



**REDÉVELOPPEMENT DU SITE DES  
ANCIENS ATELIERS DU CN**

SEPTEMBRE 2009

**CHA**

CARDINAL HARDY  
ARCHITECTURE | PAYSAGE | DESIGN URBAIN

  
GROUPE MACH

  
REDÉVELOPPEMENT URBAIN

# TABLE DES MATIÈRES

- INTRODUCTION
  - Limites de propriétés
- DESCRIPTION DU SITE
- DESCRIPTION DU PROJET
  - Secteur résidentiel
  - Cours Pointe-Saint-Charles
  - Interfaces
- APPROCHE
- STATISTIQUES
- RÉALISATIONS LEED-ND
- CONCLUSION

# INTRODUCTION

Situé aux abords du quartier résidentiel de Pointe-Saint-Charles, le site des anciens ateliers ferroviaire du CN est bordé à l'est par la cour de triage de Via Rail, à l'ouest par la rue Le Ber et au nord par les voies ferrées bordant l'ancien complexe ferroviaire du CN.

L'ensemble du complexe ferroviaire est fortement associé à l'industrialisation canadienne et montréalaise ainsi qu'au développement du quartier de Pointe-Saint-Charles. L'étude patrimoniale effectuée par Ghafouri +Bouchard et associés fait ressortir les différentes phases de construction et de transformation de chacun de ces bâtiments et en résume la valeur patrimoniale en fonction de leur contexte, de leur valeur documentaire, de leur état général et de leur intégrité architecturale.

Érigée majoritairement vers 1929 lors de l'achat du site du Grand Trunk par le Canadien National (CN), les bâtiments présents sur le site ne remontent pas à la période de construction initiale vers 1850. Malgré tout, certains bâtiments revêtent un intérêt architectural certain, notamment par l'imposante volumétrie des ateliers ferroviaires et la qualité de leur construction. En novembre 2008, une section du complexe nord des ateliers ferroviaires a été touchée par un important incendie.

## ➤ LIMITES DE PROPRIÉTÉS

La photographie aérienne suivante présente les différentes limites de propriétés du terrain.

- Au nord, l'Agence Métropolitaine de Transport souhaite aménager un nouveau garage d'entretien des trains de banlieue.

En effet, le CN et le CFCP ont avisé l'AMT qu'ils cesseront d'offrir le service d'entretien à l'AMT dès 2010. L'AMT souhaite donc acquérir ce site, qui est adéquat puisque situé à proximité d'un important réseau ferroviaire et dans un rayon maximal de 10km des gares terminales du centre-ville de Montréal. Le projet de l'AMT est conforme au zonage et aux orientations d'aménagement en vigueur. Enfin, le site offre une superficie idéale pour répondre aux besoins actuels et futurs de l'AMT. Des négociations sont présentement en cours avec le propriétaire (Groupe Mach) ainsi qu'avec le Ministère des Transport afin de concrétiser ce projet.

- La partie centrale de site des anciens ateliers ferroviaires du CN demeure la propriété du Groupe Mach qui souhaite y accueillir une diversité d'activités industrielles et commerciales génératrices d'emplois. La plupart des bâtiments s'y trouvant seront préservés et rénovés afin de répondre aux besoins des nouveaux usages.
- Finalement, la partie sud du site fait l'objet d'une entente entre le propriétaire actuel et le groupe Samcon afin d'y développer un projet résidentiel. Le présent rapport présente le plan d'ensemble et les lignes directrices de ce projet.

Dans le cadre du vaste projet de reconversion du site des ateliers ferroviaires, le groupe Samcon a confié au groupe Cardinal Hardy l'élaboration d'un plan d'ensemble pour le secteur résidentiel. En plus de définir l'organisation et la programmation du site en question, certains aménagements sont également présentés afin de gérer les différentes interfaces avec le secteur industriel limitrophe au futur développement. L'architecture des bâtiments prévus par ce plan sera soumis à l'arrondissement et au comité consultatif d'urbanisme.



1 - AMT

2 - GROUPE  
MACH

3 - SAMCON

# DESCRIPTION DU SITE

La portion du site vouée à des fins résidentielles est de forme triangulaire et se trouve à l'embouchure des rues résidentielles Sainte-Madeleine, Bourgeois et Charon.

