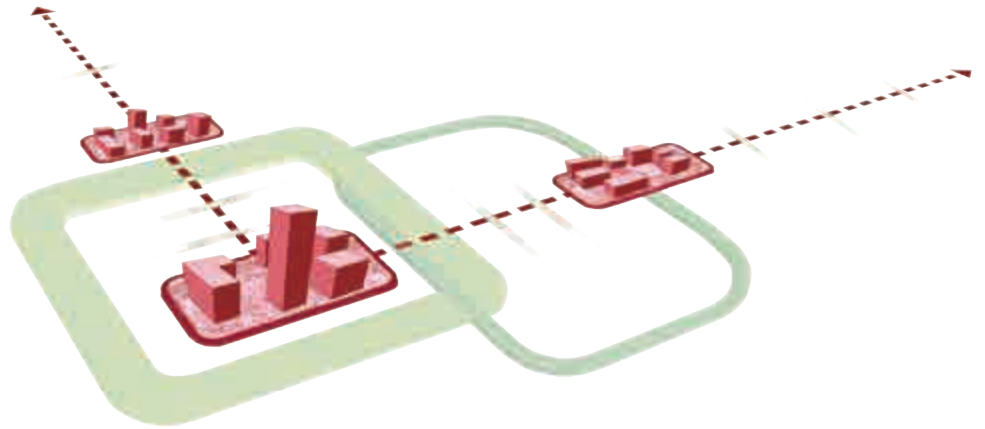


TERREBONNE

en trois temps, deux mouvements



Rapport final de projet

Le 22 mai 2014

Tristan GAGNON, David LAW CHUNE, Karine MUTCHMORE et Marie-Joëlle TÉTREAU
Sous la direction de Geneviève Vachon

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
Terrebonne: en trois temps, deux mouvements	2
Mandat	4
Mission	5
Contexte	9
Entrevues	17
Diagnostic urbain	23
Projets exemplaires	43
Projet d'ensemble	54
Deux boulevard, deux caractères	75
Deux parcours	100
Trois places publiques, trois identités	115
Conclusion	131
Conclusion du rapport	134

INTRODUCTION

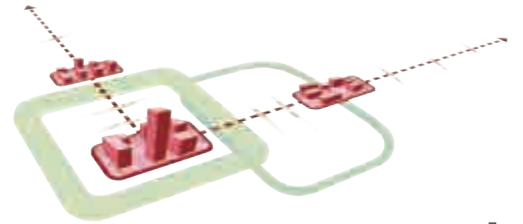
Le présent rapport, remis au service d'aménagement de la ville de Terrebonne, se veut une synthèse du travail accompli par quatre étudiants finissants, sur une durée de quatre mois, dans le cadre d'un projet de fin d'études en Design Urbain à l'Université Laval.

Le projet présenté est une vision du développement à long terme de la ville, en respect avec les orientations de cette dernière, dans une perspective de développement durable. Prenant le parti de consolider le secteur de deux boulevards dévitalisés des années 1960 et 1970, le projet propose un environnement densifié, axé sur les mobilités, et offrant une variété d'espaces publics verts de qualité favorisant les déplacements via les mobilités actives.

Le rapport prend la forme d'une présentation commentée, basée principalement sur la présentation finale du projet ayant eu lieu le 25 avril 2014 à Terrebonne. Il inclut également plusieurs résultats d'analyse ayant été davantage explicités au cours des présentations précédentes et certaines spécifications demandées par la ville lors de la présentation finale. Le rapport se veut, en plus d'un transfert des résultats du travail effectué, un outil de concertation pour les différents acteurs concernés par la réflexion sur l'avenir de la ville de Terrebonne, qu'ils soient citoyens, élus ou aménagistes.

TERREBONNE

en trois temps, deux mouvements



Hypothèse de redéveloppement pour deux boulevards commerciaux en périphérie du cœur historique



Le projet aborde la revitalisation des boulevards des Seigneurs et Moody à Terrebonne. Dans un contexte où la forte croissance démographique de la région est appelée à se poursuivre pendant plusieurs années, la municipalité de Terrebonne prévoit la revitalisation du secteur des deux boulevards afin de le transformer en un milieu de vie mixte, axé sur les déplacements actifs et collectifs.

Mandat

Dans le cadre d'un projet de fin d'études en design urbain de l'Université Laval et en collaboration avec la Ville de Terrebonne, **élaborer un plan d'ensemble pour les secteurs des boulevards Moody et des Seigneurs basé sur une analyse approfondie des enjeux urbains à différentes échelles de lecture et d'intervention.**



Le mandat élaboré est le suivant: dans le cadre d'un projet de fin d'études en design urbain de l'Université Laval et en collaboration avec la Ville de Terrebonne, élaborer un plan d'ensemble pour les secteurs des boulevards Moody et des Seigneurs basé sur une analyse approfondie des enjeux urbains à différentes échelles de lecture et d'intervention.

Mission



Requalifier le secteur des boulevards et l'entrée de Terrebonne par la consolidation d'un **milieu de vie stimulant qui arrime intermodalité, offre commerciale et habitation.**



Plus précisément, ce mandat se traduit par la mission suivante: requalifier le secteur des boulevards et l'entrée de Terrebonne par la consolidation d'un milieu de vie stimulant qui arrime intermodalité, offre commerciale et habitation.

Étapes et échéancier

14 février	Analyse et intentions – principes conceptuels
21 mars	Projet préliminaire – charrette participative
25 avril	Projet final <ul style="list-style-type: none">• plan d'ensemble détaillé• définition des espaces publics

Après une première rencontre de démarrage en novembre 2013, la conception du projet s'est étalée tout au long de la session universitaire d'hiver 2014, au cours de laquelle l'équipe d'étudiants a rencontré les intervenants de la ville à trois reprises. Ces rencontres ont permis de récolter des commentaires pouvant contribuer à la progression et la bonification du projet. Ainsi, les idées proposées ont pu être critiquées ou validées.

La première rencontre le 14 février fut une présentation du travail d'analyse et des grands principes conceptuels du projet. Par la suite, le 21 mars, la présentation d'une version préliminaire du projet dans son ensemble s'est accompagnée d'un exercice de charrette participative. Lors de cet exercice, les intervenants de la ville ont été appelés à se regrouper autour d'un plan d'ensemble afin de discuter du projet tout en y proposant des améliorations ou alternatives. Ainsi, le plan se voulait un véritable canevas, un support pour représenter les réactions et les idées des gens autour de la table, que ce soit sous forme d'annotations ou de schémas. Cet exercice de collaboration et d'échange participatif s'est avéré extrêmement enrichissant et porteur pour la suite du projet, les étudiants ayant pu prendre la mesure des points de vue de chacun et de confronter l'ensemble des idées soulevées. Enfin, suite à une prise en compte des différents commentaires, une version finale du projet, faisant l'objet du présent rapport, fut présentée vers la fin du mois d'avril.

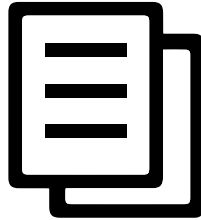
Sources d'informations



Entrevues sur
le terrain



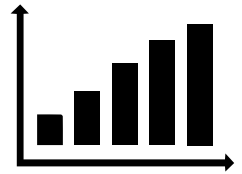
Observations



Documentation
de la Ville



Documents
historiques



Statistiques

Afin d'élaborer une proposition prenant en considération les aspirations des différents acteurs et s'ancrant dans son milieu de façon durable, une analyse du secteur des boulevards à l'échelle de la ville a été réalisée. Celle-ci s'appuie sur plusieurs sources d'informations tels des documents cartographiques, des documents historiques, divers documents fournis par la ville de Terrebonne, des statistiques issues de Statistique Canada ainsi que 24 entrevues réalisées aux Galeries Terrebonne et au IGA sur le boulevard des Seigneurs.

Comité d'experts



Tel qu'évoqué ci-haut, le projet a été réalisé en étroite collaboration avec des intervenants de la ville de Terrebonne qui ont suivi le projet dès le début. Ce comité d'experts a été amené à soulever des questions, émettre des commentaires et faire des propositions de façon à faire évoluer le projet. Cette collaboration est d'autant plus enrichissante qu'elle permet de croiser les différents savoirs et points de vues et d'assurer une plus grande pertinence du projet.

Le comité pluridisciplinaire était composé de Stéphane Larivée directeur adjoint à la direction de génie et projets spéciaux; Raphaël Beauséjours, coordonnateur et infrastructures municipales à la direction du génie et projets spéciaux; Catherine Dutil, chef de service, service de l'aménagement paysager à la direction de l'entretien du territoire; Sebastien Bertrand, coordonnateur au service du développement économique; Raymond Provost, conseiller en urbanisme, architecture et patrimoine à la direction de l'aménagement du territoire; Guy Daoust, adjoint au directeur à la direction de l'aménagement du territoire; Daniel Sauriol, directeur général-adjoint à la direction générale; Michel Poirier, coordonnateur à la direction générale; et Maxime Lemieux, chef de service, planification urbaine et architecture à la direction de l'aménagement du territoire.

Contexte

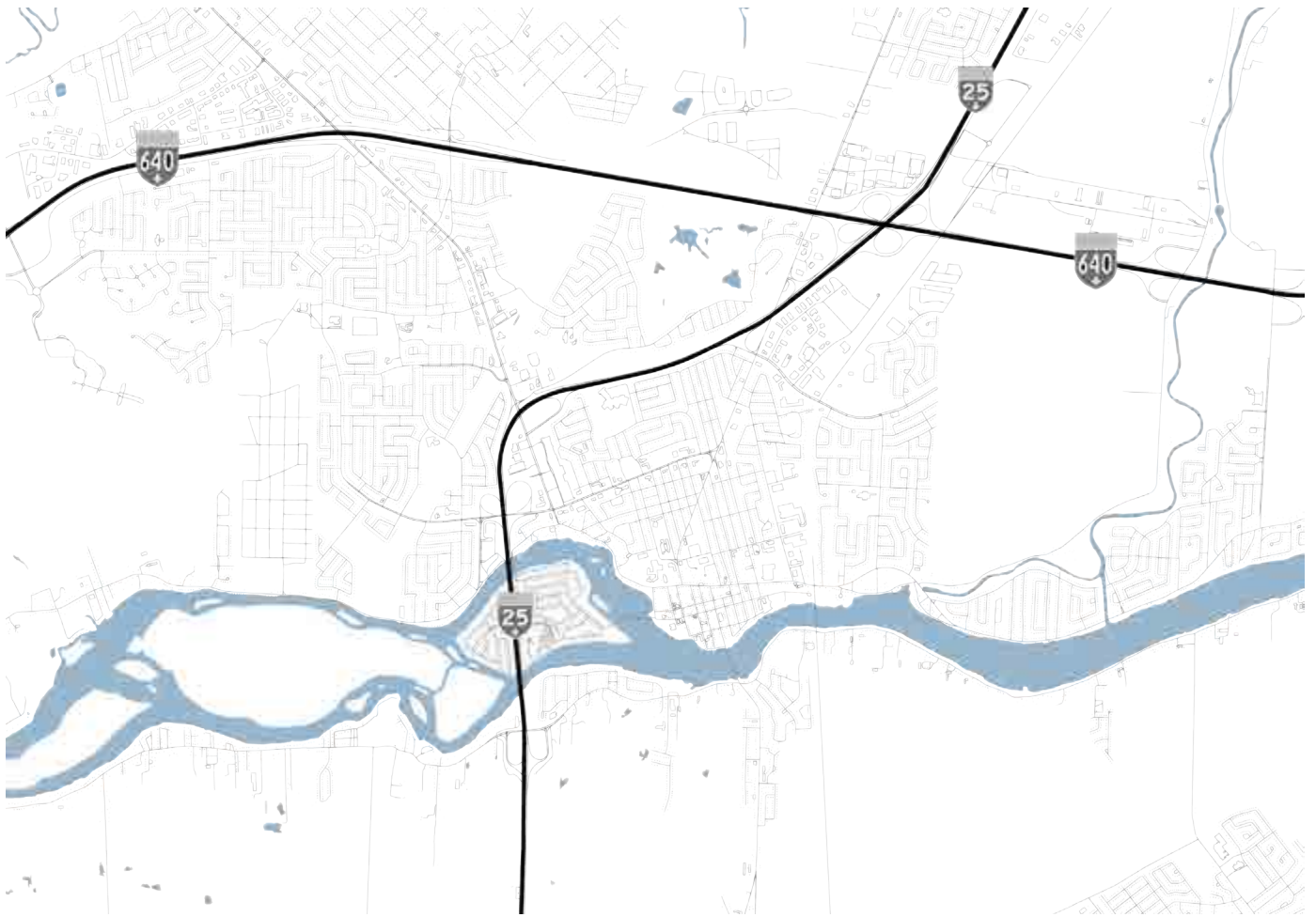
Situation géographique



La ville de Terrebonne est située sur la couronne nord de la région métropolitaine de Montréal, au nord de Laval et de la rivière des Mille-Îles. En Août 2001, cette banlieue a fait l'objet d'une fusion avec les municipalités de Lachenaie et de La Plaine ce qui hissa Terrebonne au dixième rang des villes les plus peuplées¹ du Québec. Les traces des anciennes villes sont encore visibles, notamment par l'apparence fragmentée du territoire, séparé par des secteurs non-urbanisés

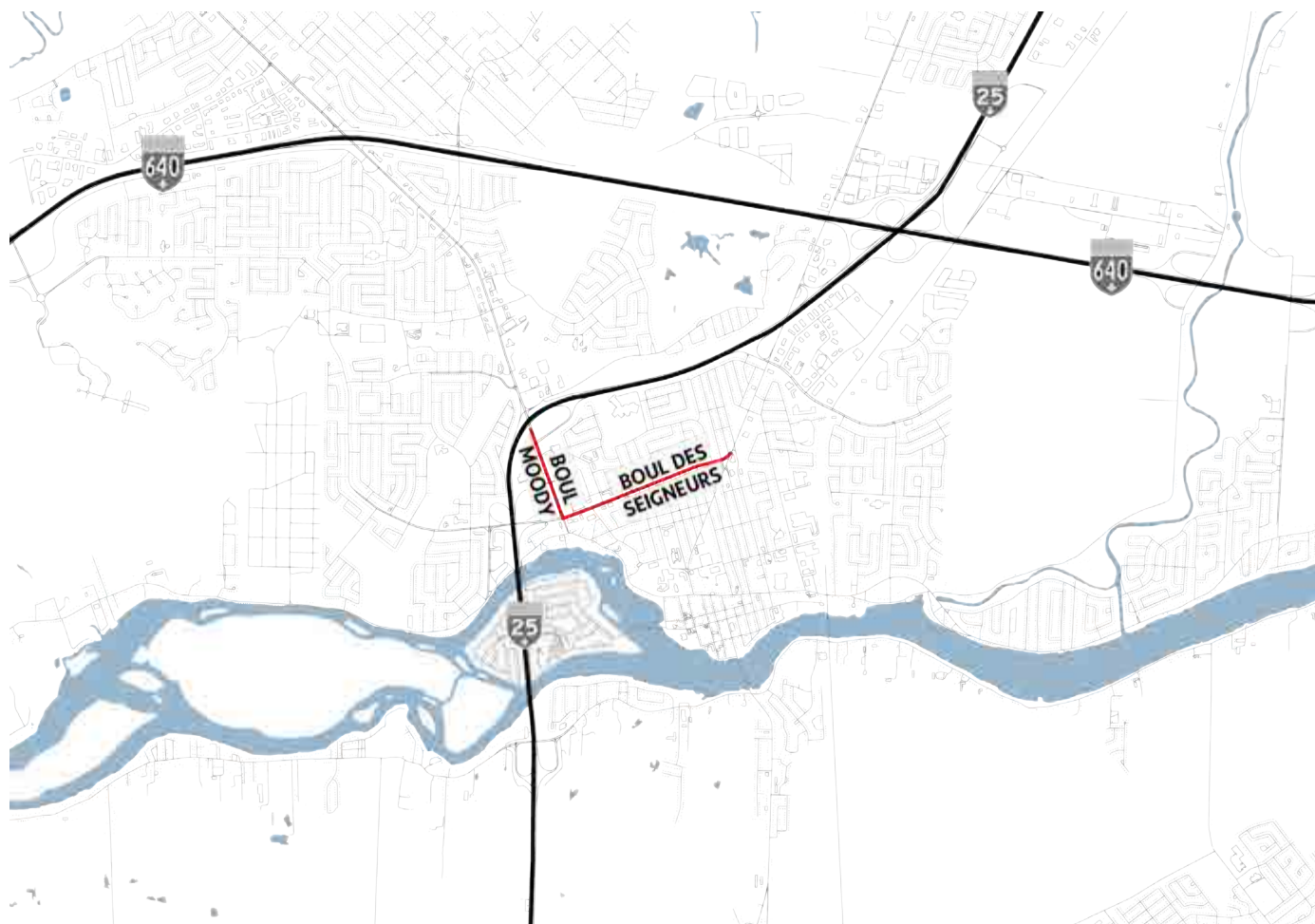
1. Statistique Canada, Chiffres de population et des logements, Canada et subdivisions de recensement (municipalités) avec une population de 5 000 ou plus, recensements de 2011 et 2006, dernière modification le 13 janvier 2013, consulté le 16 mai 2014, [<http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/dp-pd/hlt-fst/pd-pl/Table-Tableau.cfm?LANG=Fra&T=307&SR=1&S=3&O=D&RPP=9999&PR=0&CMA=0>]

Situation géographique



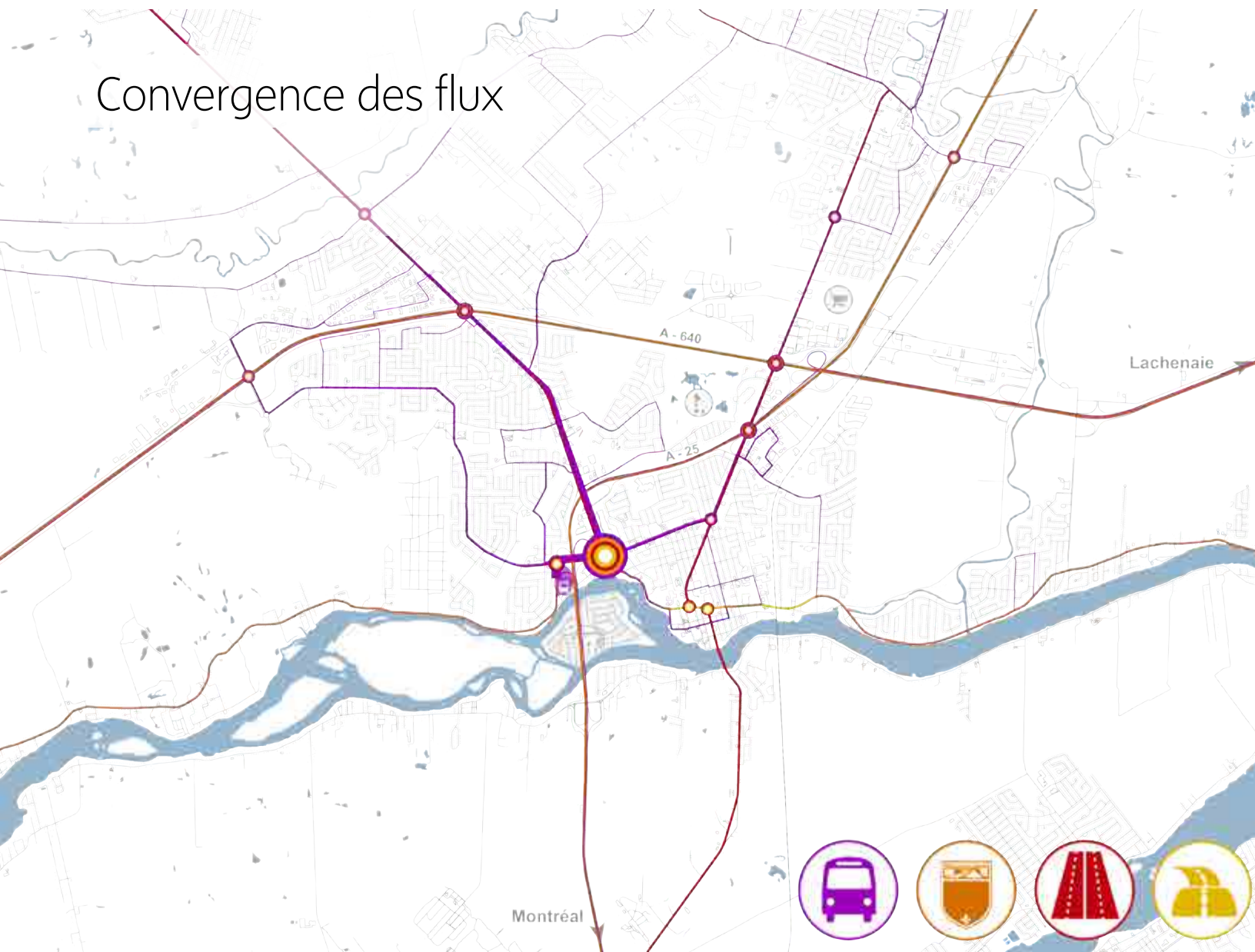
La ville de Terrebonne est traversée par deux axes autoroutiers importants, soit l'autoroute 640 reliant d'est en ouest la rive nord de Montréal et l'autoroute 25 reliant Terrebonne à la ville de Laval et de Montréal. Ce dernier axe autoroutier est particulièrement important. Il fait l'objet d'un achalandage très important aux heures de pointes (matin et soir), puisqu'il est un des seuls liens directs que la ville possède avec le grand pôle d'emploi que représente la métropole.

Artères commerciales



À proximité de l'autoroute 25 se trouvent les deux boulevards commerciaux les plus importants de la ville de Terrebonne: le boulevard Moody et le boulevard des Seigneurs.

Convergence des flux



Ces deux boulevards sont situés à un endroit de convergence de flux de transport. En plus des deux autoroutes (en orange), des voies de circulations importantes (en rouge) reliant le centre de la ville de Terrebonne à Mascouche, Lachenaie et La Plaine convergent vers ces deux boulevards. Un parcours fondateur (en jaune) suivant la rivière des Mille-îles, se racroche lui aussi à l'intersection des deux boulevards commerciaux. Finalement, l'entièreté des parcours d'autobus de la MRC Les Moulins (en mauve) transite par l'un des deux boulevards pour se rendre notamment au terminus d'autobus et stationnement incitatif, situé à proximité des boulevards, au sud-ouest de l'intersection.

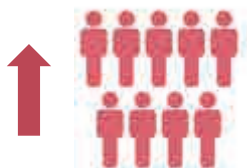
Les boulevards Moody et des Seigneurs sont ainsi le lieu de convergence de nombreux flux. Il est possible d'imaginer qu'avec la tendance de croissance démographique actuelle, ces boulevards seront de plus en plus achalandés dans les années à venir.

Situation démographique



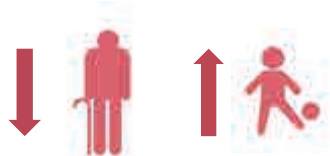
Parmi les **10 plus grandes villes** au Québec

106 322 personnes en 2011



Forte **croissance** démographique

12,3% entre 2006 et 2011 (moyenne nationale de 5,9%)



Population plus jeune que la moyenne,

9,3% de 65+ (14,8% moyenne nationale)

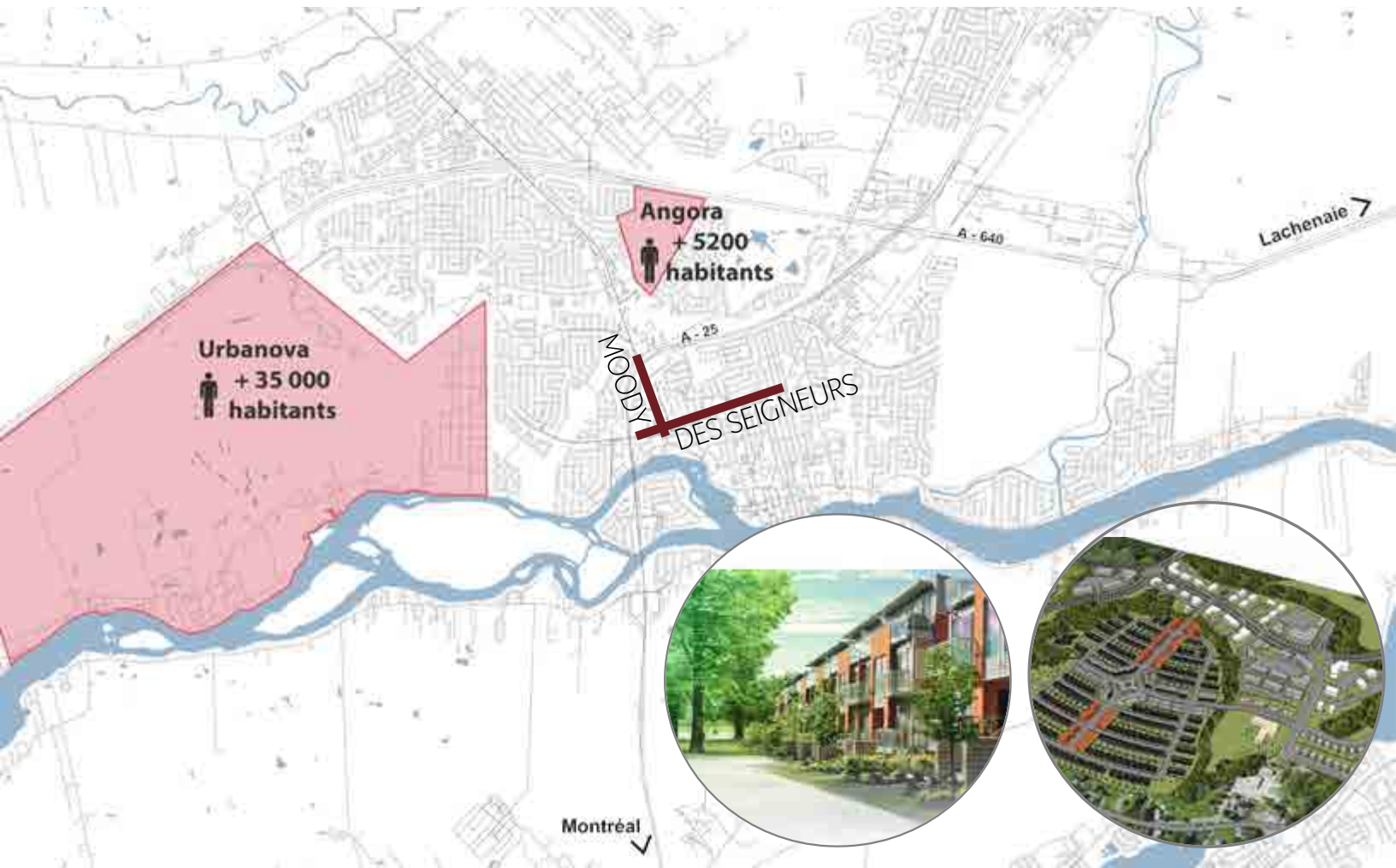
19,9% entre 0 et 14 ans (16,7 moyenne nationale)

Statistique Canada recensement 2011

En 2011, Terrebonne comptait une population de 106 322 habitants ce qui la plaçait au dixième rang des villes les plus peuplées du Québec. Cela représente une augmentation de 12,3% de la population depuis 2006. La ville enregistre un taux de croissance impressionnant qui est un peu moins du double de la moyenne nationale de 5,9%. Dans son ensemble, la MRC des Moulins, qui comprend les villes de Terrebonne et de Mascouche, est celle qui a connu le troisième plus fort taux de croissance parmi toutes les MRC du Québec.

