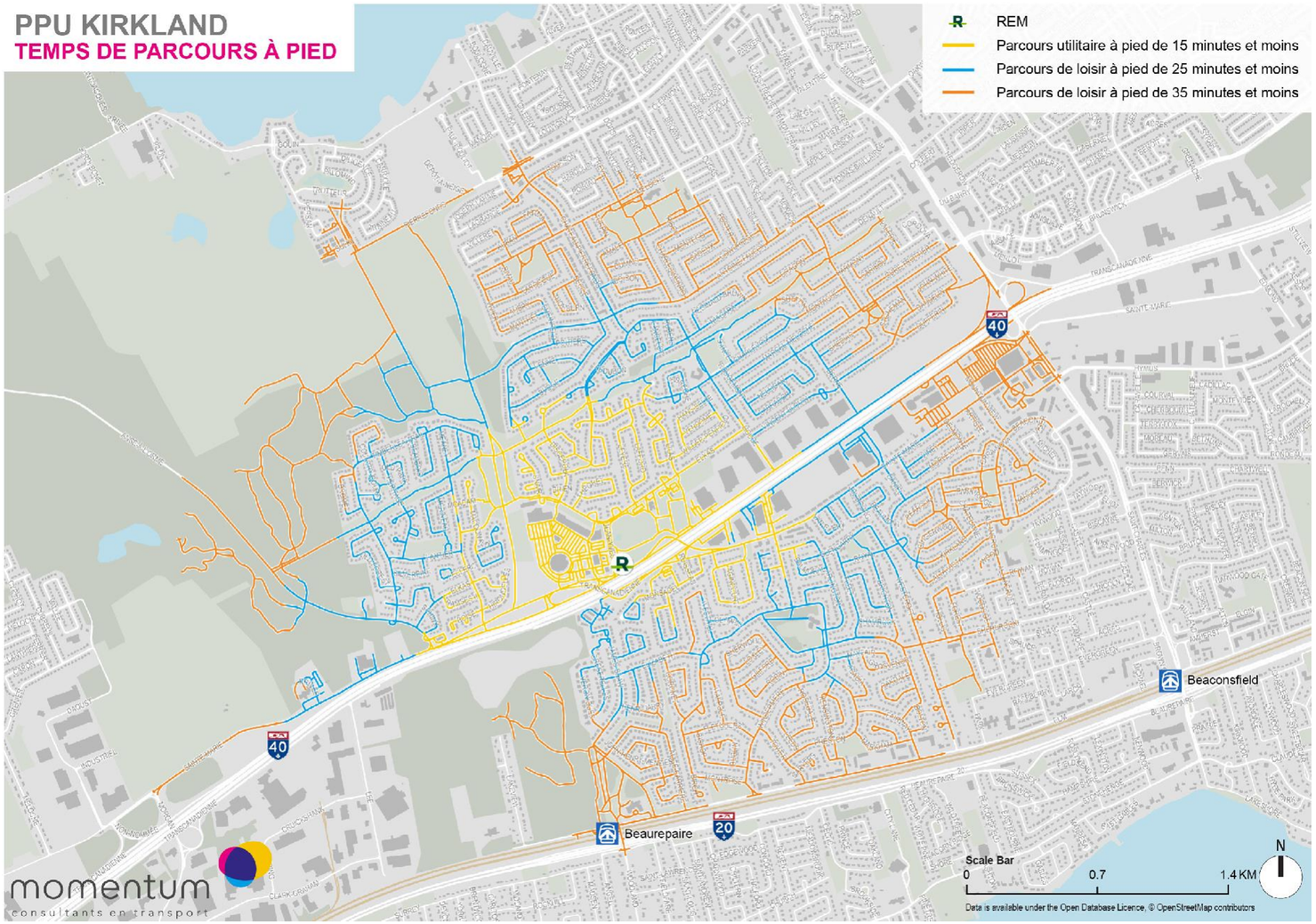


Fig.36. Temps de parcours à pied pour les déplacements utilitaires et de loisir

Source: Momentum

1 Pedestrian Safety Guide for Transit Agencies, 2013

2 Yong Yang, Ana V. Diez-Rioux, 2013. Walking Distance by Trip Purpose and Population Subgroups

Mobilité active_vélo

De la même façon que pour les temps de parcours à pied, le point central du secteur du PPU est la future station Kirkland du REM. Une distinction entre les déplacements utilitaires et récréatifs est également réalisée.

Selon une étude effectuée sur la base des données de l'Enquête origine-destination[1], les Montréalais parcourent en moyenne 3,8 kilomètres à vélo pour se rendre au travail, soit un trajet d'environ quinze minutes. Sur la base de ces informations, la figure 37 illustre les parcours cyclistes effectués vers la station Kirkland du REM, en moins de quinze minutes. Ces trajets, de type utilitaire, couvrent une zone qui englobe les secteurs résidentiels situés entre l'autoroute 20 et leurs berges de la Rivière-des-Prairies, jusqu'à la rue Sommers. Un deuxième temps de parcours de vingt-cinq minutes, toujours pour des déplacements utilitaires, permet aux résidents des municipalités voisines de Baie-d'Urfé et de Beaconsfield d'accéder à la station Kirkland.

Notons que la zone couverte par les trajets à vélo de moins de cinq minutes est sensiblement identique à celle des trajets effectués à pied en moins de quinze minutes.

En ce qui concerne le cyclisme récréatif, l'organisme Vélo-Québec estime que les cyclistes amateurs de Montréal parcourent un maximum de 12 kilomètres, soit un trajet d'environ 40 minutes[2]. Sur la base de ces informations et en tenant compte de la part modale des déplacements à l'échelle de l'ouest de l'île, les déplacements cyclistes récréatifs sont représentés par un rayon de 35 minutes, à partir de la station du REM. Ce temps de parcours permet de couvrir l'ensemble du territoire de l'ouest de l'île de Montréal, de L'Île-Perrot à Dollard-des-Ormeaux, incluant les villes de Pointe-Claire, au sud, et l'arrondissement de L'Île-Bizard, au nord.

Précisons que les analyses de temps de parcours ne tiennent pas compte de la qualité des infrastructures existantes, un élément qui devra être évalué, de manière à qualifier l'état du réseau existant et les interventions à planifier.

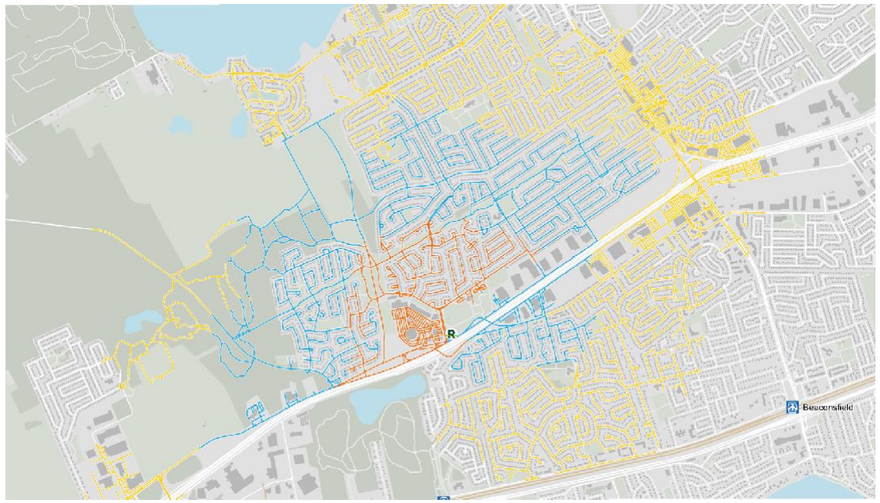


Fig.37. Temps de parcours à vélo pour les déplacements utilitaires

Source: Momentum

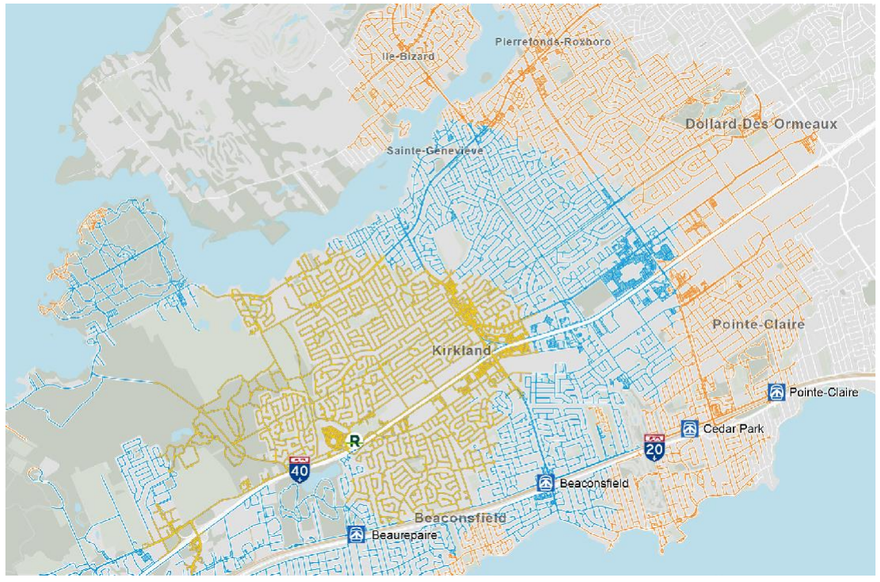


Fig.38. Temps de parcours à vélo pour les déplacements de loisir

Source: Momentum

FAITS SAILLANTS

RÉSEAU ROUTIER ET MOBILITÉ DES PERSONNES

- ↘ Localisation stratégique par la présence de l'autoroute Transcanadienne (A-40).
- ↘ Réseau de rues locales davantage utilisées comme des artères secondaires ou des rues collectrices, aux environs du secteur du PPU.
- ↘ Superficie importante de stationnement de surface sur le site de RioCan.
- ↘ Taux de possession automobile très élevé qui se traduit par des déplacements pendulaires à l'intérieur des limites de la Ville et vers le centre- ville de Montréal.

RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

- ↘ Connexion nord-sud inexistante.
- ↘ Desserte concentrée sur le chemin Sainte-Marie, dans l'axe est-ouest, avec une faible fréquence de passage en dehors des heures de pointe.
- ↘ Localisation et aménagement inadéquat des arrêts d'autobus situés à proximité de viaducs ou passerelles utilisés par des automobilistes.

RÉSEAU DE MOBILITÉ ACTIVE

- ↘ Discontinuité dans le réseau cyclable nuisant à l'efficacité et à la sécurité des déplacements utilitaires et récréatifs.
- ↘ Manque de convivialité et de sécurité des aménagements pour les piétons, le long des principaux axes et à proximité des points d'entrées au site de RioCan.
- ↘ Absence d'intégration des principes d'accessibilité universelle.

1 Larsen, J., El-Geneidy, A., & Yasmin, F. (2010). *Beyond the quarter mile : Re-examining travel distances by active transportation*. Canadian Journal of Urban Research : Cana- dian Planning and Policy (supplement), 19 (1), 70-88.

2 Vélo Québec. *L'état du vélo à Montréal*, 2015.

Expérience urbaine

Au-delà du nombre et de la localisation des différents parcours offerts aux piétons et aux cyclistes dans le secteur à l'étude et les quartiers environnants, il nous apparait essentiel d'aborder la notion d'expérience urbaine, tirée de l'approche Healthy Streets.

Celle-ci vise à déterminer si les usagers effectuent réellement ces déplacements, mais surtout si l'aménagement existant du site procure un sentiment de bien-être et de sécurité aux usagers qui les empruntent.

Le design des parcours est ainsi évalué selon dix critères de bien-être, tels que la présence de points d'intérêts, la qualité de l'air, la présence de lieux propices à la détente ou aux repos, des espaces ombragés et abrités ou encore des aménagements qui encouragent les déplacements actifs. Leur prise en compte favoriserait des aménagements conviviaux, sécuritaires et accessibles à tous.

Notons que le réseau existant obtient une note de 56/100, c'est-à-dire un résultat acceptable qui a le potentiel de devenir bon, suite au réaménagement du site.

La principale faiblesse du secteur observée est la difficulté de traverse, autant à l'intérieur du site que dans les quartiers environnants. Combinée à une proximité avec des voies de circulation achalandées, comme la voie de service de l'autoroute A-40, cela a pour effet de nuire au sentiment de sécurité ressenti par les usagers du site, en plus de décourager l'utilisation du transport collectif et actif dans les déplacements quotidiens.

Au niveau des forces, retenons la proximité des espaces verts, les équipements collectifs et les commerces ainsi que des infrastructures multifonctionnelles de bonne qualité (ex: piste multifonctionnelle longeant le boulevard Elkas).

Par ailleurs, l'évaluation de l'expérience urbaine permet de comprendre la perception des usagers par rapport aux aménagements existants. L'analyse de chacun de ces indicateurs de bien-être révèle que plusieurs éléments menacent le sentiment de confort et de sécurité pour les usagers, comme les passerelles des viaducs et leurs abords très difficiles d'accès pour les personnes à mobilité réduite, la proximité de l'autoroute et de la voie de service et l'état général d'entretien de ces infrastructures. Sans surprise, l'interface sud du secteur, adjacente à l'autoroute A-40, est l'endroit le plus inconfortable et donc le moins optimal pour le transport actif.

Enfin, de nombreuses intersections ne comportent aucune mesure de sécurité, ce qui donne l'impression que les automobilistes ont la priorité de passage. Ces intersections peuvent être difficiles à traverser pour les usagers en transport actif et particulièrement les usagers à mobilité réduite. Également, l'absence de carrefours le long de la rue Jean-Yves et l'absence de mesures de sécurité à l'intersection existante entraînent une fragmentation du secteur en deux : le centre RioCan d'un côté et le parc des Bénévoles de l'autre. D'autres infrastructures piétonnes sont peu conviviales et peu accessibles, par exemple les passages à l'arrière du centre RioCan dont certains sont discontinus, ce qui nuit à la continuité des déplacements et peut engendrer des conflits entre les usagers.

Connectivité piétonne

Dans une optique de bonification et d'optimisation du réseau actif, l'analyse de la connectivité piétonne du secteur à l'étude est essentielle.

La figure 42 illustre d'une part les points d'accès en transport actif à partir des secteurs environnants et d'autre part, les cinq points d'entrée au secteur à l'étude, par la marche et le vélo. Trois sont situés au pourtour du site de RioCan, un au parc des Bénévoles depuis le chemin Sainte-Marie et le dernier vis-à-vis le parc Smiley. Ceux situés autour du centre commercial sont jugés peu sécuritaires et peu conviviaux puisqu'ils ne favorisent pas les déplacements intuitifs à l'intérieur du secteur. C'est pourquoi on observe plusieurs lignes de désir qui traversent cet espace dépourvu d'infrastructures pour la mobilité active.

Cela a pour conséquence d'augmenter le risque de conflits entre les usagers qui doivent traverser d'immenses stationnements et entrées charretières, notamment le long du chemin Sainte-Marie.

Fig.39. Évaluation de l'aménagement existant (approche Healthy Streets)

Source: Momentum

Fig.40. Diagnostic de la connectivité piétonne

Source: Lucy Saunders_graphisme et Momentum_analyse

Source: Google Map

Portrait du territoire

FORME URBAINE

Deux grandes formes urbaines caractérisent le secteur de l'aire TOD. Celles-ci tirent leurs particularités des usages dominants qu'on y retrouve.

D'une part, les quartiers résidentiels qui bordent le territoire du PPU se distinguent par la trame viaire de forme organique, composée de rues en croissant se terminant par une boucle. Typique des développements pavillonnaires suburbains, la trame viaire organique comporte peu de connexions avec le réseau de rue artériel ou collecteur, évitant ainsi la circulation de transit. Soulignons par ailleurs l'enclavement du quartier résidentiel Timberlea qui ne comprend que très peu d'accès avec le tissu urbain environnant.

Ces secteurs qui sont occupés par des quartiers résidentiels de basse densité sont caractérisés par un lotissement de forme et de superficie régulière accueillant généralement une habitation unifamiliale par lot. Ainsi, on y retrouve un cadre bâti de faible gabarit, oscillant entre un et deux étages.

D'autre part, les secteurs accueillant les activités économiques disposent d'une forme urbaine articulée autour de l'autoroute Transcanadienne (A-40). En effet, les terrains longeant cet axe se caractérisent par des accès directs à la voie de service autoroutière et par la quasi-absence de connexions avec le réseau desservant le territoire municipal.