La topographie du site présente une légère pente vers l'est, mais le terrain demeure somme toute plutôt plat. Très peu de végétation couvre le site en friche, à l'exception de quelques arbres sur la portion sud-est. L'intérêt de conservation de ces arbres fera l'objet d'une étude ultérieure lors du développement de cet îlot.

Au pourtour du site, le quartier résidentiel est composé d'une variété de typologies d'habitation. Les duplex et les maisons de ville sont majoritaires et l'architecture ouvrière traduit l'origine de ces résidences construites principalement vers la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Plusieurs constructions plus récentes de *walk-up* et d'édifices en hauteur sont également observées dans le quartier. À l'ouest du site, entre les rues Bourgeois et Sainte-Madeleine, le projet des jardins Bourgeois est en cours de réalisation par le groupe Samcon. Il comprend la construction de 108 unités de type plex en copropriété.

Projet les jardins  
Bourgeois



W&A WILLIAMS ASSOCIATES ARCHITECTS INC.

PLAN D'AMÉNAGEMENT

**CHA**

CARDINAL HARDY  
ARCHITECTURE | PAYSAGE | DESIGN URBAIN

**GRUPE MACH**

**Samcon**  
REDÉVELOPPEMENT URBAIN

# DESCRIPTION DU SITE

## ➤ SITUATION ENVIRONNEMENTALE

La portion sud du site, prévue à des fins résidentielles, a fait l'objet d'études de caractérisation environnementale. Un plan de réhabilitation a également été déposé au Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (*Plan de réhabilitation, secteur résidentiel les cours Pointe St-Charles, février 2008*). Ce Plan est en cours d'évaluation par le ministère.

Suite à ces analyses, on peut résumer que l'importance des quantités de remblais devant être excavés et disposés hors site dans la cadre d'une réhabilitation conventionnelle rend un tel scénario économiquement non viable.

La nature des sols et leur quantité exigent que le développement du site, ainsi que le plan de réhabilitation qui en découlera, s'adaptent de façon à limiter l'excavation des remblais. Cela exige d'une part, l'élaboration d'une architecture qui limite les excavations et d'autre part, la réutilisation et la valorisation à même le site des remblais, donc, une gestion des sols suivant une analyse de risques plutôt que par leur disposition hors site exclusivement.

L'approche proposée par le plan de réhabilitation soumis à l'évaluation par le ministère comporte à la fois des éléments architecturaux, des interventions de traitement, la valorisation des matériaux et la mise en place de mesure de confinement, de contrôle et de suivi basés sur une approche d'analyse de risques conformément à la LQE.

Les stratégies de développement et de réhabilitation prévoient entre autres l'aménagement paysager de zones tampons. Cela, afin d'y valoriser les remblais et/ou sols contaminés tout en atténuant les nuisances sonores et visuelles des secteurs industriels limitrophes.

# DESCRIPTION DU PROJET

## ➤ SECTEUR RÉSIDENTIEL

S'inscrivant en continuité avec la trame urbaine du quartier, le projet de reconversion de la portion sud du site des ateliers ferroviaires accueille une mixité de typologies d'habitation (Plex et multifamiliaux) totalisant plus de 850 unités. Sur celles-ci, 25 % seront des logements communautaires et/ou sociaux.