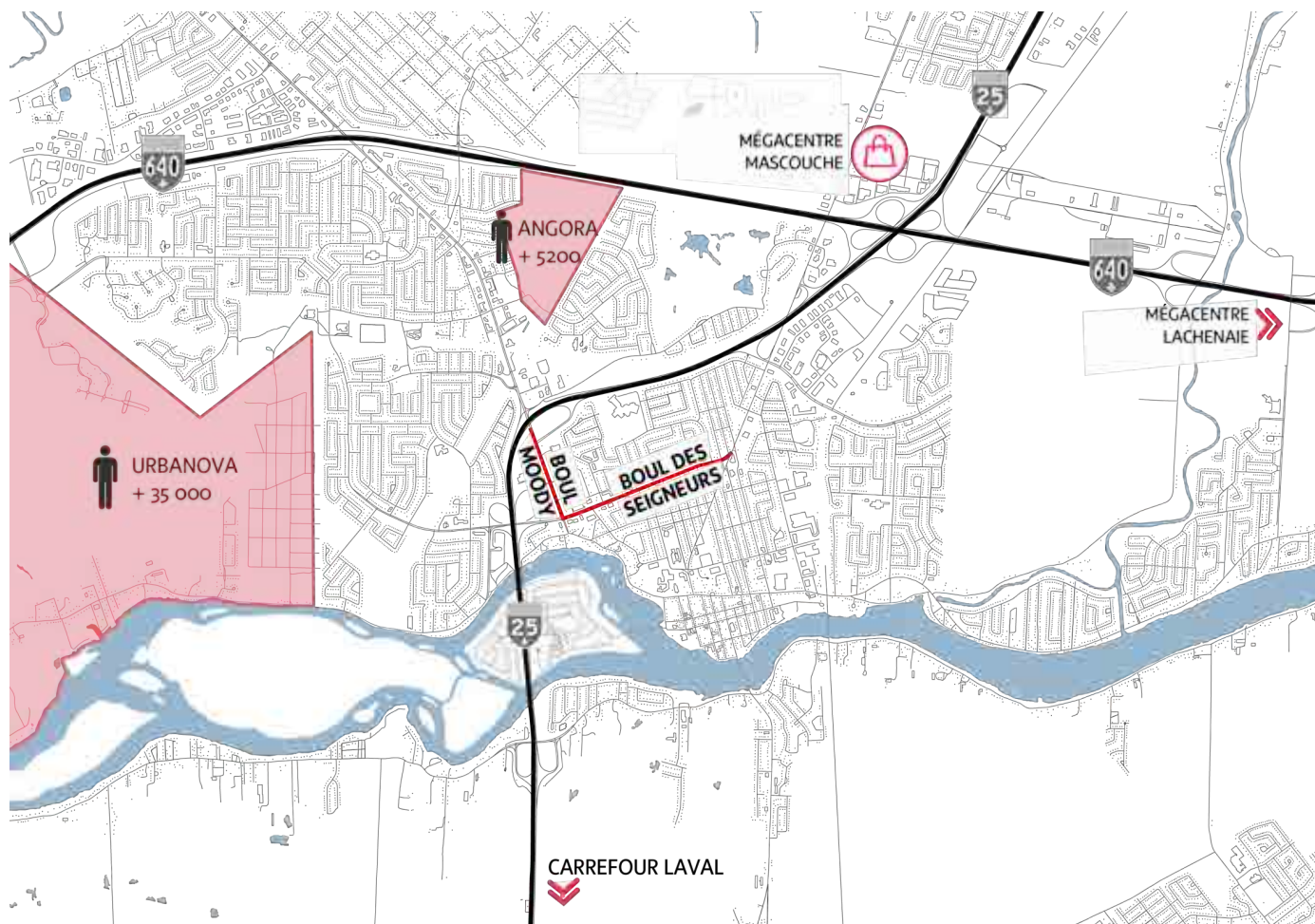
Cette augmentation est principalement due à l'arrivée de jeunes familles. Ainsi, Terrebonne a une population plus jeune que la moyenne québécoise. En 2011, les jeunes entre 0 et 14 ans comptaient pour 19,9% des terrebonniens tandis que les personnes âgées de 65 ans et plus représentait seulement 9,3%. La moyenne nationale quant-à-elle est de 16,7% et 14,8%, respectivement.

Nouveaux développements projetés



Cette tendance n'est pas près de s'estomper; les projets Urbanova et Angora accueilleront plus de 40 000 habitants supplémentaires, sans compter les nombreux projets domiciliaires projetés à Mascouche.

Fuites commerciales



Ces développements en dehors des noyaux de banlieue s'accompagnent du développement de pôles commerciaux axés sur les déplacements automobiles, tel le power center de Mascouche au croisement des autoroutes 25 et 64. Ceux-ci exercent une nouvelle concurrence aux artères commerciales comme le boulevard Moody et Des Seigneurs, engendrant ainsi de nombreuses fuites commerciales. Les boulevards sont alors parsemés de bâtiments abandonnés, en raison de la fermeture de plusieurs commerces.

Entrevues

Afin d'enrichir l'analyse, des entrevues ont été réalisées auprès de 24 répondants. Neuf (9) d'entre-elles ont été effectuées aux Galeries Terrebonne et 15 au IGA sur le boulevard des Seigneurs. Les entrevues prenaient la forme d'un court questionnaire de 12 questions portant sur les habitudes de magasinage et de déplacement des utilisateurs des commerces, à la suite duquel les répondants étaient amenés à dessiner une carte mentale du trajet qu'ils empruntent à partir de leur lieu de résidence jusqu'au boulevard Moody ou des Seigneurs.

Répondants

24 RÉPONDANTS - 9 entrevues aux Galeries Terrebonne et 15 au IGA

ÂGE

6/24 = 65+ 5/24 = 50-63 5/24 = 35-49 6/24 = 25-34 1/24 = 0-19

OCCUPATION

9/24 = travailleurs 9/24 retraité 4/24 = étudiants 1/24 mère au foyer

TEMPS DE RÉSIDENCE À TERREBONNE

7/24 = 1 à 6 ans 8/24 = 7 à 15 ans 5/24 = 15 ans et plus

STATUT DU MÉNAGE

4/24 = chez leurs parents 8/24 familles 3/24 couples 9/24 seuls

SEXE

16/24 femmes 8/24 hommes

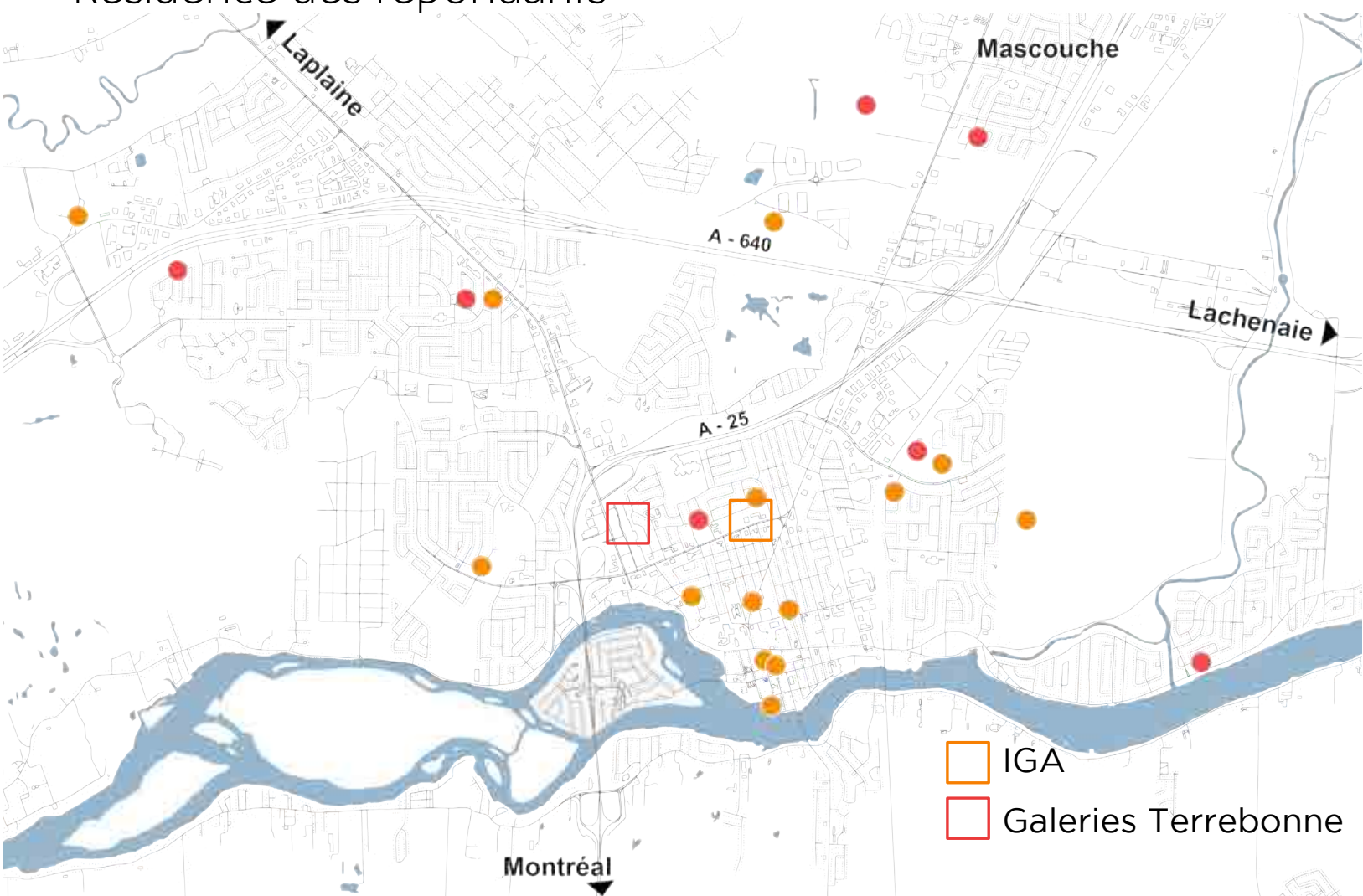
Le profil des répondants ayant accepté de participer au sondage est plutôt varié. L'échantillon est composé en grande partie par des personnes âgées retraités ou par des travailleurs. Un seul répondant est âgé de moins de 20 ans. Il est à noter que les entrevues ont été réalisées en semaine de jour.

Les répondants se divisent en trois groupes selon le nombre d'années depuis lesquelles ils habitent Terrebonne. Près d'un tiers des répondants sont des résidents de Terrebonne depuis moins de 7 ans, un peu plus d'un tiers y résident depuis 7 à 15 ans et un peu moins d'un tiers habitent Terrebonne depuis 15 ans et plus.

Plusieurs répondants de l'échantillon vivent seuls, un tiers sont en famille et les autres se répartissent soit dans le groupe des jeunes qui résident chez leurs parents ou les couples sans enfants.

Une plus grande proportion de femmes que d'hommes ont répondu au questionnaire, ce qui est cohérent puisque les femmes se chargent plus souvent des courses et que les entrevues ont été réalisées dans des lieux d'achats.

Résidence des répondants



Les lieux de résidence des répondants sont répartis sur le territoire de Terrebonne. Toutefois, il y a une concentration des répondants du IGA (en orange) qui habitent à proximité de ce commerce. Le IGA est un lieu de fréquentation quotidienne à l'échelle du quartier, étant la seule épicerie desservant le Vieux-Terrebonne.

Les répondants des Galeries Terrebonne sont plus éparpillés sur le territoire, ce qui est cohérent avec l'aire d'influence du centre d'achat qui a un rayonnement régional.

Analyse des résultats

Fréquence d'utilisation	Moody		des Seigneurs	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
5 fois semaine ou +	8	33%	12	50%
2 à 4 fois semaine	7	29%	3	13%
1 fois semaine	6	25%	7	29%
rarement ou jamais	3	13%	2	8%
Total	24	100%	24	100%

POUR QUELLES RAISONS

Moody Magasinage (9/24) Transit (3/24)
 Des Seigneurs Commissions et épicerie (8/24)

L'analyse des résultats démontre que les répondants fréquentent cinq (5) fois ou plus par semaine les boulevards Moody ou des Seigneurs. La variété et la grande quantité de commerces a souvent été mentionnée comme un élément d'apprécié des boulevards, ce qui pourrait expliquer leur grande fréquentation. Le boulevard des Seigneurs fait l'objet d'une fréquence d'utilisation légèrement plus élevée que le boulevard Moody ce qui pourrait s'expliquer par la quantité élevée de répondants résidant à proximité du boulevard des Seigneurs ce qui en facilite l'accès.

Les deux boulevards sont utilisés pour des fonctions essentiellement commerciales. Le boulevard Moody est utilisé surtout pour du magasinage divers tandis que le boulevard des Seigneurs est fréquenté pour faire l'épicerie et des achats hebdomadaires.

Analyse des résultats

CE QUE LES GENS APPRÉCIENT

- Boisés, parcs (6/24)
- Proximité (généralement des commerces) (6/24)
- Diversité commerciale (5/24)
- Tranquillité (4/24)
- N'apprécient pas (5/24)
- * Île des Moulins, Vieux Terrebonne (loisirs, visite) (20/24)

PISTES DE PROJET

- Les liens avec le vieux Terrebonne sont importants pour amener les gens à fréquenter les boulevards, surtout à pied.
- Les espaces naturels, la verdure et les parcs sont appréciés par les résidents.
- L'offre et la diversité commerciale sont un aspect important à conserver
- Les gens sont d'avis qu'il y a place à l'amélioration

Lorsqu'interrogés sur ce qu'ils apprécient de leur quartier, les répondants ont souvent mentionné la présence de boisés et de parcs, la proximité et la diversité commerciale ainsi que la tranquillité de la ville. En contre partie, cinq répondants ont spécifié qu'ils n'appréciaient rien de l'environnement des boulevards. L'île des Moulins et le Vieux-Terrebonne ressortent très fortement comme lieux de loisirs ou lieu à faire visiter aux gens venus de l'extérieur.

Ces réponses démontrent l'importance de créer des liens clairs avec le Vieux-Terrebonne, l'appréciation marquée des espaces naturels, de la verdure et des parcs ainsi que l'importance de conserver une offre commerciale diversifiée.

Analyse des résultats

CE QUE LES GENS AIMERAIENT AMÉLIORER

- Aménagement des trottoirs (6/24)
- État des bâtiments, revitalisation nécessaire (6/24)
- Infrastructures routières (5/24)
- Plus de verdure (3/24)
- Activités pour les jeunes (3/24)
- Aménagement pour vélos (2/24)

PISTES DE PROJET

- Une revitalisation du bâti serait bien reçue par une partie de la population
- Les gens veulent un environnement plus favorable aux mobilités douces, avec plus de verdure
- Certains ont une préoccupation pour les activités pour les jeunes

Cependant, les répondants ont notés plusieurs éléments à améliorer. L'aménagement des trottoirs, l'état des bâtiments qui nécessiteraient une revitalisation, les infrastructures routières, la quantité de verdure insuffisante, les activités pour les jeunes et les aménagements pour les cyclistes déficients sont parmi les éléments souvent mentionnés dans les entrevues.

Ces réponses démontent le désir des résidents pour une revitalisation du cadre bâti, un environnement plus favorable aux mobilités douces et comportant plus de verdure.

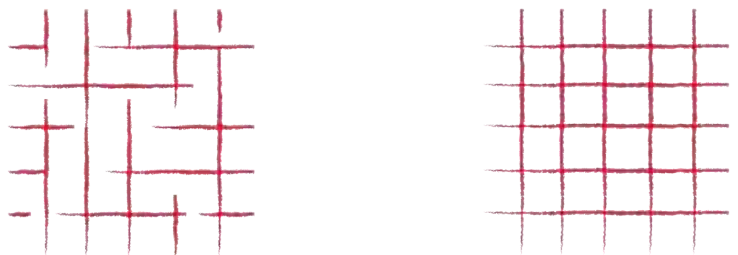
Diagnostic urbain

Problématiques

Fragmentation et ruptures



Faible perméabilité



Environnement à l'échelle automobile



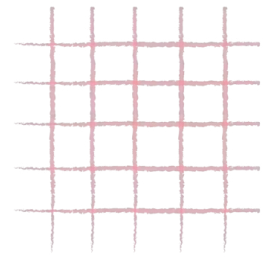
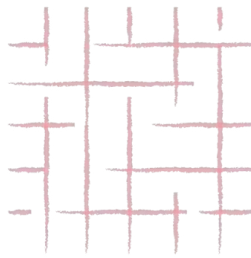
L'ensemble des analyses a permis de dégager trois grandes problématiques qui représentent les défis abordés par le projet. Elles permettent de dresser un portrait du diagnostic urbain du secteur d'intervention afin de guider les intentions du projet. Elles sont: la fragmentation et les ruptures de l'environnement urbain, la faible perméabilité des quartiers et l'environnement conçu à l'échelle automobile hostile au piéton.

Problématiques

Fragmentation et ruptures



Faible perméabilité



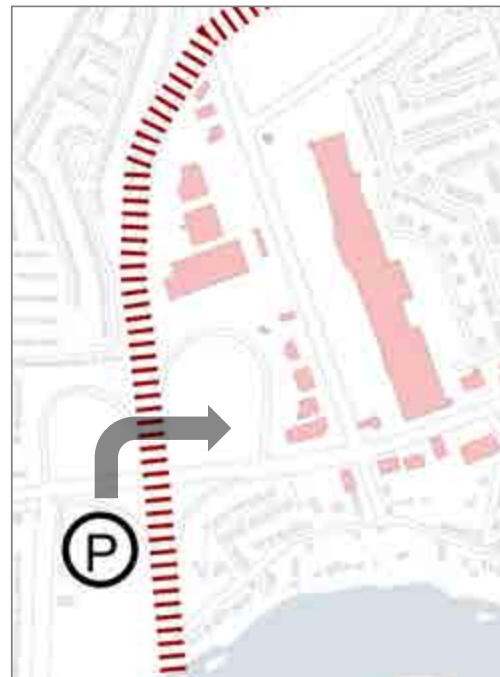
Environnement à l'échelle automobile



Le secteur à l'étude est un environnement très fragmenté dont plusieurs des différents éléments générateurs d'intensités sont en ruptures les uns par rapport aux autres. Leur rapprochement ainsi que la création de liens plus forts et plus clairs entre les éléments leur permettrait de bénéficier plus fortement des avantages des uns des autres.

Fragmentation et ruptures

Stationnement incitatif hors lieux d'intensité



Le terminus d'autobus et le stationnement incitatif sont des générateurs d'intensités importants, d'autant plus qu'ils sont essentiels à la connexion entre la Rive Nord et Montréal. Ils desservent donc une grande partie du territoire allant au-delà de la ville de Terrebonne. Ces deux entités sont pourtant situées à l'extérieur des lieux d'intensité commerciale. L'autoroute crée une barrière importante le pôle intermodal et les commerces des boulevards, et ce particulièrement pour les piétons.

Le déplacement du terminus et du stationnement incitatif à l'intersection des deux boulevards servira de point de départ au projet et sera le premier vecteur d'une nouvelle effervescence urbaine.

Fragmentation et ruptures

Berges privatisées



Vers la rivière depuis l'intersection Moody et des Seigneurs



La rivière des Mille-îles est un élément important du paysage de Terrebonne, très appréciée par les résidents. Pourtant, une grande partie de ses berges sont privatisées (en rouge). Il n'y a aucun accès possible aux berges depuis les boulevards ni de possibilités de visibilité vers la rivière. L'accès à la rivière se fait plutôt depuis le Vieux-Terrebonne, vers l'Île des Moulins, en encore vis-à-vis le stationnement incitatif.

L'accès vers les rives de la rivière des Mille-îles est à privilégier, et ce pour créer davantage de liens entre la rivière, les boulevards et le Vieux-Terrebonne, mais aussi afin d'offrir au résident un espace public de qualité ouvert sur cet élément repère du territoire.

Fragmentation et ruptures

Secteurs monofonctionnels



La fragmentation des éléments est grandement due à une ségrégation des fonctions occasionnant la formation de plusieurs secteurs monofonctionnels. Effectivement, l'ensemble des bâtiments commerciaux (en rouge) se situent le long des boulevards Moody et des Seigneurs alors que les quartiers adjacents sont uniquement résidentiels (en jaune).

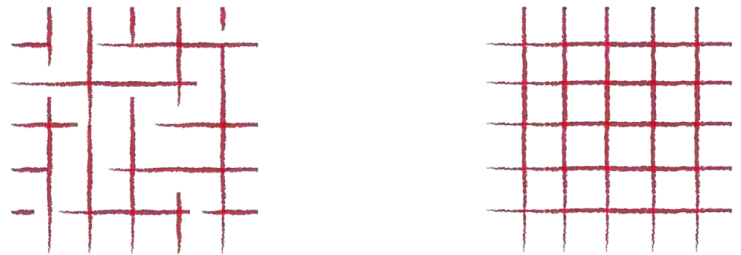
Une plus grande mixité fonctionnelle permettrait de rapprocher les résidents des services et d'assurer une animation constante des milieux de vie et des boulevards commerciaux.

Problématiques

Fragmentation et ruptures



Faible perméabilité



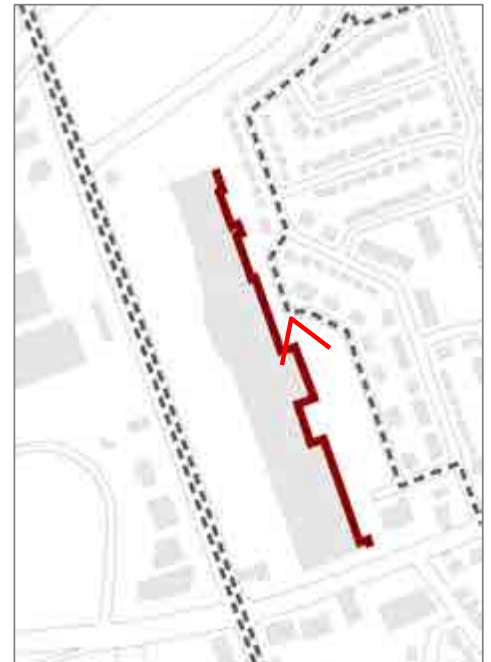
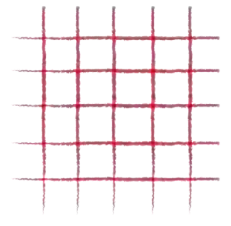
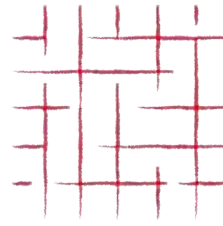
Environnement à l'échelle automobile



Le manque de perméabilité des quartiers est un problème marquant, symptomatique de plusieurs développements de banlieue comme celui de Terrebonne. La lisibilité et la connectivité du quartier en est réduite, ce qui contribue à l'utilisation de la voiture. Une meilleure connection des rues et la création de liens plus directs permettrait de faciliter les déplacements actifs dans les quartiers et l'orientation dans la ville.

Faible perméabilité

Le centre commercial comme barrière

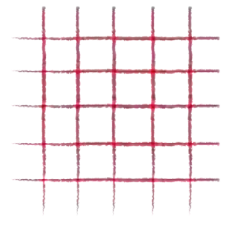
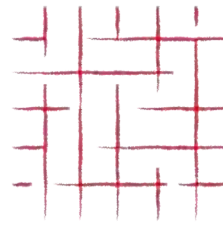


Le centre commercial, au cœur du secteur d'intervention, crée une importante barrière physique et visuelle de 520 mètres entre le boulevard Moody et le quartier résidentiel situé à l'arrière des Galeries Terrebonne. Sa façade principale, donnant sur le boulevard Moody, est séparée de la rue par une importante surface de stationnement. De l'autre côté, il tourne le dos au quartier résidentiel adjacent, sa façade arrière étant dédiée à la livraison de marchandises.

Le fractionnement du centre commercial augmenterait la perméabilité et le dialogue entre les Galeries Terrebonne, le boulevard Moody et le quartier résidentiel.

Faible perméabilité

Absence de lien avec les quartiers environnants

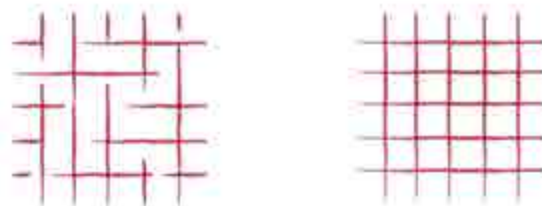


L'accès au centre d'achat est également difficile depuis le quartier résidentiel, trajet emprunté par plusieurs élèves de l'école secondaire Armand-Corbeil le midi. Les observations démontrent que les adolescent empruntent en grande partie la rue Saint Sacrement et le boulevard des Seigneurs pour se rendre aux Galeries Terrebonne, et ce fort probablement puisque le trajet à travers le quartier résidentiel est très sinueux et peu lisible.

La simplification de la voie sinueuse traversant le quartier afin de la rendre plus directe permettrait une meilleure perméabilité du quartier. Ceci permettrait de créer un nouveau lien est/ouest alternatif au boulevard des Seigneurs afin de contribuer à l'atténuation de la circulation.

Faible perméabilité

Quartier enclavé par l'autoroute



Le quartier résidentiel à l'ouest de l'autoroute est aussi fortement enclavé. Bien que les résidents peuvent apercevoir le centre commercial depuis leur quartier, Ils doivent parcourir une importante distance pour y accéder par le viaduc au sud. Se faisant, la voiture est leur choix de transport privilégié.

Problématiques

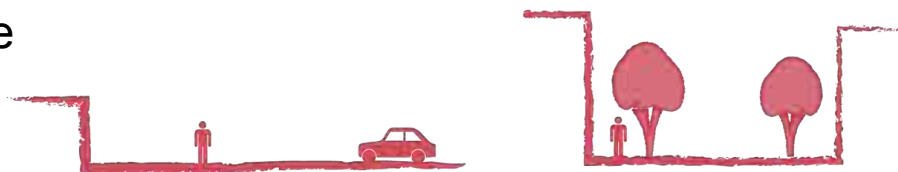
Fragmentation et ruptures



Faible perméabilité



Environnement à l'échelle automobile



La ville de Terrebonne est un environnement conçu à l'échelle automobile. Il est donc hostile aux piétons et peu d'entre-eux se risquent à marcher sur les boulevards. Suivant la tendance aux transports actifs, l'environnement pourrait être adapté pour en faire un environnement conçu davantage à l'échelle humaine.

Environnement à l'échelle automobile

Walkscore existant

Walk Score
36

Terrebonne is a Car-Dependent city

Most errands require a car.



90–100 Paradis du marcheur Les courses quotidiennes peuvent se faire à pied
70–89 Très marchable La plupart des courses se font à pied
50–69 Peu marchable Quelques courses se font à pied
25–49 Dépendant de l'automobile La plupart des courses nécessitent une voiture
0–24 Exclusivement automobile Toutes les courses nécessitent une voiture

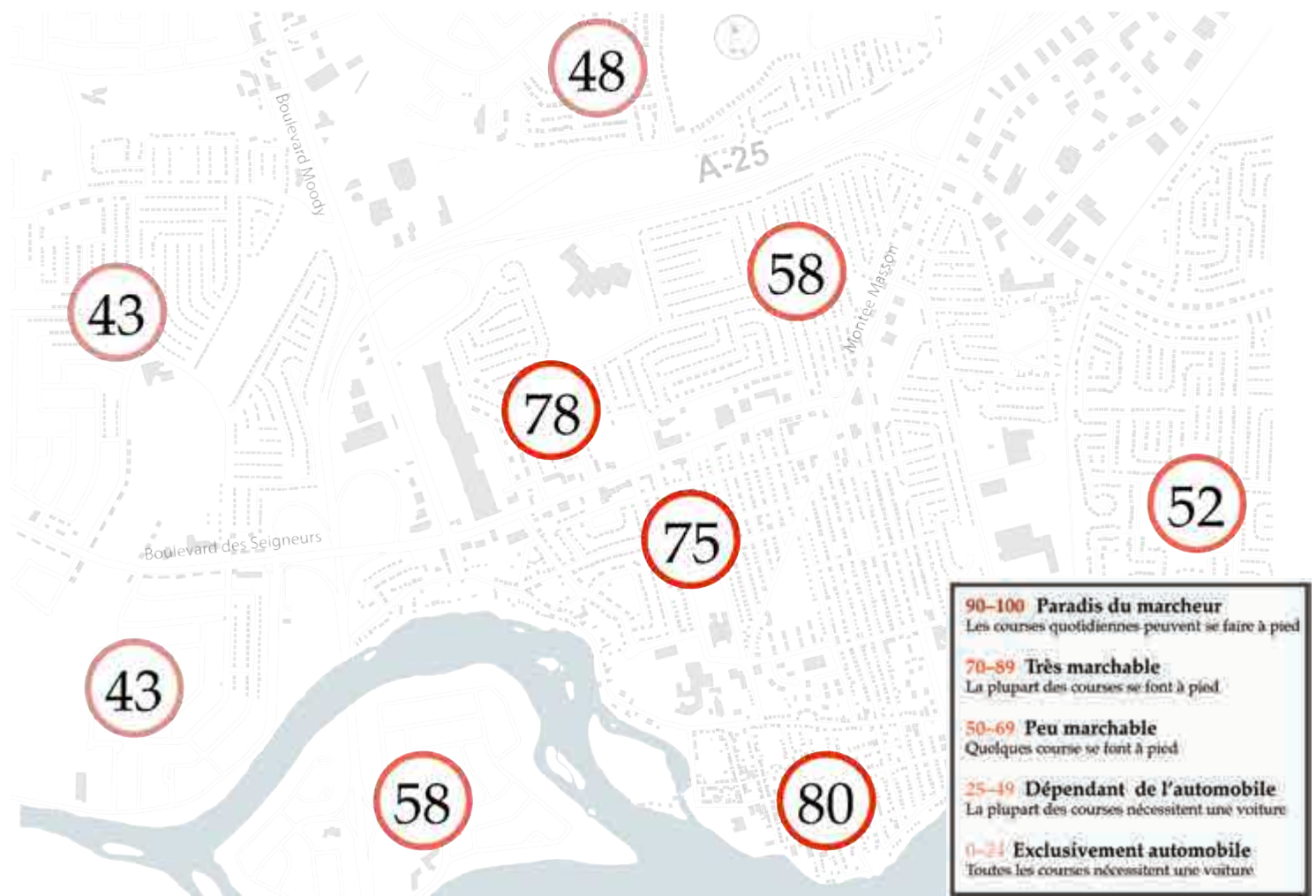
Canada · Quebec · Terrebonne

L'indice de marchabilité (Walkscore) actuel démontre que Terrebonne n'est pas fait pour encourager les déplacements actifs. Cet indice est calculé d'abord par le nombre de commerces, services et institutions à proximité. Il prend également en compte des facteurs tels que la densité de population ainsi que des mesures de perméabilité telles que la taille des îlots et le nombre d'intersections. En séparant les zones en cinq catégories, l'indice établit si les lieux sont : un paradis du marcheur, très marchable, peu marchable, dépendant de l'automobile ou exclusivement automobile.