Ainsi, la forme urbaine du secteur industriel et commercial suit une logique utilitaire qui mise sur une accessibilité accrue au réseau autoroutier et qui jouit de la visibilité qu'offre cet axe achalandé. Ce secteur partage peu d'interfaces avec le voisinage résidentiel.

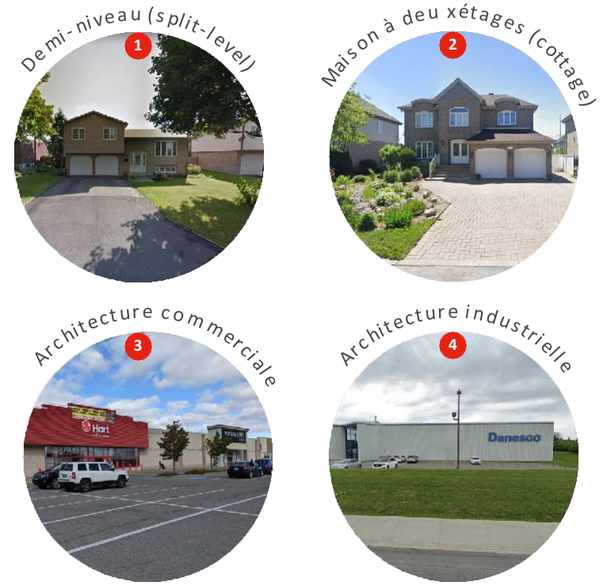
Par ailleurs, le site de RioCan, dont la concentration d'établissements en fait une destination commerciale, comprend un réseau de rues privées qui organise le flux des déplacements au sein du site.

Le secteur industriel et commercial est composé d'un tissu parcellaire hétérogène. Les lots sont de superficie importante et de formes irrégulières, adaptés aux usages économiques qu'ils accueillent.

Enfin, le secteur du PPU comprend des bâtiments de gabarits importants disposant d'une hauteur d'un ou deux étages. Soulignons que la hauteur des étages des bâtiments industriels, commerciaux et institutionnels est supérieure à celle des bâtiments résidentiels.

Bien que les bâtiments du secteur en bordure de l'autoroute aient une large empreinte au sol, de vastes espaces extérieurs sont néanmoins dédiés aux stationnements ainsi qu'aux aires de chargement. Ces bâtiments comportent par ailleurs une marge avant d'environ 25 mètres de la voie de service. Cet espace sera toutefois partiellement utilisé par l'emprise des infrastructures du REM.

EXPRESSION ARCHITECTURALE



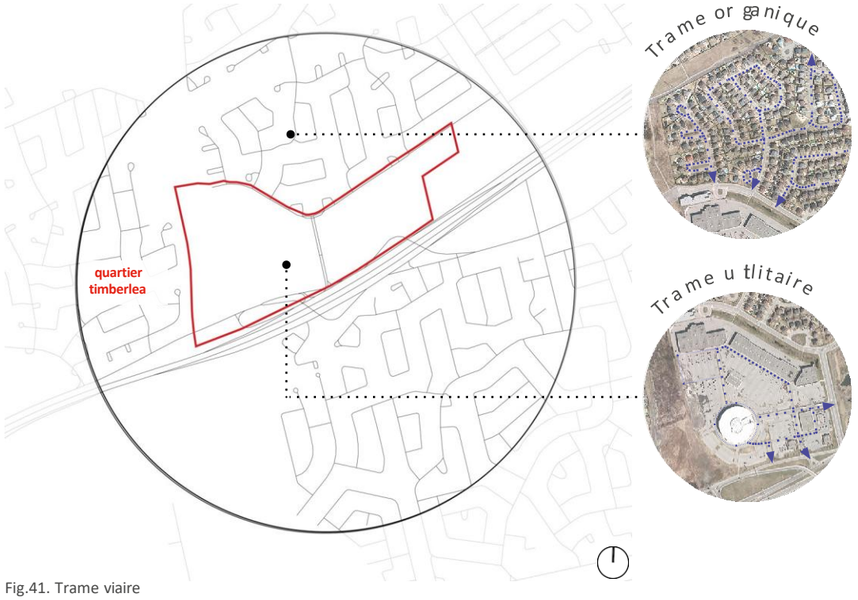


Fig.41. Trame viaire

Source: Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2020.

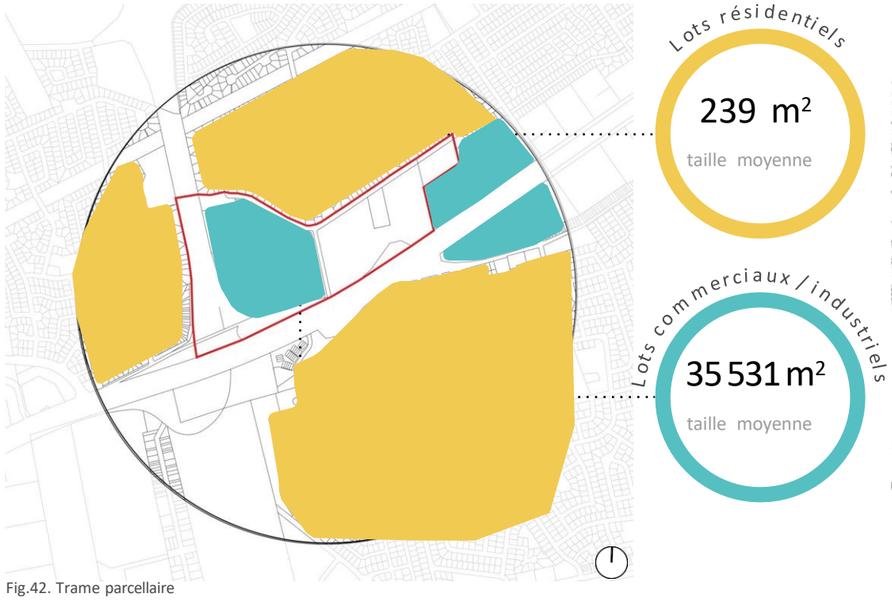


Fig.42. Trame parcellaire

Source: Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2020.

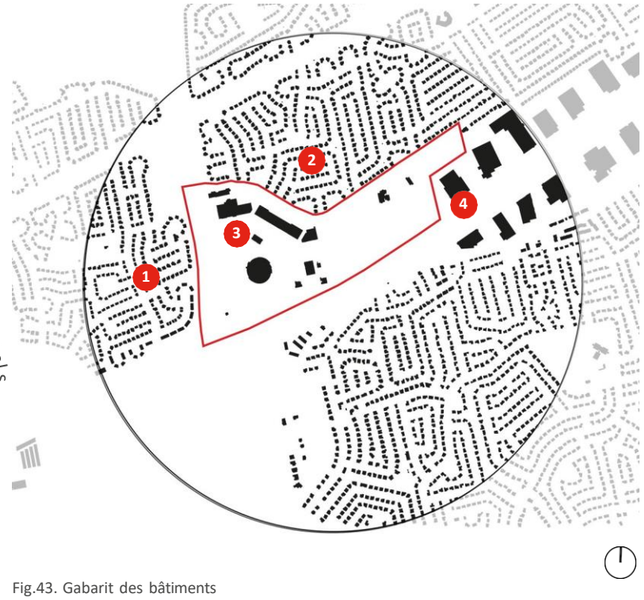


Fig.43. Gabarit des bâtiments

Source: Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2007.

CONDITIONS URBAINES

Îlots de chaleur urbains liés à la minéralisation du sol

Les îlots de chaleur, qui constituent les endroits où la température aérienne et de surface est la plus élevée, sont localisés aux endroits les plus minéralisés du territoire qui comptent également une plus faible canopée urbaine. Il s'agit principalement du site de RioCan dont le vaste espace de stationnement de surface forme l'un des îlots de chaleur les plus importants à l'échelle de l'Ouest de l'île. Par ailleurs, les îlots de chaleur se dessinent le long de l'emprise autoroutière ainsi qu'à ses abords, où se concentrent les divers établissements industriels et commerciaux. Un écart de chaleur est percevable entre ces espaces et les sites où le couvert végétal est plus dense. Rappelons que le phénomène d'îlot de chaleur a des conséquences néfastes sur la santé humaine, la qualité de vie, la santé des écosystèmes ainsi que la qualité de l'air et de l'eau.

Canopée concentrée à quelques endroits

On observe une canopée mature et généreuse dans les quartiers résidentiels les plus anciens, au sud de l'aire TOD, notamment le boisé Angell dont le couvert forestier de qualité est reconnu comme une composante naturelle à conserver et protéger. En contrepartie, le territoire ciblé pour le PPU de la station du REM présente un faible couvert végétal. Les arbres y sont peu nombreux, et ce même au sein des parcs et espaces verts municipaux, puisqu'ils ne couvrent qu'une infime fraction du site, étant donné la prédominance de la vocation sportive qui ne permet pas la plantation d'arbres.

Cependant, on trouve une large bande boisée, s'apparentant à des terrains en friche à certains endroits, dans la future emprise du lien de l'Ouest. Toutefois, certains d'entre eux devront être abattus lors de la construction.

Course du soleil et vents dominants à considérer

Afin d'optimiser le potentiel d'ensoleillement passif du cadre bâti et éviter la création de corridors de vents, la course du soleil aux équinoxes et aux solstices ainsi que l'analyse des vents dominants sont des éléments à considérer pour la transformation du territoire du PPU. Ainsi, l'analyse des vents dominants démontre que ceux-ci soufflent majoritairement de l'ouest et nord-ouest en direction de l'est, d'où la présence d'un corridor de vent au parc des Bénévoles, bien qu'il s'agisse majoritairement de vents de faible vitesse (moins d'un nœud). Pour cette raison, le développement du site RioCan devra prendre en considération les résultats d'une analyse des vents, de façon à limiter autant que possible les corridors de vent, notamment aux abords des espaces publics.

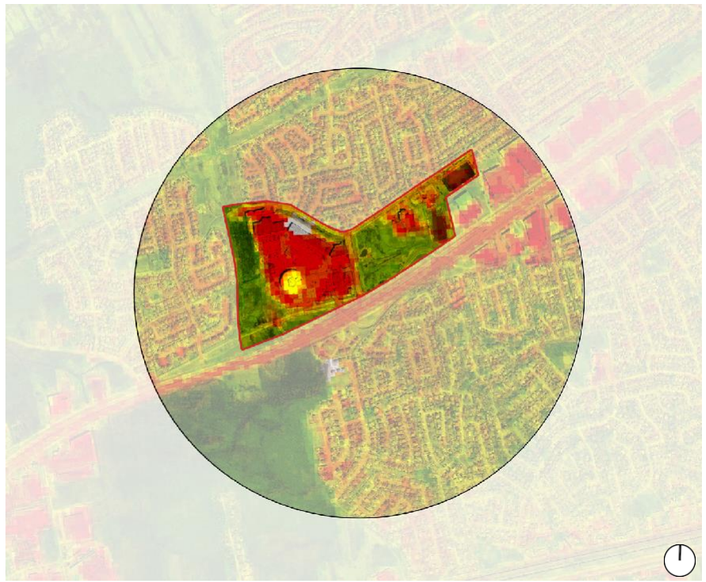


Fig.44. Îlot de chaleur urbain

Source: Institut national de santé publique, 2019.

Fig.46. Canopée

Source: Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2020.

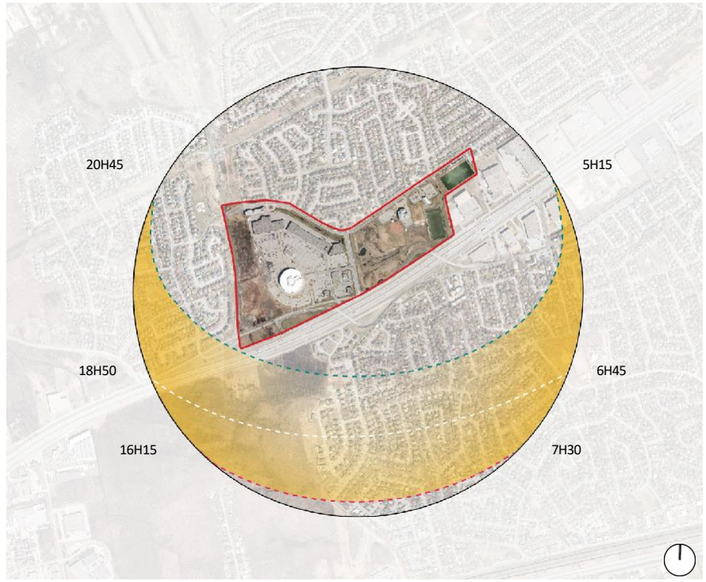


Fig.45.Ensoleillement au solstice d'été

Source: Sun Calc

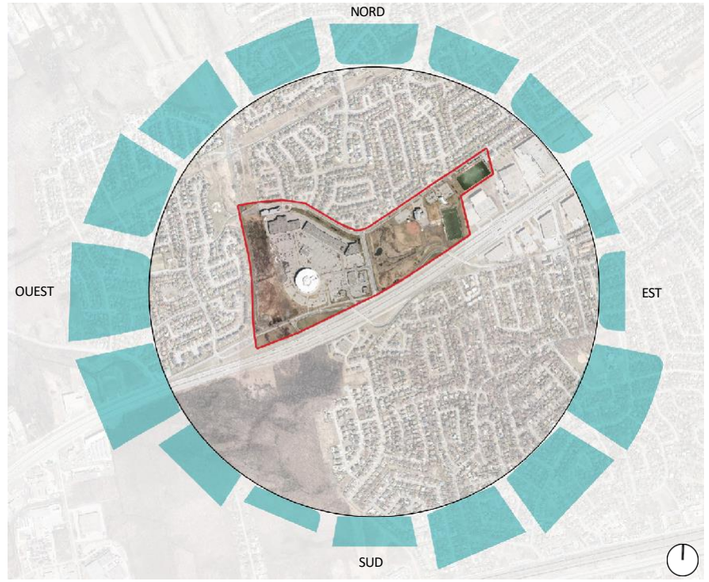


Fig.47. Vents dominants (mesurés à la station météorologique Beaurepaire située à 2 kilomètres du territoire du PPU)

Source: Wind Finder

CONTRAINTES PHYSIQUES ET ANTHROPIQUES

Quelques contraintes physiques et anthropiques structurent l'aire TOD et méritent d'être analysées.

Contraintes anthropiques créant des barrières physiques

L'autoroute Transcanadienne (A-40) est la principale barrière physique de l'aire TOD. Elle ne peut être traversée qu'à deux seuls endroits, via les bretelles autoroutières. L'axe scinde donc le territoire en deux parties distinctes, le nord et le sud. Cette fracture visuelle et spatiale est renforcée par l'infrastructure aérienne du REM qui s'insère dans l'extension de l'emprise autoroutière. Ainsi, la présence de ces infrastructures de transport et les nuisances qu'elles occasionnent (bruit, vibrations) entraînent des limitations quant au développement du territoire tel que décrit dans la section Contexte de planification.

L'emprise d'Hydro-Québec, composée d'une ligne de 120 kV, constitue également une contrainte au développement, dans la mesure où aucune construction ne peut y être érigée. Or, celle-ci peut être valorisée autrement. Par exemple, cette emprise est traversée par piste cyclable qui permet de connecter l'Ouest de l'île, du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme au parc-nature du Bois-de-Liesse. Son potentiel de mise en valeur récréatif, écologique, paysager, culturel et social, entre autres, est abordé dans un plan directeur spécifique à l'emprise d'Hydro-Québec.

L'emprise du MTQ où sera implanté le lien de l'Ouest s'avère aussi une barrière physique séparant le quartier résidentiel Timberlea du cœur de l'aire TOD. Cette bande peut être traversée en vélo ou à la marche à quelques endroits. L'ajout de nouvelles intersections prévues lors de l'aménagement du lien de l'Ouest bonifiera les connexions.

Enfin, le site du centre commercial RioCan comprend un talus végétalisé bordant la limite nord du terrain. Ce talus constitue une interface entre les façades arrière des bâtiments commerciaux et le quartier résidentiel limitrophe, jouant un rôle d'écran visuel. Cela étant dit, ce talus n'est franchissable qu'à des endroits ponctuels, par des accès informels qui ressemblent surtout à des lignes de désirs, c'est-à-dire des sentiers tracés graduellement par le passage répété de piétons au même endroit.