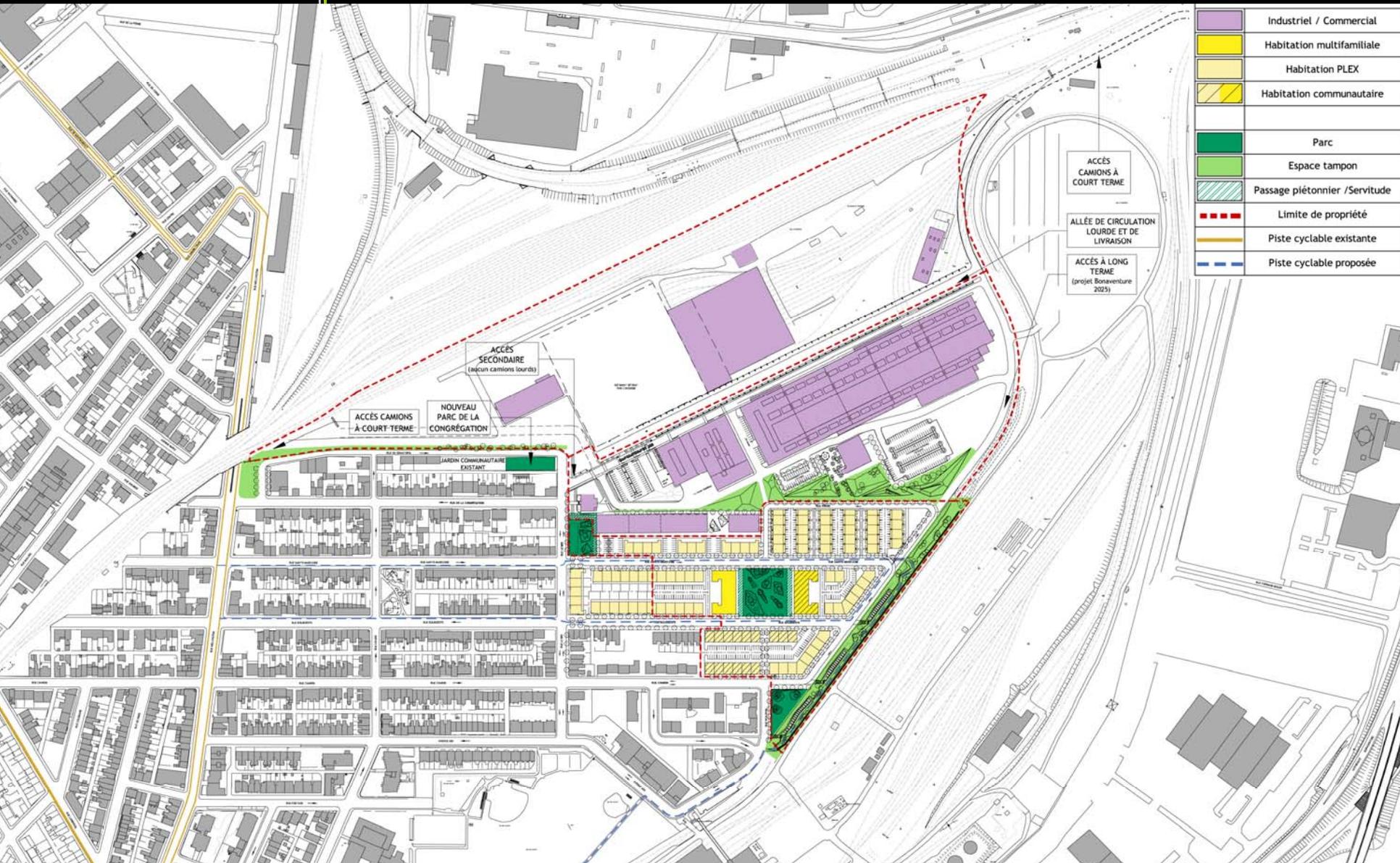
La trame de rues proposée conserve les sens uniques sur les rues Bourgeois et Sainte-Madeleine. La rue Charon conserve également une circulation à double sens entre la rue Le Ber et Dick-Irvin, afin de permettre les différentes manœuvres aux abords du projet. Une nouvelle rue privée permet de donner accès aux secteurs nord-est du site, au delà de certains édifices préservés de l'ancien complexe du CN.

Un réseau cyclable vient compléter les parcours actuels et futurs du secteur. Pour ce faire, un lien est proposé à l'est du site entre le parc Le Ber et le complexe des anciens ateliers ferroviaires. Éventuellement, ce lien pourrait être poursuivi suivant le tracé des anciennes berges du fleuve, afin de regagner l'ensemble du havre de Montréal. Le tracé proposé rejoint les bandes cyclables actuelles de la rue Wellington par les rues Sainte-Madeleine et Bourgeois.

Plusieurs mesures d'apaisement de la circulation sont proposées afin de créer un milieu de vie paisible et sécuritaire. La chaussée des rues est réduite au profit de trottoirs de 1,7m avec une marge de recul paysagée entre les trottoirs et les bâtiments. Des saillies à l'ouest de la rue Le Ber affirment la transition vers des rues réduites et sécurisent la traverse des piétons aux intersections. Une plantation continue d'arbres est également prévue sur l'ensemble des voies du projet.