Le pointage obtenu pour l'ensemble du territoire de la ville de Terrebonne est de 36, en faisant un milieu dépendant de l'automobile.

Environnement à l'échelle automobile

Walkscore existant



Dans le secteur des boulevards, la présence de nombreux commerces fait en sorte que l'indice de marchabilité est relativement élevé. Toutefois, l'indice chute rapidement en s'éloignant des boulevards. Les quartiers résidentiels d'où proviennent les personnes fréquentant ces boulevards obtiennent des indices de marchabilité plutôt bas. Afin de promouvoir les transports actifs de façon efficace, une intervention de revitalisation doit s'étendre au-delà des boulevards et rejoindre les quartiers résidentiels avoisinants.

Environnement à l'échelle automobile

Walkscore augmenté



L'augmentation de l'indice de marchabilité du secteur peut s'effectuer par l'application des principes d'aménagement durable en design urbain mis de l'avant par Bentley et al (1988) : la perméabilité du réseau viaire, la mixité des usages, la présence et l'encadrement sur rue et l'animation et le rythme dans les façades.

Environnement à l'échelle automobile

Aménagements piétons inappropriés



Résultats d'entrevues

8/24 personnes désirent que les aménagements pour cyclistes et pour piétons, notamment les trottoirs, soient améliorés.

Les aménagements piétons actuels sont souvent en mauvais état. La présence de pentes pour le passage de la voiture rend les déplacements parfois ardu. Le tiers des répondants des entrevues ont mentionné l'aménagement des trottoirs comme étant un point important à améliorer. Le mauvais déneigement ou l'absence de trottoir n'encourage pas non plus leur utilisation et rend les déplacements à pied difficiles.

Finalement, le manque de pistes cyclables rend aussi les déplacements à vélo difficiles sur ces boulevards automobiles.

Environnement à l'échelle automobile

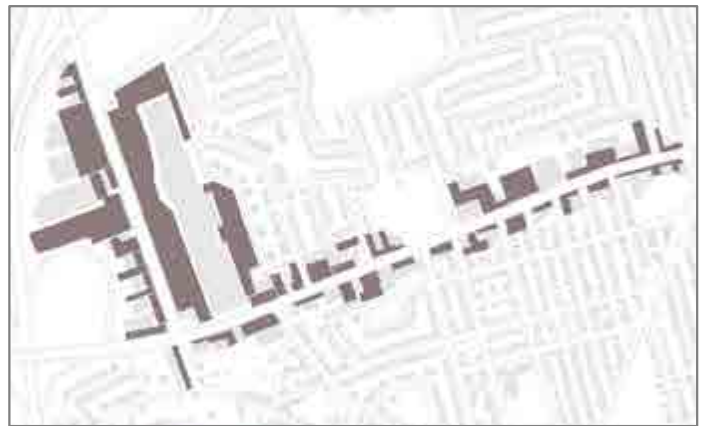
Absence de végétation et surfaces perméables



Résultats d'entrevues

6/24 personnes apprécient les boisés et les parcs

3/24 aimeraient plus de verdure



En plus du manque d'aménagement pour piétons, les bâtiments commerciaux des boulevards sont souvent situés en fond de parcelle avec, en façade, d'importantes surfaces asphaltées de stationnement. Ceux-ci créent d'importantes barrières à franchir pour les piétons qui désirent accéder aux commerces depuis les trottoirs. De plus, ces surfaces dures, imperméables et peu adaptées aux changements climatiques créent des îlots de chaleur urbains importants tout en engorgeant les réseaux d'égouts municipaux.

Environnement à l'échelle automobile

Peu d'espaces publics identitaires



Résultats d'entrevues

20/24 personnes ont nommé le Vieux Terrebonne comme lieu de loisir ou de visite



Patinoire de l'écluse des moulins, Vieux Terrebonne

Boulevards commerciaux

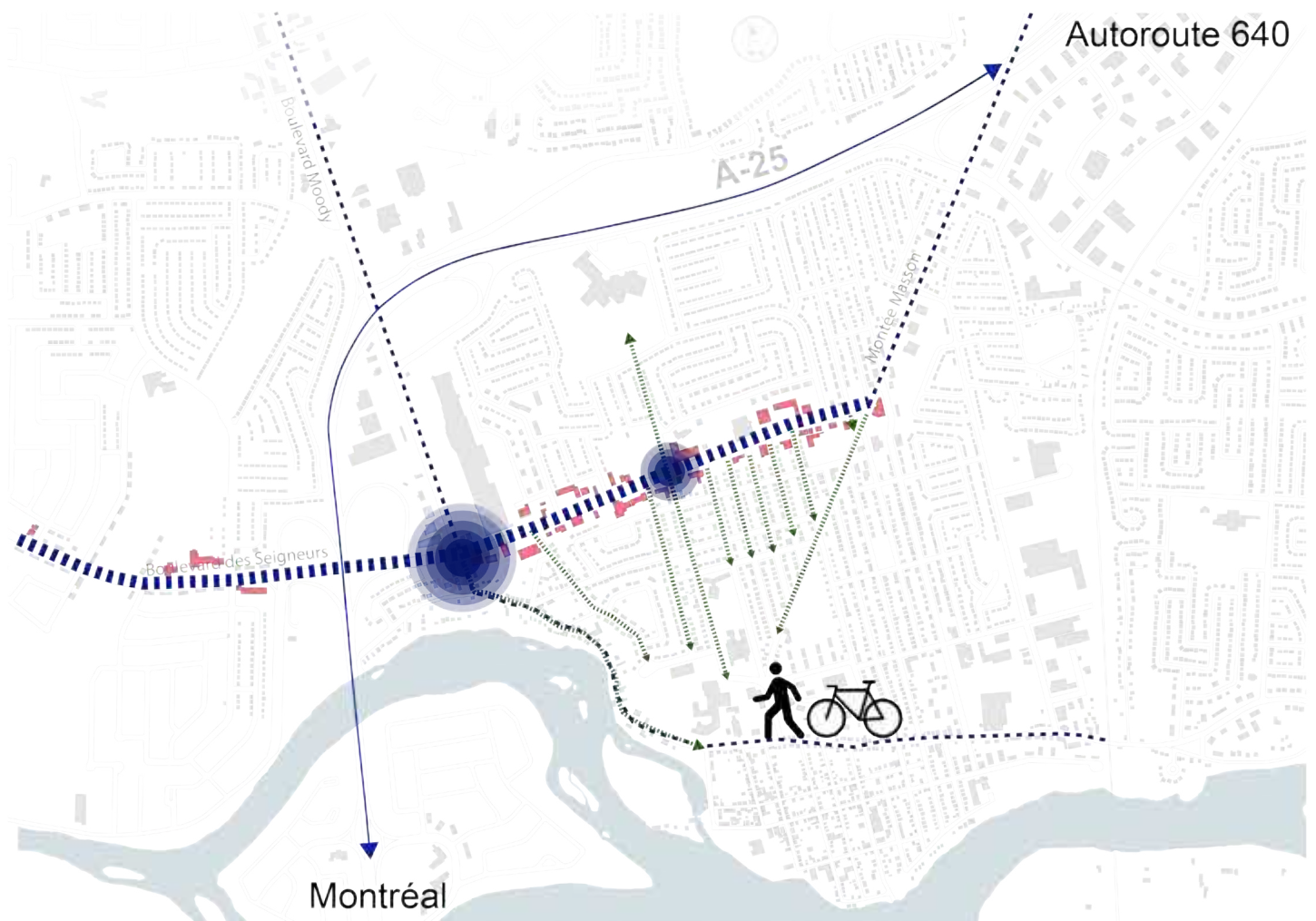
Des espaces publics identitaires?



Boul. des Seigneurs, intersection de Moody

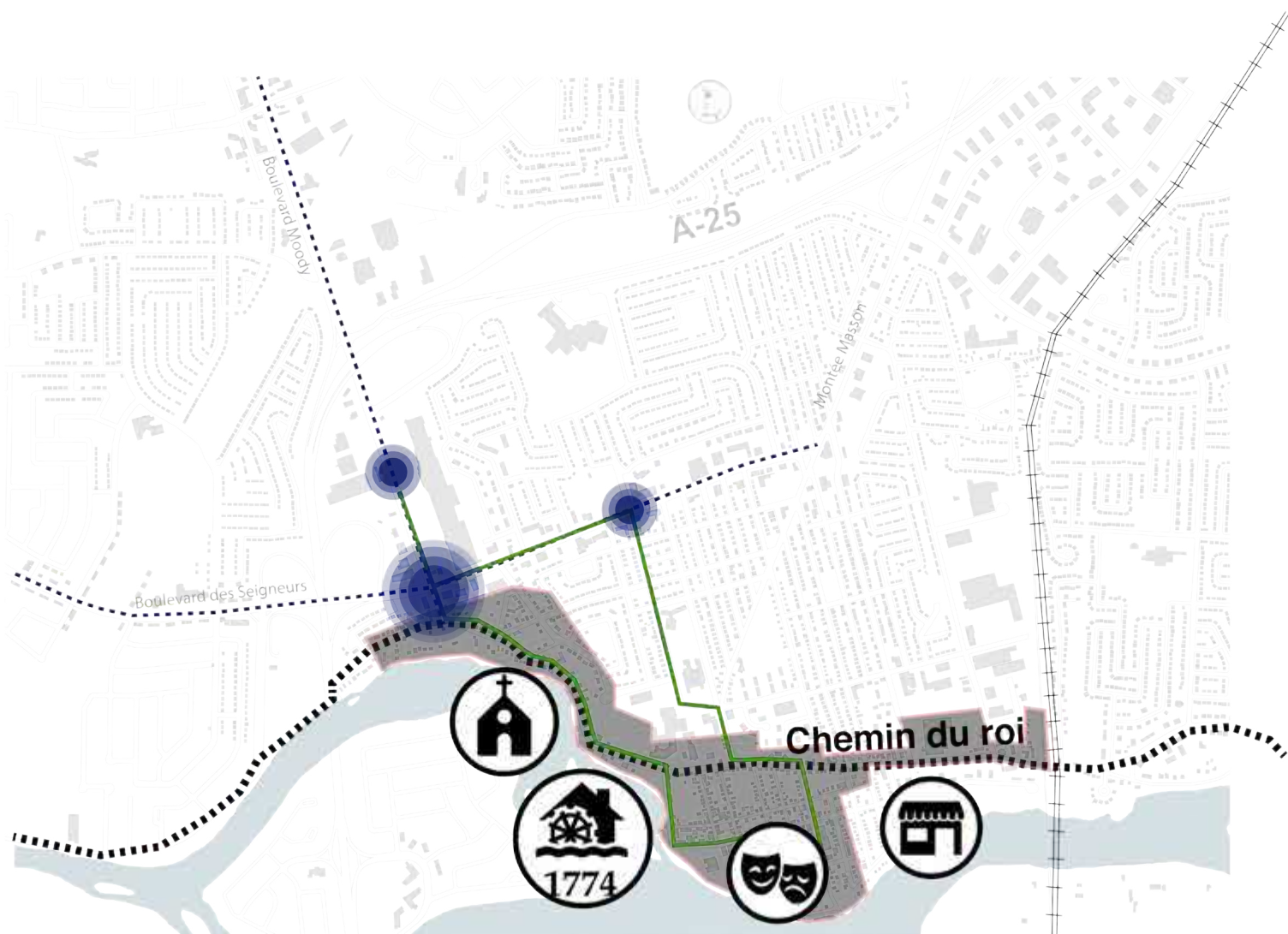
À l'exception du nouveau parc Saint-Sacrement, le secteur des boulevards offre peu d'espaces publics identitaires. Les espaces de qualité existant sont concentrés dans le secteur du Vieux-Terrebonne nouvellement revitalisé, alors que les boulevards laissent plutôt place à la voiture. Ces endroits sont fortement appréciés par les résidents qui, lors du questionnaire, ont nommé à plus de 80% le Vieux-Terrebonne comme lieu de loisir ou de visite.

Boulevard des Seigneurs



Plusieurs commerces locaux, desservant surtout les résidents des quartiers avoisinants, sont implantés sur le boulevard de Seigneurs. Ce boulevard est fortement lié aux quartiers qui y sont adjacents par de nombreuses rues perpendiculaires, notamment vers le sud. Cette dynamique favorise le transport actif dans le secteur et encourage également une fréquentation à l'échelle locale.

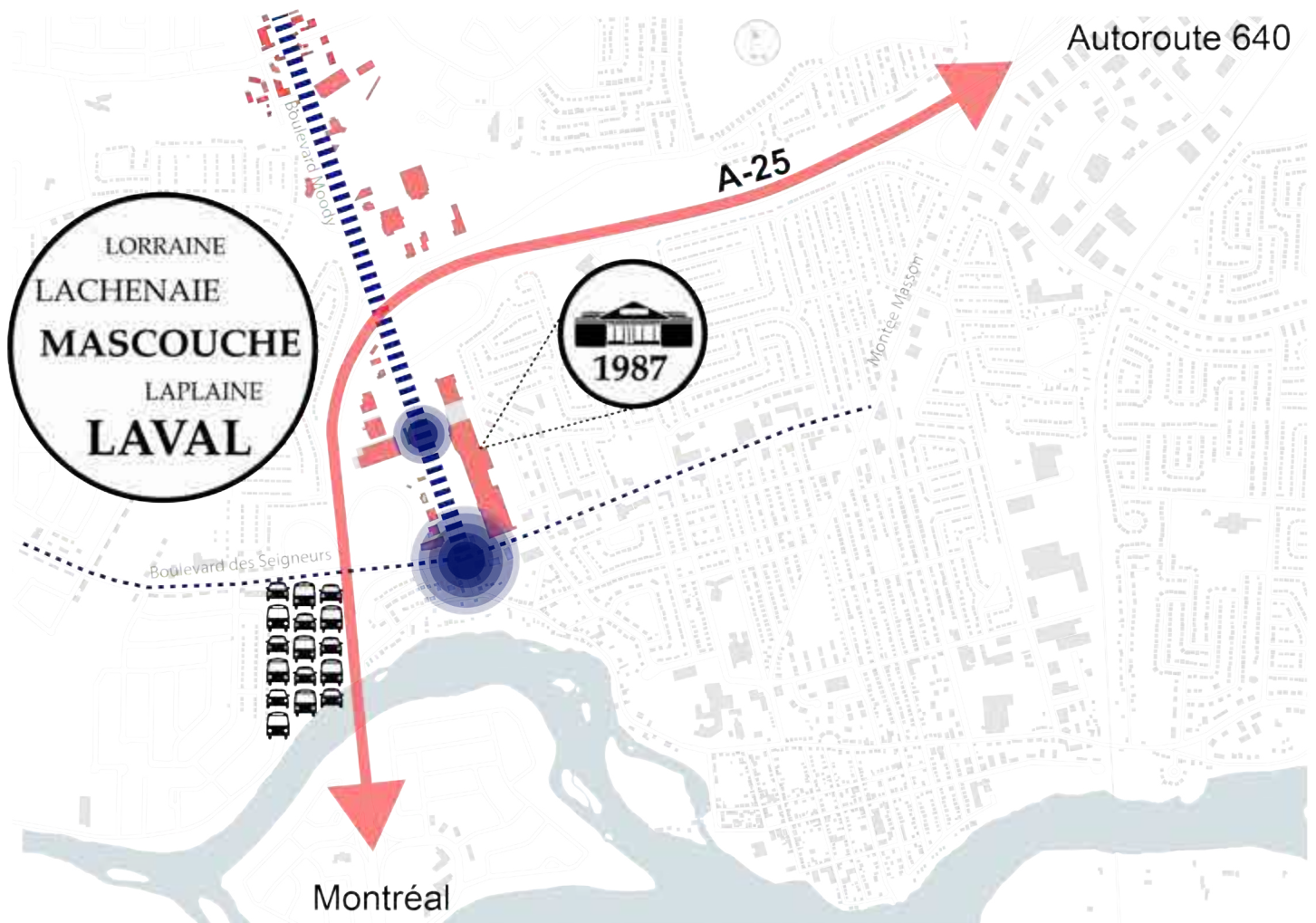
Proximité Vieux-Terrebonne



Le boulevard des Seigneurs conserve aussi de forts liens avec les activités que l'on retrouve dans le Vieux-Terrebonne. Ces liens ont été renforcés récemment par la revitalisation d'un parcours menant du boulevard des Seigneurs au Vieux-Terrebonne, l'axe Saint-Sacrement.

La zone occupée par le village dans la première moitié du XXe siècle (en gris) a récemment été revitalisée et présente une forte valeur symbolique pour les résidents. Le nouveau théâtre, le moulin, l'église, plusieurs commerces et restaurants comptent parmi les principaux atouts de cet endroit.

Boulevard Moody



Le boulevard Moody, quant à lui, comporte une offre commerciale qui rayonne davantage à l'échelle régionale. Ceci est dû, en grande partie, au centre commercial avec sa diversité de commerce ainsi qu'aux nombreuses chaînes commerciales qui y sont implantées (Canadian Tire, McDonalds, Métro). Facilement accessible depuis le réseau autoroutier et offrant de nombreuses cases de stationnement, ce tronçon a été conçu pour faciliter l'accessibilité automobile.

Projets exemplaires

Dès le début de la phase de conception, une recherche de projet exemplaire a permis de fournir des pistes d'aménagement pour le projet. Ces projets, choisis pour des aspects clés du projet, sont présentés sommairement.

Caserne de Bonne Grenoble, France (2010)



Un premier précédent architectural servant d'inspiration pour le réaménagement des Galeries Terrebonne est la Caserne de Bonne. Inauguré en 2010 au sein d'un nouvel écoquartier, le centre commercial d'une cinquantaine de boutiques comporte également un stationnement souterrain. Le bâtiment, faisant face à un grand espace vert intégrant un bassin d'eau, comporte des allées commerciales ouvrables en été et refermables en hiver.

Caserne de Bonne Grenoble, France (2010)



Une attention particulière est portée sur les liens entre intérieur et extérieur, entre l'espace commercial et l'espace public, lui permettant de s'adapter à toutes les saisons et d'être connecté aux rues et quartiers avoisinants. L'urbanité du centre commercial, situé près de l'ancien centre de la ville de Grenoble, est un aspect clé retenu de ce projet.

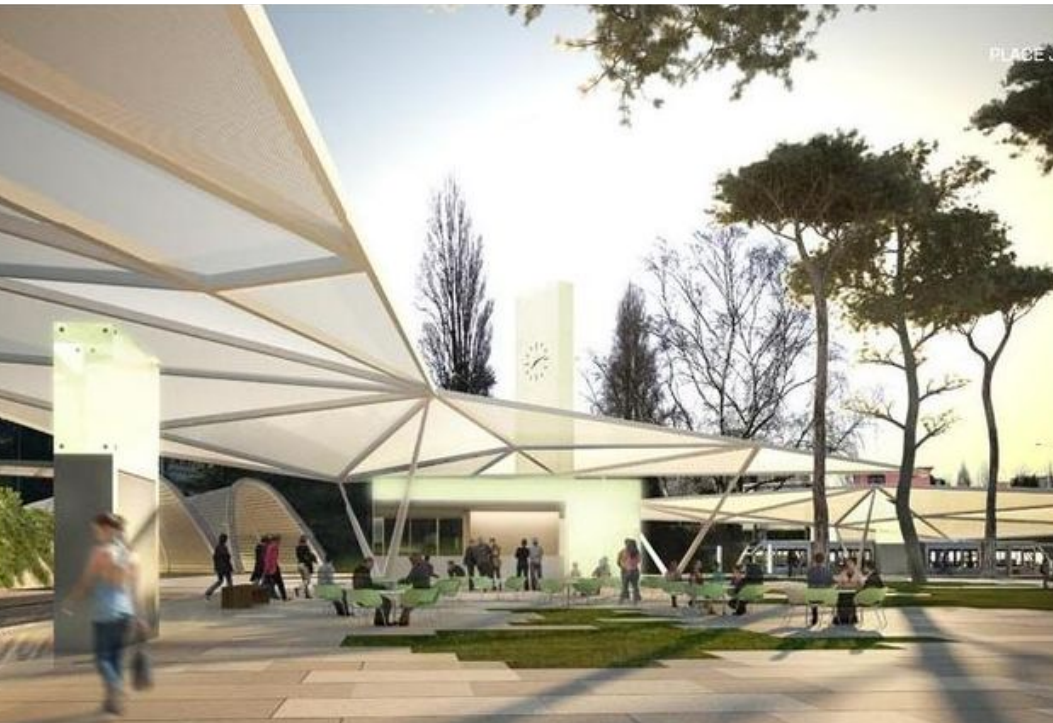
Bassin d'eau et centre d'achat



Caserne de Bonne
Grenoble, France 2010

Les qualités spatiales des allées commerciales, de même que les terrasses qui dialoguent directement avec l'espace public, ont inspiré le projet de transformation du centre commercial à Terrebonne. Cette forte relation entre les espaces intérieurs et extérieurs du projet constitue une piste intéressante à exploiter au Québec, où l'on retrouve cette dualité entre des hivers rigoureux et des étés confortables et ensoleillés. Le centre commercial de Grenoble comporte à la fois un espace commercial intérieur et un espace organisé autour d'un passage extérieur, ce qui incite les magasiniers à s'approprier l'espace public.

Pôle multimodal de la place Jenner le Havre, France (en construction)

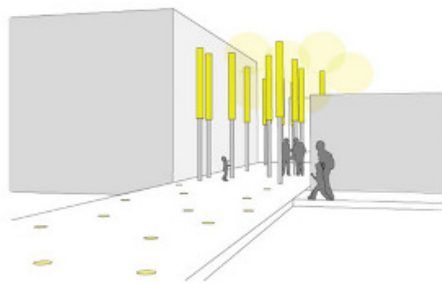


Ce projet présente une station multimodale basée sur la ligne du nouveau tram dans la ville du Havre en France, d'environ 175 000 habitants. Cette station, traversée par le tramway, devient une véritable rotule pour le transport en commun; les gens y transitent et se croisent. Ce projet illustre comment un arrêt de transport en commun peut devenir un véritable espace public. Le terminus intermodal de Terrebonne pourrait, à l'image de ce projet, intégrer un espace public dont l'animation serait alimentée par la présence de commerces, des bureaux ou même une garderie.

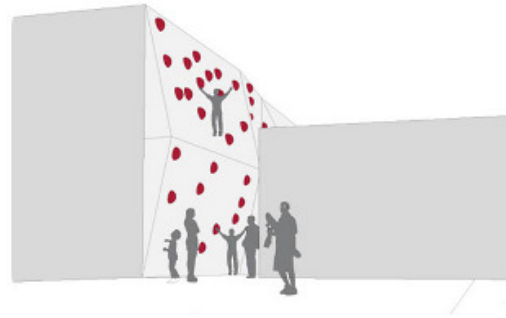
Cliffside Slips

Kingston Road, Toronto - Orphan Spaces Competition

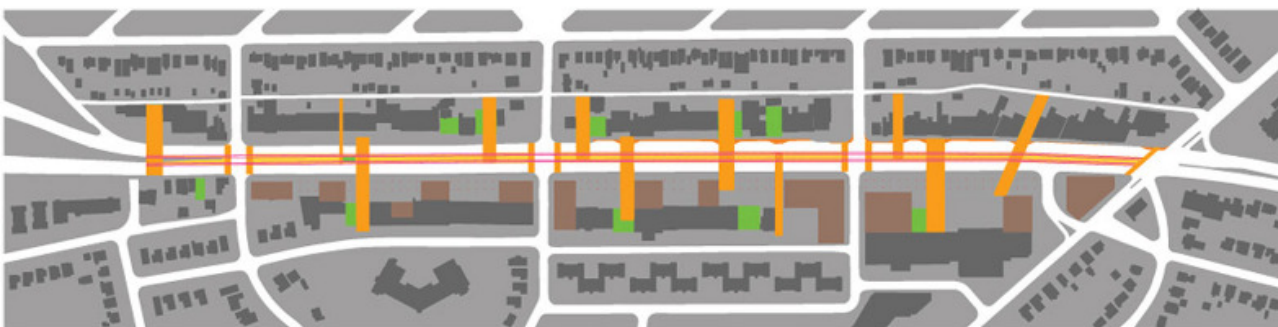
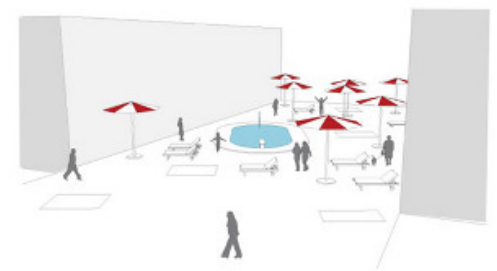
Light Forest 



Climbing Park 



Beach Park 



YEAR 20-25

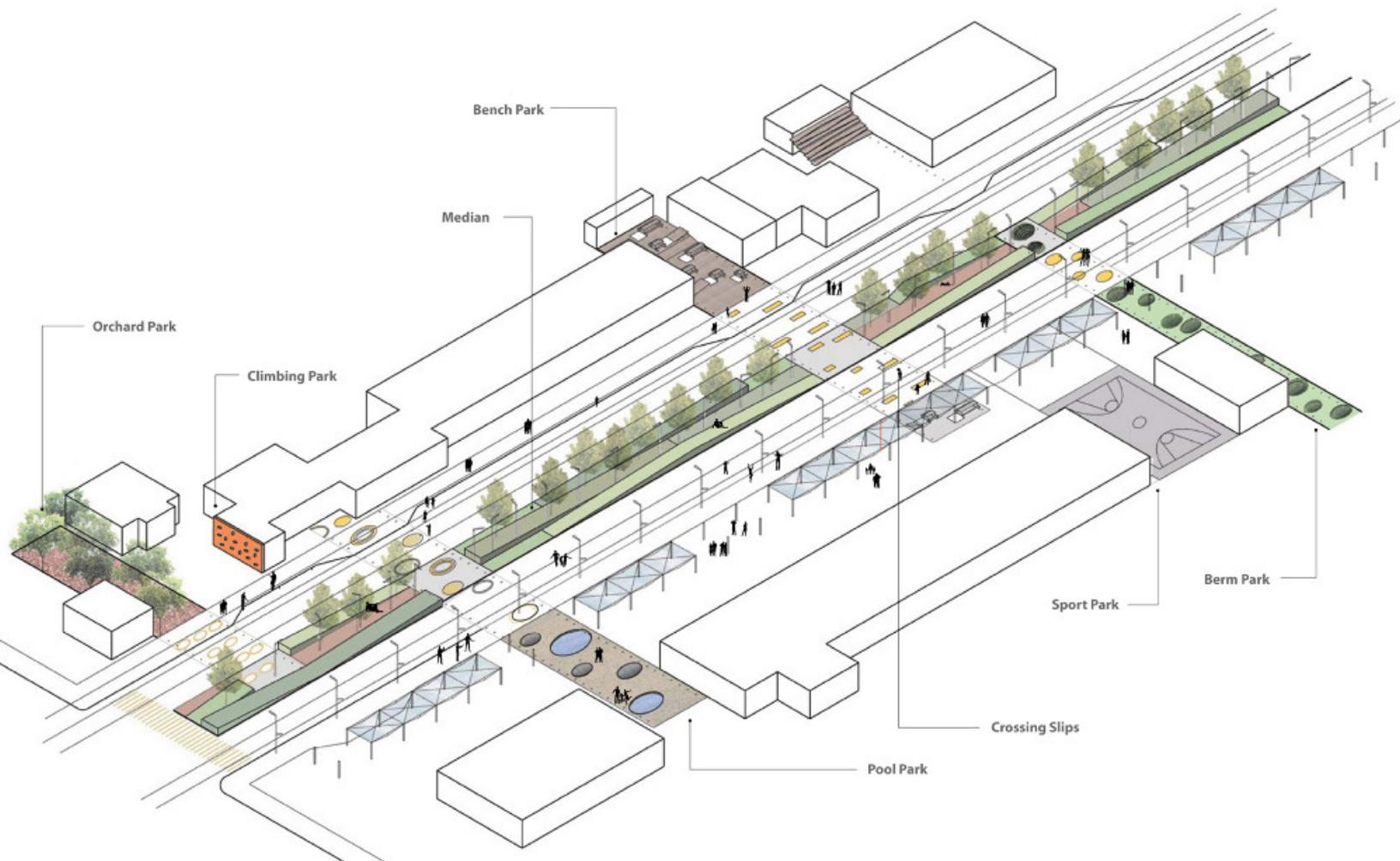
Element

- 3 Slips
- 1 Pocket Parks
- 4 Dockings
- 6 New Buildings
- 1 New Streetcar Line

Ce projet de concours est une proposition de réaménagement d'un boulevard à six voies dans un secteur suburbain de Toronto. Le boulevard faisant l'objet du projet présente plusieurs similitudes avec ceux de Terrebonne: bâtiments isolés éloignés de la rue, surfaces de stationnement abondantes, largeur de la rue à plusieurs voies, etc. Les concepteurs se servent des interstices entre les bâtiments pour former une série de petits espaces publics personnalisés qui se projettent dans la rue, permettant de tisser des liens de part et d'autre du boulevard.