Contraintes naturelles structurant le développement urbain potentiel

Relativement aux contraintes naturelles, on trouve dans l'emprise prévue pour le lien de l'Ouest une canopée mature et des friches naturelles, formant des zones boisées à quelques endroits, notamment près du site RioCan. Partie intégrante du Grand parc de l'Ouest, l'affectation Conservation couvre le boisé Angell et le protège de tout développement urbain. Un bassin de rétention des eaux pluviales se trouve au sein du parc des Bénévoles. Entouré d'une clôture, cet espace n'est pas accessible au public. Il a pour fonction de recueillir l'eau provenant du bassin versant de la Rivière-à-l'Orme lors de grandes pluies, limitant la pression sur le réseau municipal.

FAITS SAILLANTS

- ↘ Un site enclavé par des infrastructures de transport et des barrières physiques
- ↘ Des nuisances liées aux infrastructures de transport.
- ↘ Des composantes naturelles à préserver.

Fig.48. Contraintes anthropiques

Source: Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2020.

Fig.49. Contraintes naturelles

Source: Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2020.

POTENTIEL DE REQUALIFICATION

La requalification se réfère à la démolition et la reconstruction d'un site ou la construction d'un terrain sous-utilisé, tel qu'une aire de stationnement de surface. Ces espaces constituent des opportunités de requalification à long terme qui impliquent des changements significatifs au niveau de la trame urbaine et de la vocation fonctionnelle des sites ciblés.

Dans cette perspective, le site du centre commercial RioCan s'avère la principale opportunité de requalification, à l'intérieur du secteur de l'aire TOD.

Le présent PPU se concentre ainsi sur la requalification du site Riocan identifié à la figure 50 ci-contre, qui représente un espace de superficie brute d'approximativement 147 754 m^2.

Le potentiel de requalification du site est amplifié par la présence d'équipements, d'infrastructures et de projets publics structurants situés à l'intérieur ou à proximité du territoire visé par le PPU, soit la mise en fonction du REM et de la station Kirkland, la présence du parc des Bénévoles et de ses équipements de loisirs, le réaménagement du lien de l'Ouest ainsi que les établissements scolaires. Bien que le PPU n'identifie pas de potentiel de requalification ou de réfection de ces éléments, ils sont à prendre en compte dans l'élaboration du présent document de planification.

Source: Provencher_Roy

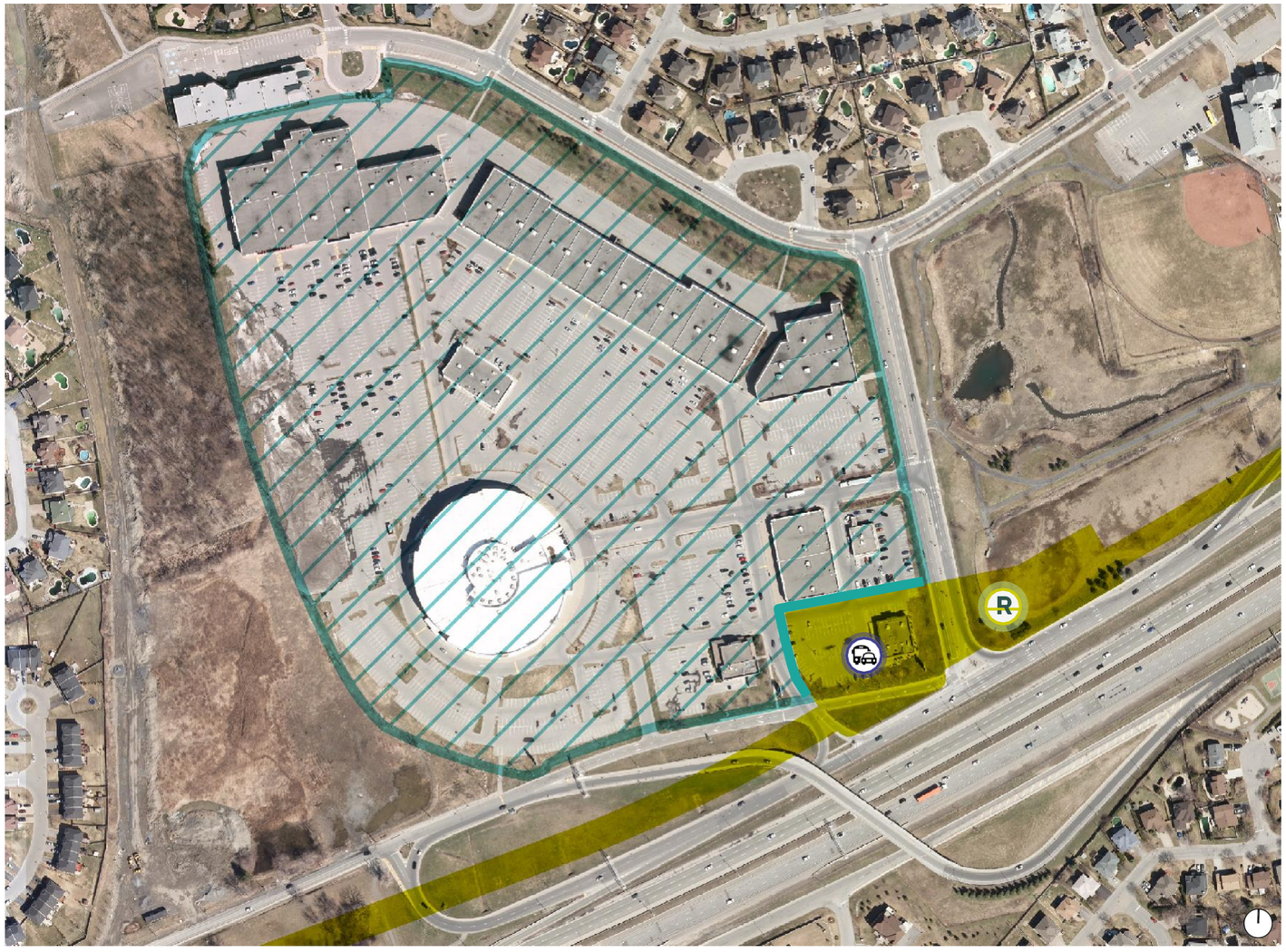


Fig.50. Potentiel de requalification

Source: Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2020.

FORCES ET FAIBLESSES

Au terme du portrait du territoire, plusieurs forces et faiblesses sont relevées et résumées ci-bas.

FORCES	FAIBLESSES
Positionnement stratégique au croisement de plusieurs réseaux de transport structurants existants (autoroutier) ou faisant leur arrivée (REM, REV, lien de l'Ouest), ce qui favorise l'intermodalité.	Site enclavé par des infrastructures de transport et des barrières physiques.
Présence d'un réseau local de transport actif qui permet les liaisons nord-sud grâce à des passerelles qui surplombent l'autoroute Transcanadienne (A-40).	Proximité de l'autoroute Transcanadienne (A-40), une infrastructure de transport lourd qui génère des nuisances sonores importantes.
Diversité d'usages dans les limites du territoire d'intervention attirant une gamme variée d'usagers.	L'arrivée de l'infrastructure aérienne du REM qui va générer d'autres nuisances, notamment visuelles.
Proximité des équipements collectifs, notamment des établissements scolaires.	Déclin de la vitalité commerciale du site de RioCan et de son attractivité à l'échelle de l'Ouest de l'île.
Proximité des parcs et espaces verts de vocations variées, qui regroupent une large gamme d'équipements et d'infrastructures.	Abondance d'espaces de stationnements de surface, un usage non optimal, notamment lorsqu'il est à proximité d'une infrastructure majeure en transport collectif.
Proximité du Grand parc de l'Ouest, futur plus grand parc municipal du Canada, qui fait la promotion de la biodiversité et propose une nouvelle offre récréative et sportive au contact de la nature, tout en restant sur l'île de Montréal.	Manque d'alternatives dans l'offre en logements en raison de l'homogénéité du parc de logements (typologie, mode de tenure, coût à l'achat, etc.) ce qui peine à combler les besoins de certaines clientèles (25 à 45 ans, 75 ans et plus).
Proximité d' un réseau actif métropolitain qui permet d'accéder à des lieux d'intérêt récréotouristiques (REV dans l'emprise d'Hydro-Québec reliant le Grand parc de l'Ouest au parc-nature du Bois-de-Liesse).	Utilisation accrue des rues locales en raison de la rareté d'axes de circulation collecteurs ou artériels canalisant la circulation.
Paysage environnant marqué par un couvert végétal important (boisé Angell, Grand parc de l'Ouest, etc.), ce qui distingue la station Kirkland des autres stations de cette branche du REM.	Minéralisation de l'espace, amplifiant le phénomène d'îlots de chaleur urbains.
Présence d'un axe est-ouest structurant, le boulevard Elkas, pourvu d'aménagements favorables aux déplacements actifs.	Forte utilisation de l'automobile résultant d'une gamme de facteurs

OPPORTUNITÉS ET DÉFIS

Des opportunités et des défis ont émergé du portrait du territoire et seront adressés par le présent exercice de planification. Ils s'énoncent ci-bas.

OPPORTUNITÉS	DÉFIS
Propriété d'un groupe immobilier, facilitant la planification concertée du territoire .	Prendre en considération les besoins de toutes les parties prenantes impliquées.
Vaste superficie de stationnements de surface sur le site de RioCan qui offre un potentiel incroyable de requalification.	Adapter le développement à la capacité des infrastructures souterraines et routières de la Ville de Kirkland.
Caractère local et à échelle humaine du site RioCan, conféré par des limites physiques franches (lien de l'ouest, talus entre les quartiers résidentiels, rue Jean-Yves, autoroute Transcanadienne (A-40)).	Créer un milieu de vie à l'échelle de la ville avec un renforcement de l'esprit de communauté.
Intensification des activités urbaines avec l'arrivée du REM favorisant l'aménagement d'un site rassembleur et dynamique pour l'ensemble de la population.	Enjeu d'acceptabilité sociale du projet en raison de l'augmentation potentielle de la circulation de transit dans le secteur, avec l'arrivée du REM.
Amélioration de l'accessibilité des milieux de vie et des secteurs d'emplois avoisinant le site.	Diminuer les nuisances générées par les infrastructures de transport grâce à l'intégration de mesures d'atténuation acoustique.
Repositionnement des activités commerciales et renouvellement du pôle de destination du site de RioCan.	Améliorer le partage de l'espace entre les usagers du transport automobile, collectif et actif.
Bonification et diversification des typologies résidentielles pour répondre aux besoins divers de la population.	Favoriser la cohabitation des différents modes de transport collectif.
Connectivité des différents espaces verts et milieux naturels aux abords du site.	Encourager le transfert modal pour attirer de nouveaux usagers du transport collectif ayant une chaîne de déplacement complexe.
Animation de l'espace public en complémentarité avec des espaces existants.	Intégrer de nouveaux usages sur le front sud du site de RioCan, dans le respect des obligations inscrites au Schéma d'aménagement et de développement de d'agglomération de Montréal, par rapport aux nuisances et contraintes générées par la présence d'une voie de circulation à débit important.
Connexion des grands espaces verts, tels que le lien de l'Ouest, le Grand parc de l'Ouest et le parc des Bénévoles à l'aide du projet de requalification du site RioCan	Maintenir les commerces en fonction sur le site de RioCan à moyen terme, exigeant un développement dont le phasage est adapté et flexible.
Valorisation de l'environnement urbain grâce à l'ajout d'aménagements et de mesures favorisant les déplacements actifs.	Intégration urbaine et architecturale du projet de requalification aux quartiers voisins caractérisés par un cadre bâti homogène et de basse densité.

SYNTHÈSE DES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

Les enjeux d'aménagement relevés par les forces, faiblesses, opportunités et défis sont spatialisés ci-contre.

- Milieu naturel (Grand parc de l'Ouest et boisé Angell)
- Parc des Bénévoles
- Établissement scolaire
- Pôle de mobilité (station REM)
- Axe de mobilité durable structurant

Fig.51. Localisation des activités commerciales et industrielles

Source: Données géoréférencées, Agglomération de Montréal, 2020.

3. VISION ET ORIENTATIONS

L’énoncé de vision et les orientations d’aménagement sous-jacentes traduisent les lignes directrices qui guideront la conception du secteur du PPU. Ainsi, ce sont quatre orientations, déclinées en objectifs spécifiques, qui deviennent la pierre d’assise du concept d’organisation spatiale présenté à la fin de cette section.

ÉNONCÉ DE VISION

La Ville de Kirkland souhaite, par ce document de planification, se donner les moyens de mettre en œuvre, d'ici les quinze prochaines années, la vision suivante pour le secteur du PPU de la station Kirkland du REM, dans la perspective ambitieuse de se doter d'un nouveau milieu de vie complet et de qualité, à l'image d'un centre-ville qui deviendra un nouveau cœur urbain.

Situé entre le futur Grand parc de l'Ouest et la station Kirkland du REM, le nouveau quartier au cœur du PPU bénéficie d'un caractère urbain fort où il fait bon vivre, travailler et se divertir. À quelques pas d'un paysage naturel exceptionnel, il se présente comme la porte d'entrée principale vers l'une des destinations récréotouristiques les plus prisées sur l'île de Montréal, c'est-à-dire le Grand parc de l'Ouest.

Ancré dans la philosophie des nouvelles tendances urbanistiques qui prônent une cohabitation harmonieuse des différents modes de transport, ce nouveau pôle de transport intermodal est doté d'un aménagement qui privilégie les modes de déplacements actifs dans un environnement sécuritaire et convivial.

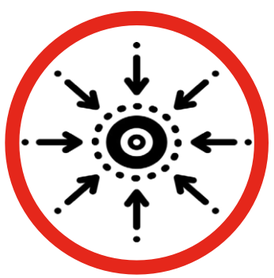
Ce nouvel espace de vie multifonctionnel propose des usages et des services complémentaires à ceux déjà en place dans la ville. Il est aménagé avec une densité graduelle qui favorise l'intégration aux quartiers résidentiels existants, notamment dans un esprit d'acceptabilité sociale.

Axé sur la mixité et la complémentarité des usages, la diversification de l'offre résidentielle et le caractère inclusif et flexible des espaces à caractère public, le quartier participe ainsi à l'émergence d'un milieu de vie dynamique et convivial. Ces atouts contribuent par le fait même à l'émergence d'une vie de quartier de qualité et à un renforcement du sentiment d'appartenance.

Enfin, l'unicité et l'attractivité de ce nouveau milieu de vie avant-gardiste en matière de développement durable seront le reflet des valeurs chères à la communauté kirklandaise. Ainsi, les jeunes adultes, les familles et les personnes âgées qui fréquentent régulièrement le quartier apprécieront notamment la mise en valeur du paysage naturel et de l'environnement paysager dans une optique d'accroissement de la biodiversité et de la qualité des services municipaux qui y sont offerts.

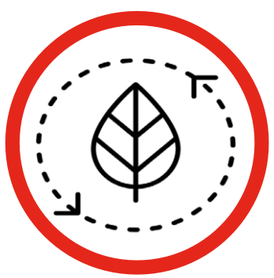
DESTINATION

INTERMODALITÉ



CENTRALITÉ

QUALITÉ DE VIE



DURABILITÉ

ORIENTATION 1

Milieu de vie attractif, dynamique et rassembleur pour l’ensemble de la communauté.

- ↘ OBJECTIF 1.1 Créer un cœur de quartier animé qui favorise les interactions sociales, récréatives et culturelles.
- ↘ OBJECTIF 1.2 Accroître la perméabilité à l’intérieur du secteur du PPU, tout en préservant la quiétude des secteurs avoisinants.
- ↘ OBJECTIF 1.3 Intensifier les activités à proximité de la station Kirkland du REM en proposant une complémentarité des usages, incluant une mixité horizontale et verticale, en respect de la capacité des infrastructures routières et souterraines et des orientations de la Ville en termes de densité.
- ↘ OBJECTIF 1.4 Développer une offre résidentielle diversifiée pour répondre aux besoins d’une clientèle variée.
- ↘ OBJECTIF 1.5 Connecter les espaces publics et les espaces verts dans une perspective de mise en valeur d’un réseau récréotouristique qui se déploie vers le Grand parc de l’Ouest.

Place publique animée
Village of Rosemont, Illinois, États-Unis

Offre résidentielle diversifiée
Quartier général, Montréal, Canada

Mixité horizontale et verticale
Projet esplanade Cartier, Montréal, Canada

Connexion entre les espaces publics
Médiathèque Françoise Sagan, Paris, France

ORIENTATION 2

Milieu de vie inclusif et durable où le cadre bâti s’intègre au paysage existant.