Afin de mieux desservir le secteur industriel au nord du projet et réduire l'impact du camionnage dans le quartier résidentiel, deux nouveaux accès sont proposés, soit un par l'ouest du site à partir de la rue Wellington via Sébastopol et un deuxième par l'est, via la rue Marc-Cantin dans le Technoparc de Pointe-Saint-Charles.

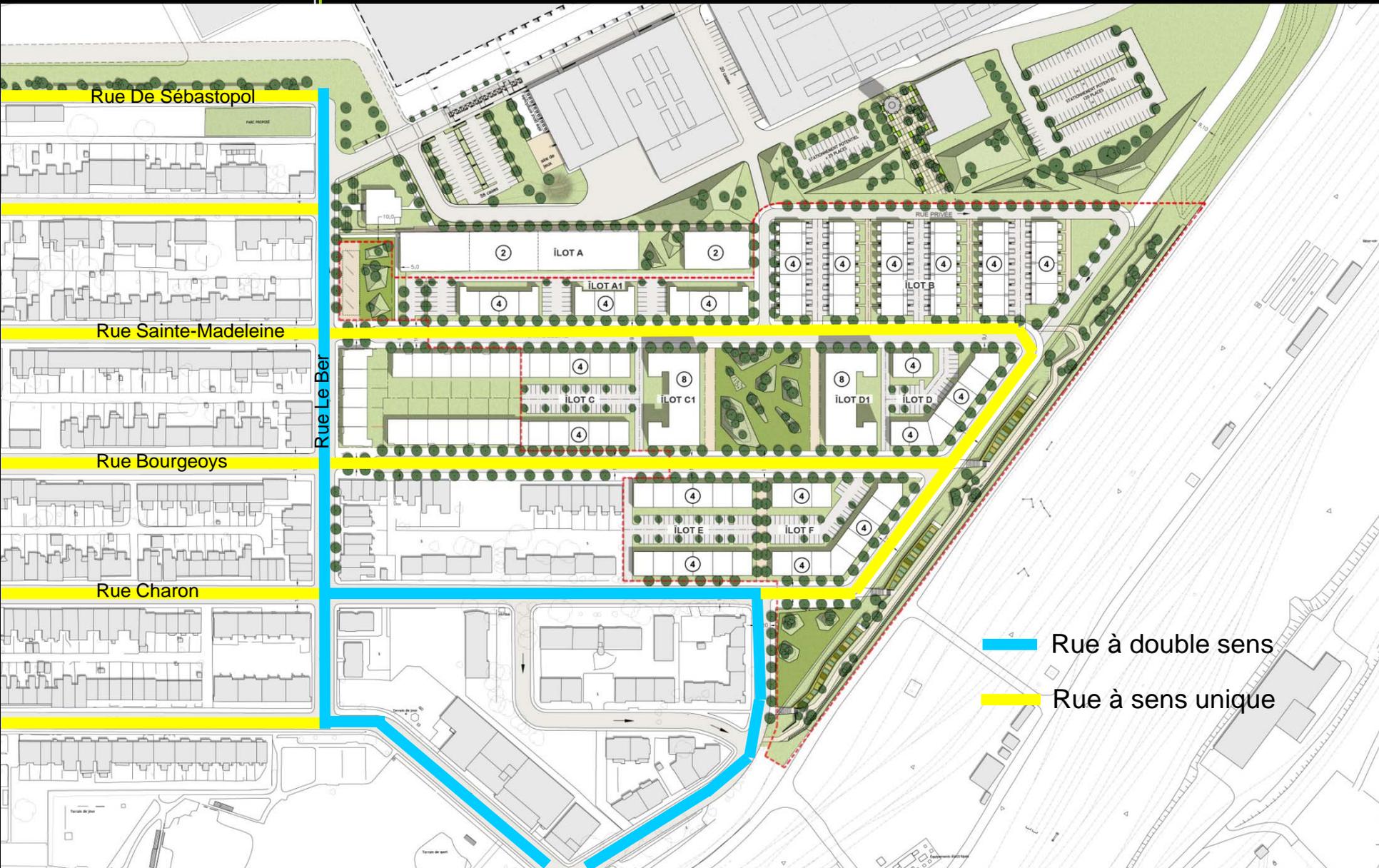
# USAGES PROPOSÉS



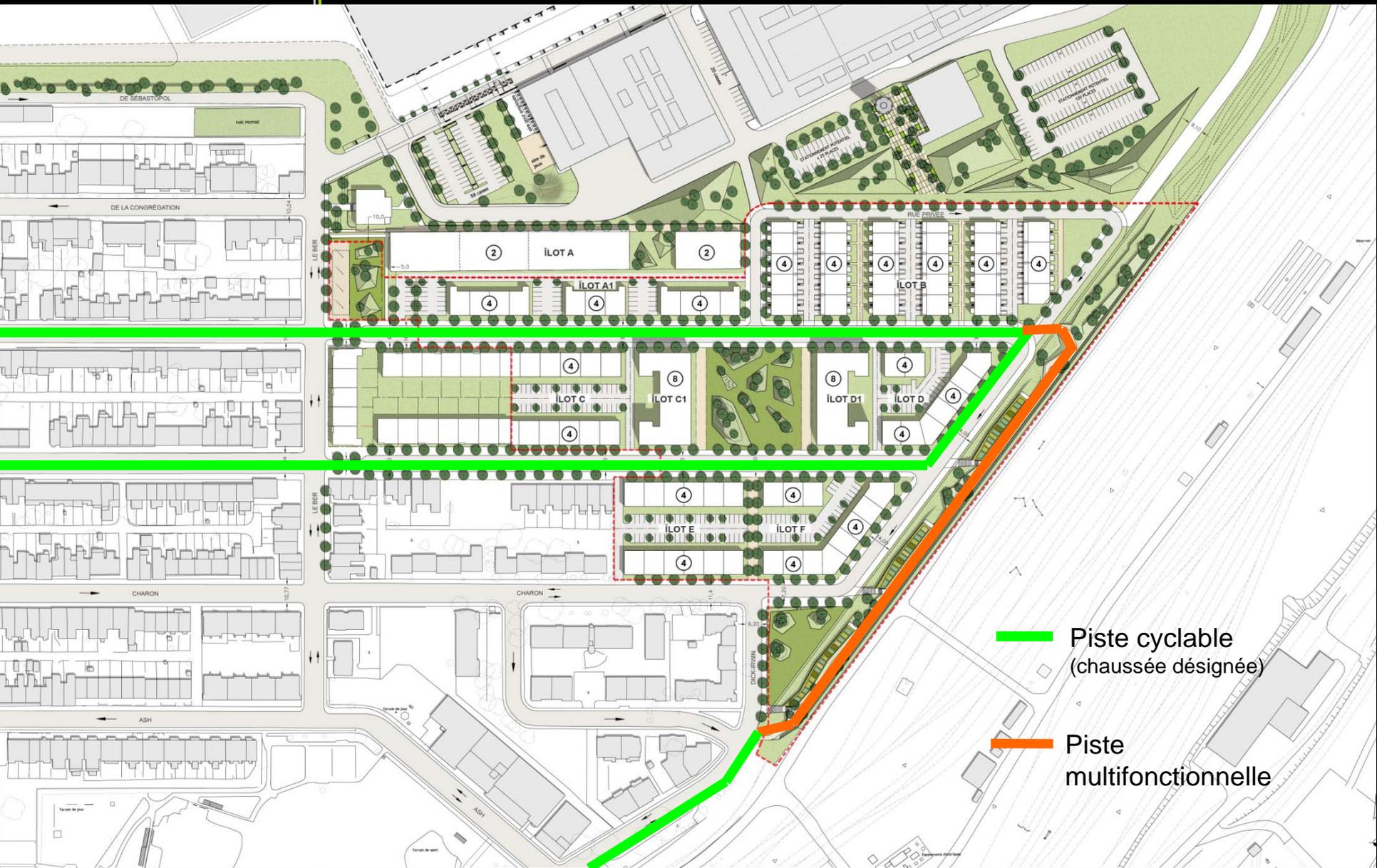
	Industriel / Commercial
	Habitation multifamiliale
	Habitation PLEX
	Habitation communautaire
	Parc
	Espace tampon
	Passage piétonnier / Servitude
	Limite de propriété
	Piste cyclable existante
	Piste cyclable proposée