Cliffside Slips

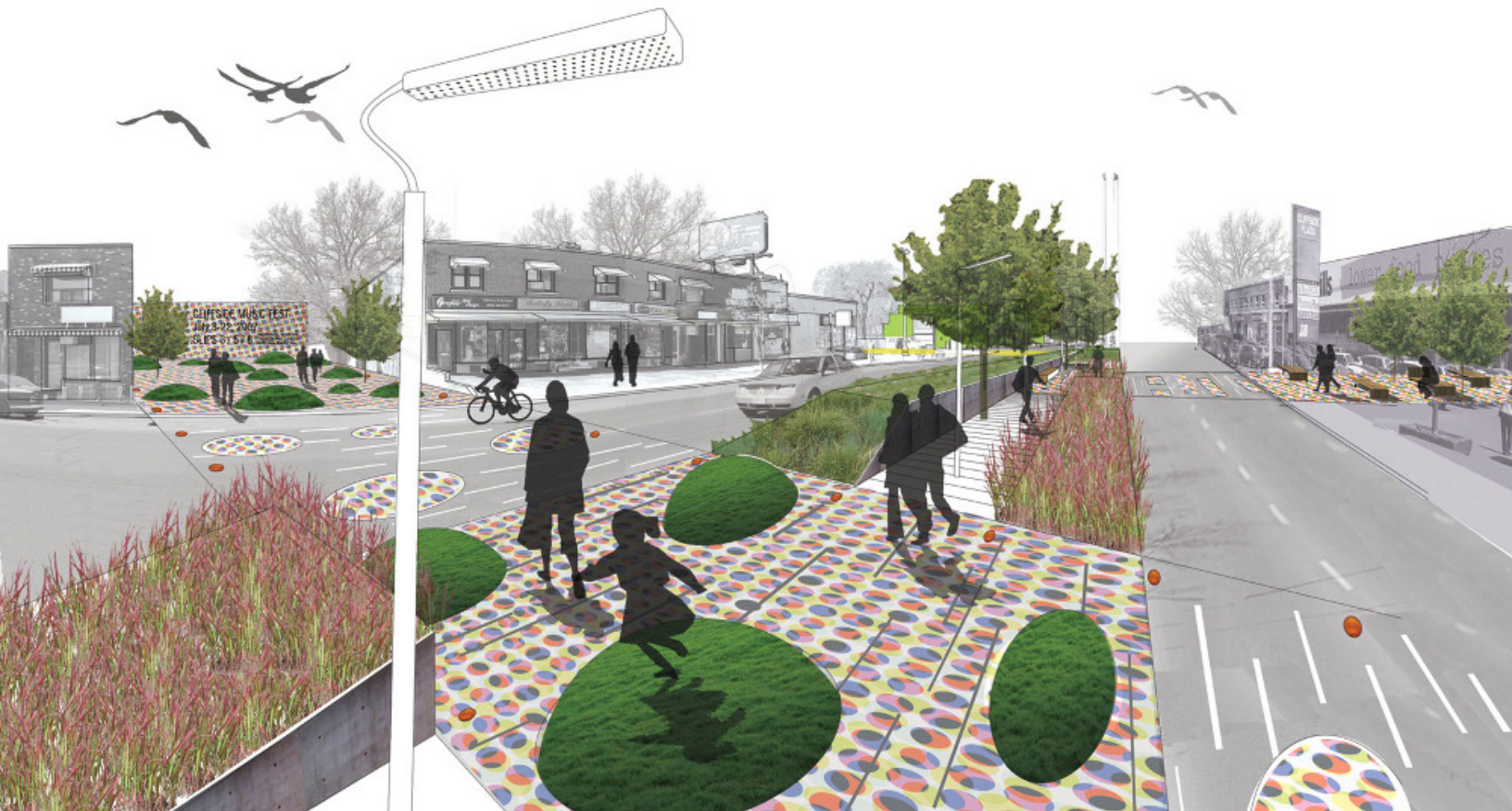
Kingston Road, Toronto - Orphan Spaces Competition



L'intervention mise sur la qualité de l'espace public comme vecteur de la transformation graduelle du cadre bâti du boulevard. Un potentiel de densification (illustré en brun sur l'image) que le boulevard peut accueillir dans un horizon de 25 ans a également été réfléchi dans le cadre du projet. Ce type d'intervention pourrait être très porteur pour les boulevards Moody et des Seigneurs dans l'optique d'une transformation graduelle et à long terme, qui trouve une cohérence par son arrimage à des espaces publics de qualité.

Cliffside Slips

Kingston Road, Toronto - Orphan Spaces Competition



Dans la proposition, deux des six voies sont également condamnées pour créer une promenade verte au centre du boulevard, permettant de donner une échelle humaine à l'ensemble et de créer un espace agréable réservé aux piétons.

Ecoquartier Les Akènes

Bordeaux, France (en construction)



L'Écoquartier les Akènes, en France, est un projet qui arrive à structurer des complexes d'habitations par un parcours public vert en y arrimant une stratégie efficace de gestion des eaux de pluie sur le site. De par sa capacité à intégrer une végétation abondante au sein d'un développement résidentiel relativement dense, le projet concilie l'attrait que représente la nature avec des considérations de développement durable.

Rue commerciale à San Francisco



À San Francisco, en Californie, il n'est pas inhabituel de trouver des exemples d'appropriation de la rue par les commerces qui se concrétisent par l'installation de terrasses dans les espace de stationnements sur rue. À Terrebonne, l'application de ce principe pourrait sans doute être porteur, du moins pendant la période estivale, et ce sur certains tronçons du boulevard de Seigneurs.

Stationnement paysagé

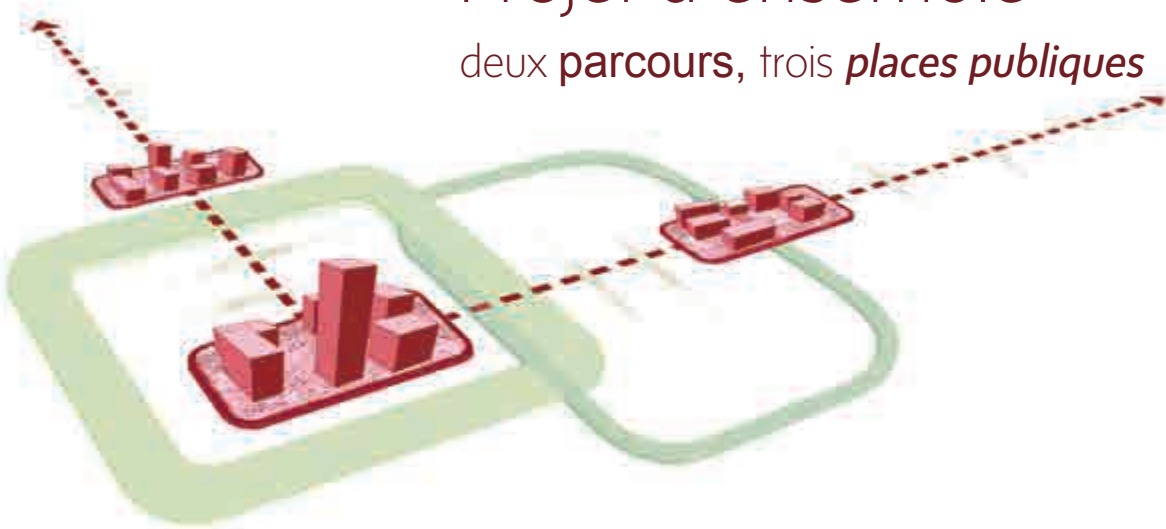


Atelier de l'île architectes et paysagistes avec ARTELIA
Saint-Valéry-sur-Somme, France

Ce dernier projet, réalisé par l'atelier de l'île, est un bon exemple d'un stationnement végétalisé, qui dans ce cas comporte 2000 places. La végétation atténue l'impact visuel du stationnement mais aide aussi à la gestion de l'eau et à la réduction des îlots de chaleur. Dans l'optique où l'élimination de tous les stationnements de surface est tout simplement irréaliste, ce genre d'intervention offre une alternative intéressante aux étendues de stationnement de surface que l'on retrouve sur les boulevards commerciaux de Terrebonne.

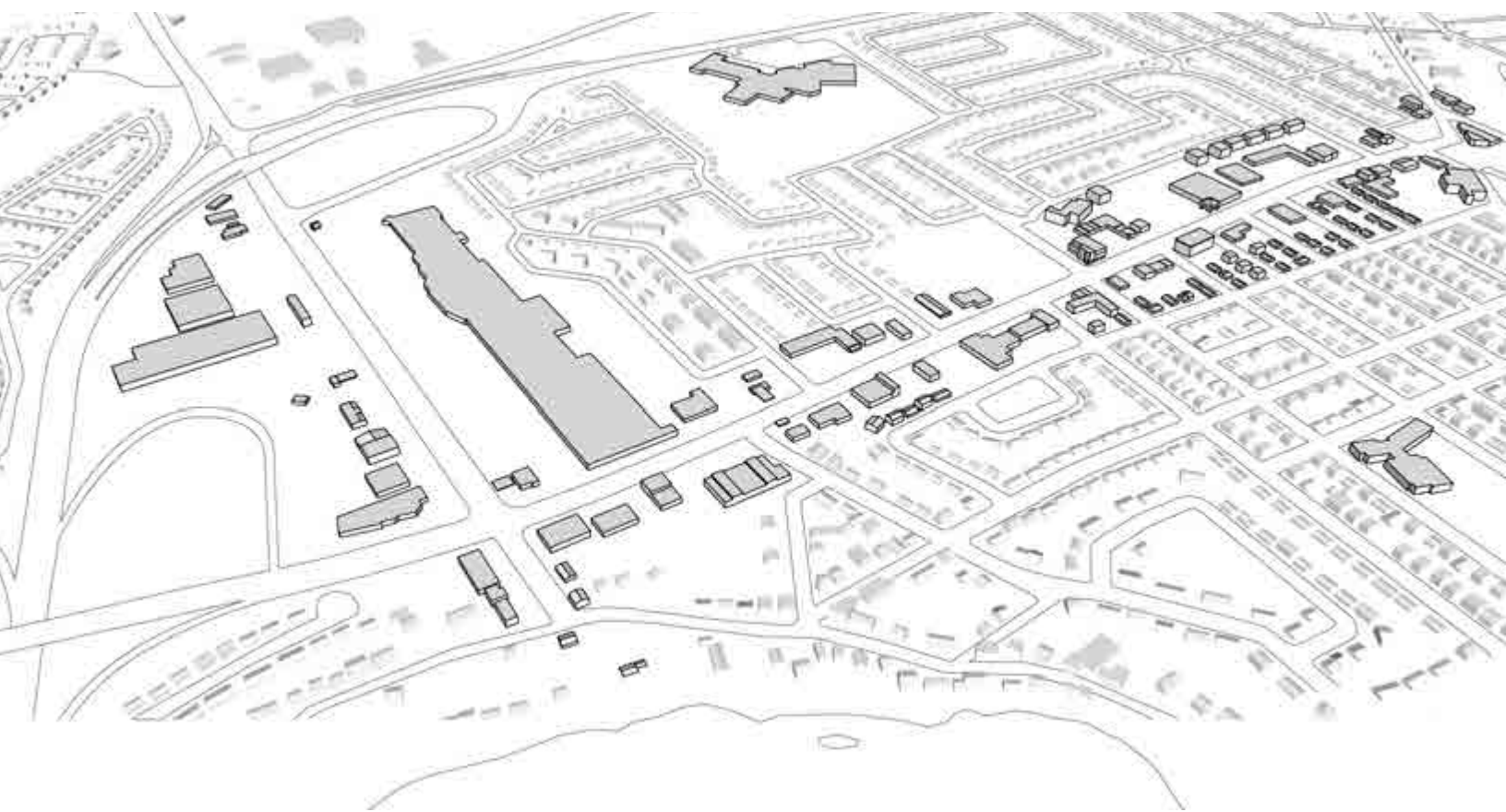
Projet d'ensemble

deux **parcours**, trois *places publiques*



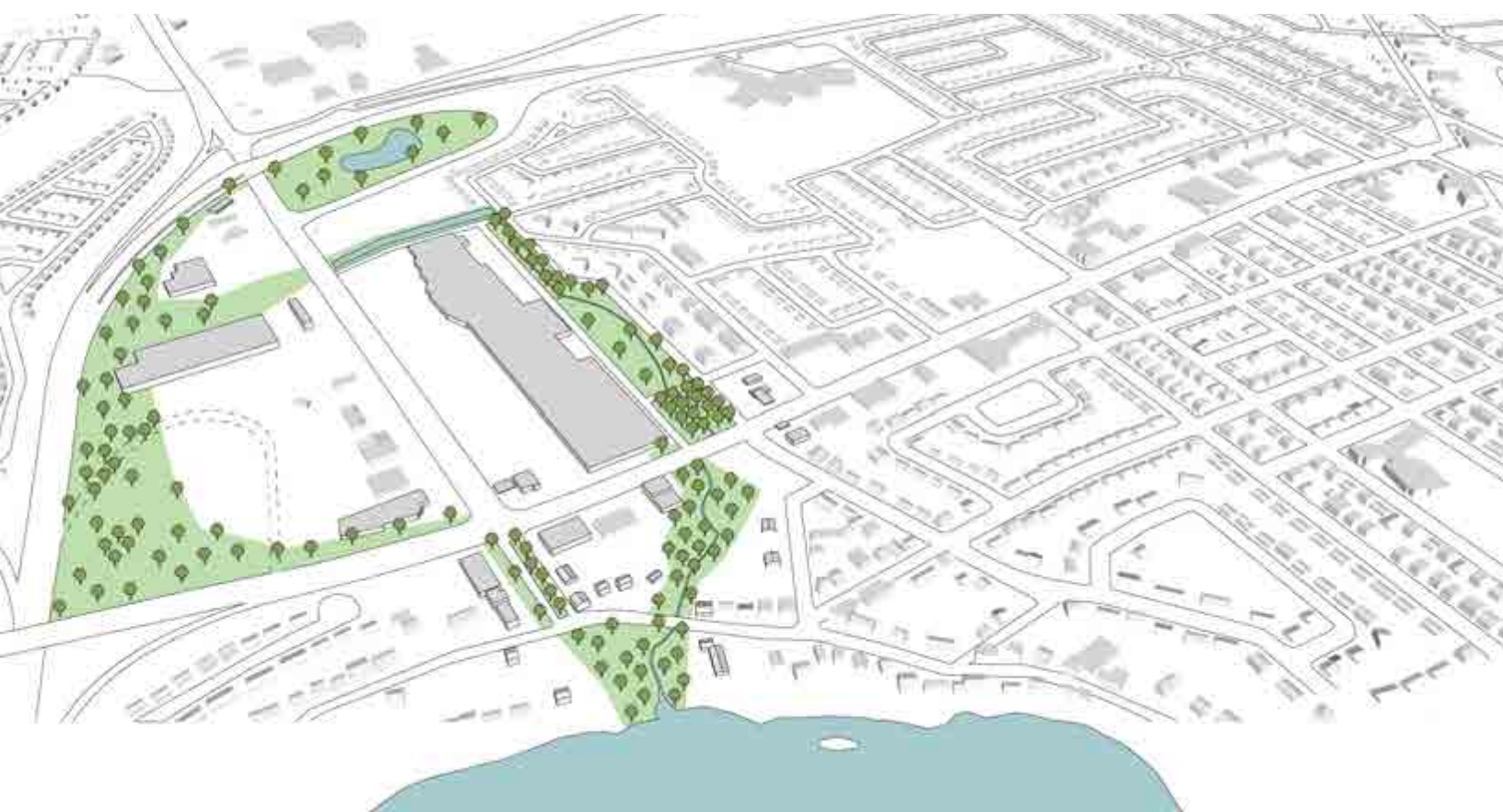
Les analyses du territoire d'intervention, les différents constats qui en ressortent et la recherche de précédents ont servi de base et de référence dans l'élaboration du projet. En trois temps, deux mouvements, s'articule autour de deux boucles de mobilités actives ainsi que de trois places publiques à identités distinctes. Ces stratégies d'intervention, conçues à l'échelle humaine, permettent de tisser des liens entre les intensités existantes et les nouveaux éléments du projet tout en favorisant les déplacements actifs.

Situation actuelle



Le territoire, dans son état actuel, se caractérise par la présence d'une série de bâtiments commerciaux, souvent d'un seul étage, aux implantations très variables. Éloignés les uns des autres, les bâtiments sont entourés de surfaces de stationnement. L'empreinte du centre commercial et de son stationnement est prédominante sur le paysage des boulevards.

La Fardoche



La première des deux boucles de mobilité active est la Fardoche. Ce parcours écologique verdoyant encercle et unifie le boulevard Moody tout en le rattachant à la rivière des Mille-Îles. Cette boucle s'insère notamment à l'emplacement d'une bretelle d'autoroute retirée

Les Attaches



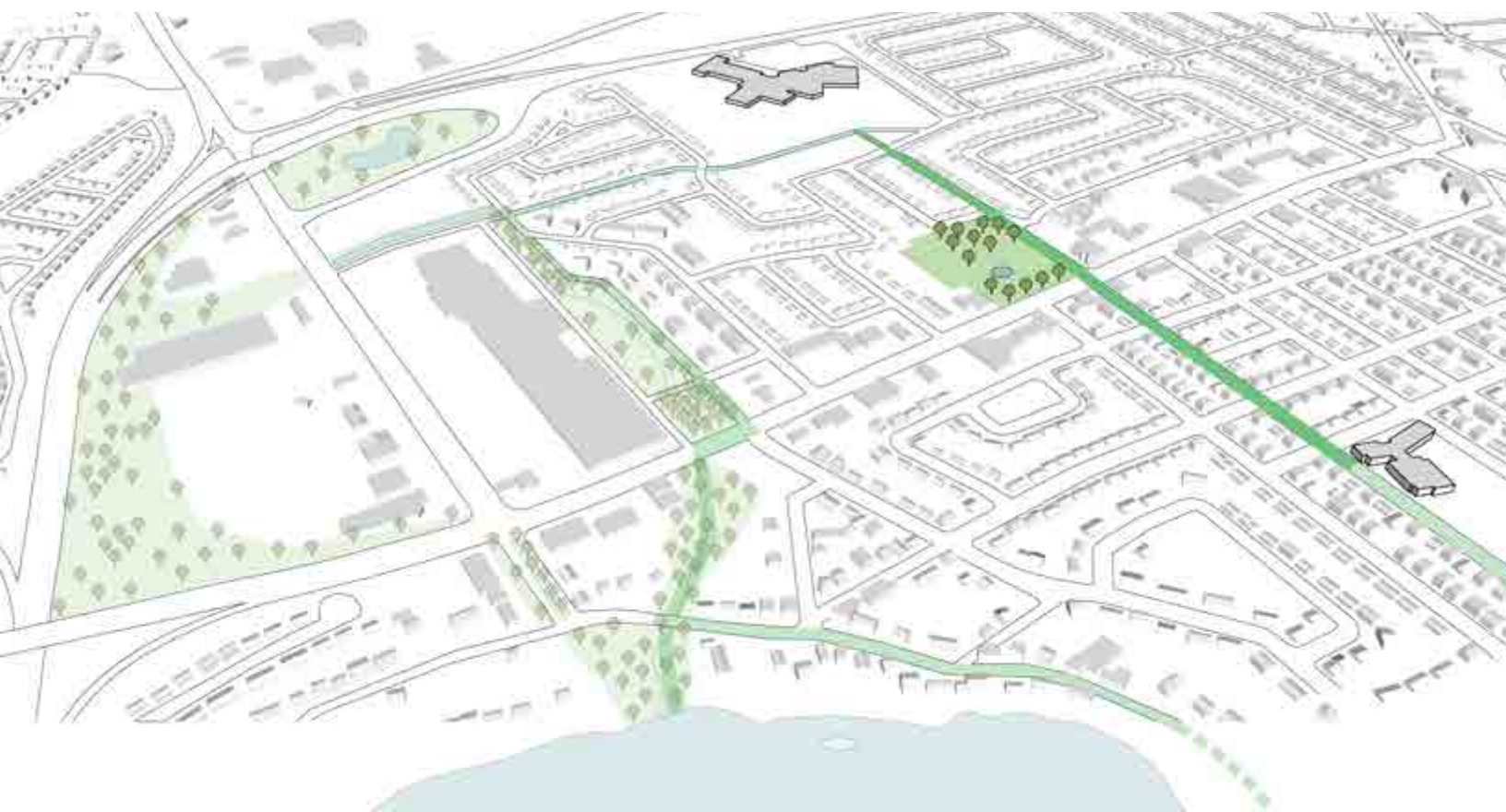
La seconde boucle, les Attaches, s'appuie sur l'axe nord-sud de la rue Saint Sacrement, nouvellement reconfigurée et aménagée. Cet axe, reliant l'école Armand-Corbeil, l'école Léopold-Gravel et l'école Saint-Louis au Vieux-Terrebonne, est particulièrement emprunté par les élèves. Le parcours des Attaches est donc un moyen de relier ces pôles institutionnels, le parc Saint Sacrement et le Vieux-Terrebonne aux nouvelles intensités des boulevards.

Parc des Galeries



À la jonction de la Fardoche et des Attaches prend place le Parc des Galeries. Ce parc linéaire permet de réinvestir la limite entre le quartier résidentiel et le centre commercial des Galeries Terrebonne. Il devient un parvis vert pour la nouvelle façade du centre d'achat. C'est également dans la continuité de ce parc que s'insère un nouveau lien végétal vers la rivière, plus au sud.

Parc sur l'axe St Sacrement



Trois places publiques vont prendre appui sur trois stratégies d'interventions distinctes, qu'elles soient basées sur de nouvelles intensités ou sur celles existantes.

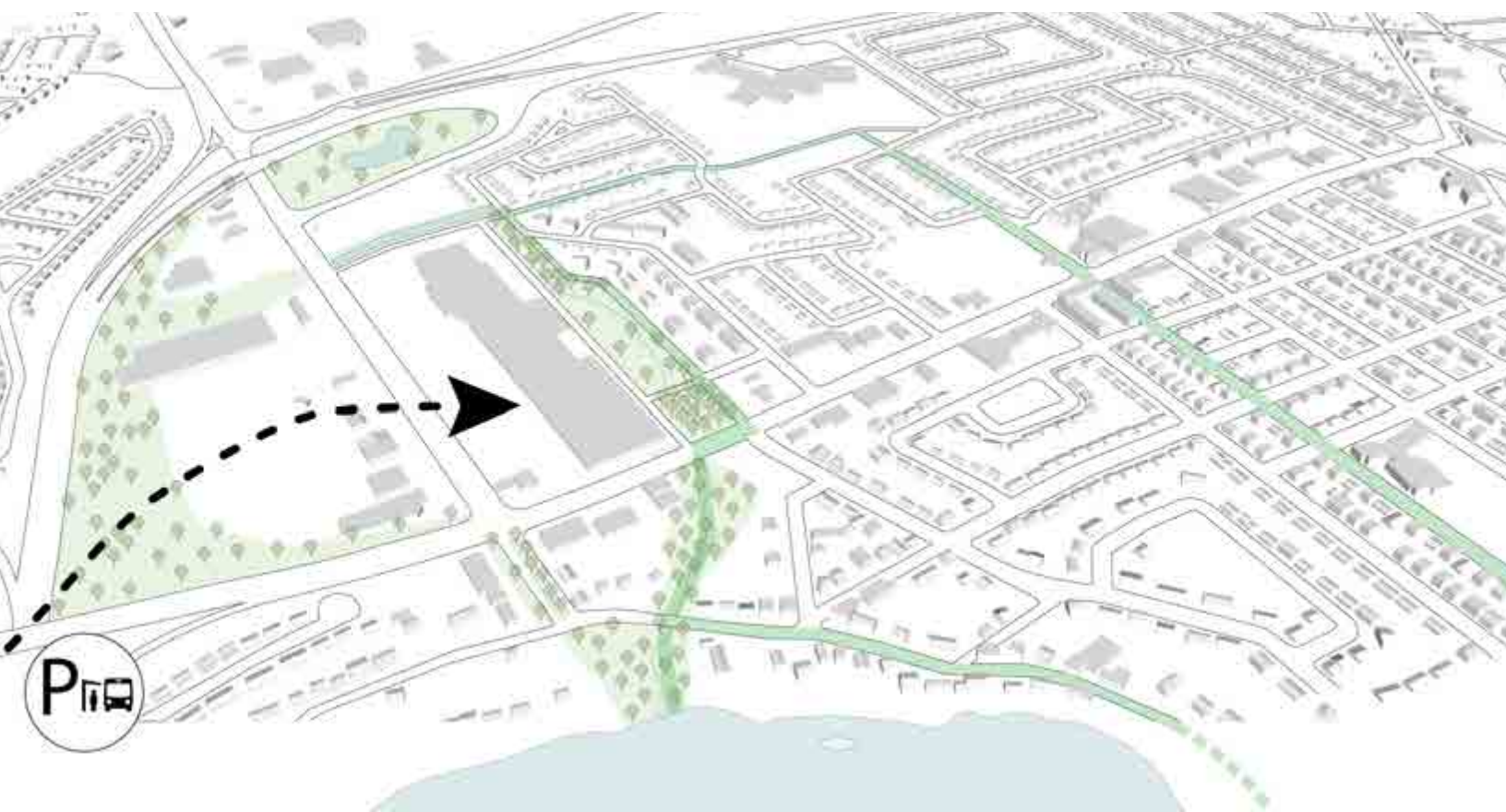
La première place, celle des Bons jours, affirme l'importance du parc Saint-Sacrement de même que l'axe de la rue du même nom nouvellement aménagés par la ville de Terrebonne.

La place des Bons jours



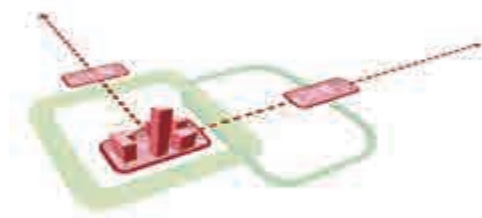
Cette place publique devient un petit coeur de quartier, une place du quotidien, où se côtoient la Caisse populaire Desjardins existante, un nouveau stationnement incitatif, un nouveau bâtiment mixte, un CHSLD reconstruit ainsi que l'épicerie IGA existante. Ces différents générateurs d'intensité, nouveaux et existants, assurent l'animation de l'espace public.