- ↘ OBJECTIF 2.1 Privilégier la compacité du cadre bâti afin d’optimiser l’occupation du sol.
- ↘ OBJECTIF 2.2 Moduler la densité bâtie pour assurer une intégration harmonieuse avec le tissu urbain existant.
- ↘ OBJECTIF 2.3 Maximiser les vues grâce à une implantation judicieuse de liens qui permettent notamment d’offrir des percées visuelles vers les espaces publics, le lien de l’Ouest, le débarcadère menant à la gare de train et le parc des Bénévoles.
- ↘ OBJECTIF 2.4 Aménager des espaces publics polyvalents, flexibles et confortables quirépondent aux besoins d’une diversité d’usagers et participent à l’émergence d’une vie sociale riche axée surles rencontres, les échanges et l’entraide.
- ↘ OBJECTIF 2.5 Adapter les aménagements du domaine public et les constructions à l’échelle du piéton pour offrir des expériences variées durant toute l’année.
- ↘ OBJECTIF 2.6 Être sensible à la qualité de l’environnement urbain offert aux résidents afin de leur offrir confort et qualité de vie.
- ↘ OBJECTIF 2.7 Atténuer les nuisances sonores et visuelles à proximité des grandes infrastructures de transport.

Densité modulée
The Lyric, Seattle, Washington, États-Unis

Percée visuelle en tête d’îlot
Assembly Row, Somerville, États-Unis

Polyvalence des espaces publics
Parc Levy, Houston, Illinois, États-Unis

Mobilier urbain varié et adapté à divers usagers
Parc Maggie Daley, Chicago, Illinois, États-Unis

ORIENTATION 3

Quartier accessible et sécuritaire qui répond aux besoins de la population locale et prône la mobilité durable.

- ↘ OBJECTIF 3.1 Assurer une fluidité des déplacements véhiculaires aux abords de la station du REM, notamment aux heures de pointe.
- ↘ OBJECTIF 3.2 Limiter l'expansion du réseau viaire et la circulation de transit vers les quartiers existants dans le respect de la capacité des infrastructures routières.
- ↘ OBJECTIF 3.3 Optimiser les conditions d'accessibilité véhiculaire pour les résidents, les travailleurs et les commerçants du quartier.
- ↘ OBJECTIF 3.4 Favoriser l'intermodalité des déplacements grâce à une connectivité entre tous les réseaux et l'aménagement de parcours piétonniers et cyclables conviviaux et sécuritaires, notamment en maximisant la connexion de la place centrale aux principaux sites d'intérêts
- ↘ OBJECTIF 3.5 Réduire et améliorer les chaînes de déplacements pour favoriser une mobilité durable. Aménager des axes de transport actif répondant à des besoins utilitaires et récréatifs. Développer une offre en stationnement optimisée et innovante.
- ↘ OBJECTIF 3.6 Se doter d'une stratégie intelligente quant au système de livraison de marchandises et de gestion des matières résiduelles.
- ↘ OBJECTIF 3.7 Assurer une fluidité des déplacements véhiculaires aux abords de la station du REM, notamment aux heures de pointe.
- ↘ OBJECTIF 3.8 Limiter l'expansion du réseau viaire et la circulation de transit vers les quartiers existants en privilégiant des voies de circulation locales dans le nouveau quartier, dans le respect de la capacité des infrastructures routières.

Rue partagée
Exhibition Road, Londres, Royaume-Uni

Parcours piétonniers
Siège Social Urban Outfitters, Philadelphie, États-Unis

Parcours quatre saisons
Vélo d'hiver, Montréal, Canada

Stationnement étagé
Place des Canotiers, Québec, Canada

ORIENTATION 4

Quartier qui se distingue par une architecture et un design de grande qualité.

- ↘ OBJECTIF 4.1 Élaborer une identité visuelle singulière et distinctive qui se traduit par un cadre bâti aux performances environnementales exemplaires.
- ↘ OBJECTIF 4.2 Porter une attention particulière à l'intégration architecturale et l'esthétisme des bâtiments en considération avec le tissu urbain des quartiers environnants.
- ↘ OBJECTIF 4.3 Embellir les interfaces avec l'autoroute Transcanadienne (A-40) pour créer un effet de vitrine invitant pour les résidents et les visiteurs.
- ↘ OBJECTIF 4.4 Créer de nouveaux repères urbains identitaires pour la Ville de Kirkland.
- ↘ OBJECTIF 4.5 Adopter une stratégie de verdissement favorisant la biodiversité, la gestion des eaux de ruissellement et les initiatives en agriculture urbaine.
- ↘ OBJECTIF 4.6 Viser une certification de développement durable pour certaines infrastructures (ex. ENVISION, SITES, Parksmart) ou bâtiments (ex. LEED, WELL, Bâtiment Carbone Zéro).
- ↘ OBJECTIF 4.7 Maximiser les vues sur les paysages environnants en positionnant stratégiquement les bâtiments.

Aménagement urbain signature
Montréal, Canada

Repère urbain architectural
Projet Arbora, Montréal, Canada

Gestion des eaux de ruissellement
Boulevard Décarie, Montréal, Canada

Certification en développement durable
Maison du dév. durable, Montréal, Canada

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale traduit la vision par l'illustration des intentions d'aménagements et guide la conception détaillée du territoire.

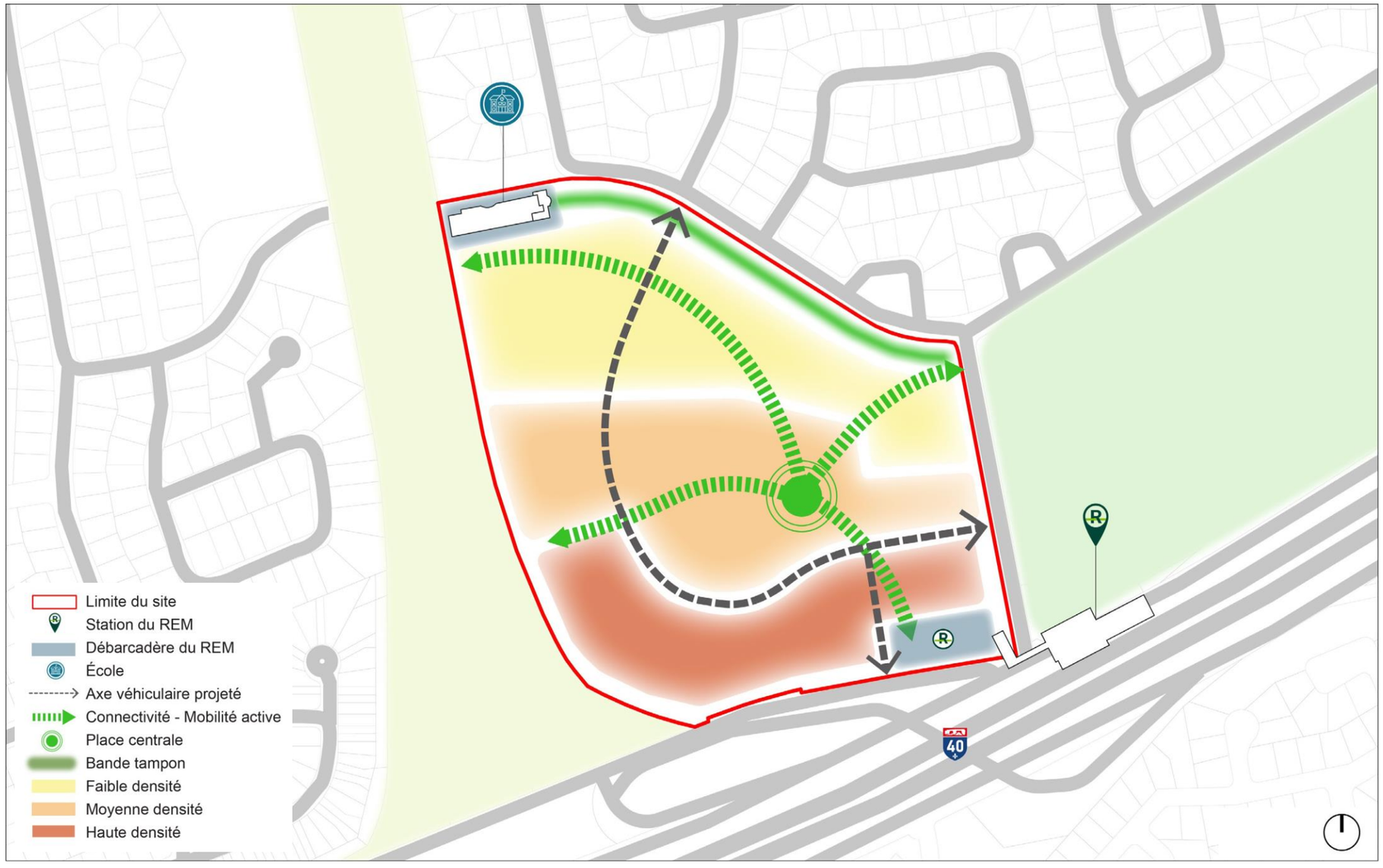
D'abord, il convient de souligner que les centralités existantes et projetées du territoire constituent la matrice du plan concept.Elles se composent de la station du REM, des parcs à proximité, soit le Grand parc de l'Ouest et le parc des Bénévoles, des axes de mobilité durable structurants qui sont le lien de l'Ouest et le tronçon du REV, ainsi que des écoles primaires.

À partir de cette trame, l'organisation spatiale propose un développement graduel du site, structuré autour d'une place centrale. Cette place constitue le point de convergence des axes de mobilité active, qui relient les principales centralités du secteur et contribuent à l'animation sociale et commerciale du quartier.

Le concept est pensé selon une gradation des densités, favorisant une transition harmonieuse entre les quartiers résidentiels existants au nord et les secteurs à plus forte densité en bordure de l'autoroute 40 et près de la station du REM.

Une bande tampon est prévue au nord du site, afin d'assurer une intégration harmonieuse aux quartiers existants et de maintenir la lisière végétale existante le long du boulevard Elkas, assurant une transition douce avec le tissu résidentiel avoisinant.

Les axes de circulation projetés assurent une desserte locale efficace tout en évitant la fragmentation du site. L'accent est mis sur la connectivité active, avec une trame verte composée de chemins piétonniers et d'espaces publics verdis. Cette trame traverse le site dans toutes les directions, connectant les résidents aux services, aux espaces verts et au réseau de transport structurant.



Note au lecteur : Le concept d'organisation spatiale est fourni à titre indicatif. La configuration et la composition réelle pourraient différer de cette proposition.

KIRKLAND

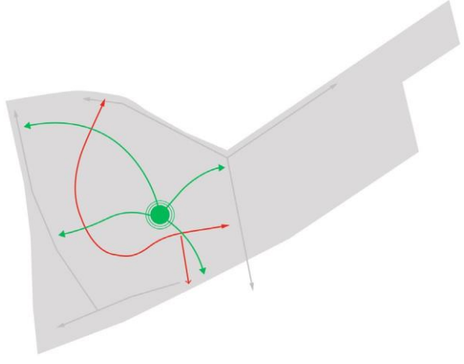
4. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Les principes d'aménagement traduisent de façon réaliste la vision et les grandes orientations d'aménagement qui guideront l'émergence d'un nouveau milieu de vie sur le site a requalifier. Situé à côté de la station du REM, ce site accueillera désormais une diversité de typologies résidentielles, des édifices à l'architecture et au design distinctif qui participeront à l'animation et au dynamisme du quartier ainsi qu'un vaste réseau d'espaces publics, de parcs et d'espaces verts qui feront la fierté de la communauté kirklandaise.

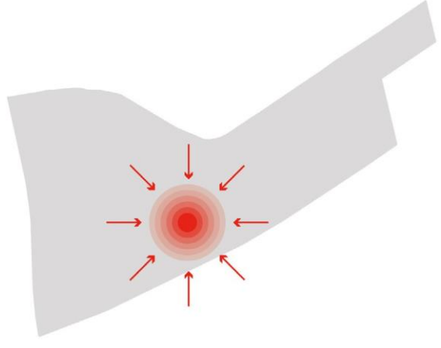
PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

Le concept d’organisation spatiale proposé s’articule autour de six grands principes d’aménagement qui reflètent les principaux défis à relever pour le secteur du PPU sur lesquels s’appuient les orientations d’aménagement et les objectifs spécifiques.

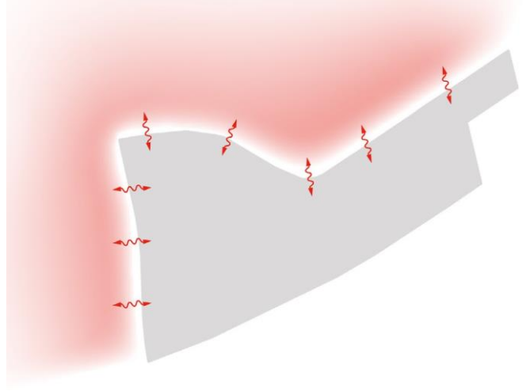
Par ailleurs, les pages suivantes illustrent d’autres principes d’aménagement à prendre en compte lors de la conception de projets sur le territoire du PPU qui ont une incidence sur le design urbain, la résilience environnementale, la mobilité et plusieurs autres dynamiques urbaines.



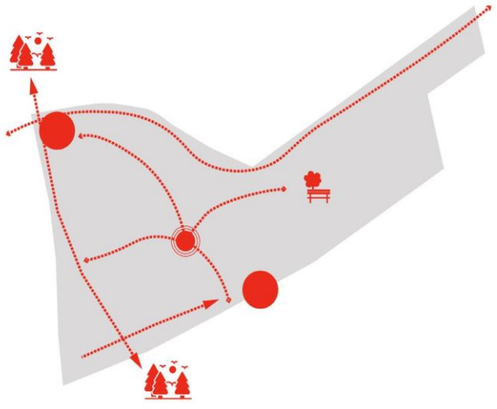
CONNECTÉ AU RÉSEAU VERT ET À LA TRAME URBAINE EXISTANTE



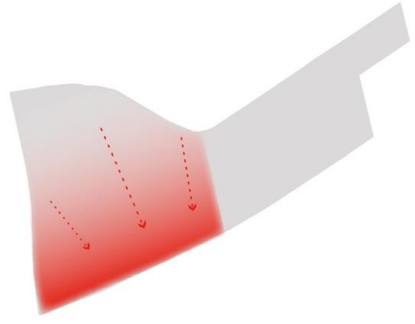
CŒUR DE QUARTIER VIVANT ET RASSEMBLEUR À PROXIMITÉ DE LA STATION DU REM



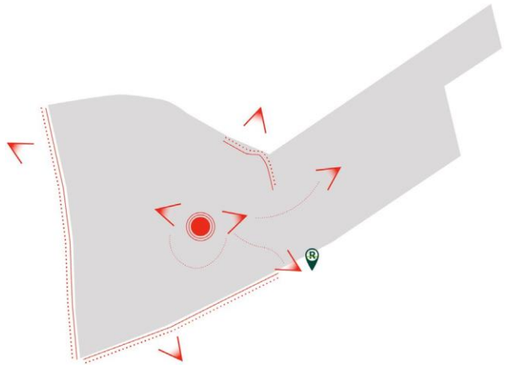
COMPLÉMENTARITÉ DU DÉVELOPPEMENT ET INTÉGRATION HARMONIEUSE AVEC LES QUARTIERS EXISTANTS



RESEAU DE MOBILITE ACTIVE STRUCTURANT SE DÉPLOYANT À TRAVERS DES PARCOURS PIÉTONNIERS ET CYCLABLES, UNIVERSELLEMENT ACCESSIBLES, RELIANT LES DIFFÉRENTS POINTS D’INTÉRÊTS



GRADATION DES DENSITÉS AFIN DE S’INTÉGRER À L’ENVIRONNEMENT BÂTI IMMÉDIAT



MISE EN VALEUR DES VUES À L’APPROCHE DU QUARTIER ET À L’INTÉRIEUR DE CELUI-CI

Principes d’aménagement

MOBILITÉ

Axe véhiculaire principal

Afin de structurer le site de RioCan et de permettre la desserte de l’ensemble des immeubles projetés, la trame viaire du nouveau quartier se déploie à partir d’un axe véhiculaire principal adapté à la configuration du terrain et à la trame urbaine existante.

Ce dernier sera connecté au réseau véhiculaire existant au nord, via le boulevard Elkas dans l’axe de la rue Discepola et, à l’est, via la rue Jean-Yves. Cet axe est complété par une voie desservant le débarcadère du REM se connectant au chemin Sainte-Marie au sud.