**PROJET  
BOURGEOYS  
108 UNITÉS**



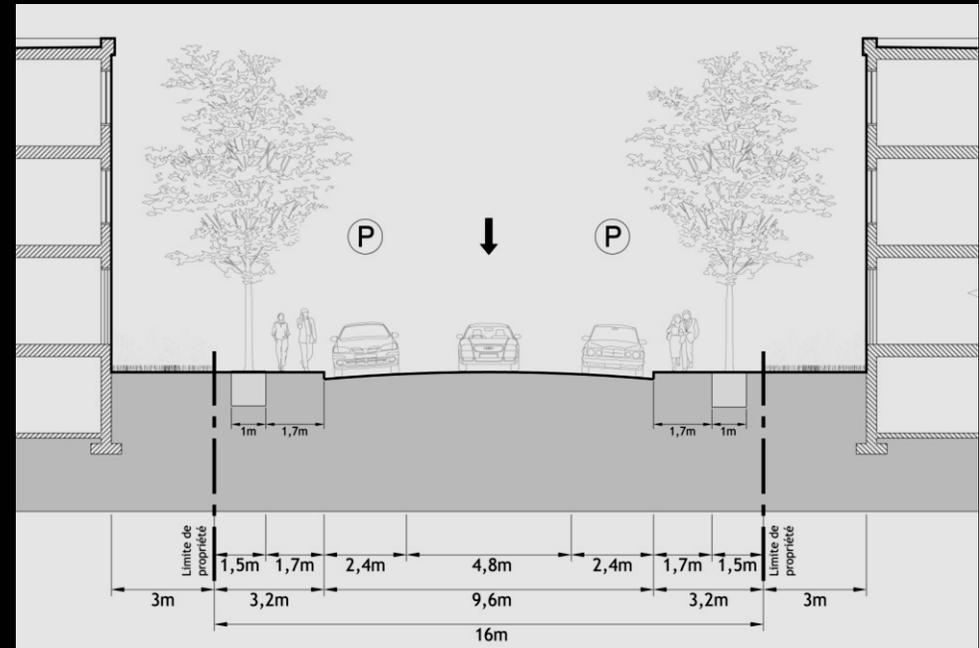
— Rue à double sens  
 — Rue à sens unique