Déplacement du stationnement incitatif



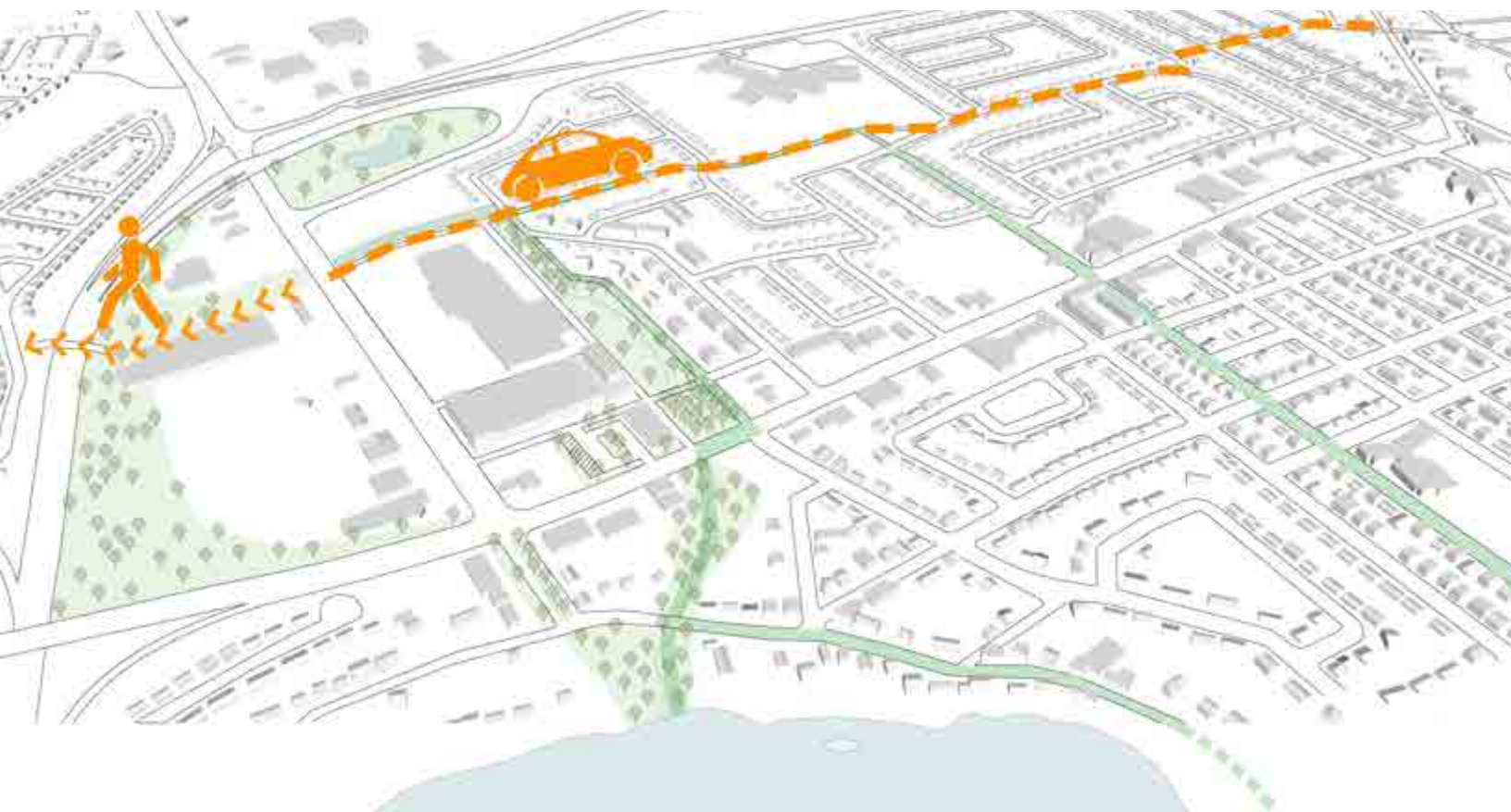
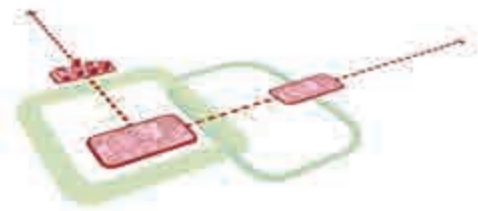
La seconde place publique, la Place des Rencontres, naît du déplacement du terminus d'autobus et de son stationnement incitatif. Comme cela a été constaté dans l'analyse urbaine, ce générateur d'intensité, fréquenté au quotidien par plusieurs Terrebonniens, n'est pas relié aux activités commerciales des boulevards. Sa nouvelle position au croisement des deux boulevards en fait l'occasion de créer un espace public ancré sur les échanges intermodaux.

Place des Rencontres



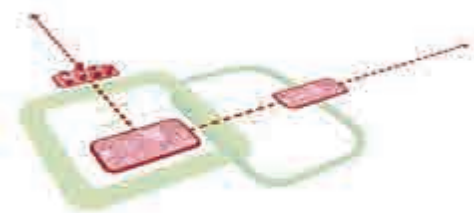
La Place des Rencontres est un lieu d'arrêt et un lieu de passage où se côtoient les échelles de fonctionnement régionales et locales. Cette place est le moteur d'un développement urbain axé sur les mobilités actives et collectives et donne lieu à un TOD (Transport Oriented Development).

Nouveau lien est-ouest



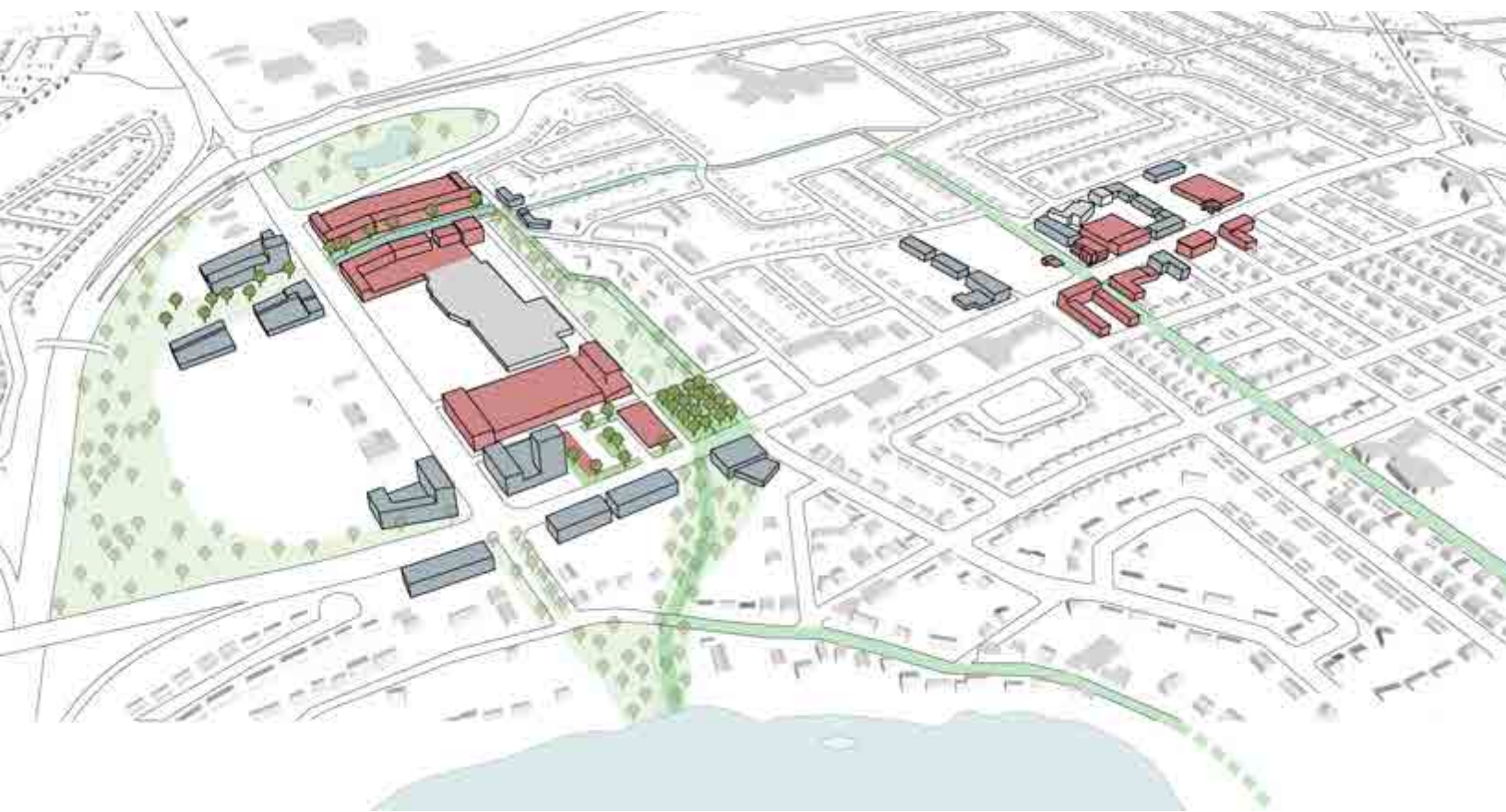
La troisième place, celle des Humeurs, est formée par la création d'un nouveau lien est-ouest, une voie plus directe permettant de relier la montée Masson, à l'est, au boulevard Moody, à l'ouest. C'est l'occasion de perméabiliser et de hiérarchiser les rues du quartier résidentiel adjacent. Ce lien se poursuit en voie piétonne, vers l'ouest, afin de désenclaver le quartier de l'autre côté de l'autoroute où se trouvent également des terrains de sports situés près du passage des pylônes électriques.

Place des Humeurs



La création de cette nouvelle voie est-ouest permet la réalisation de la place des Humeurs. Cette troisième place tire profit du retournement du centre commercial qui adopte alors une façade à la fois sur le boulevard Moody, sur la place des Humeurs et sur le parc des Galeries.

Consolidation du bâti autour des places



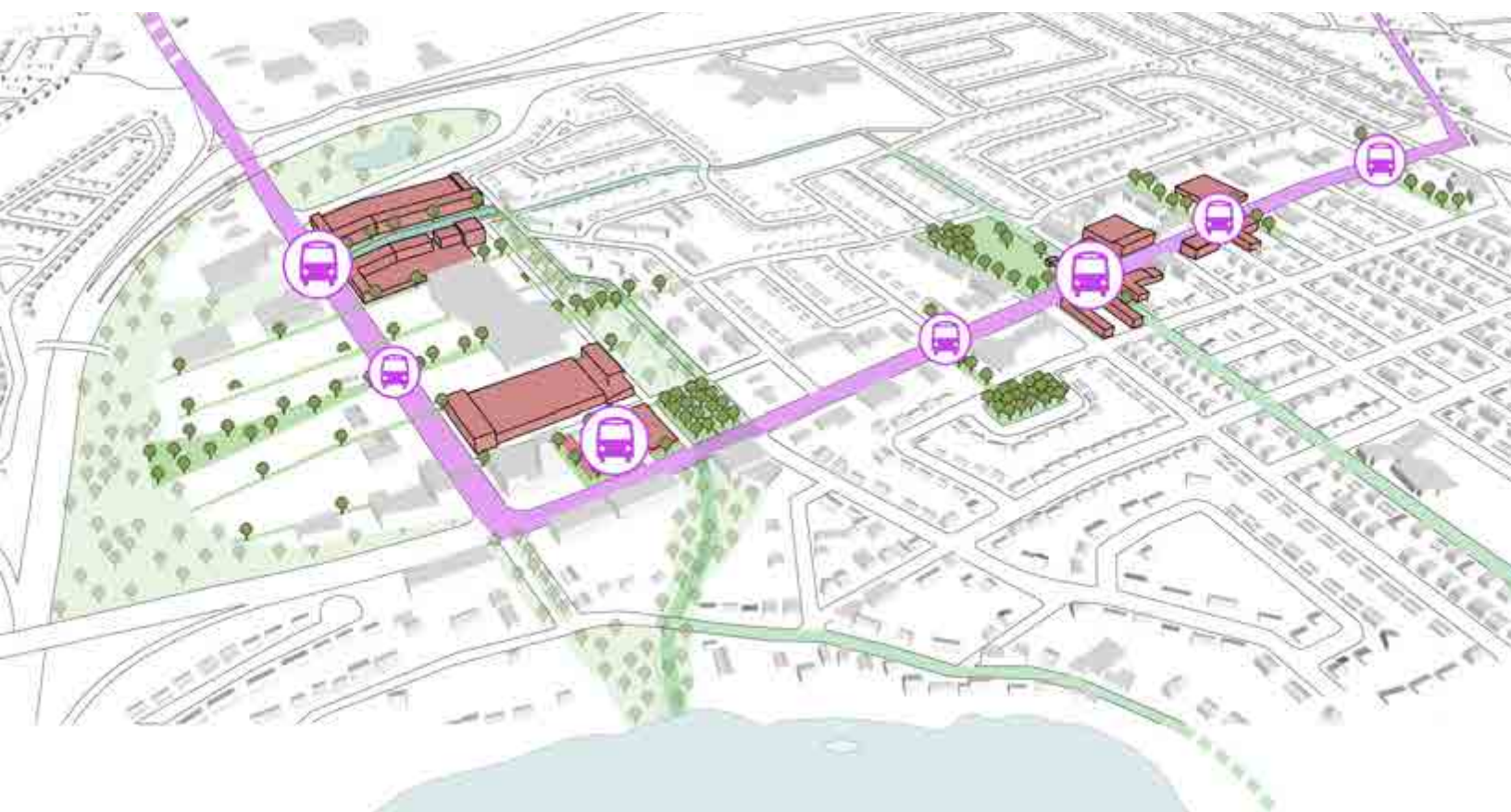
La création de ces trois places entraîne une consolidation du bâti commercial et résidentiel, permettant d'encadrer l'espace public et de fournir la densité nécessaire pour en soutenir l'activité.

Interstices végétalisés



Entre ces différents points d'intensités s'insèrent des interstices végétaux qui créent des moments d'arrêts le long de la façade bâtie des boulevards. Couplé aux boucles actives, ce réseau vert, par sa forte composante végétale, participe à la réduction des effets d'îlots de chaleur urbains et la surcharge du système d'égouts.

Réseau d'autobus



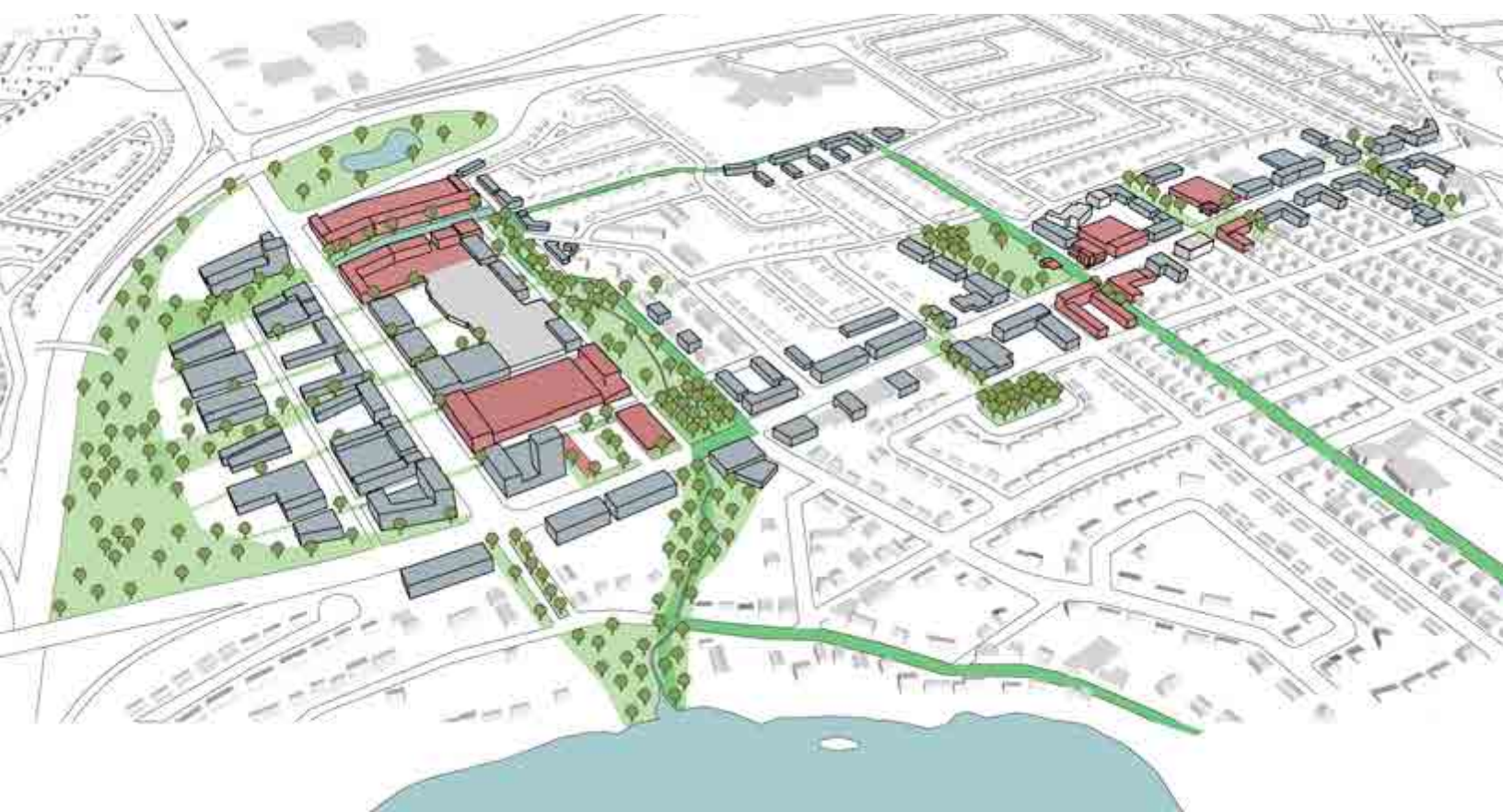
Ces interstices forment les points d'ancrages d'une armature de transport collectif. Chaque interstice accueille un arrêt d'autobus, et les stations importantes sont situées aux trois espaces publics.

Densification



Entre les trois points d'intensité principaux, une densification du bâti s'effectue graduellement, à plus long terme. Graduellement, les bâtiments qui tombent dans la désuétude sont remplacés par des constructions mixtes, implantées plus près de la rue et à rez-de-chaussée commerciaux.

Projet d'ensemble



Le projet, dans son ensemble, arrime trois places publiques identitaires et deux boucles complémentaires. Les stratégies mises de l'avant permettent de donner une cohérence d'ensemble à l'intervention et structurent le développement du bâti tout en offrant une diversité d'espaces publics de qualité pour les résidents.

Projet d'ensemble



Le projet, tel que traduit sur le plan masse, met en évidence la présence du réseau vert, notamment par les deux parcours actifs. Les bâtiments existants y sont illustrés en gris alors que les bâtiments ajoutés sont représentés en blanc. Le développement proposé présente la vision à long terme du projet; il serait toutefois opportun d'envisager une réflexion sur la construction graduelle du projet en différentes phases.

Démolition

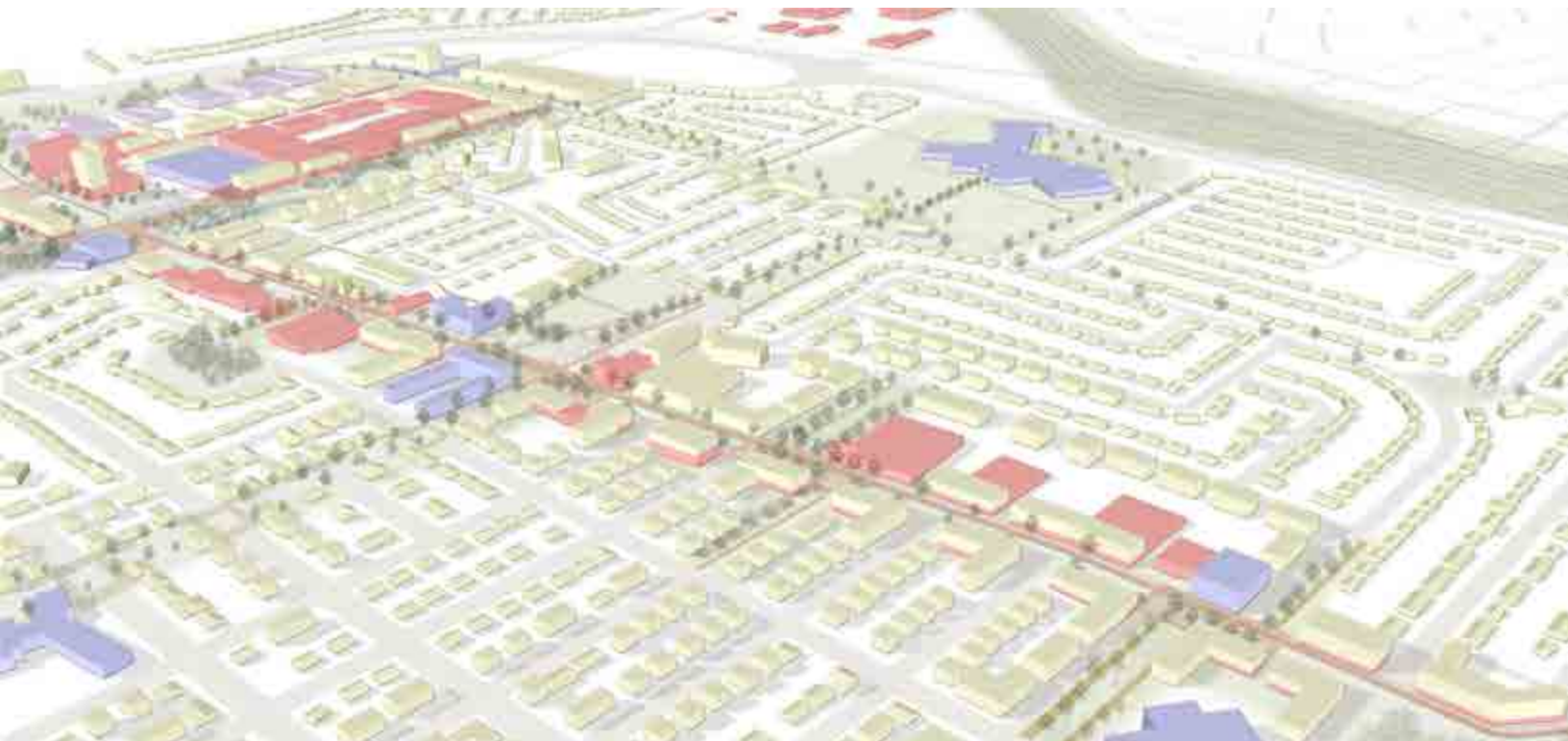
- 54 unités résidentielles
- 62 200 m² commerces/bureaux



Dans l'optique de la réalisation du projet dans son ensemble à long terme, une démolition d'un certain nombre de bâtiments sera à prévoir. À terme, ce sont plus de 60 000 m² de surfaces commerciales qui sont appelées à être remplacées sur les boulevards des Seigneurs et Moody. De plus, le nombre potentiel de démolitions d'unités de logement résidentielles atteint 54, ce qui inclut 30 maisons unifamiliales. Rappelons toutefois que ces chiffres tiennent compte d'hypothèses de densification qui ne sont pas nécessairement conditionnels à la réussite du projet mais qui vise une cohérence d'ensemble du projet, notamment par le renforcement des liens avec les quartiers environnants.

Dans un horizon de 40 ans...

- 1150 logements supplémentaires
- 111 400 m² commerces/bureaux/hôtel (+16,5%)
- 22 200 m² technopôle
- 12 000 m² institutionnel (médiathèque, complexe culturel, etc.)



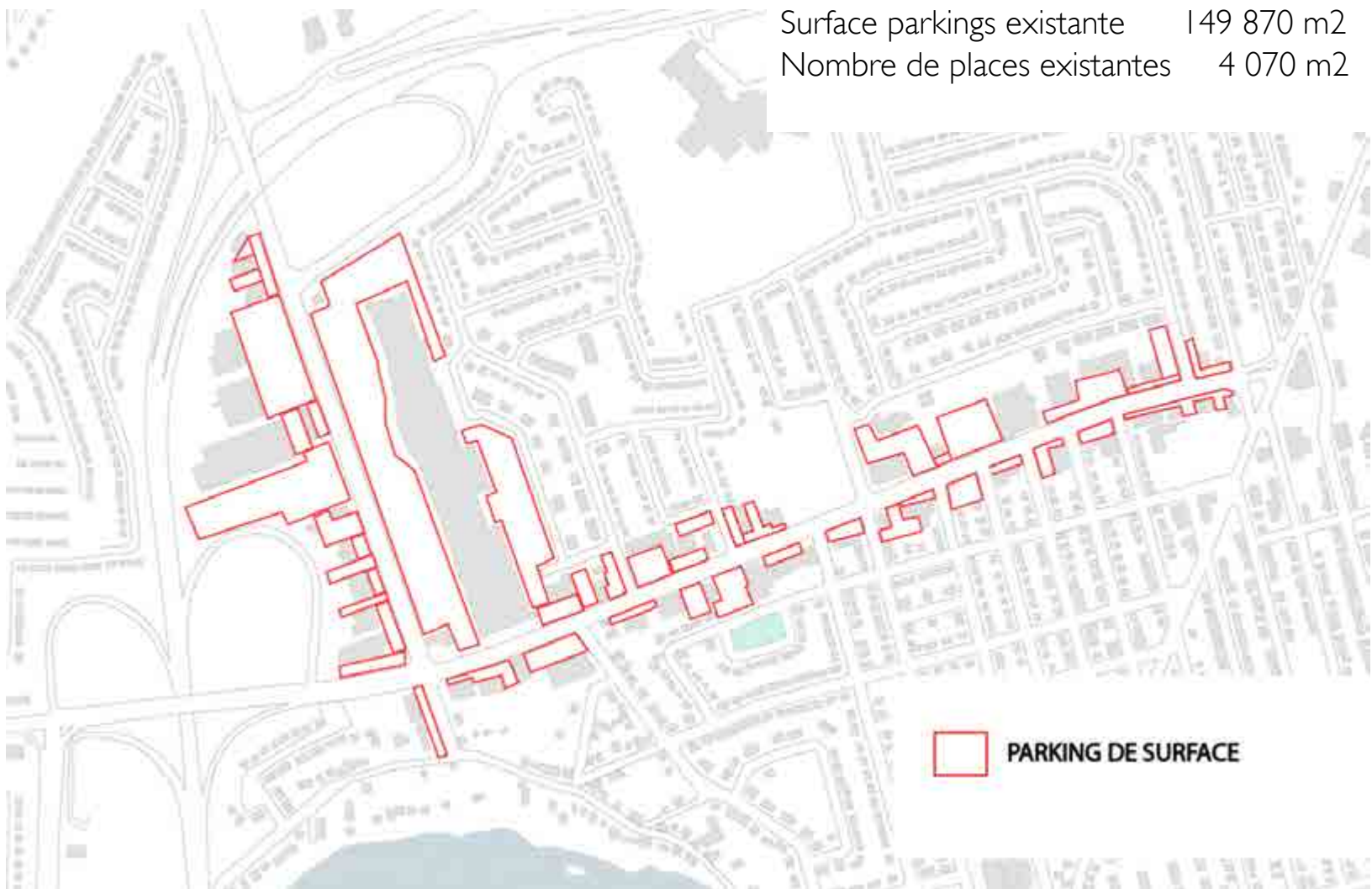
La réalisation du projet engendrerait une importante augmentation de la population du secteur, avec l'ajout potentiel de 1100 nouveaux ménages. Ceci représente un gain d'environ 1050 logements si l'on tient compte des logements démolis.

À l'heure actuelle, les surfaces commerciales et de bureaux sur les boulevards Moody et des Seigneurs atteignent 93 600 m². Avec la réorganisation proposée, ce nombre serait porté à 111 400 m², soit une augmentation de l'ordre de 16,5%. Le projet inclut également l'ajout d'environ 22 200 m² de locaux industriels (réservés au technopôle) et près de 12 000 m² de surfaces institutionnelles, incluant notamment les projets de médiathèque ou de complexe culturel.

Les données de superficies disponibles dans le PPU n'ont pas été prises en compte en raison du manque d'information quant à méthodologie employée pour les obtenir. Ainsi, l'ensemble des données présentés sur cette page ont été estimés d'après un calcul de superficies effectué sur le logiciel AutoCAD.