Les intersections à la rue Jean-Yves et au chemin Sainte- Marie ainsi que la station du REM deviennent ainsi les principales portes d’entrée du quartier et permettent de circuler autour du futur pôle de mobilité. L’intersection au boulevard Elkas devient une porte d’entrée secondaire pour les usagers arrivant du nord de la ville.

Étude de circulation

Le projet du PPU Kirkland s’inscrit dans un réseau routier varié incluant un réseau local dense traversé par l’autoroute
40. En effet, le secteur est entouré d’une zone résidentielle séparée au sud du PPU par l’axe de l’A40. Cette particularité de la Ville de Kirkland amène un haut taux de motorisation à ses habitants avec en moyenne plus de 2 véhicules par ménage. La part modale qu’occupe la voiture au sein du territoire de Kirkland s’élève à 86% des déplacements effectués. Une telle dépendance pourrait être diminuée pour les zones résidentielles entourant le PPU avec l’arrivée du REM à proximité.

Le secteur d’étude du PPU Kirkland bénéficie à l’heure actuelle de bonnes conditions de circulation et aucun enjeu majeur n’a été soulevé. En revanche, les habitudes de circulation actuelles dans la zone ont montré que les usagers ont tendance à emprunter la voie de desserte de l’A40 puis la rue Jean-Yves en direction nord pour accéder aux écoles primaires ou au centre RioCan. Toutefois, les débits observés sur le boulevard Elkas ne sont pas à négliger puisqu’il sert à desservir les zones résidentielles plus enclavées au nord.

Selon l’avancement et l’évolution du projet de requalification, des études de circulation seront nécessaires afin d’assurer un niveau de service acceptable sur et autour du site de requalification. Ces études pourraient notamment nécessiter la mise en place de mesures de mitigation afin de garantir une intégration harmonieuse et fluide du projet au niveau des accès routiers dans le secteur visé.

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

- Marges de recul et emprises de rues ayant une dimension confortable et sécuritaire ;
- Rue bidirectionnelle (circulation à double sens) ;
- Alignement d’arbres à moyen déploiement, intégration d’îlots végétalisés et noues drainantes pour une gestion durable des eaux pluviales ;
- Trottoirs élargis de chaque côté de la rue ;
- Gestion des flux de circulation grâce à des feux de signalisation et des passages piétons aux intersections majeures ;
- Marquage au sol, éclairage et symboles appropriés pour bien identifier les traverses

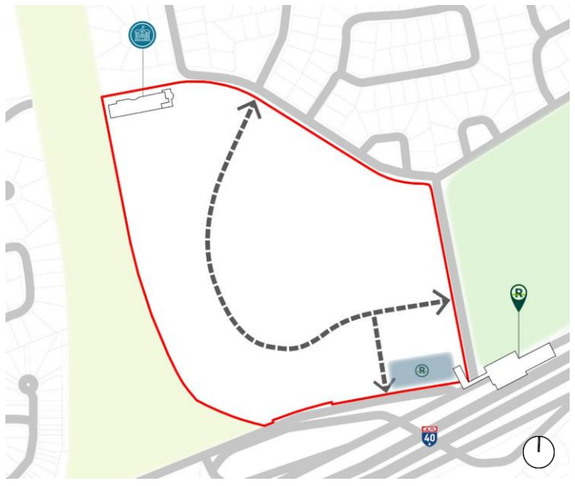


Fig.52. Localisation de l’axe véhiculaire principal

Fig.53. Réaménagement de la rue Saint-Charles, Longueuil, Canada
Source : Ville de Longueuil

Fig.54.Réaménagement de la rue Victoria-du-Cap, La Baie, Canada
Source : Collectivités viables

MOBILITÉ

Stationnement

Dans le cadre de la requalification du site, il sera requis d’intégrer à même le projet une aire de stationnement hors rues d’environ 200 places, à usage exclusif des résidents de Kirkland qui désirent stationner leur véhicule pour accéder à la station du REM.

En complémentarité, certains espaces de stationnement sur rue pourraient être envisagés à des endroits stratégiques, afin de permettre la livraison par camion, du stationnement de courte durée ou encore du stationnement temporaire pour des visiteurs occasionnels, notamment à proximité des unités résidentielles. Toutefois, une grande importance devra être accordée à l’aménagement paysager de ces espaces, afin de réduire l’effet d’îlot de chaleur causé par les surfaces minéralisées.

Fig.55. Zone bleue (stationnement gratuit sur de courtes périodes), FR
Source : La Farlède

Fig.56.Stationnement de la falaise apprivoisée, Québec, Canada
Source : Pierre Martin & Associés

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

- Privilégier l’aménagement d’aires de stationnement intérieures ou non visibles de la rue afin de stimuler l’encadrement continu du domaine public ;
- Aménager un stationnement hors rues de 200 places à l’usage des citoyens de Kirkland empruntant le REM situé à 350 mètres et moins de la station ;
- Aménager un lien d’accès piétonnier sécuritaire et convivial entre la station Kirkland et le stationnement hors rue dédié aux citoyens ;
- Intégrer des mesures de verdissement grâce à l’ajout d’îlots de verdure qui, à maturité, offrent un ombrage généreux;
- Favoriser la gestion durable des eaux pluviales aux abords des voies véhiculaires et de la voie publique (ex: noues végétalisées, bassins de rétention, revêtement perméable et poreux, etc.) ;
- Offrir des espaces de stationnement pour vélos sécuritaires, à l’intérieur et à l’extérieur, situés à proximité de la station du REM, des commerces, des bureaux, des unités résidentielles et des espaces publics ;
- Les espaces de stationnement sont agrémentés de végétation afin d’être ombragés.

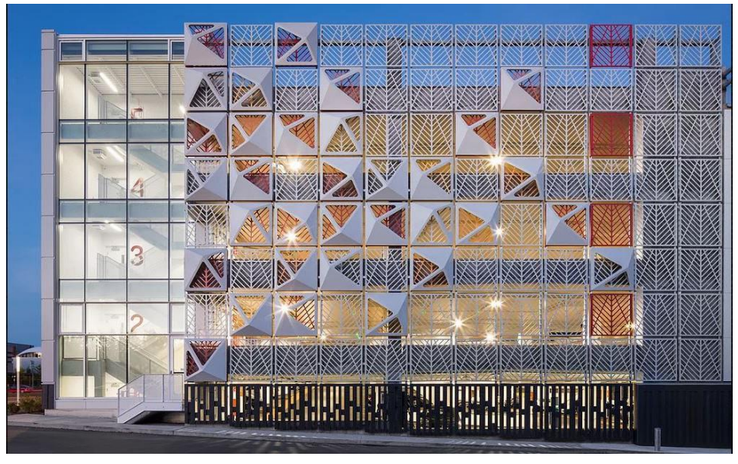


Fig.57.Stationnement de la Place Ste-Foy, Québec, Canada
Source : Coarchitecture

Fig.58.Stationnement réversible Saint-Roch, Montpellier, France
Source : Archikubik

MOBILITÉ

Liens de mobilité active

Dans une volonté d’accroître la perméabilité du tissu urbain avec les quartiers résidentiels existants, sans toutefois augmenter la circulation véhiculaire de transit, des liens de mobilité active seront aménagés sur l’ensemble du site. Ceux-ci faciliteront la marchabilité du secteur et contribueront au dynamisme du quartier projeté, tout en s’insérant dans le réseau de mobilité active régional. En effet, ces liens se connecteront au réseau prévu à même le lien de l’Ouest offrant ainsi un accès aux parcs-nature à proximité et au réseau express vélo (REV). Par ailleurs, ces axes récréatifs et utilitaires relieront à la fois les quartiers résidentiels adjacents, le parc des Bénévoles et la station du REM.

Fig.59. Voie cyclable unidirectionnelle sur chaussée, Montréal, Canada
Source : The Centre of Active Transportation

Fig.62. Piste cyclable du parc de la Senne, Bruxelles, Belgique
Source : La Compagnie du Paysage

Fig.60. Piste cyclable surélevée, Philadelphie, É-U
Source : Ville de Philadelphie

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

- Aménager des sentiers dédiés au transport actif, notamment avec des pistes multifonctionnelles ;
- Offrir un réseau de mobilité active efficient et continu qui connecte les pistes cyclables et sentiers piétonniers existants et projetés ;
- Créer des servitudes de passage sur le domaine privé ou les intégrer au domaine public afin de multiplier les connexions et valoriser les trajets plus informels ;
- Prioriser l’aménagement de pistes cyclables en site propre ou sur chaussée désignée ;
- Créer un réseau de pistes cyclables et de trottoirs pour relier les grands points d’intérêts (ex. place centrale, REM, lien de l’Ouest, parc des Bénévoles)

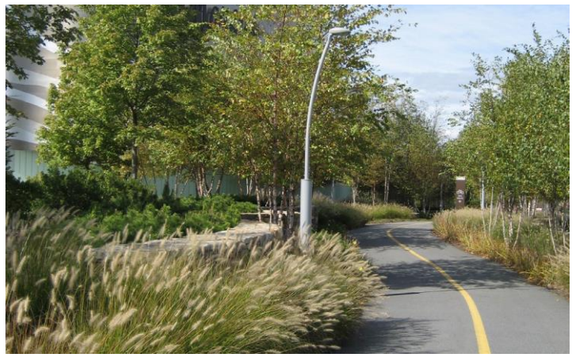


Fig.61. Piste cyclable bidirectionnelle, Natick, É-U
Source : Lauraknosp

Fig.63. Réaménagement proposé pour la rue de Rouen, Montréal.
Source : Réalisons Montréal

MOBILITÉ

Aménagements cyclables

Afin de répondre aux besoins des usagers, des stationnements pour vélo sont installés à plusieurs endroits stratégiques, comme les seuils du quartier, les espaces commerciaux et à l’intérieur des édifices.

Qu’il s’agisse d’abri pour vélo ou de support à vélo, les installations doivent être situées idéalement à proximité des entrées et des sorties principales, ainsi que des arrêts de transports collectifs.

Fig.64. Abri pour vélo de la gare Sainte-Rose, Laval, Canada
Source : EXO Québec

Fig.65.Stationnement de vélo, Université de McGill, Montréal, Canada
Source : Ekm Architecture

Fig.66.Station chronovélo, Grenoble, France
Source : Place Gre’net

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

» Favoriser les espaces de stationnement de vélo couverts, avec si possible une structure fermée pour accroître la sécurité des vélos ;

» Localiser les espaces de stationnement à l’écart des zones de croisement avec les automobiles et à proximité des pôles de destination.

Fig.67.Abri à vélo intelligent, Nantes, France
Source : Le Monde

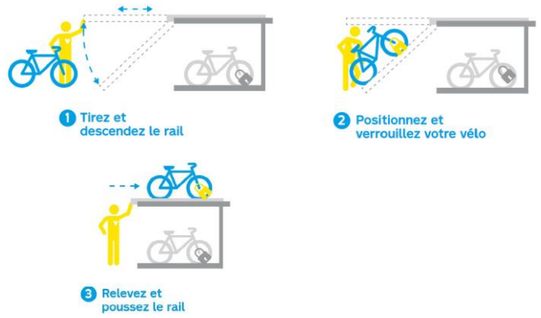


Fig.68.Schéma d’utilisation de l’abri-vélo de la STM
Source : Société de transport de Montréal

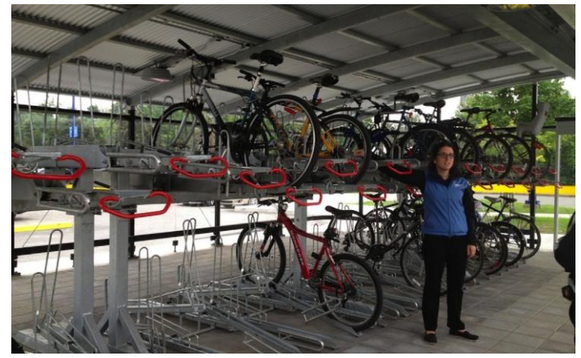


Fig.69.Vélostation de la gare de train de banlieue, Deux-Montagnes, QC
Source : Agence Métropolitaine de transport

Fig.70.Vélostation de la station Lionel-Groulx, Montréal, Canada
Source : Société de transport de Montréal

MOBILITÉ

Traitement des intersections

La mobilité active et durable est au cœur des principes d’aménagement du quartier. En complémentarité avec le pôle de mobilité de la station REM Kirkland, l’objectif est de favoriser les déplacements actifs grâce à la création d’un réseau efficace, sécuritaire et convivial. Déployé à l’échelle du quartier à travers divers aménagements, ce réseau doit intégrer des mesures de gestion des conflits à certaines intersections stratégiques, à l’intérieur et aux abords du quartier, afin d’améliorer la visibilité des usagers de la rue et optimiser les points de rencontre entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

Des passages piétons sont aménagés aux intersections les plus achalandées où les croisements entre les différents modes de déplacements sont prévus. Un passage piéton surélevé avec un îlot central est privilégié pour sécuriser la traversée des piétons et des cyclistes se déplaçant entre le parvis du REM et la place centrale à proximité.

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

- Privilégier les intersections surélevées ;
- Maximiser les triangles de visibilité aux abords des intersections ;
- Privilégier un revêtement de sol distinctif et qualitatif (marquage au sol ludique, pavé de couleur, etc.) pour accroître la visibilité des aménagements.

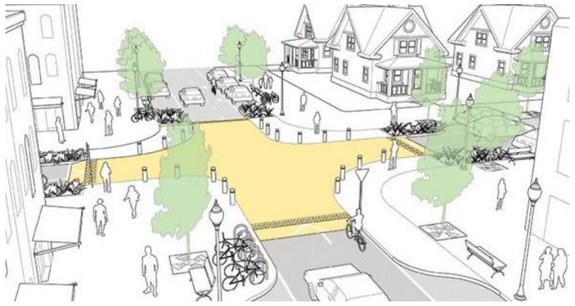


Fig.75.Intersection surélevée
Source : NACTO

Fig.76.Passage surélevé au centre d’un îlot
Source : NACTO

Fig.71.Exemple de passage cycliste aux intersections, Ottawa, Canada
Source : Ville d’Ottawa

Fig.73.Intersection surélevée, Matthew, Caroline du Nord
Source : NACTO

Fig.77.Traverse piétonne avec îlot central, Arlingtonva, É-U
Source : NACTO

Fig.72.Aménagement proposé pour une piste cyclable, New-York, É-U
Source : Behance

Fig.74.Traverse piétonne surélevée, Santa Monica, É-U.
Source : RRM Design Group

Fig.78.Traverse piétonne avec îlot central, Austin, É-U
Source : NACTO

Principes d’aménagement

ESPACES PUBLICS ET ESPACES VERTS

Mise en réseau et connectivité

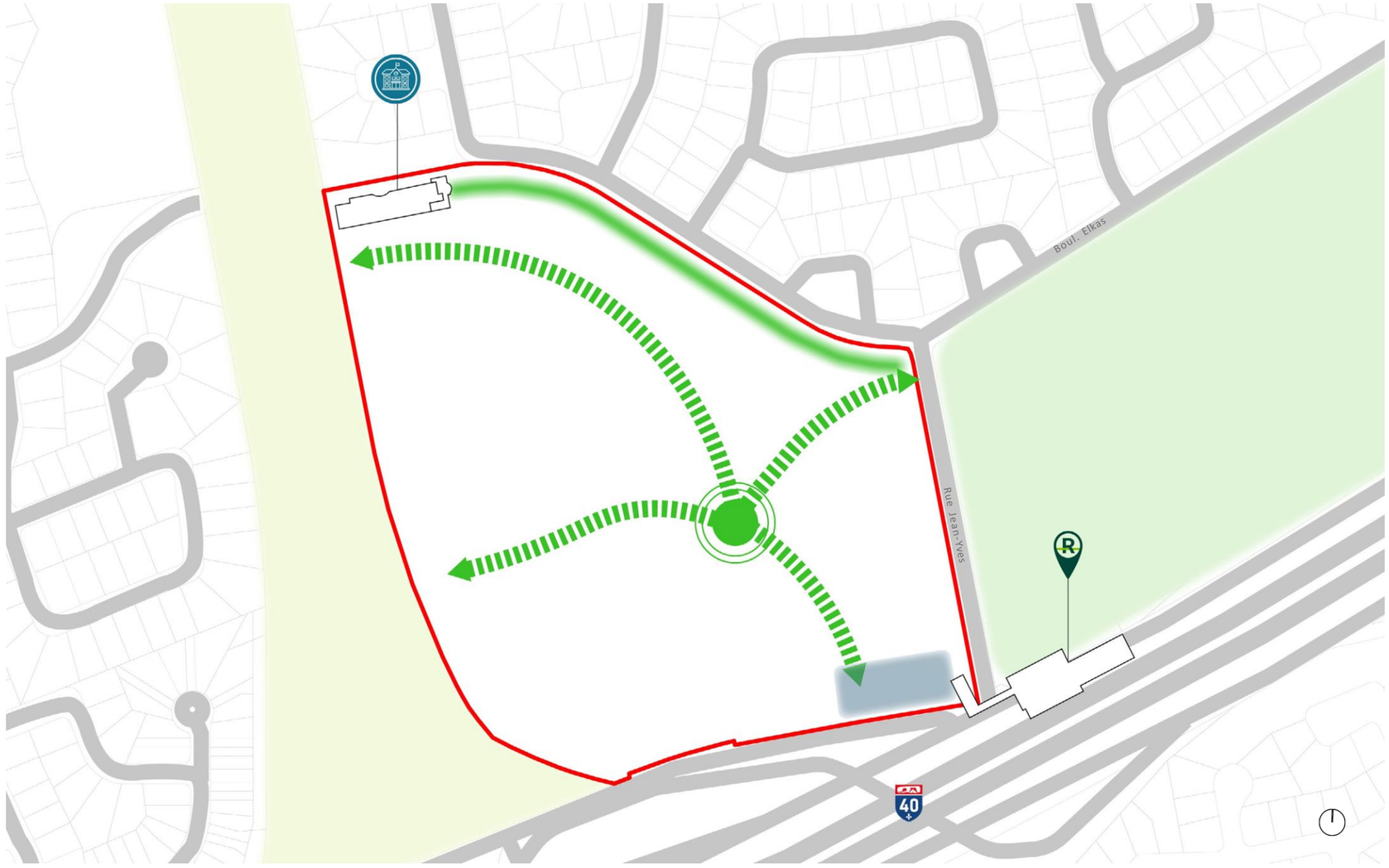
Les principes d’aménagement visent l’aménagement d’un nouveau milieu de vie à échelle humaine qui s’intègre de façon harmonieuse avec le tissu urbain existant, tout en assurant la densification du secteur. L’implantation, le gabarit et la compacité du cadre bâti permettent d’accorder une grande importance aux espaces verts et publics. Répartis de façon judicieuse, les espaces verts proposent des expériences variées, selon les besoins des usagers.