**Piste cyclable**  
(chaussée désignée)

**Piste multifonctionnelle**

➤ MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

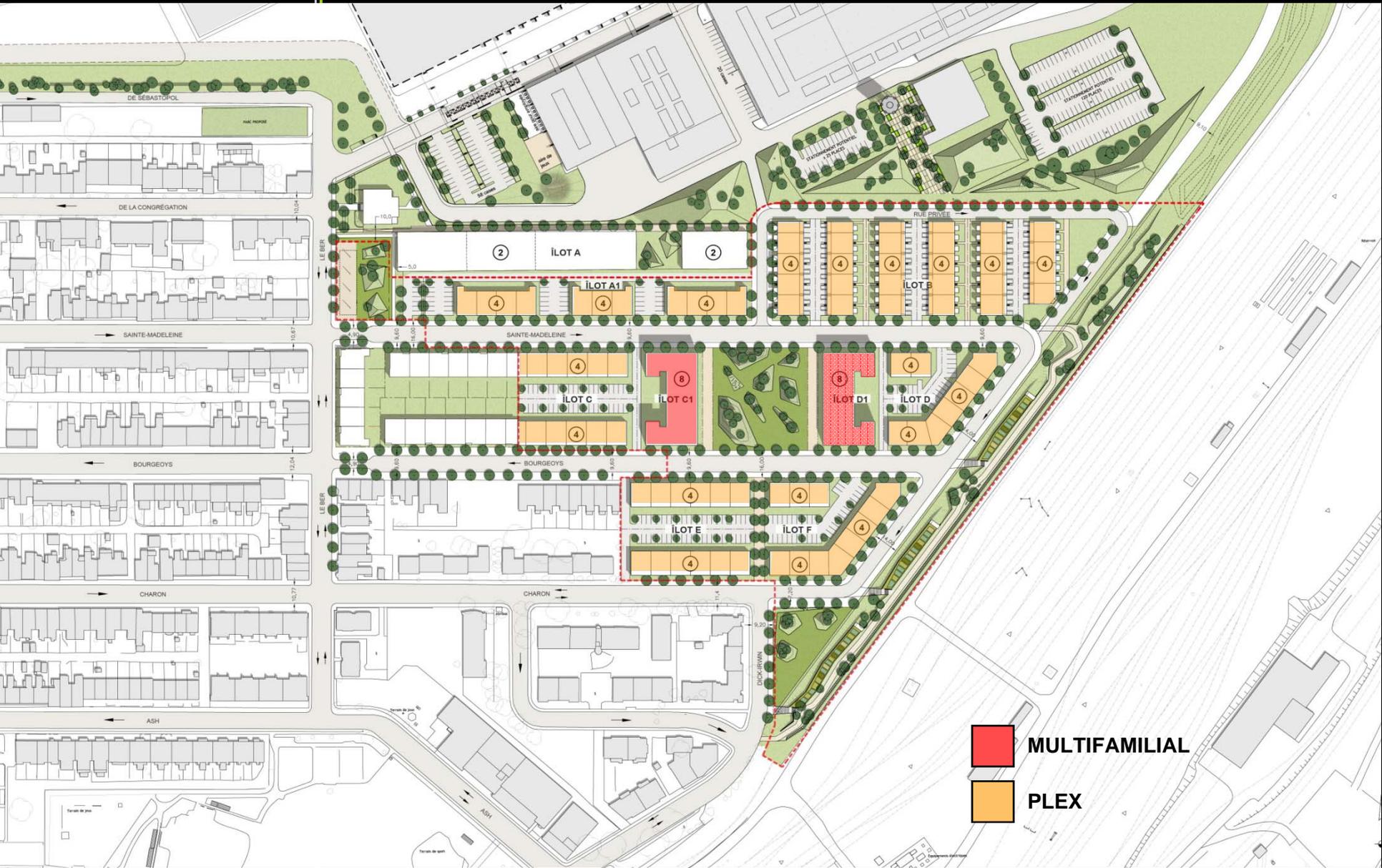


Le projet prévoit la création d'un milieu de vie mixte par la construction de logements multifamiliaux et de plex destinés à différentes clientèles. Les plex de quatre étages sont majoritaires sur l'ensemble du site et poursuivent l'échelle du quartier actuel. Les édifices multifamiliaux varient de six à huit étages et sont prévus stratégiquement aux abords des parcs et des espaces publics du projet.

À cet égard, trois espaces publics distincts et complémentaires sont planifiés et totalisent 10 % de la superficie du site. À proximité de l'entrée au complexe des anciens ateliers ferroviaires, une place civique peut accueillir une diversité d'activités et d'événements pour l'ensemble des résidents de Pointe-Saint-Charles. L'aménagement met en valeur l'édifice administratif du Grand Trunk et l'ensemble du complexe industriel. Une garderie ainsi que quelques commerces d'appoints sont envisageables dans l'édifice des anciens magasins adjacent au parc. Un projet d'ateliers d'artistes est également en discussion entre le Groupe Mach et la Fonderie Darling. Un stationnement Communauto y est également prévu. À proximité du parc, il est proposé un stationnement pour vélos. Enfin, des vélos en libre service BIXI pourront être éventuellement planifiés sur l'ensemble du site.

Un parc central avec équipements de jeux pour enfants est également planifié au cœur du projet. Au sud-est du développement, un troisième espace public est prévu à proximité des logements sociaux et communautaires existants. À ces trois espaces publics s'ajoute également un important talus aménagé à l'est du projet. Celui-ci n'est pas inclus dans le 10 % de parc exigé par l'arrondissement. En effet, il représente à lui seul près de 13 % d'espaces paysagers supplémentaires.

Par ailleurs, sur la rue Sébastopol, un nouveau parc est proposé par le propriétaire afin de compenser l'impact de l'aménagement d'un accès de camionnage via le parc de la Congrégation situé plus à l'ouest, à l'intersection de la rue Wellington.