Stationnements

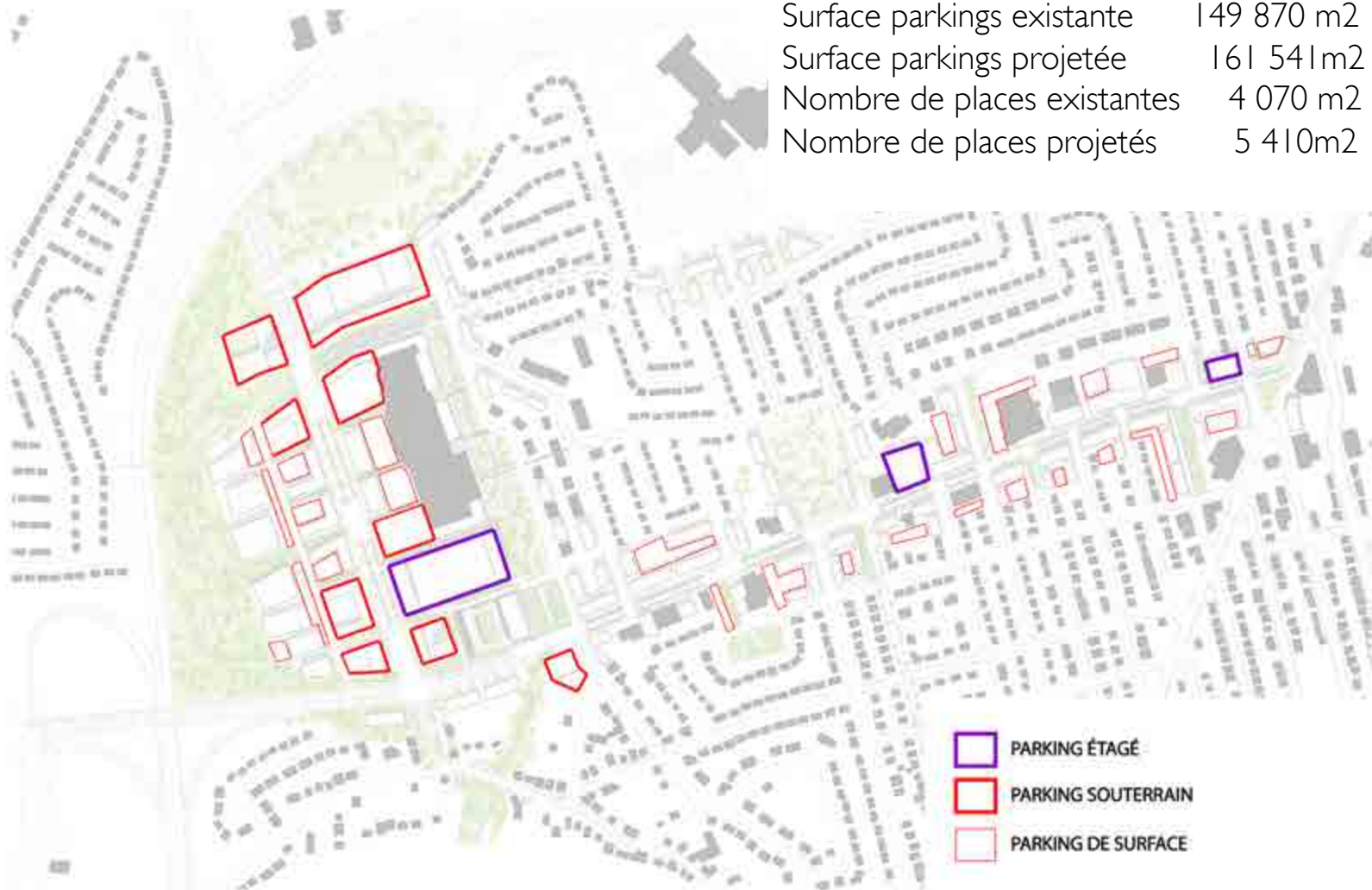
Surface parkings existante 149 870 m²
Nombre de places existantes 4 070 m²



Les stationnements de surface représentent pour l'instant la majorité de l'espace au sol. Sur le boulevard Moody, la propriété des Galeries Terrebonne comprend d'immenses espaces imperméables principalement situés devant le boulevard, mais aussi à l'arrière du centre commercial. Sur le boulevard des Seigneurs, chaque commerce possède son propre stationnement: il en résulte un amalgame d'espaces asphaltés et sous-utilisés qui rendent la perception visuelle peu agréable.

Stationnements

Surface parkings existante	149 870 m ²
Surface parkings projetée	161 541 m ²
Nombre de places existantes	4 070 m ²
Nombre de places projetés	5 410 m ²



Le projet propose de concentrer les parkings étagés et souterrains autour des points d'intensité : sur la Place des Humeurs, autour de la Place des Rencontres et à près Caisse populaire Desjardins sur le boulevard des Seigneurs. Un dernier stationnement étagé est implanté à l'est du boulevard des Seigneurs, près de la rue John-F-Kennedy afin de desservir les commerces et les nouvelles unités résidentielles proposées dans ce secteur. Les stationnements de surface restants sont relocalisés vers l'arrière des commerces ou au sein des interstices végétalisés.



Deux boulevards deux caractères

L'analyse des boulevards Moody et des Seigneurs a démontré que ces derniers présentent deux caractères très différents, ce a guidé à la fois l'échelle et la nature des interventions proposées pour chacun d'eux. Le boulevard Moody, avec sa présence commerciale qui rayonne à l'échelle de la région, fait l'objet d'une intervention de forte envergure. À terme, c'est une reconfiguration complète du secteur qui est proposée afin d'y intégrer une plus grande diversité d'activités dans un environnement plus dense. L'approche choisie pour le boulevard des Seigneurs, quant à elle, est davantage pensée de façon à tenir compte des particularités du cadre bâti existant, dans l'optique d'une transformation douce mais progressive. Les bâtiments y sont également de plus faible gabarit que sur le boulevard Moody.

Boul. Moody. vers le sud



Dans son état actuel, le boulevard Moody est doté de voies larges, d'une végétation qui se fait rare, et de bâtiments très éloignés de la rue, séparés de celle-ci par d'importantes surfaces de stationnement. Les panneaux d'affichage des grandes chaînes y sont prépondérants.

Boulevard Moody



Dans la proposition, le boulevard conserve, d'une part, sa fonction de voie de transit. Toutefois, le rapprochement des bâtiments de plus forte densité vers la rue et le déplacement des stationnements à l'arrière ou en souterrain permet de cadrer et d'animer davantage la rue. De cette manière, le boulevard adopte une dimension plus humaine.

Les Galeries Terrebonne sont conservées puisqu'elles représentent un élément repère fort dans l'imaginaire des résidents. Ainsi, le projet s'articule en grande partie autour de la rénovation et de la restructuration du centre commercial.

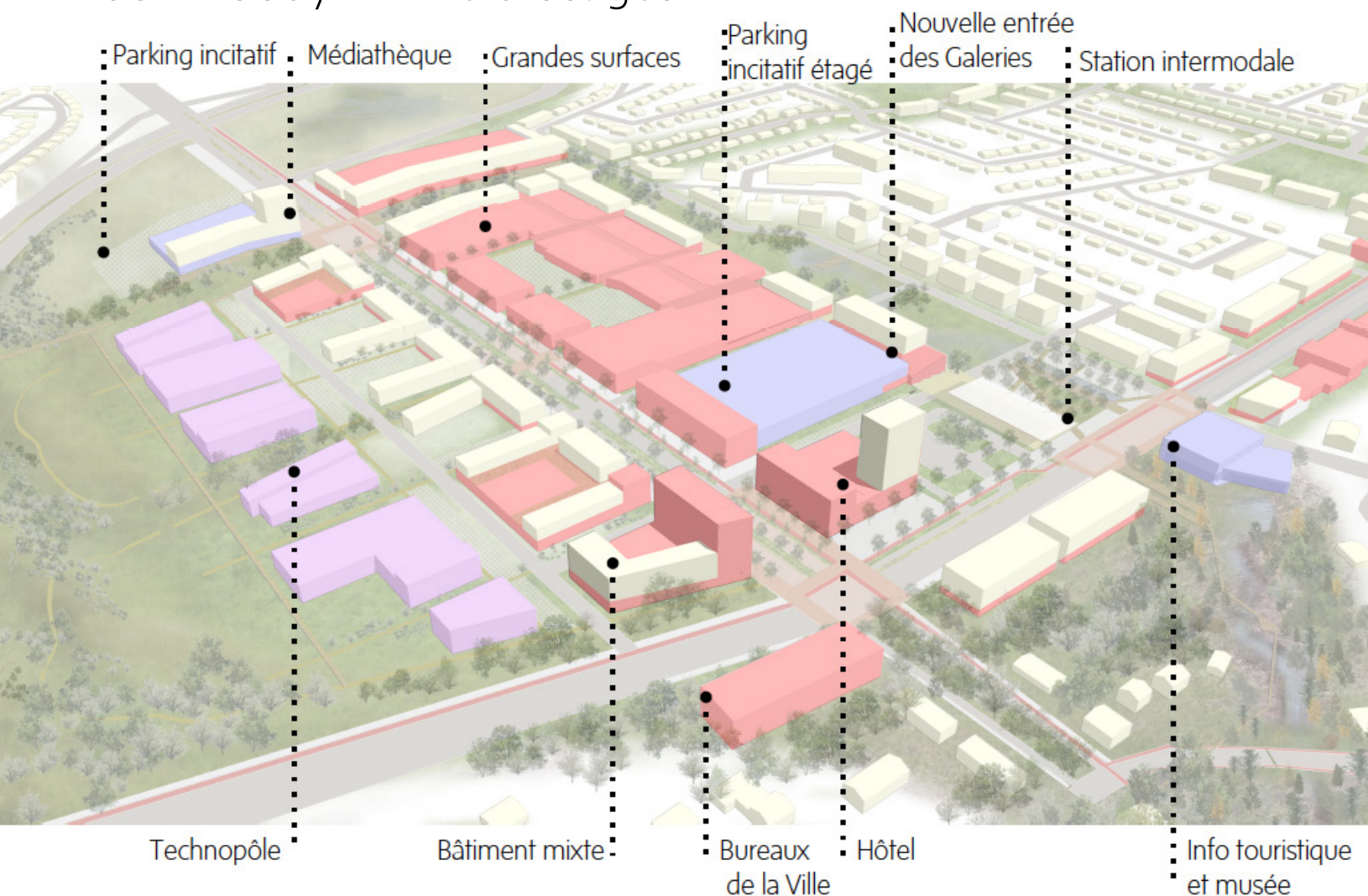
Boulevard Moody



À vol d'oiseau, le boulevard Moody prend une allure très urbaine. La Fardoche, en contraste, est très végétalisée et ceinture l'ensemble du boulevard. Elle permet, entre autres, la gestion de l'eau de ruissellement grâce à un bassin de rétention situé dans la bretelle d'autoroute au nord.

Les traverse piétonnes marquées ainsi que le terre-plein favorisent la pratique des déplacements actifs. De plus, la piste cyclable (en rouge), en continuité avec celle déjà existante, rejoint maintenant le Vieux-Terrebonne et permet l'accès aux différents commerces et logements.

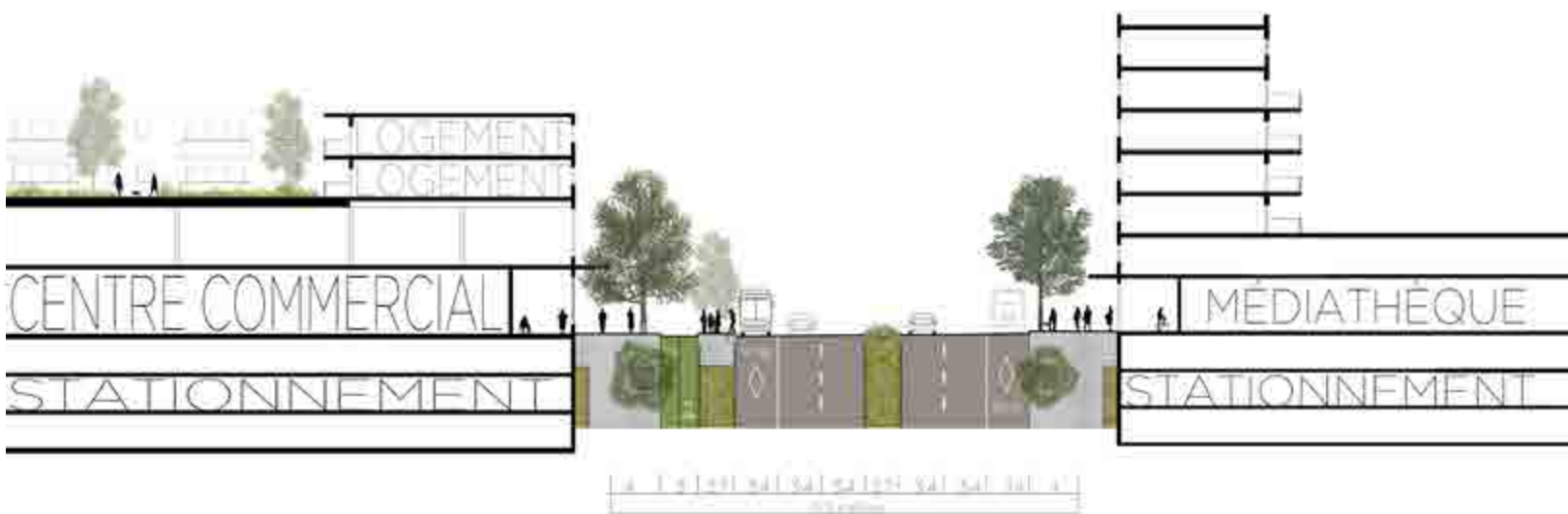
Boul. Moody. mixité d'usages



C'est sur le boulevard Moody que se concentrent une grande diversité de fonctions rayonnant à l'échelle régionale. Les fonctions clés s'articulent principalement autour des deux espaces publics phares du projet. Au sud, près de la place des Rencontres, se trouve un bâtiment mixte, l'hôtel, le stationnement incitatif étagé, la station intermodale, le bureau d'information touristique, le musée, les bureaux de la ville, et le terminus d'autobus à partir duquel se trouve un nouvel accès aux Galeries Terrebonne. Cet ensemble permet de créer une entrée de ville dynamique et marquée.

Au nord, à la place des Humeurs, se trouve un nouvel équipement communautaire: une médiathèque. Avec l'ajout de magasins à grande surface à ses extrémités, le centre commercial se retourne vers la rue pour créer une nouvelle dynamique et cadrer le boulevard. Finalement, le long de la Fardoche, à l'ouest, se trouve les bâtiments d'un technopôle. Ce secteur devient donc non seulement un lieu de destination commerciale comme il l'est actuellement, mais également un secteur résidentiel et un pôle d'emploi.

Boulevard Moody. vers le sud



L'organisation des voies du boulevard en fait un espace adapté à un flux automobile important, occasionné par le déplacement du terminus d'autobus et du retrait d'une bretelle d'autoroute. Dans la proposition, le boulevard compte trois voies de chaque côté d'un terre plein central filtrant et végétalisé. Parmi ces trois voies, celles situées de part et d'autre du terre plein central accommodent les virages à gauche alors que la voie de droite peut être réservée aux autobus en plus de servir aux virages à droite.

Une piste cyclable à double sens, en continuité avec celle située sur la montée Gascon, est implantée du côté est du boulevard et est séparée du flot de véhicules par une noue filtrante végétalisée.

Le déplacement des stationnements vers l'arrière des bâtiments ou en souterrain permet de recadrer la rue avec de nouveaux bâtiments mixtes qui intègrent logements, commerces et bureaux. Le bâti donne maintenant sur des trottoirs élargis et végétalisés.

Moody, un espace public attractif



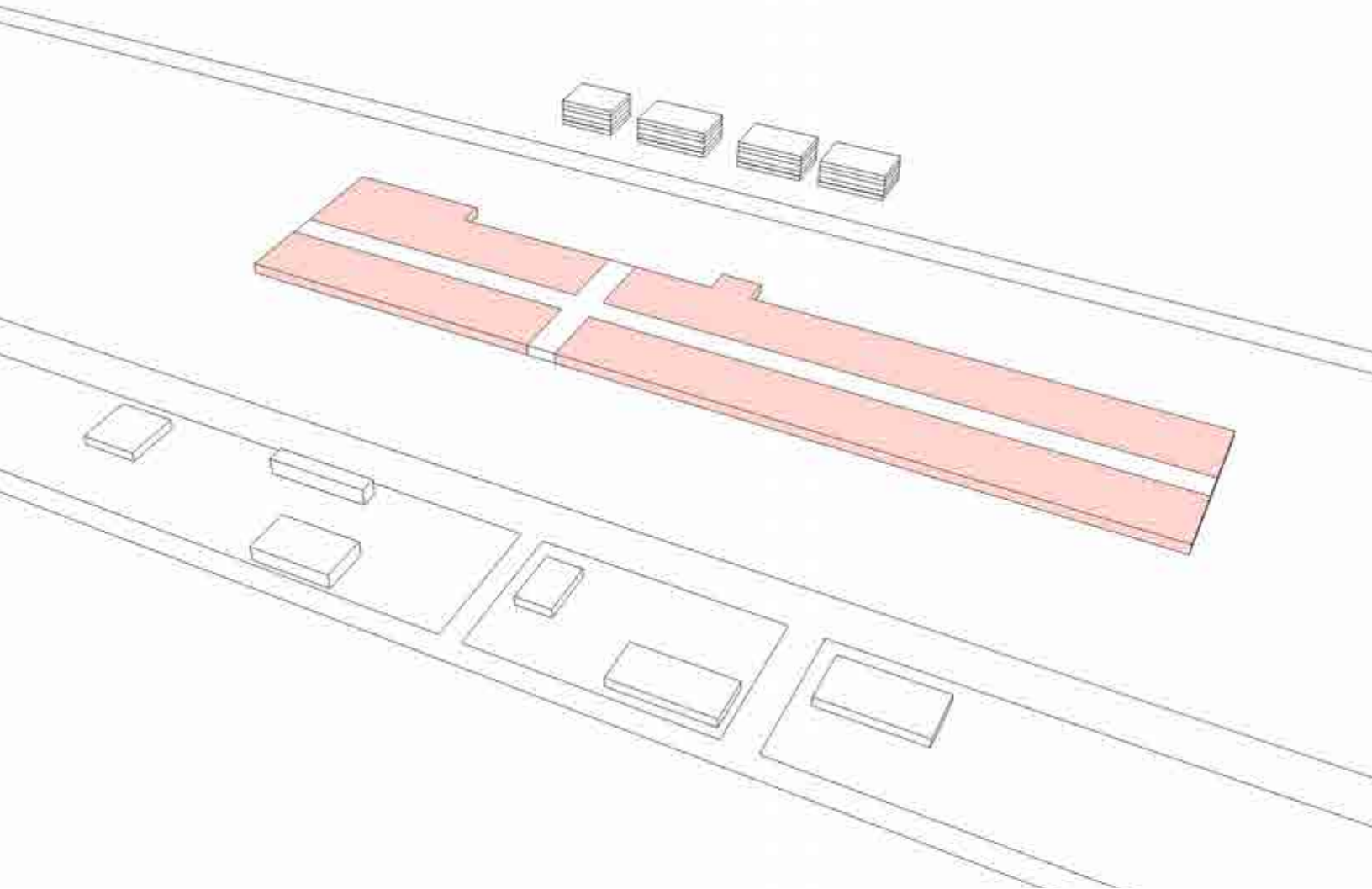
Cette perspective du boulevard Moody, prise à la hauteur de la place des Humeurs en regardant vers le sud, donne un aperçu de l'ambiance de nuit pouvant régner sur cette artère commerciale revitalisée. L'encadrement de la végétation et du bâti en fait un lieu plus favorable aux déplacements actifs et collectifs, tandis que le boulevard peut tout de même accueillir un flux automobile important. L'éclairage, les boutiques et la fenestration des logements qui font face à la rue en font un environnement sécuritaire et animé.

Boul. Moody. interstices et perméabilité



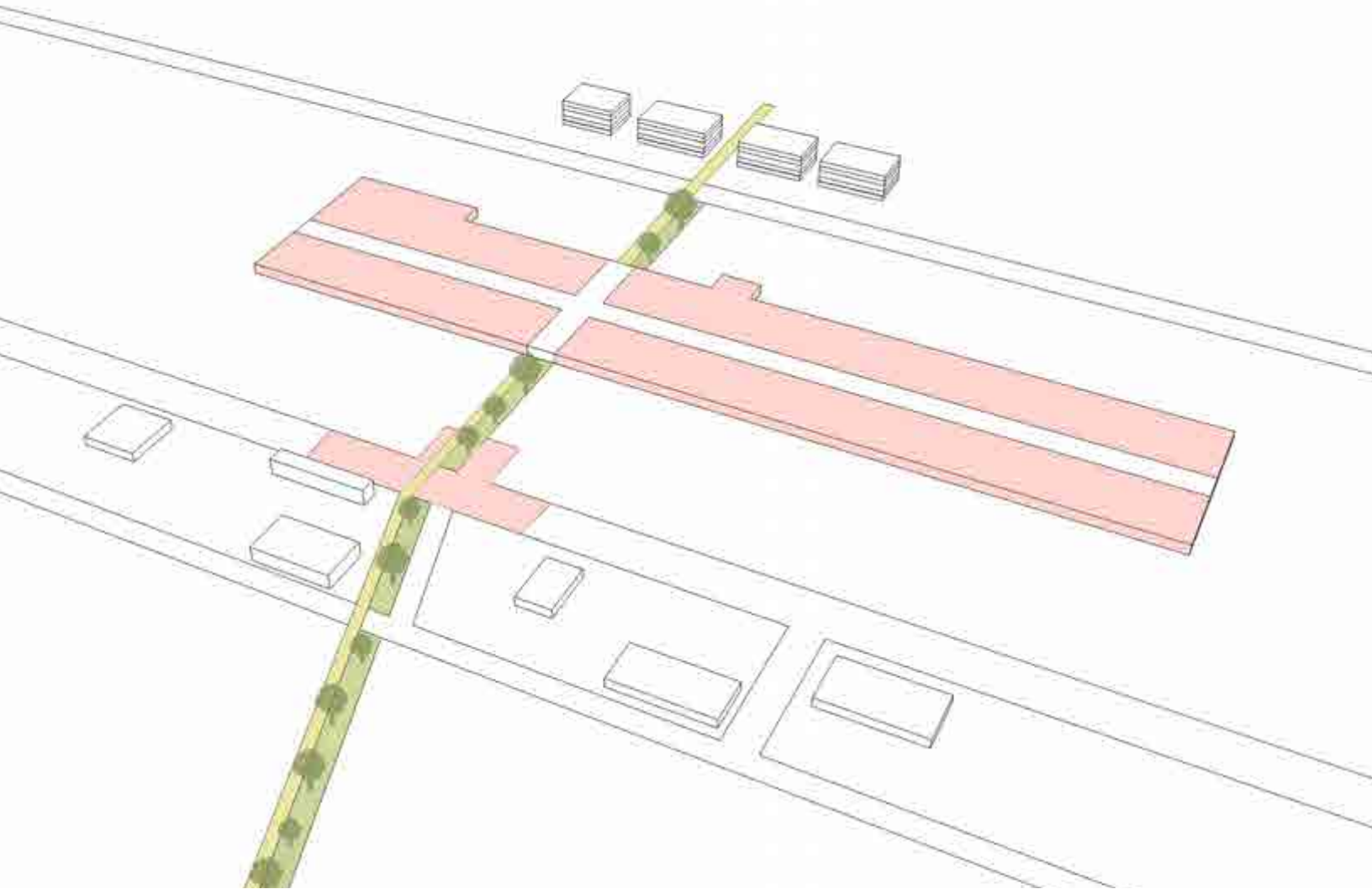
Le boulevard Moody est ponctué d'une série d'espaces verts qui le traversent perpendiculairement. Ces interstices prennent une allure de plus en plus urbaine, davantage aménagés, au fur et à mesure qu'ils s'approchent du boulevard et qu'ils s'éloignent de la Fardoche. Ils permettent de créer des pauses, de rythmer le paysage du boulevard qui, autrement, présente une façade assez continue. Ces interstices sont toujours accompagnés de passages piétons assurant l'accès aux commerces et aux bâtiments du parc technologique. Par moment, les sentiers sont également accompagnés de voies d'accès automobile pour les stationnements situés à l'arrière des bâtiments.

Centre commercial



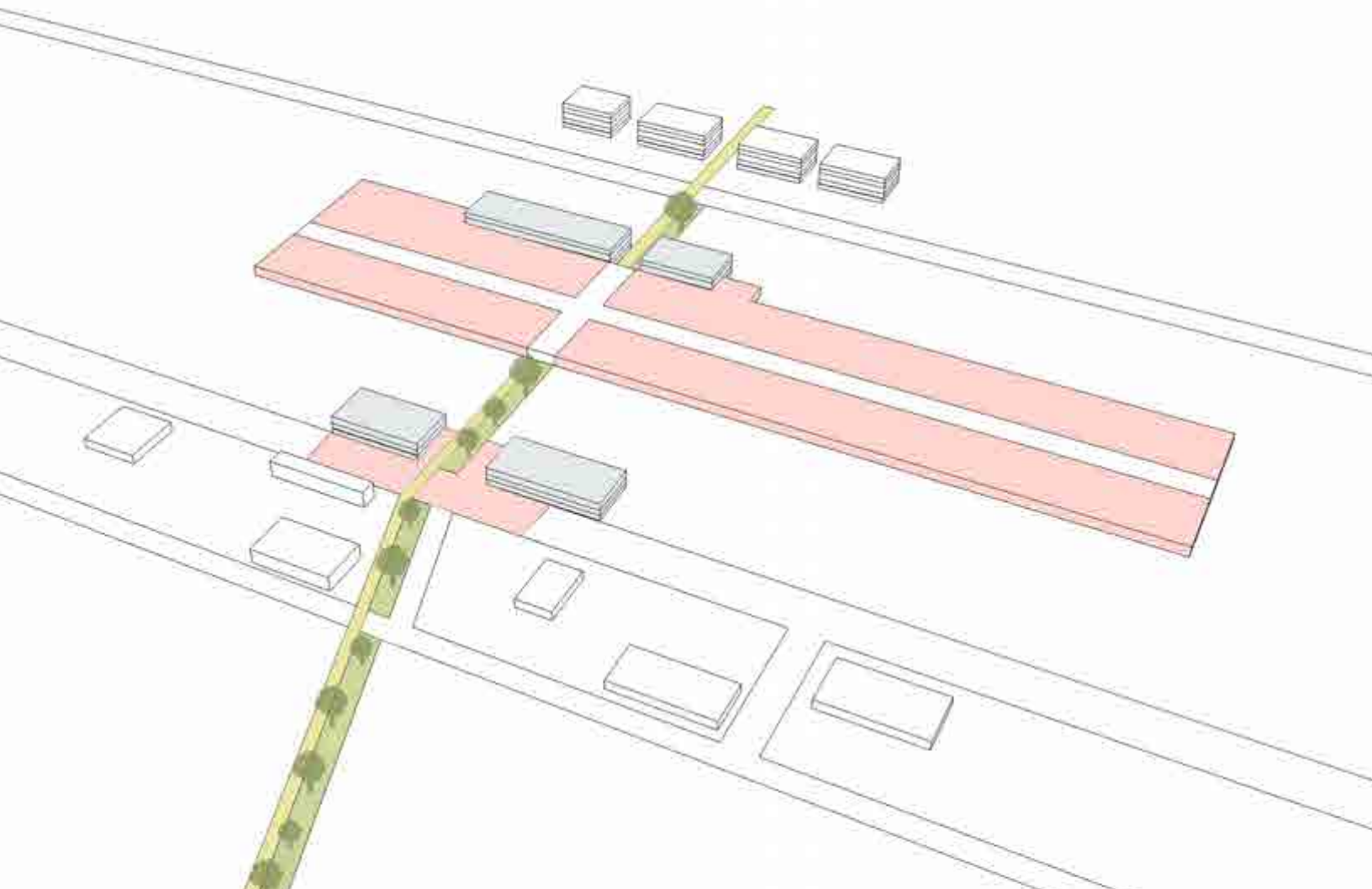
Dans un premier temps, les interstices prennent appui sur les entrées existantes du centre commercial.