La polyvalence des aménagements et des équipements permet d’offrir une programmation variée au gré des saisons. Complémentaires les uns avec les autres, les espaces publics et verts forment un réseau interne reliant différents points de destination. Mettant en valeur les points d’entrée au quartier, ce réseau traite de façon délicate et subtile les interfaces avec les quartiers résidentiels existants et les grandes infrastructures de transport.

Enfin, la connectivité est favorisée par la création de parcours actifs alternatifs à la rue qui sillonnent l’ensemble du quartier et se raccordent aux liens actifs existants, notamment le parc des Bénévoles et le lien de l’Ouest.

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

- Mettre en valeur des entrées du quartier ;
- Protéger et mettre en valeur la végétation existante ;
- Renforcer la canopée urbaine dans le quartier ;
- Aménager des parcours ponctués d’aires d’agrément et de repos ;
- Bonifier l’offre en espaces publics et en parcs ;
- Doter le quartier d’une signature visuelle distinctive (éclairage, mobilier urbain, marquage au sol, etc.) ;
- Assurer la création de liens verts structurants favorisant le transport actif vers les grands sites d’intérêts, tels que le lien de l’Ouest, la station du REM et la place centrale.



ESPACES PUBLICS ET ESPACES VERTS

Gestion durable des eaux pluviales

L’installation de jardins de pluie contribue à la gestion durable des eaux pluviales. En effet, l’installation de noues paysagères et d’îlots de rétention aux abords des grands axes de circulation permet de récupérer les eaux de pluie et d e les filtrer. Ces dispositifs permettent également de limiter les surverses d’égout lors d’épisodes de grande pluie par l’intégration d’espèces végétales qui favorisent la biorétention des eaux. Les noues paysagères s’élargissent au niveau des intersections pour maximiser les surfaces végétalisées et offrir un champ de vision plus large, sans obstacle, qui sécurise la traversée des piétons en les rendant plus visibles aux automobilistes et aux camionneurs.

Fig.79.Jardin de pluie sur la rue Papineau, Montréal, Canada
Source : Lise Gobeille

Fig.80.Jardin de pluie sur la rue Basile-Routhier, Montréal, Canada
Source : Lise Gobeille

Fig.81.Jardin de pluie sur la rue Mountains Sights, Montréal, Canada
Source : Catalyseur urbaine

Fig.82.Noue paysagère sur Congress A venue, Austin, É-U.
Source : Kevin Michael Sullivan

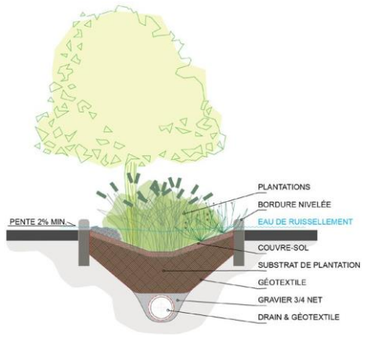


Fig.83.Schéma d’une noue paysagère
Source : Provencher_Roy

Fig.84.Bassin de rétention du campus d’Outremont, Montréal, Canada
Source : Provencher_Roy

Fig.85.Jardin de pluie du projet Bonaventure, Montréal, Canada
Source : Formes

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

- Maintenir ou améliorer l’équilibre hydrologique des terrains en minimisant les superficies imperméables et en intégrant des mesures de gestion durable des eaux pluviales ;
- Privilégier un pavage perméable et des surfaces végétalisées afin de favoriser l’infiltration des eaux dans le sol;
- Favoriser l’aménagement de jardins de pluie dans lesquels sont acheminées les eaux de ruissellement ;
- Intégrer des bandes filtrantes végétalisées (gazon et autres plantes) dans les espaces extérieurs afin de permettre le filtrage, l’écoulement et l’infiltration des eaux ;
- Intégrer des espèces de plantation requérant une irrigation naturelle et qui favorisent la biorétention des eaux.

ESPACES PUBLICS ET ESPACES VERTS

Bande tampon et talus végétalisé

Le talus végétalisé qui borde le boulevard Elkas marque la délimitation entre les quartiers résidentiels existants et la requalification du site RioCan. En tant que bande tampon verte, il contribue à définir la transition entre les quartiers tout en demeurant perméable. À ce niveau, des ouvertures ciblées peuvent être aménagées pour favoriser les liens piétonniers et cyclables, assurant ainsi une continuité entre les différentes parties du quartier.

Situé à proximité de l’école Margaret-Manson, ce corridor de verdure est conservé dans son état actuel afin de préserver le caractère paysager du secteur et de maintenir les bénéfices environnementaux liés à la végétation existante. L’aménagement du talus pourra être bonifié de manière ponctuelle, lorsque jugé nécessaire ou opportun, notamment par l’ajout de plantations complémentaires ou d’aménagements sommaires favorisant la biodiversité ou l’expérience des usagers.

La bande tampon s’insère au réseau de mobilité active et s’inscrit dans la continuité de la trame verte prévue du quartier comprenant la place centrale.

Fig.86. Talus végétalisé en bordure du boulevard Elkas, Kirkland, Canada
Source : Google Street View, Google Maps

Fig.87. Bande tampon du concept d’organisation spatiale

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

- Maintien et bonification du talus végétalisé actuellement en place afin de préserver une bande tampon naturelle entre les quartiers existants et le site RioCan.
- Aménagement de sentiers multifonctionnels là où nécessaire afin de briser l’effet de barrière du talus et d’assurer la perméabilité de la trame urbaine.
- Conservation des arbres matures et de la végétation sur le talus et dans la bande tampon existante.
- Protection des arbres et de la végétation lors des travaux, lorsque nécessaire.
- Intégration de la bande tampon et du talus aux espaces verts prévus sur le site.
- Intégration du réseau de mobilité active dans la bande tampon.

Note au lecteur : Les végétaux sont fournis à titre indicatif seulement. L’aménagement paysager réel pourrait différer de ces propositions.

ESPACES PUBLICS ET ESPACES VERTS

Stratégie de verdissement

Faisant fi du paysage actuel fortement minéralisé, les principes de verdissement prônent la création d’un environnement urbain vivant, mais surtout verdoyant et apaisant. De façon prioritaire, il s’agit de bonifier l’offre en espaces verts au cœur du quartier. Ainsi, la trame verte offrira une programmation paysagère diversifiée qui bonifie considérablement le couvert végétal sur le territoire. De manière plus précise, certains critères de plantation sont à respecter pour garantir la croissance des graminées, vivaces, arbres, feuillus, arbustes et arbres fruitiers. Pensons, notamment, à privilégier les espèces qui requièrent une irrigation naturelle et favorisent la biorétention des eaux pluviales, à diversifier les essences plantées afin de maximiser la biodiversité et bonifier l’expérience paysagère ou à encore construire des fosses de plantation d’une profondeur adéquate pour favoriser la survie des arbres à grand déploiement.

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT // DOMAINE PUBLIC

- Maximiser la plantation d’arbres à moyen et grand déploiement le long de l’axe véhiculaire afin de bonifier le couvert végétal et d’offrir des espaces ombragés au piéton ;
- Assurer une sélection judicieuse de végétaux indigènes et une diversification des essences floristiques afin de varier les strates de plantation (dimension, feuillage et période de floraison) ;
- Favoriser l’intégration d’une stratégie de rétention des eaux pluviales dans les aménagements paysagers ;
- Privilégier l’utilisation de matériaux écologiques, naturels, durables et locaux pour le mobilier urbain ;
- Prévoir des fosses de plantation de grands volumes afin de favoriser la survie et la croissance des arbres, particulièrement à proximité des axes routiers.

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT // DOMAINE PRIVÉ

- Encourager l’aménagement de terrasses et toitures vertes pour les bâtiments de moyenne à haute densité ;
- Verdir les aires de stationnement.

GRAMINÉES

FESTUCA ARUNDINACEA

FESTUCA RUBRA

AGROPYRON TRACHYCAULUM

AVENA SATIVA

CALAMAGROSTIS ACUTIFLORA «KARL FOERSTER»

VIVACES

VERBENA HASTATA

HYPERICUM PERFORATUM

AGASTACHE ‘BLUE FORTUNE’

DENNSTAEDTIA PUNCTILOBULA

ASCLEPIAS INCARNATA

ECHINACEA ‘CHEYENNE SPIRIT ’

BORAGO OFFICINALIS

PRUNELLA VULGARIS

IRIS VERSICOLOR

SOLIDAGO SEMPERVIRENS

IRIS PSEUDACORUS

ANTHEMIS NOBILIS

Note au lecteur : Les végétaux sont fournis à titre indicatif seulement. L’aménagement paysager réel pourrait différer de ces propositions.

ARBRES FEUILLUS

GLEDITSIA TRIANCANTHOS VAR. INERMIS

BETULA NIGRA

GINKGO BILOBA ‘AUTUMN GOLD’

ACER X FREEMANII ‘AUTUMN BLAZE’

CARPINUS CAROLINIANA

LARIX LARICINA

QUERCUS RUBRA

GYMNOCLADUS DIOICUS ‘ESPRESSO’

ARBUSTES

ARONIA MEL. LOW SCAPE MOUND

BERBERIS CONCORDE

BERBERIS THUN. GOLDEN NUGGET

BERBERIS THUNB. ROSY GLOW

BETULA GOLDEN TREASURE

BUDDLEJA DAV. PUGSTER PERIWINKLE

CARYOPTERIS CLAN. BEYOND MIDNIGHT

CLETHRA ALN. CRYSTALINA

CORNUS ALB. ELEGANTISSIMA

ARBRES FRUITIERS

POIRIER BARTLETT

PRUNIER PETITE SOEUR

AMELANCHIER CANADENSIS

- Espèce indigène
- Espèce tolérante au stress urbain (sel de déglaçage, maladies et ravageurs, conditions climatiques arides, etc.)
- Espèce propice à la biodiversité (flore mellifère)
- Espèce comestible

AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PRIVÉ

Aménagement des espaces extérieurs privés

Au-delà du domaine public, une place importante est accordée à la végétalisation des espaces extérieurs privatifs. La taille de ces espaces circonscrits entre des bâtiments résidentiels et mixtes se veut généreuse, notamment pour compenser avec la hauteur de certains bâtiments et ainsi offrir des lieux de socialisation entre résidents ou des lieux de repos. À une échelle plus macro, la prolongation de la trame verte principale dans chacun des îlots joue un rôle clé dans la connectivité des corridors écologiques. Destinés à l’usage exclusif des occupants et des visiteurs des édifices, les espaces privés contribuent à renforcer le sentiment d’appartenance au bâtiment, en plus de participer à la plus-value du bien immobilier. À titre d’exemple, ces cours intérieures sont facilement accessibles grâce à des sentiers piétonniers et cyclables qui mènent à un potager urbain ou une aire gazonnée avec du mobilier urbain (table à pique- nique, bacs fleuris, balançoires, chaises longues, etc.).

Fig.88. Espaces privés végétalisés, Boulogne-Billancourt, France
Source : Landezine et Hervé Abbadie

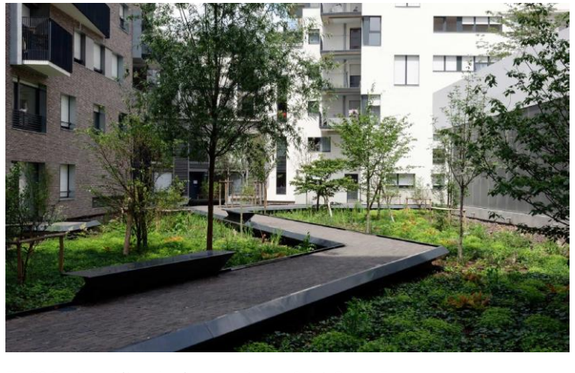


Fig.89.Sentier piétonnier à la Zac Docks, Saint Ouen, France.
Source : Nicolas Fussler, Ateliers 2/3/4

Fig.90.Espaces privés résidentiels, Aarhus, Danemark
Source : CEBRA, MBYland

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

- Aménager des accès publics continus le long des espaces publics ;
- Prévoir des cours intérieures de grande dimension qui accordent une place importante à la végétation et aux espaces de rencontre et de socialisation ;
- L’équilibre hydrologique du site est maintenu en minimisant les superficies imperméables et par l’intégration de mesures de gestion durable des eaux pluviales ;
- Privilégier un revêtement de sol perméable afin de favoriser l’infiltration des eaux dans le sol ;
- Fournir un éclairage adéquat pour assurer le sentiment de sécurité, en veillant à limiter la pollution lumineuse.

Fig.91.Sentier piétonnier au Projet NOCA, Montréal, Canada
Source : McGill immobilier

Fig.92.Espaces privés, Muret, France
Source : Emma Blanc

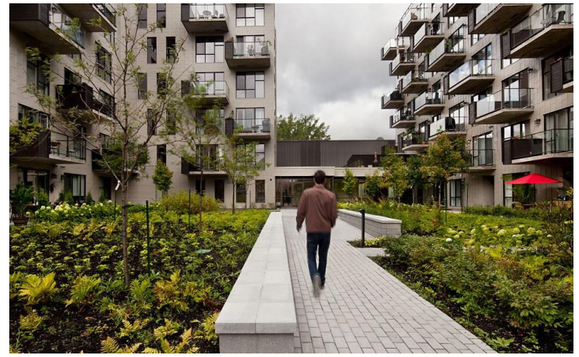


Fig.93.Allée des Condominiums Le William, Montréal, Canada
Source : Figurr

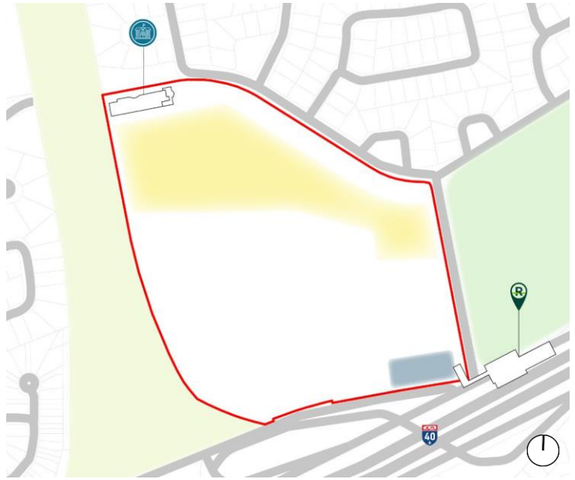
CADRE BÂTI

Secteur de faible densité

L’interface avec les quartiers résidentiels existants est caractérisée par un cadre bâti de faible densité. L’objectif principal est d’assurer une transition harmonieuse avec le contexte d’insertion environnant afin de préserver la quiétude et l’intimité des résidents établis. Les implantations bâties favorisent un encadrement optimal de la rue, accroissent la perméabilité du secteur grâce à de nouveaux cheminements piétonniers et garantissent un aménagement à échelle humaine.