Continuité végétale



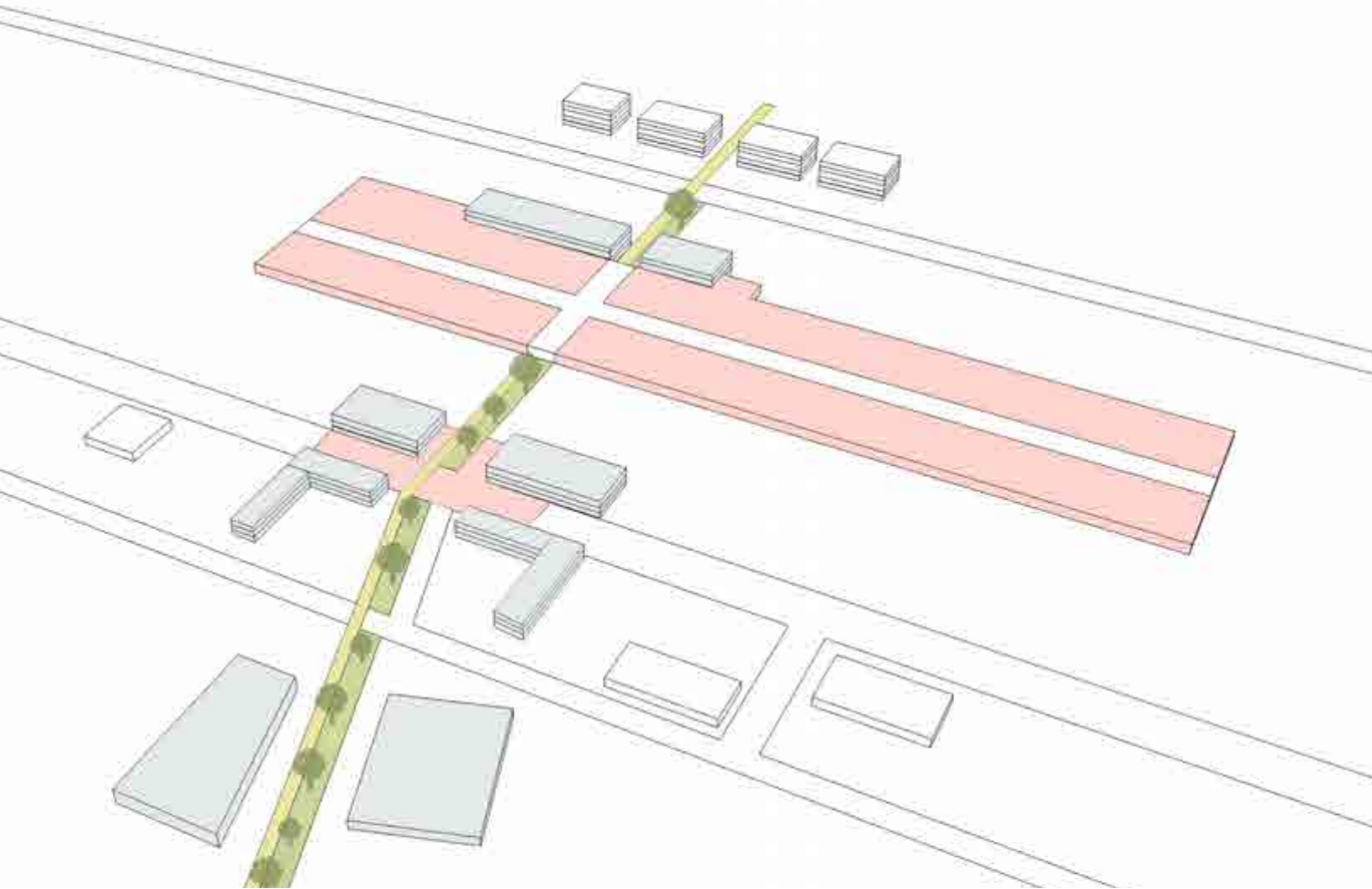
Des axes verts sont ensuite générés, permettant de lier le secteur résidentiel au boulevard Moody, en passant par l'intérieur du centre commercial, accentuant d'autant plus son extériorisation, son ouverture sur la ville.

Densification stratégique



Les interstices viennent structurer les opérations de densification sur le terrain des Galeries Terrebonne, les bâtiments s'implantant de part et d'autre de la coulée végétale.

Remplacement de l'existant et pôle techno



À plus long terme, du côté ouest du boulevard Moody, les bâtiments commerciaux existants seraient graduellement remplacés par des bâtiments mixtes. Finalement, le long de la Fardoche s'implantent les entreprises du technopôle.

Boulevard des Seigneurs



Alors que le paysage du boulevard Moody est appelé à se transformer radicalement pour affirmer son rôle en tant que pôle régional, le boulevard des Seigneurs, lui, s'adapte davantage au milieu environnant. Ce secteur se caractérise par le renforcement des liens avec les quartiers résidentiels situés à proximité.

Boulevard des Seigneurs. état actuel



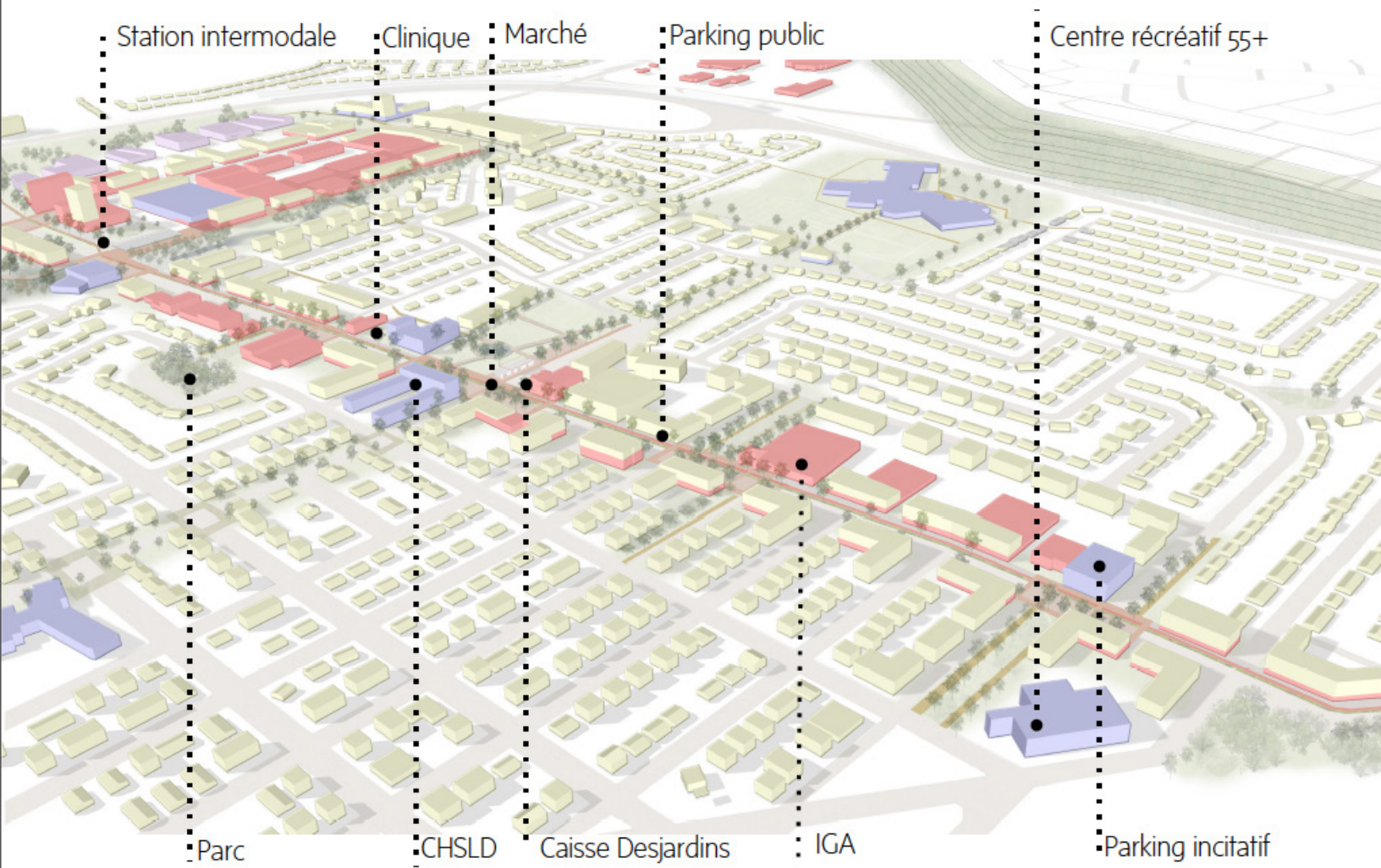
Le boulevard des Seigneurs, tel qu'il apparaît aujourd'hui, met en évidence une alternance entre des bâtiments près de la rue et d'autres qui en sont plus éloignés, avec des stationnements en façade. Sur ce boulevard se côtoient des bâtiments neufs et vieillissants, le terre-plein central et ses quelques arbres formant l'essentiel de l'ambiance végétale, timide, de l'artère.

Boulevard des Seigneurs



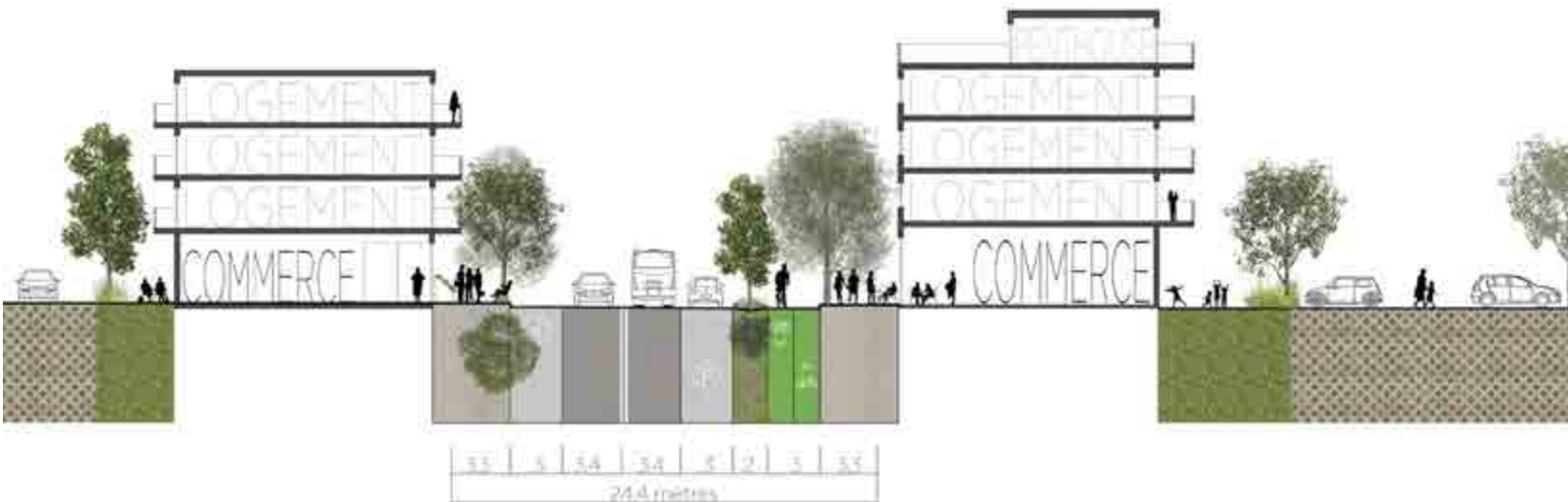
Le boulevard des Seigneurs est fortement relié à la boucle des attaches, un des parcours majeurs du projet reliant l'école au Vieux Terrebonne. Une série d'espaces végétalisés, les interstices, viennent s'insérer perpendiculairement à la rue. Ils permettent de relier le boulevard à des éléments clés tout en générant des temps d'arrêts le long d'un paysage qui aura, dans un horizon à moyen terme, une façade continue selon les orientations de la Ville de Terrebonne.

Boulevard des Seigneurs. mixité des usages



Ces interstices sont liés à différents bâtiments clés. Autour de la place des Bons jours se trouvent une clinique médicale, une résidence pour personnes âgées, la caisse Desjardins ainsi qu'un nouveau marché. C'est à cet endroit que s'intègre un stationnement public étagé permettant d'offrir des espaces de stationnements tout en libérant de l'espace pour la densification résidentielle. Un premier interstice se rattache à l'épicerie IGA, un second au centre récréatif 55+ et un troisième, à l'autre extrémité, au parc Place-Comptois.

Boulevard Seigneurs (vers l'ouest)



Le boulevard des Seigneurs, plus étroit que le boulevard Moody, comporte deux voies de chaque côté. Les deux voies du centre sont dédiées à la circulation en tout temps tandis que les deux autres, en bordure des trottoirs, sont des voies adaptables. De telles voies peuvent servir de stationnement à l'extérieur des heures de pointe, ou accueillir des installations temporaires en lien avec les commerces adjacents. Une voie cyclable à double-sens en continuité avec celle existante à l'ouest du boulevard des Seigneurs est proposée du côté nord. Elle est séparée du flux automobile par une bande de végétation servant de noue filtrante et profitant des rayons du soleil.

Les bâtiments revitalisés et rapprochés de la rue permettent de bien l'encadrer et de l'animer. Les stationnements, toujours présents mais en moins grande quantité et repositionnés à l'arrière des bâtiments, sont végétalisés et diminuent ainsi les îlots de chaleur.

Des Seigneurs. boulevard commercial convivial



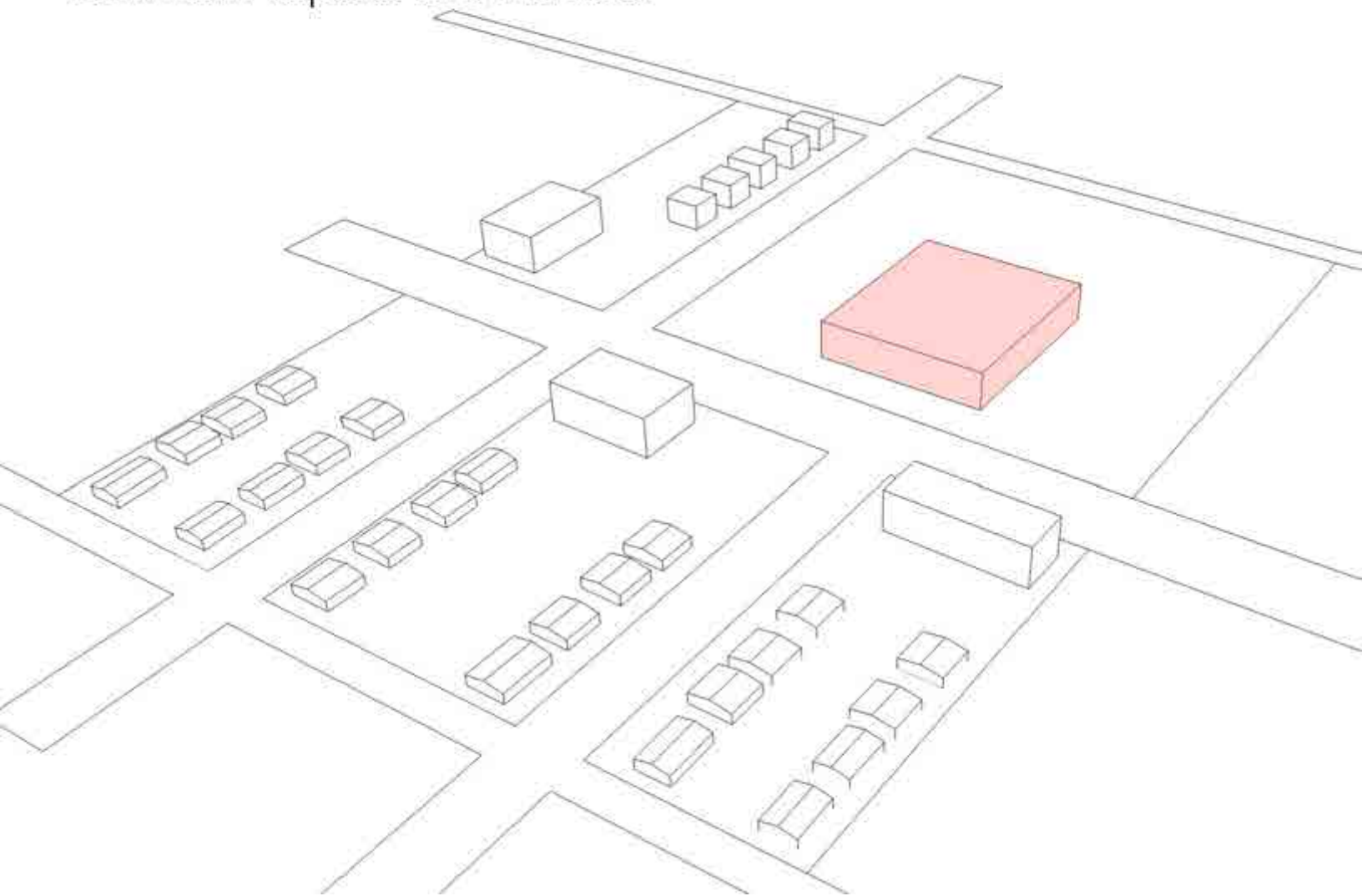
L'ambiance du boulevard des Seigneurs est celle d'un boulevard urbain mixte à l'échelle humaine. La présence de bâtiments de trois à quatre étages à rez-de-chaussée commerciaux, de bandes végétalisées, et de mobilier urbain permettent une meilleure appropriation de l'espace public par les résidents. Outre des espaces de stationnement sur rue, certaines des voies adaptables intègrent ici des terrasses en extension des commerces à proximité (voir le précédent de San Francisco).

Boul.des Seigneurs. interstices et perméabilité



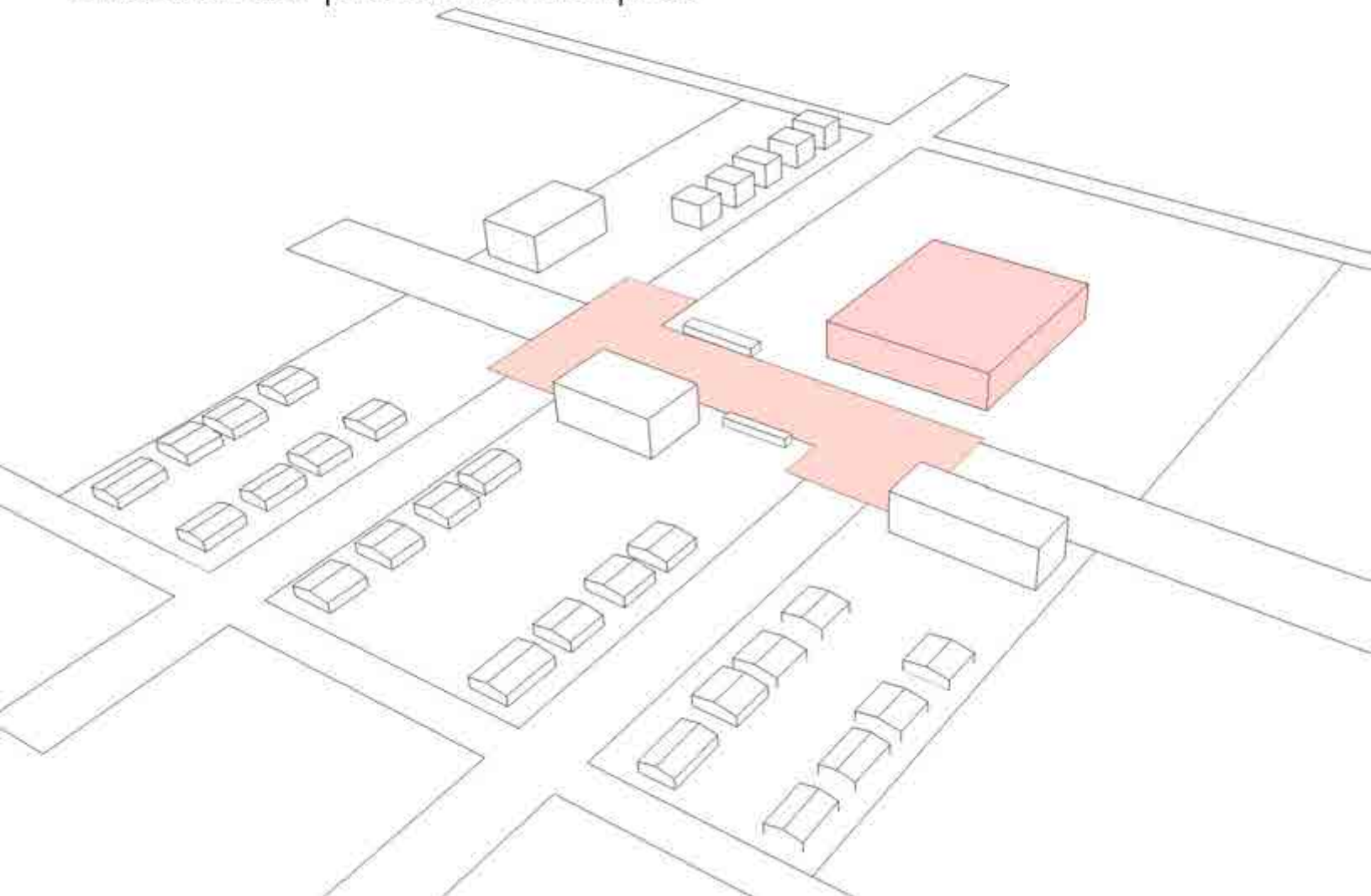
Les interstices sont des éléments identitaires qui se développent autour de fonctions importantes sur le boulevard des Seigneurs. Tel qu'évoqué plus tôt, ils permettent de structurer le paysage qui sera densément bâti sur le boulevard.

Bâtiment repère et attracteur



Les interstices prennent d'abord appui sur des bâtiments repères et attracteurs existants (l'épicerie IGA représentée sur cette image).

Intersection piétonne marquée



L'intersection est mise en valeur par un marquage au sol afin de faciliter la traverse des piétons, et un arrêt d'autobus y est implanté.

Interstice végétal



Des espaces verts venant tisser des liens vers les quartiers résidentiels sont également créés. Les interstices deviennent ensuite le moteur de la densification progressive et stratégique autour du boulevard.

Densification progressive et stratégique



Les interstices deviennent ensuite le moteur de la densification progressive et stratégique autour du boulevard.

Rue perpendiculaire actuelle



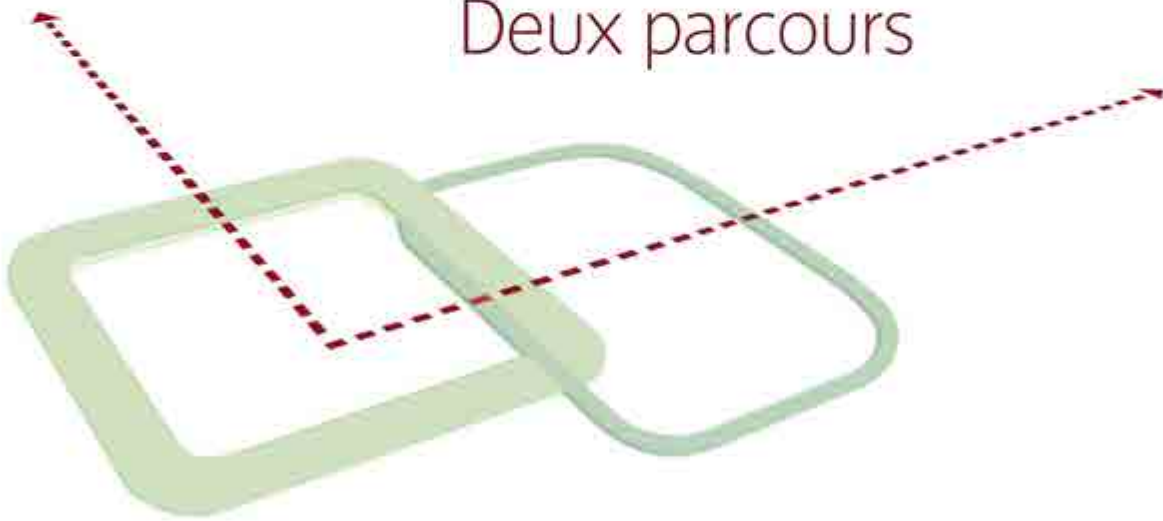
Certains interstices prennent appui sur des rues résidentielles existantes, notamment celle-ci, perpendiculaire au boulevard des Seigneurs, d'une largeur excessive.

Interstice réapproprié



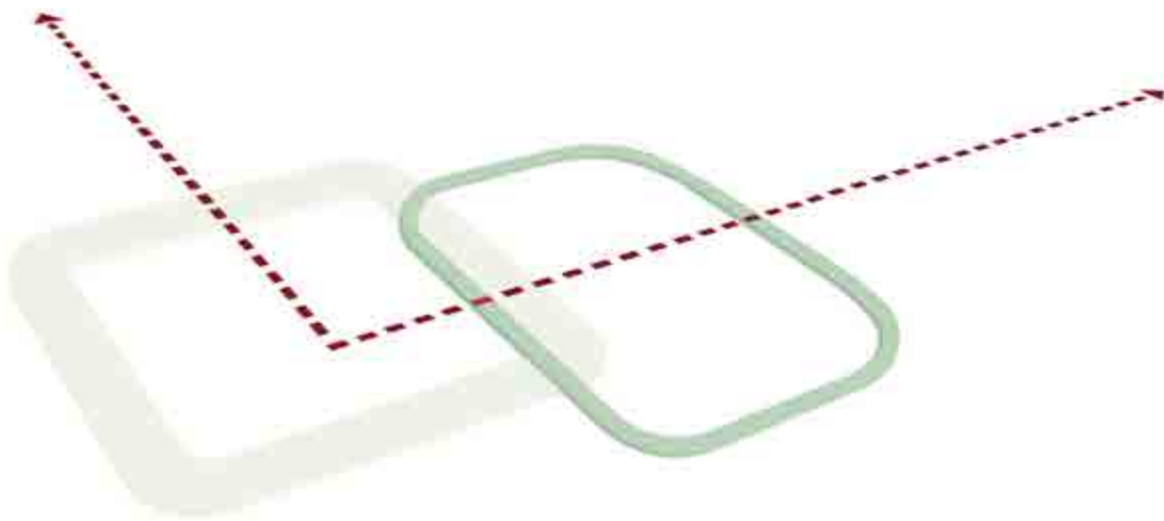
La largeur des voies est réduite pour accueillir des espaces verts appropriables. Certaines rues deviennent donc des sens uniques. Dans ce cas, une frange végétale peut être développée pour accueillir des activités récréatives, une appropriation par les résidents ou encore des stationnements supportant de possibles densifications.

Deux parcours



Tel que précédemment mentionné, le projet est principalement structuré par la création et l'imbrication de deux boucles complémentaires. Ces deux parcours forment un nouveau réseau vert structurant pour le secteur, axé sur les mobilités douces.

Les Attaches



Les Attaches



Ce parcours actif forme une boucle de mobilité permettant de relier efficacement et agréablement divers points d'intérêt de Terrebonne, notamment le Vieux-Terrebonne et la rivière des Mille-îles, aux nouvelles intensités créées le long des deux boulevards. Les Attaches devient le catalyseur du lien entre les éléments déjà existants et les nouvelles intensités dans la ville.

Les Attaches

Densification douce



rue des Pruniers

Le parcours des Attaches inclut notamment le nouveau lien est-ouest permettant de relier la place des Humeurs à l'école secondaire par la rue des Pruniers.

Le réaménagement de la rue permet de favoriser les déplacements piétons tout en limitant la circulation automobile. Il en résulte peu d'espaces imperméables, des stationnements alvéolés ainsi qu'un mobilier urbain caractéristique. Ce traitement spécifique orienté vers les mobilités douces permet d'éviter que la voie devienne un axe de transit trop achalandé. La nouvelle fonction donnée à ce lien est-ouest permet aussi de prévoir une future densification douce.

Les Attaches

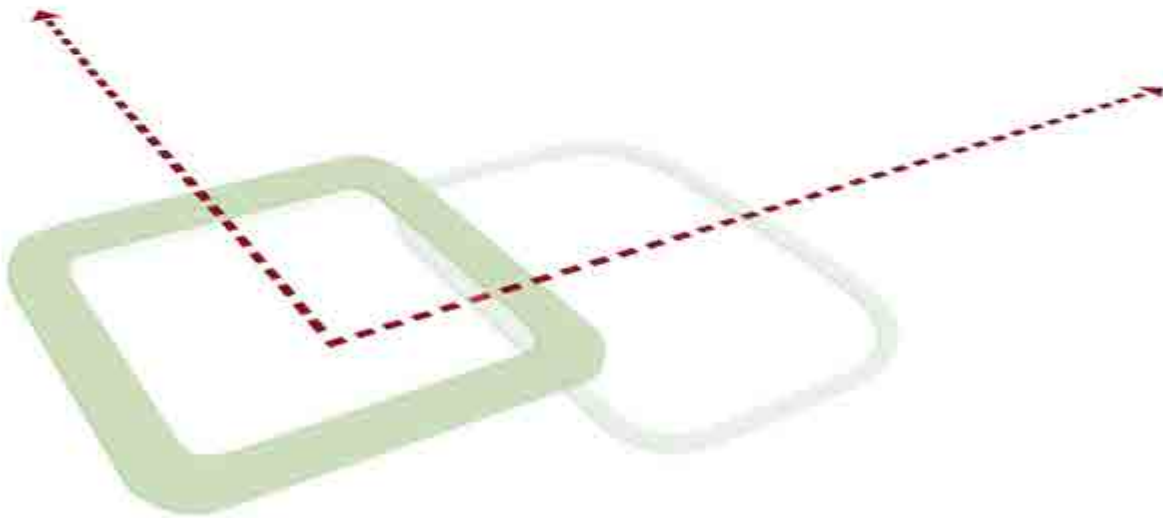
Terrain de l'école comme espace de consolidation



rue JF Kennedy

Ce lien est-ouest est aussi l'occasion de réaménager les terrains de l'école. Le nouvel axe passe en partie sur le terrain de l'école, venant créer un nouvel îlot résidentiel à densité plus élevée que ce qu'on retrouve dans les rues avoisinantes. Les terrains de sport sont réaménagés sur le terrain de la polyvalente afin de mieux optimiser l'espace disponible.