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

- Hauteur : 1 à 6 étages ;
- Densité résidentielle brute maximale : 45 log./ha ;
- Aménagement des espaces extérieurs favorisant le verdissement ;
- Priorité accordée à l’aménagement d’espaces de stationnement intérieurs;



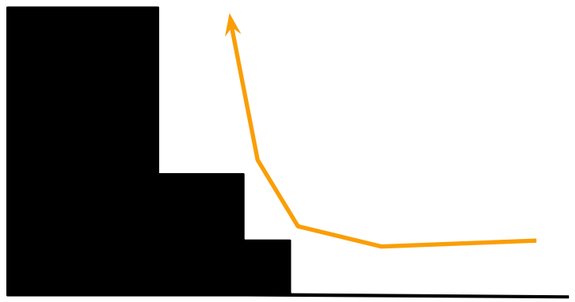


Fig.96. Principe de modulation volumétrique favorisant une interface harmonieuse avec les bâtiments de plus faible hauteur situés en vis à vis.

Fig.94.Pôle Rolland-Therrien, Longueuil, Canada
Source : Ville de Longueuil

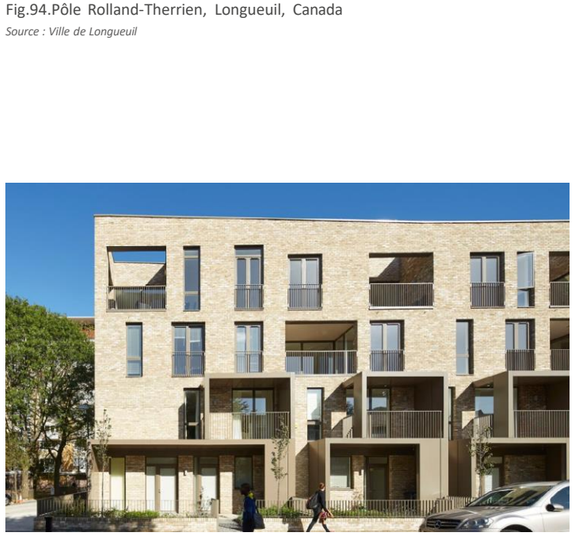


Fig.97. Quadruplex Ely Court, Londres, Royaume-Uni
Source : SKE Portico

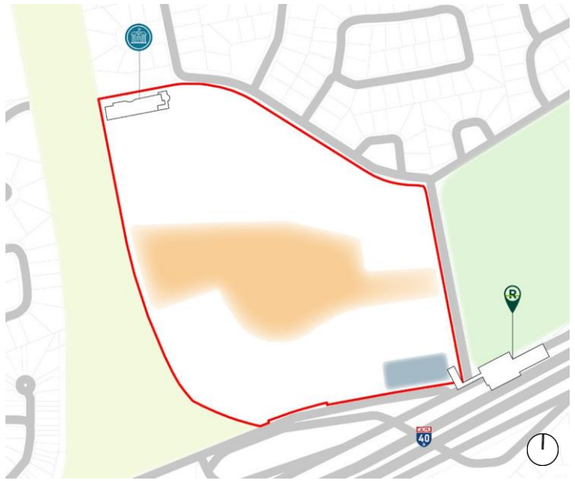
Fig.95.Bâtiment résidentiel, Münster, Allemagne
Source : FRML

Fig.98. Notskriften, Eskilstuna, Suède
Source : Calle Warnelov

CADRE BÂTI

Secteur de moyenne densité

Pour respecter le principe de gradation des hauteurs, les bâtiments de moyenne densité sont localisés à l’intérieur du quartier et en retrait des voies d’accès principales afin de mieux intégrer les nouvelles constructions aux quartiers environnants.



PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

- Hauteur : 4 à 10 étages ;
- Densité résidentielle brute maximale : 130 log./ha ;
- Aménagement des bâtiments assurant une gradation des hauteurs, allant de hauteur basse au nord du site à plus haute vers l’A-40 ;
- Priorité accordée à l’aménagement d’espaces de stationnement intérieurs;

Fig.99. 495 Beaumont, Montréal, Canada

Source : Montoni

Fig.100. Pentagon Row, Arlington, Virginie, É.-U.

Source : BCT Design Group

Fig.101.Queen Alix, Montréal, Canada

Source : Guide Habitation

Fig.102.Erith Park, Londres, Royaume-Uni

Source : Boradway Maylan BM

Fig.103.Complexe Loggia, Saint-Lambert, Canada

Source : Guide Habitation

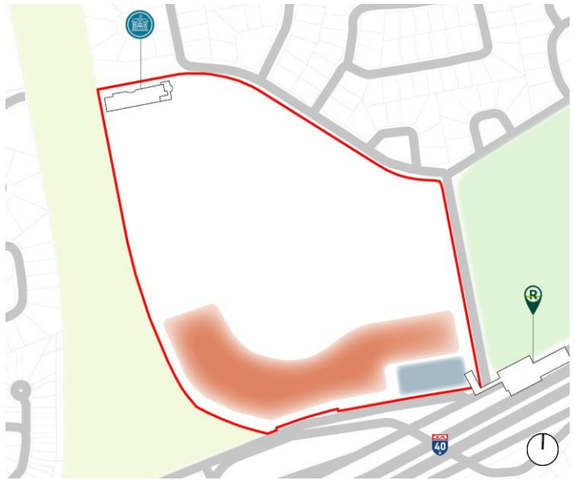
Fig.104.Projet M2-M3, Valence, France

Source : Patriarche

CADRE BÂTI

Secteur de haute densité

L’arrivée prochaine de la future station du REM à l’extrémité sud-est du secteur nécessite une redéfinition de la forme urbaine, qui se traduit principalement par une densification du milieu de vie. L’intensification des activités va de pair avec une diversification grâce à l’introduction d’usages résidentiels et mixtes aux abords du futur pôle de mobilité. L’usage résidentiel prédomine, bien que certains édifices à la localisation stratégique (aux abords de l’autoroute, de la station REM et de la place centrale) proposent un rez- de-chaussée commercial pouvant accueillir des espaces de bureaux et des services professionnels aux étages supérieurs. Les bâtiments de plus grande hauteur seront localisés à proximité de l’autoroute 40.



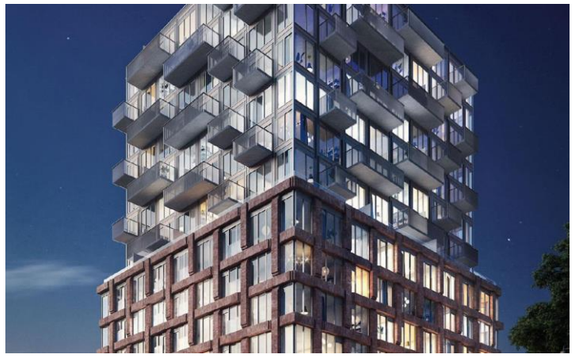


Fig.105. Condos Rush, Toronto, Canada
Source : BDP-Quadragle

Fig.106.Espace Montmorency, Laval, Canada
Source : Portail Constructo

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

- Hauteur : 6 à 14 étages ;
- Densité résidentielle brute maximale : 260 log./ha ;
- Intégration harmonieuse avec le cadre bâti et paysager existant grâce à une modulation des hauteurs et des volumétries afin d’éviter l’effet de masse et les formes standardisées ;
- Implantation judicieuse des bâtiments dans une optique de compacité urbaine qui favorise la création d’un réseau d’espaces publics et d’espaces verts pour l’ensemble de la communauté ;
- Aménagement de cours intérieures et d’espaces collectifs pour favoriser la cohésion sociale et l’interaction entre les occupants ;
- Priorité accordée à l’aménagement d’espaces de stationnement intérieurs;
- Aménagement des bâtiments assurant une gradation des hauteurs, allant de hauteur basse au nord du site à plus haute vers l’A-40.

Fig.107.1551 Basin, Montréal, Canada
Source : Nocacondos

ARCHITECTURE, DESIGN ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Signature architecturale du site

L’unicité de ce nouveau milieu de vie repose sur plusieurs atouts qui font la fierté de la communauté kirklandaise. L’un d’entre eux est sans conteste l’importance accordée à l’architecture et à un design de qualité. Souhaitant mettre en valeur les atouts paysagers et naturels environnants et embellir l’interface avec l’autoroute Transcanadienne, le positionnement des bâtiments se veut stratégique puisqu’il permet de maximiser les vues vers le lac Saint-Louis, au sud, la rivière des Prairies au nord, ainsi que les paysages boisés et agricoles de l’Ouest de l’île de Montréal.

Fig.108.Projet La rose des vents, Montréal, Canada
Source : ADHOC architecture

Fig.109.Projet Cité Angus II, Montréal, Canada
Source : Cite Angus

Fig.110.Condos Origine, Montréal, Canada
Source : Kanva architecture

Fig.111.Projet cité Angus II, Montréal, Canada
Source : Cite Angus

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

- Offrir une facture architecturale de qualité prenant en considération l’interface des bâtiments avec la rue et les ouvertures vers le domaine public ;
- Affirmer la position unique des bâtiments en coin ou à proximité de lieux de destination ;
- Marquer la distinction entre les usages par une variation du traitement architectural, de la volumétrie et du type d’ouverture, notamment en aménageant des entrées distinctes ;
- Miser sur une gradation des volumes et des hauteurs pour donner un effet de légèreté au bâtiment de fort gabarit, en combinant différents types de matériaux (béton, brique, verre, aluminium) ;
- Favoriser une architecture contemporaine de grande qualité ;
- Positionner stratégiquement les bâtiments de moyenne et de haute densité de façon à maximiser les vues vers le lac Saint-Louis, au sud, la rivière des Prairies au nord, le centre-ville de Montréal, ainsi que les paysages boisés et agricoles de l’Ouest de l’île de Montréal.

ARCHITECTURE, DESIGN ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Traitement des façades

Au-delà de l’intégration de bâtiments signature qui agissent comme des repères urbains au sein du quartier, une attention particulière sera accordée au traitement architectural des façades. Pour favoriser une interaction directe avec le domaine public, notamment aux abords du parvis de la station REM et de la place centrale, il est préconisé de découper les façades selon une composition verticale pour dynamiser le parcours des usagers, en plus de maximiser les ouvertures et les effets de transparence qui participent à la mise en valeur des entrées principales des locaux commerciaux et édifices résidentiels.

Fig.112.LaPlace, Arcueil, France.
Source: Leclerq Architecture

Fig.113.Façade commerciale transparente, Projet Arbora, Montréal, Canada
Source: Provencher_Roy

Fig.114.Campus MIL, Montréal, Canada
Source: MonDev

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

» Favoriser des façades étroites au rez-de-chaussée ou s’assurer de découper les longues façades dans une composition verticale qui rend le parcours des utilisateurs dynamique et court ;

» Favoriser la transparence au rez-de-chaussée pour les immeubles mixtes ou commerciaux afin de créer des façades ouvertes et animées qui font appel au sens des marcheurs ;

» Privilégier l’utilisation de matériaux nobles (bois, maçonnerie, matériaux composites durables) comme revêtement dominant pour les façades donnant sur le domaine public ;

» Assurer un nombre suffisant d’accès aux bâtiments principaux qui donnent directement sur la rue et mettre en valeur l’entrée principale par un traitement architectural de façon à ce qu’elle soit facilement distinguable ;

» Pour les bâtiments mixtes, prévoir des entrées distinctes pour les usages résidentiels de manière à éviter les conflits entre les différents usagers d’un même immeuble ;

» Privilégier les détails architecturaux au rez-de-chaussée qui attirent l’œil des passants/utilisateurs et bonifient leur expérience (protection du soleil, de la pluie, du vent, de la neige). Tenir compte que les 5 premiers mètres constituent la portion directement visible et vécue par le piéton ;

» Favoriser des concepts de bâtiments à forme basilaire de façon à démarquer l’usage commercial et créer une échelle humaine.

ARCHITECTURE, DESIGN ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Verdissement et agriculture urbaine

De plus en plus populaire, l’aménagement de toitures végétalisées permet de lutter contre les îlots de chaleur, d’assurer une saine gestion et une régulation des eaux de ruissellement lors d’épisodes climatiques soudains, en plus d’avoir un impact positif sur les dimensions physiques, affectives et intellectuelles des individus. Fortement encouragée pour les bâtiments de moyenne et de haute densité, l’architecture biophilique vise à créer un contact intime avec la nature et le paysage. Grâce à une implantation judicieuse des bâtiments et des jeux de modulation et de retrait aux étages supérieurs, les vues sur les toits végétalisés, les cours intérieures, la place centrale et la canopée urbaine, deviennent un atout et une fierté pour les résidents au-delà des limites du quartier. À titre d’exemple, la stratégie de verdissement sur le domaine public et le domaine privé se traduit par une bonification du couvert végétal sur le territoire, la multiplication d’aménagements paysagers favorables à la biodiversité, l’autonomie et la sécurité alimentaire ou encore la mise en valeur des bandes tampons aux abords du quartier. Cette stratégie permet de limiter les nuisances sonores, visuelles et les vibrations générées par la présence d’une infrastructure routière et de renforcer le sentiment d’intimité et de quiétude pour les résidents à proximité.

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

- Veiller au confort, au bien-être et à la santé de l’humain en reconnaissant les bienfaits et les vertus écologiques de l’horticulture et du verdissement ;
- Viser à intégrer des murs végétaux, des toitures à végétation intensive ou extensive. des toits à haute réflectance solaire (IRS) avec l’utilisation d’un revêtement de toiture pâle pour limiter l’effet d’îlot de chaleur ;
- Sélectionner des espèces résistantes au stress urbain qui contribuent à la variété floristique, notamment en favorisant les espèces indigènes et comestibles du Québec ;
- Miser sur une diversification des essences floristiques au sein des strates herbacées, arbustives et arborescentes afin d’avoir une floraison annuelle ;
- Offrir des espaces extérieurs collectifs que la communauté peut s’approprier.

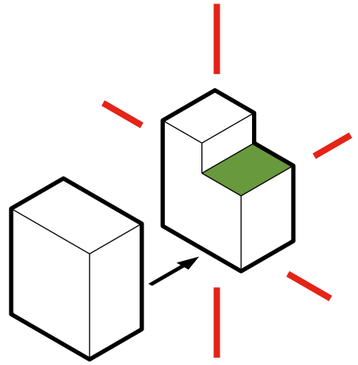


Fig.115. Création de terrasses végétalisées

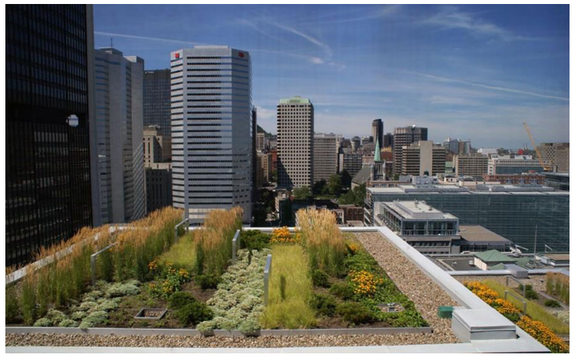


Fig.116.Toiture végétalisée Québecor, Montréal, Canada

Source : Les toits vertiges

Fig.117.Façade végétalisée, Los Angeles, ÉU.

Source : Rios

Fig.118.Terrasses végétalisées, Montpellier, France

Source : Valode & Pistre Architectes

Fig.119.Brise-soleil végétalisé sur stationnement étagé, Suisse.