La Fardoche



La Fardoche



Ce parcours écologique dialogue à la fois avec le centre commercial et l'autoroute. Cette boucle permet d'adapter l'environnement bétonné du secteur aux changements climatiques par l'introduction d'une végétation abondante. Elle permet aussi de mettre en scène la gestion des eaux pluviales, notamment par la renaturalisation du ruisseau Larrivée, aujourd'hui canalisé sur la façade est du centre commercial.

La Fardoche

Filtre bioclimatique et pôle technologique



La limite avec l'autoroute est réaménagée afin de créer un espace tampon entre les nuisances de l'autoroute et les nouveaux milieux de vie. Une butte végétalisée est créée à partir des surplus d'excavation des nouvelles constructions du projet. Ceci donne lieu à un parc où prend place une végétation peu contrôlée.

Les bâtiments du parc technologique, permettent par leurs activités, de réaliser la transition entre l'autoroute et les bâtiments commerciaux et résidentiels du boulevard Moody. Un lien piéton directement en relation avec la place des Humeurs vient se prolonger au dessus de l'autoroute reliant le quartier avoisinant à l'ouest, autrefois enclavé.

La Fardoche

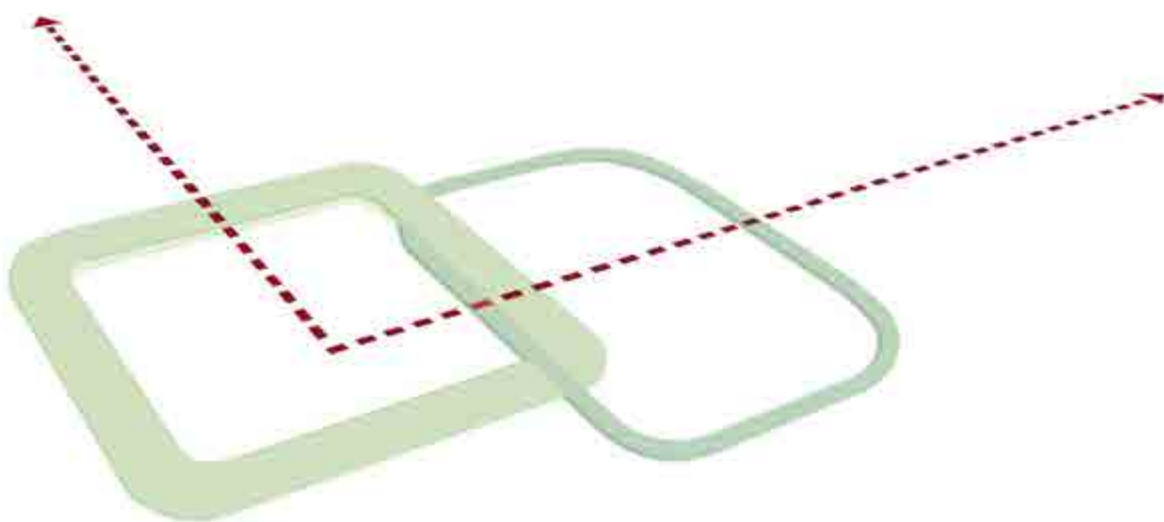
Nouveau parc comme lien vers la rivière des Mille-Îles



Au sud du boulevard des Seigneurs, un nouveau lien se fait vers la rivière à partir de la place des Rencontres. Cette connexion vers la rivière débute par le musée et centre d'information touristique qui s'oriente vers le boisé et le ruisseau L'arrivée déterrée. Ce bâtiment, de par son emplacement stratégique, est susceptible d'accueillir une diversité de fonctions complémentaires (événements, spectacles, etc.).

Ce nouveau lien se caractérise par un sentier sinueux fortement végétalisé et pourvu d'un éclairage de qualité longeant le ruisseau remis en valeur. Le passant est donc amené, depuis la place des Rencontres, à venir découvrir la rivière, qui se dévoile d'un nouveau point de vue.

Le parc des Galeries



Près du centre commercial, la Fardoche et les Attaches s'imbriquent pour former le parc des Galeries.

Le parc des Galeries



Ce nouveau parc permet d'accéder directement à la rivière des Mille-Îles depuis le boulevard des Seigneurs, mais surtout de relier la place des Rencontres avec la place des Humeurs. Ceci permet au centre commercial de s'ouvrir sur un espace public extérieur. Le parc des Galeries se veut le moteur d'une densification résidentielle et commerciale de part et d'autre. Ainsi, en se tournant vers le quartier résidentiel situé à l'est, les Galeries Terrebonne s'arriment davantage à une échelle locale.

Le parc des Galeries

« Extraversion » du centre commercial



Cette extraversion des Galeries Terrebonne se fait par l'adossement de nouveaux bâtiments à l'arrière du centre commercial, ce qui permet de conserver l'organisation de la galerie intérieure. La densification résidentielle proposée le long du parc permet une surveillance naturelle des lieux tout en contribuant à son animation et son encadrement. Le ruisseau Larrivée, élément structurant du parc, joue un rôle important dans la variété des espaces et des ambiances retrouvées.

Le parc des Galeries

Ruisseau bioclimatique – renaturalisation du ruisseau l'Arrivée



En période sèche



En période de crue

Ce ruisseau sert aussi à la gestion des eaux de façon efficace et écologique. En l'absence de pluie, le ruisseau peut s'assécher, tandis qu'en période de fortes crues, il prend de l'expansion, gérant ainsi l'augmentation des précipitations prévues avec le réchauffement climatique.

Arrière du centre commercial



Aujourd'hui, l'emplacement du parc des Galeries, où s'effectuent les livraisons, constitue un environnement hostile aux piétons. La façade aveugle du centre commercial forme une barrière franche entre le boulevard et le quartier résidentiel.

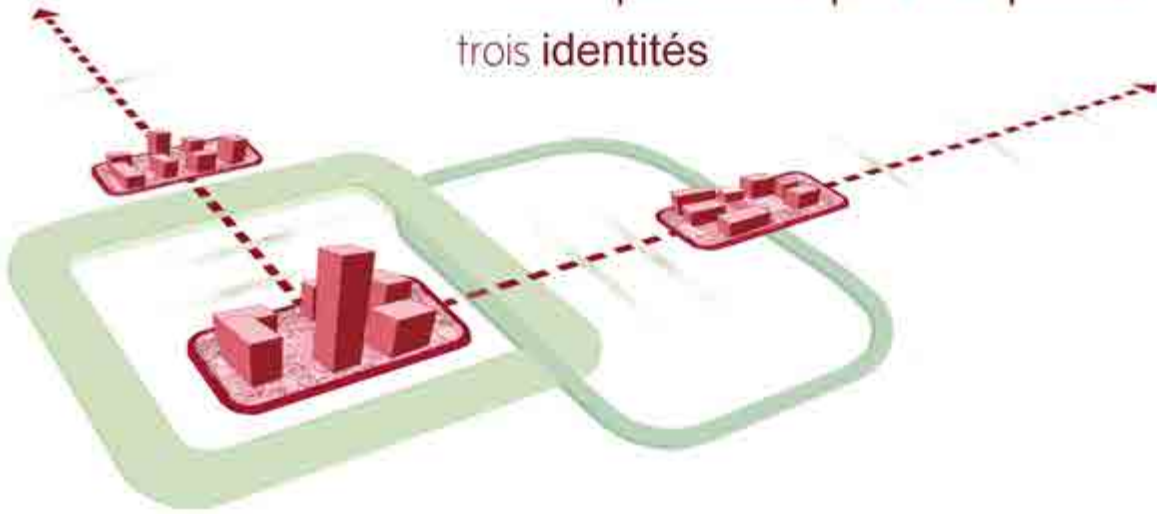
Le parc des Galeries, nouvelle rue commerciale



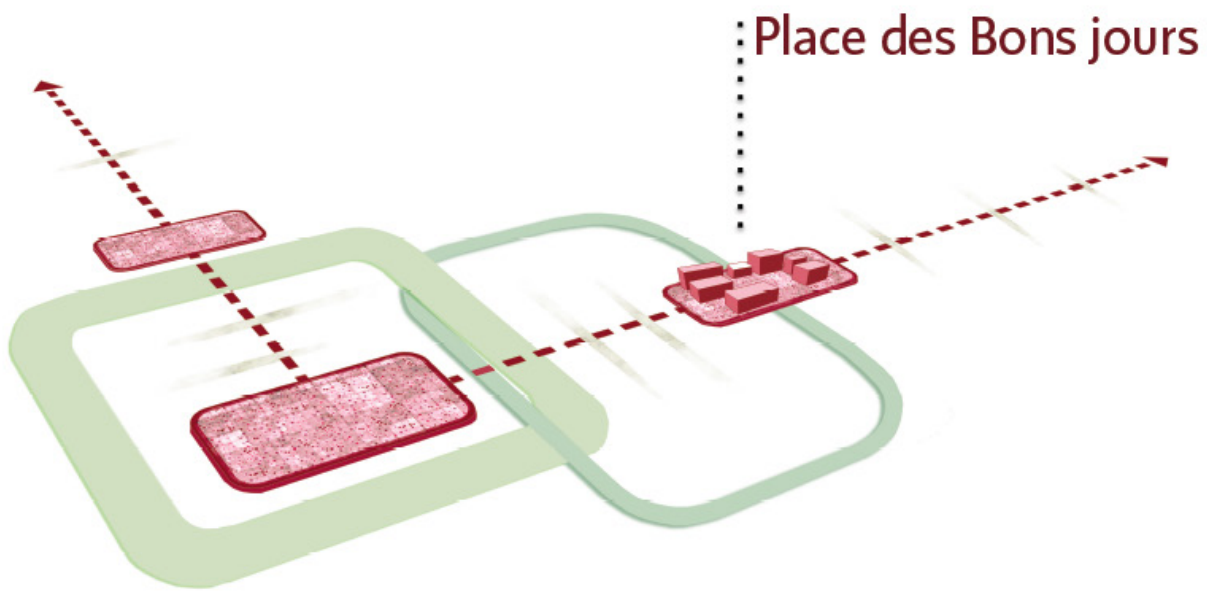
Au parc des Galeries, l'espace bordant le centre commercial devient une rue partagée sur laquelle les commerces peuvent, par exemple, sortir leurs terrasses et ainsi contribuer à l'animation de l'espace public. Cette allée commerciale est traversée par les interstices qui se prolongent depuis l'intérieur du centre commercial et le boulevard Moody, à travers le parc et vers le quartier résidentiel.

Trois places publiques

trois identités



Le parc des Galeries, la Fardoche et les Attaches, viennent relier les trois places publiques principales, la place des Bons jours, la place des Humeurs et la place des Rencontres, présentant chacune un caractère propre.



La première place est celle des Bons jours, un espace public axé sur une activité quotidienne locale.

La place des Bons jours



La place des Bons jours, sur le boulevard des Seigneurs, est associée au parc Saint Sacrement récemment aménagé. Parmi les trois places, c'est celle qui s'adapte davantage au milieu existant. Il en résulte ainsi un lieu plus communautaire, près des résidents du quartier dans lequel il s'insère, qui est appelé à accueillir les premiers efforts de consolidation résidentielle et commerciale sur le boulevard des Seigneurs.

La place des Bons jours



Cette consolidation résidentielle et commerciale est souhaitable, dans un premier temps, à l'intérieur du tronçon situé entre le parc Saint Sacrement et le IGA existant, deux attracteurs importants pour le quartier.

Bien que les nouveaux résidents et les clients des commerces pourront utiliser un nouveau stationnement étagé, quelques places en surfaces seront conservées à l'intérieur des îlots. L'îlot du CHSLD est reconfiguré et densifié. Le bâtiment de quatre à cinq étages vient alors marquer et cadrer le boulevard des Seigneurs à la hauteur du parc Saint-Sacrement.

Rue et parc Saint-Sacrement

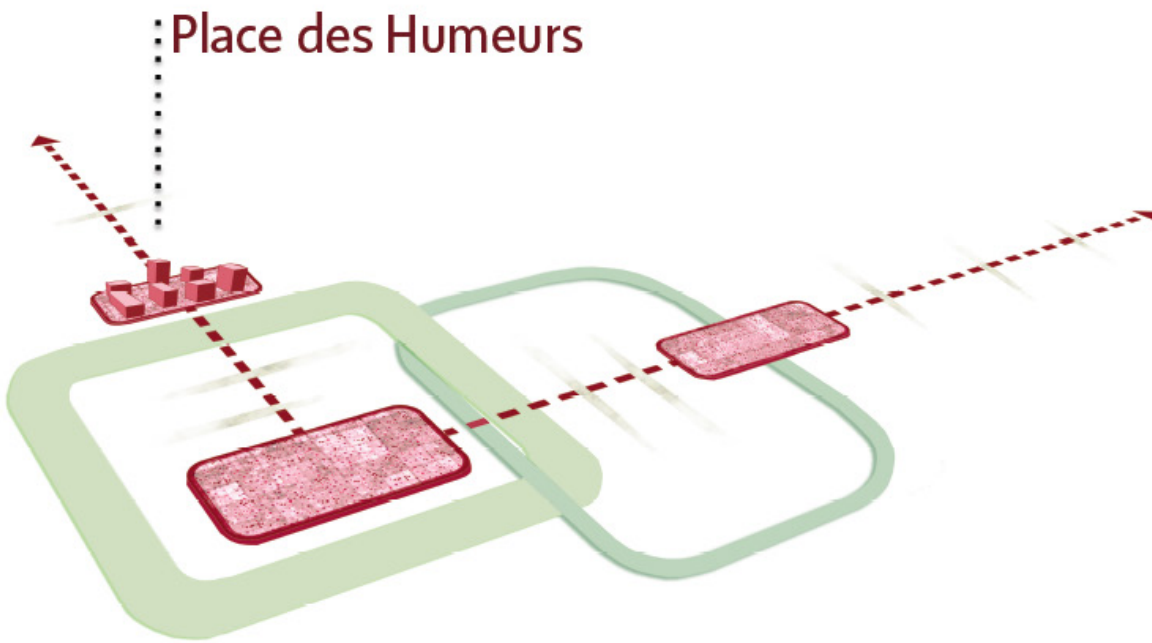


À l'heure actuelle, l'église visible au fond de la perspective sert de point de repère et de lien visuel vers le Vieux-Terrebonne. Toutefois, cette perspective demeure relativement peu cadrée, notamment avec le stationnement prenant une importance particulière en premier plan.

Marché de Noël à la place des Bons Jours

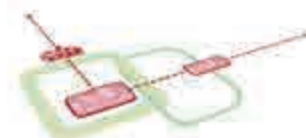


Une végétation plus conséquente et une densification du bâti aux abords de la caisse populaire permettrait de mettre davantage en valeur la perspective de l'église tout en cadrant l'espace public. L'implantation d'un marché à l'intersection du boulevard des Seigneurs permettrait de mieux exploiter le potentiel attracteur de ce parc pour la population locale.



La seconde place est celle des Humeurs de Moody, un espace public naissant de la nouvelle possibilité de connexion est-ouest.

La place des Humeurs



Les Humeurs est la place où se rencontrent la Fardoche et le centre commercial. C'est à cet endroit que le parcours écologique, avec sa végétation peu contrôlée, devient davantage aménagé. Cet aménagement lui confère un caractère plus urbain, plus construit, qui est lié à la fois à l'animation du boulevard Moody et au parc des Galeries.

La place des Humeurs



Les différents générateurs d'intensités à cet endroit, les commerces, l'habitation et le transport en commun, sont mis à profit afin de créer un espace public vivant et animé. Cet espace public linéaire s'intègre dans la fragmentation du centre commercial qui devient alors un lieux de vie, un espace poreux connecté à la ville plutôt qu'intraverti. La place devient lieu d'arrêt, de flânerie, traversé par les clients du centre d'achat. Ils sont invités à traverser une rue partagée étroite, adjacente à la place. Les magasins et les restaurants étendent leur terrasse à l'extérieur. L'eau du bassin devient l'élément central de l'aménagement de la place. Des ponts de bois traversent le bassin, liés aux entrées des commerces et des Galeries.

Les Galeries Terrebonne depuis Moody

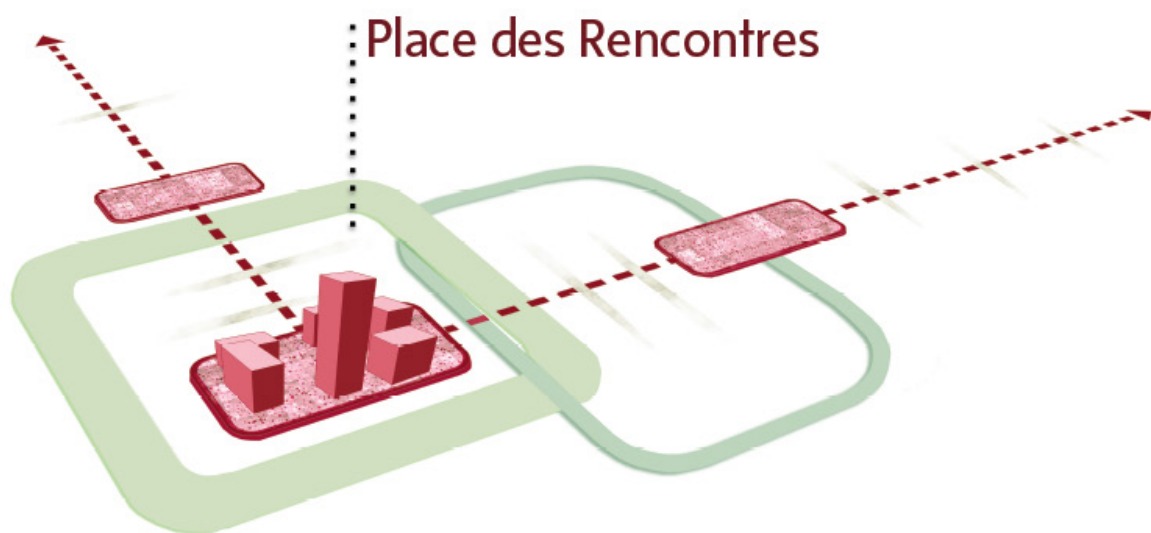


La vue depuis le boulevard Moody du lieu d'implantation de la place des Humeurs montre la fin du centre commercial des Galeries Terrebonne où se trouve le Maxi. Le premier plan est dominé par la présence du stationnement, en majeure partie inoccupé. La façade très horizontale, opaque et continue du centre d'achat forme une coupure franche entre le boulevard Moody et le quartier résidentiel situé à l'arrière.

La place des Humeurs



Le sectionnement du centre commercial entraîne la création de la place traversée par le bassin d'eau, en continuité avec le ruisseau L'arrivée déterré. Les rebords du bassin sont parfois occupés par la végétation et, à d'autres moments, par un quai de bois muni de marches permettant le contact avec l'eau. Cet endroit est animé par la présence des gens qui attendent l'autobus, ceux qui fréquentent le centre d'achat ou encore ceux qui désire se rendre vers le quartier résidentiel. La nouvelle rue permet entre autre aux élèves de l'école d'accéder plus facilement et plus directement aux Galeries Terrebonne.



En dernier lieu se trouve la place des Rencontres, le point central du projet au croisement du boulevard des Seigneurs et du boulevard Moody.

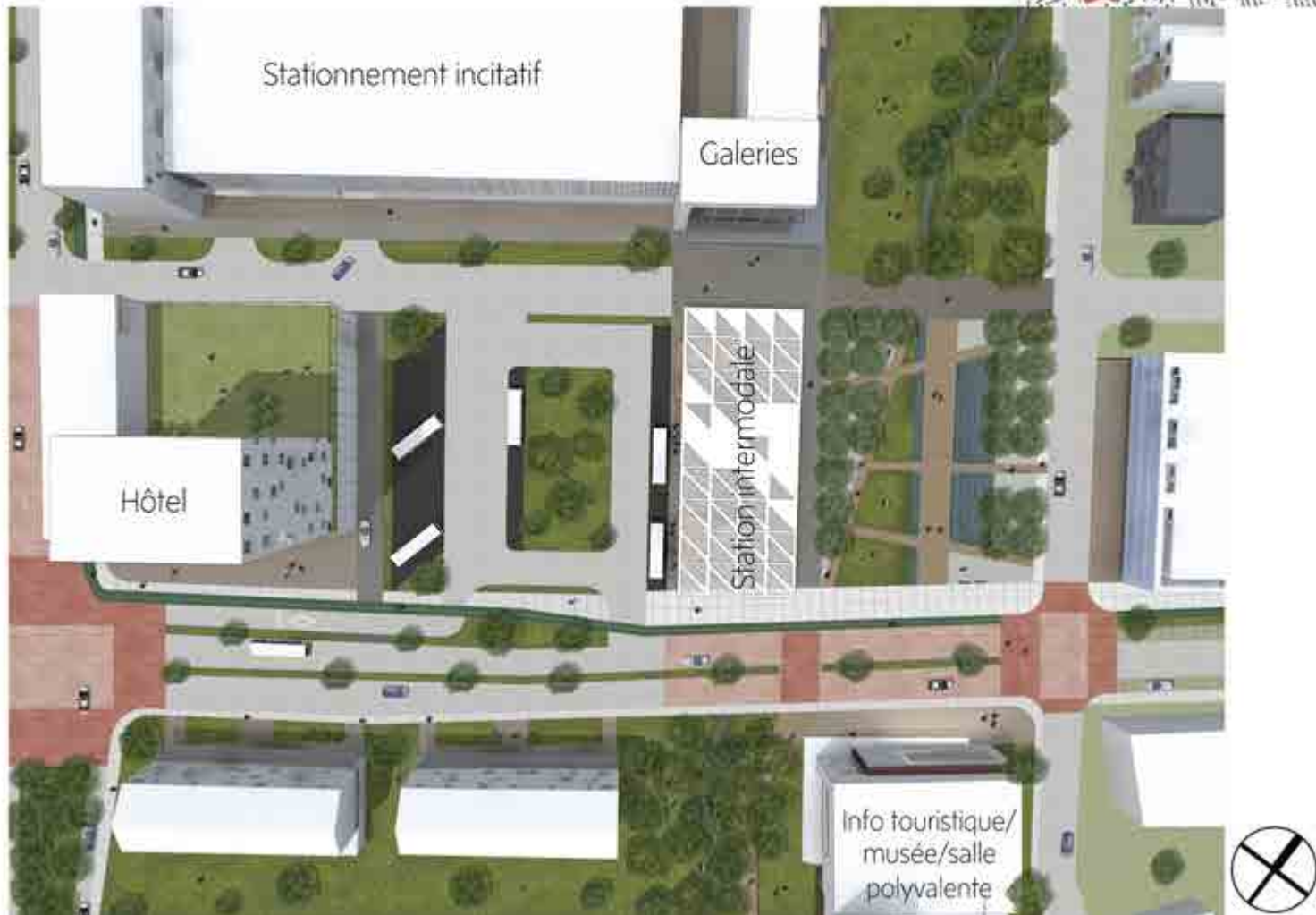
La place des Rencontres



La place des Rencontres est le point d'intensité principal, le cœur du projet. La place vient marquer la nouvelle entrée de ville. Son intensité est basée sur l'intermodalité et sur le transport en commun à l'échelle régionale.

C'est à cet endroit que s'articule la rencontre entre l'échelle de la ville et du territoire, les résidents de Terrebonne et ceux de l'extérieur, et où se rencontrent les différents modes de transports.

La place des Rencontres



La station intermodale, le terminus d'autobus, et le stationnement incitatif sont les générateurs d'intensité à cet endroit. D'un côté de la station, à l'ouest, s'insère le stationnement d'autobus alors que de l'autre se trouve l'espace public lié au parc des Galleries.

Lors de l'arrivée en voiture, la verticalité de l'hôtel sert de point de repère. L'intersection, quant à elle, est réaménagée pour favoriser les déplacements piétons. De l'autre côté de la rue se trouve le bâtiment de l'office du tourisme, à un emplacement stratégique qui lui permet d'être à la fois à l'entrée de la ville et à l'entrée du Vieux-Terrebonne, faisant la rotule entre les différents environnements.

Arrière du centre commercial



La place des rencontres s'insère à l'extrémité sud du centre d'achat. Il se situe à l'emplacement du Zellers, présentement fermé et voué à la démolition.

L'automne à la place des Rencontres



C'est une place arborée minérale, où le ruisseau devient bassin et miroir d'eau directement en lien avec la station intermodale. Elle est donc à la fois lieu de passage et lieu d'arrêt. Le mobilier urbain qu'on y retrouve est caractéristique des deux boucles, comme quoi cette place constitue le lieu d'arrimage de celles-ci.

L'installation architecturale de la station intermodale fournit un espace couvert et de l'espace quelques marchands (café, journaux). Il permet le lien entre la place et les arrêts d'autobus situés de l'autre côté tout en créant un espace tampon. Enfin, la nouvelle entrée du centre commercial s'oriente sur l'espace public, permettant un accès direct depuis la station.

Conclusion

Que retenir de cet exercice de recherche-création

Quatre considérations



Entrevues et observations
sur le terrain

Enjeux et besoin
(Repères)



Complémentarité des échelles

Revitalisation urbaine
autour d'éléments attracteurs



Intermodalité et résilience

Créateurs de parcours urbains
(Parcours et points d'intensité)



Morphologie urbaine
et architecture

Générateurs d'identité locale
(Interstices)

À partir de ce projet, il a été possible de déterminer un certain nombre de principes pouvant guider l'élaboration de la revitalisation d'artères commerciales.

D'abord, les entrevues et observations sur le terrain sont un outil essentiel à la compréhension des enjeux, ainsi que des besoins et désirs des résidents. Le travail de concertation et de collaboration avec les acteurs locaux, soit la direction d'aménagement de la ville, sont également des sources importantes de compréhension des enjeux et améliorent la réceptivité du projet. L'inclusion d'un plus grand nombre d'acteurs dans le processus de projet aurait également été enrichissante et pertinente, par exemple avec la participation des propriétaires des commerces ou du centre commercial, de même que la commission scolaire en ce qui concerne le cas des terrains de l'école secondaire Armand-Corbeil.

Ensuite, la complémentarité des échelles et des usages permet de définir une cohérence d'ensemble. Il est possible de noter l'importance d'éléments attracteurs à l'échelle régionale tels que le terminus d'autobus et le stationnement incitatif pour générer de nouvelles effervescences urbaines dans le secteur des boulevards.

L'intermodalité et la résilience aux changements climatiques peuvent servir de supports au développement de parcours structurants à l'échelle de la ville. Dans le projet, ils se sont matérialisés par la Fardoche et les Attaches.

Réplicabilité



Enfin, il est important de repérer des éléments morphologiques urbains ou architecturaux sur lesquels s'accrocher pour générer une identité qui fait défaut aux artères commerciales. Dans le cas de Terrebonne, les interstices ou l'importance de certains éléments singuliers comme le parc Saint-Sacrement et la Caisse ont permis de hiérarchiser le plan d'aménagement.

Ces quatre thèmes sont des pistes qui peuvent servir de base reproductibles pour la réflexion sur l'aménagement et le devenir des artères commerciales vieillissantes au Québec.

Ce sont des espaces du quotidien, qui peuvent paraître banals, mais qui peuvent être le support d'une véritable revitalisation urbaine. Une vision concrète mais à long terme permet de questionner les habitudes de mobilité et l'inscription sur le territoire dans les villes de moyennes taille comme celle de Terrebonne.

CONCLUSION

En conclusion, le projet se veut un axe directeur, une vision d'ensemble, pour le développement du secteur des boulevards des Seigneurs et Moody. L'étude, dans son état actuel, ne détermine pas de phasage précis ni d'étude de faisabilité économique. Cependant, le travail matérialise une vision à long terme pour un développement basé sur les mobilités douces et l'adaptation aux changements climatiques. De plus, cette démarche peut servir de base de discussion entre les différents acteurs.

Trois éléments primordiaux du projet sont toutefois à prioriser afin s'assurer la cohérence d'ensemble du projet. D'abord, le déplacement du stationnement incitatif et l'utilisation des arrêts de transport en commun dans la structuration de l'espace s'avèrent essentiels afin d'assurer un passage constant dans l'espace public et la fréquentation des commerces. Par la suite, la revitalisation du centre d'achat afin de le relier à la ville et aux espaces publics extérieurs est un élément important afin d'adapter l'environnement aux mobilités actives. Finalement, la mise en place de deux boucles, l'une active et l'autre écologique est l'élément clé permettant de relier entre elles les différentes intensités, qui pour le moment sont isolées sur le territoire.

Enfin, nous tenons à remercier les différents acteurs de la ville de Terrebonne pour le travail collaboratif stimulant et enrichissant qui a pu être mené tout au long de l'hiver 2014. Nous espérons que premier partenariat entre l'école d'architecture et la municipalité pourra se prolonger pour préciser la vision d'aménagement et les volontés architecturales dans ce secteur.