Source : Ganz Landschaftsarchitekten

Fig.120.Jardins comestibles sur toits, Montréal, Canada

Source : Le Devoir

ARCHITECTURE, DESIGN ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Architecture durable et matérialité

S’inspirant des meilleures stratégies en développement durable, les nouvelles constructions doivent respecter les standards les plus élevés en matière de construction écologique. Pour parvenir à offrir des milieux de vie agréables, sécuritaires et durables qui répondent aux besoins de ses occupants tout en limitant les coûts de construction et d’exploitation, c’est la relation entre l’homme et l’environnement (la nature) qui devrait guider la conception d’un bâtiment. La mise en place d’une approche globale et multidisciplinaire de type « processus de conception intégrée », la recherche de l’écoefficacité et le recours à une ou plusieurs certifications environnementales sont des pratiques qui doivent se généraliser. Également, l’utilisation de matériaux de revêtement nobles sur les façades adjacentes au domaine public (par exemple: la maçonnerie, le bois, le métal et autres matériaux composites durables) contribue à la visibilité et à la qualité générale des bâtiments au sein du quartier.

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

- Concevoir des bâtiments résidentiels et mixtes confortables et performants afin d’optimiser nos ressources et réduire notre empreinte écologique ;
- Viser des standards élevés de construction écologique en privilégiant l’application d’une diversité de mesures d’efficacité énergétique inspirées des normes et des certifications de développement durable (LEED, Carbone Zéro, InVision, Passive House,) ou axées sur la santé et le bien-être des usagers (WELL) ;
- Favoriser l’utilisation et l’intégration d’énergies renouvelables (énergie solaire, géothermie, biomasse) ;
- Prioriser l’architecture bioclimatique, notamment par l’intégration de stratégies passives telles que le chauffage solaire passif, la ventilation et la luminosité naturelle ;
- Utiliser des matériaux de qualité, locaux, recyclés et abordables ou des ressources écoresponsables au regard de l’analyse du cycle de vie, afin de tendre vers un habitat durable;
- Privilégier des matériaux durables et faciles d’entretien pour maintenir la qualité générale des bâtiments.

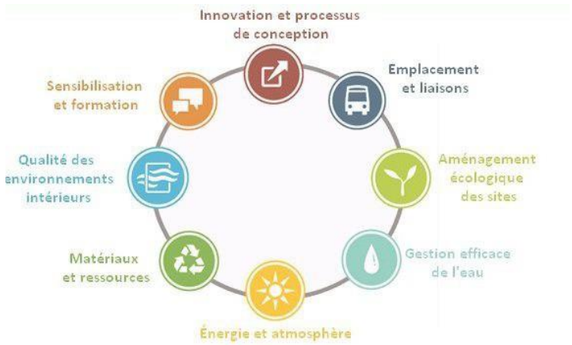


Fig.121. Certification LEED
Source : Solution ERA

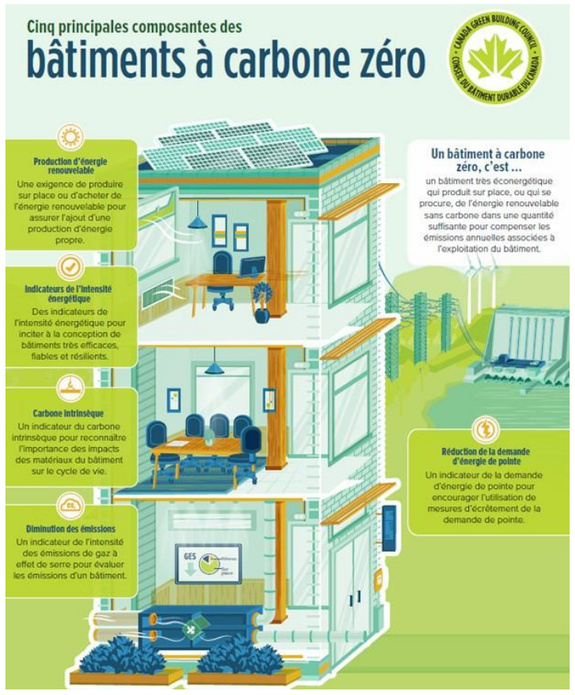


Fig.123.Composantes des bâtiments à carbone zéro
Source : Canada Green Building Council

Fig.122.Projet Arbora en structure de bois, Montréal, Canada
Source : Provencher_Roy

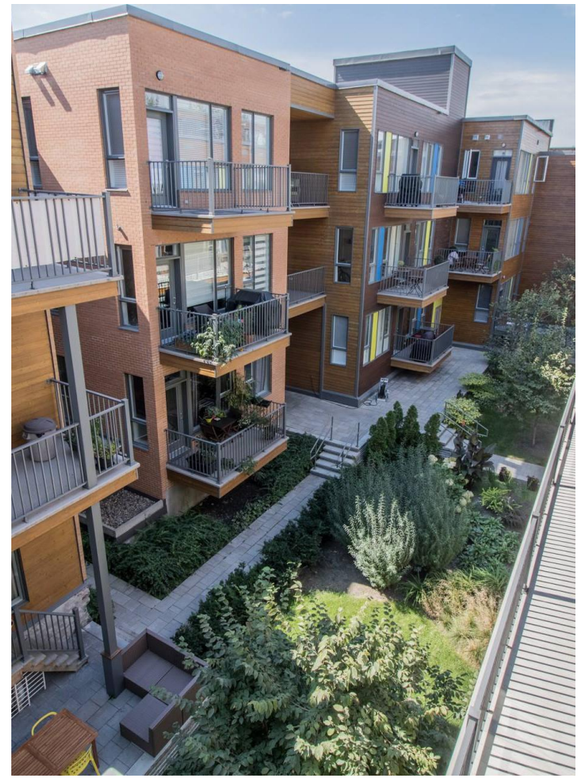


Fig.124.311-5529 Avenue Papineau, Montréal, Canada
Source : Juan P. Saad

ARCHITECTURE, DESIGN ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Accessibilité universelle

Comme présenté précédemment, la configuration du réseau viaire, des espaces verts et des espaces publics visera à promouvoir l’utilisation des modes de déplacements actifs. Au-delà des mesures d’apaisement de la circulation, c’est l’intégration des principes d’accessibilité universelle qui devient l’assise des balises d’aménagement. S’appliquant à l’architecture et aux aménagements du domaine privé, l’objectif est d’offrir des espaces accessibles à l’ensemble de la population, y compris les personnes les plus vulnérables ou celles vivant avec des handicaps (moteur, visuel, auditif, etc.) ou des déficiences intellectuelles ou psychiques.

PRINCIPES D’AMÉNAGEMENT

- Réduire la différence de hauteur entre une voie publique et le niveau des rez-de-chaussée;
- Offrir une accessibilité universelle des entrées extérieures de chacun des bâtiments en privilégiant des portes d’accès au niveau du sol;
- Concevoir les composantes bâties afin d’en faciliter l'utilisation par les personnes ayant des limitations fonctionnelles;
- Favoriser l’aménagement de sentiers sécuritaires et éclairés entre un bâtiment et une voie publique.

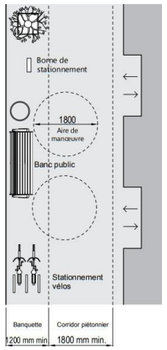


Fig.125. Schéma des largeurs de corridor piétonnier (exemple)
Source : Ville de Montréal

Fig.126.Plaque podotactile
Source : Ville de Montréal

Fig.127.Dispositif de signal sonore aux intersections
Source : Ville de Montréal

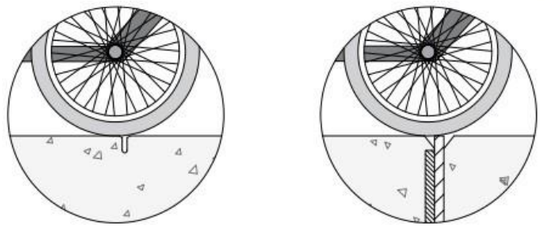


Fig.128.Schéma des jointures de revêtement au sol
Source : Ville de Montréal

Fig.129.Corridor libre d’obstacles
Source : INLB

Fig.130.Entrée de bâtiment au même niveau que la rue
Source : AQDR

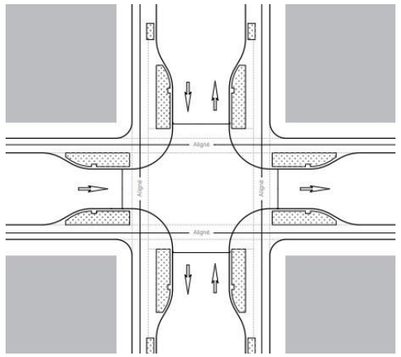


Fig.131.Schéma des intersections protégées
Source : Ville de Montréal

Fig.132.Corridor piétonnier délimité jusqu’au coin de rue
Source : INLB

Fig.133.Plantation délimitant le corridor piétonnier
Source : AQDR

5. MISE EN OEUVRE

La présente section vise à assurer la mise en œuvre cohérente et progressive des orientations et objectifs du Plan particulier d'urbanisme. La section identifie les affectations et les densités du site ainsi que les actions concrètes à entreprendre par la Ville afin de favoriser le développement d'un milieu de vie structuré, accessible, durable et intégré autour de la station du REM Kirkland.

AFFECTATIONS DU SOL DÉTAILLÉES

Le concept d'organisation spatiale du PPU repose sur une gradation des densités bâties afin d'assurer une transition harmonieuse entre les quartiers existants et la requalification du site autour de la station du REM. Ainsi, des bâtiments de 1 à 6 étages sont prévus au nord, en bordure des secteurs résidentiels existants, tandis que les constructions atteindront entre 6 et 14 étages au sud, à proximité immédiate de la station du REM et de l'autoroute. Un secteur de densité moyenne, composé de bâtiments de 4 à 10 étages, assurera une transition fluide entre ces deux extrémités.

Le site du centre commercial RioCan adoptera une densité résidentielle maximale brute de 120 logements à l'hectare. Ce seuil a été défini pour assurer un équilibre entre intensité urbaine, intégration au cadre bâti environnant, capacité des infrastructures existantes, et viabilité économique à long terme. Il inclut également l'aménagement d'un stationnement de 200 cases réservé aux résidents de Kirkland.

Pour structurer le développement du site, le PPU précise les différentes affectations détaillées du sol : résidentielle, mixte ainsi que publique et institutionnelle. La zone à vocation mixte, située principalement autour de la station du REM et de la future place centrale, permettra de regrouper commerces, bureaux et logements dans un environnement convivial et animé, et composera le cœur du quartier.

Le plan des affectations du sol détaillées illustre l'organisation fonctionnelle du site ainsi que la gradation des hauteurs et de la densité. Les densités illustrées sont des densités brutes maximales prévues pour chacune des parties du site afin d'assurer le principe de gradation de la densité du site.

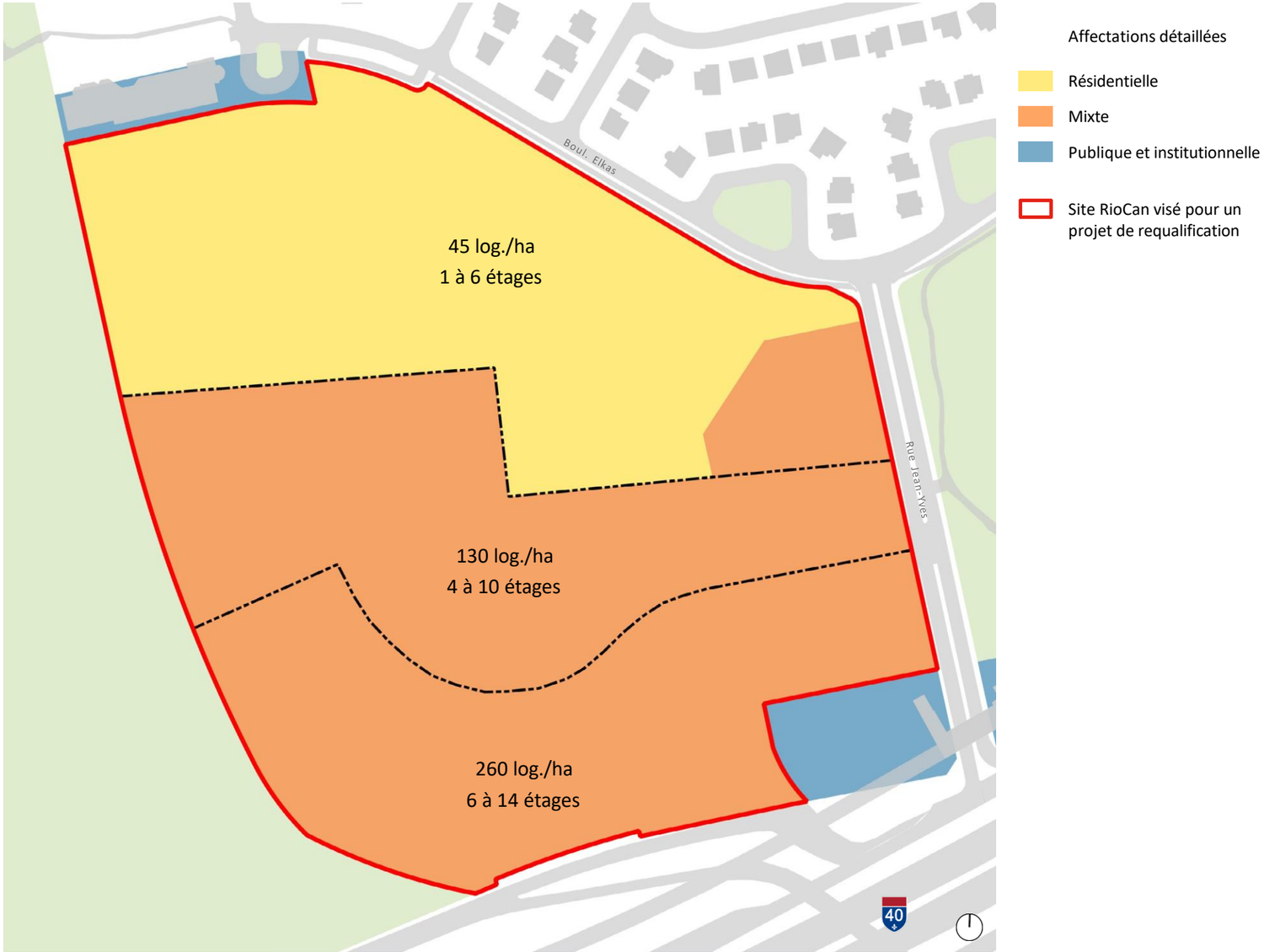


Fig.134. Plan des affectations du sol détaillées

PLAN D'ACTION

Le plan d'action constitue un outil de gestion et de suivi pour les services municipaux, en plus d'offrir une vision claire aux partenaires et citoyens quant aux interventions à prévoir. Les actions proposées couvrent plusieurs champs d'intervention, incluant l'adaptation de la réglementation d'urbanisme, l'aménagement du domaine public, l'amélioration de la mobilité, la mise en valeur des milieux naturels, ainsi que l'intégration sociale et culturelle. Le plan d'action est conçu comme un cadre évolutif, appelé à être actualisé en fonction de l'avancement des projets et de la concertation avec les acteurs locaux.

ACTIONS	HORIZON
Convenir d'une ou de plusieurs ententes relatives aux travaux municipaux nécessaires pour l'aménagement des infrastructures et des équipements d'utilité publique incluant notamment la construction d'un stationnement incitatif réservé aux résidents de Kirkland ainsi que l'aménagement d'une place centrale.	Court terme
Assurer la localisation du stationnement réservé aux résidents de Kirkland à une distance d'au plus 350 mètres de la station du REM	En continu
Assurer la connectivité du site RioCan aux aménagements du lien de l'Ouest donnant accès au Réseau express vélo et au Grand parc de l'Ouest.	Long terme
Apporter les modifications nécessaires aux règlements d'urbanisme afin d'assurer la concordance des règlements au Plan particulier d'urbanisme.	Court terme
Modification du plan de zonage et création de nouvelles grilles de spécifications afin d'établir le cadre réglementaire normatif du site ;	
Réviser les grilles afin d'arrimer les usages, paramètres volumétriques et densités en fonction des affectations et densités définies au PPU ;	
Ajuster les normes d'implantation (marges, COS, etc.) et de hauteur exigées ;	
Prévoir des dispositions particulières de verdissement et de plantation au site RioCan ;	
Modifier le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale afin d'encadrer, notamment, l'architecture, les matériaux, les gabarits et les mesures de durabilité des bâtiments ;	
Prévoir des modifications réglementaires afin d'encadrer l'aménagement, la localisation et l'exercice du stationnement incitatif réservé aux résidents de Kirkland lors de la requalification du site.	