**MULTIFAMILIAL**

**PLEX**



Logements sociaux communautaires

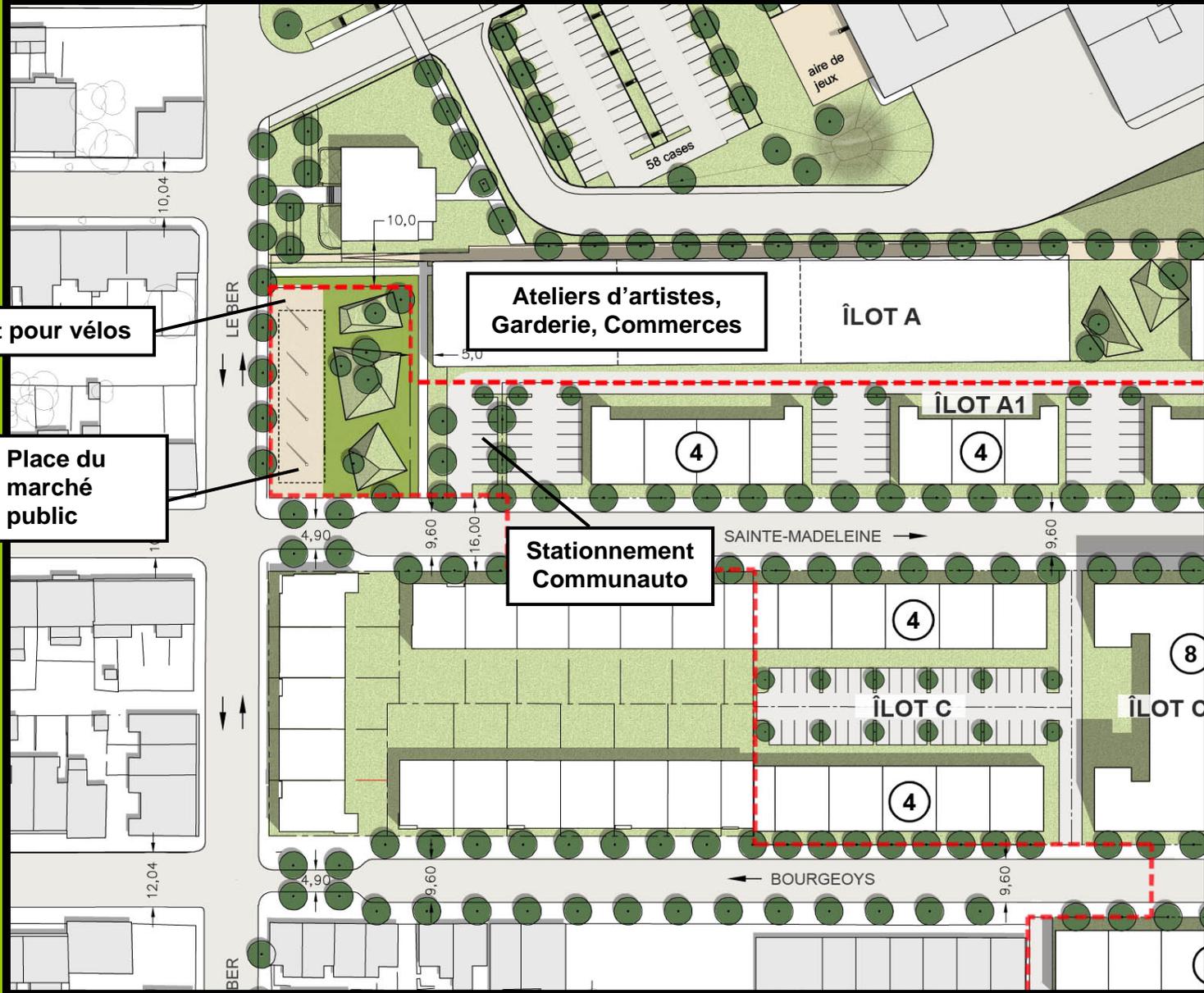
➤ PÔLE MULTIFONCTIONNEL

Stationnement pour vélos

Place du marché public

Ateliers d'artistes,  
Garderie, Commerces

Stationnement  
Communauto





## STATISTIQUES DE DÉVELOPPEMENT – SECTEUR RÉSIDENTIEL

	m <sup>2</sup>	%
Superficie de rues <sup>1,2</sup>	10 852	16,6%
Superficie espaces verts (parc) <sup>3</sup>	6 956	10,7%
Superficie à développer	47 430	72,7%
<b>Total du secteur résidentiel</b>	<b>65 238</b>	<b>100%</b>

<b>Digue (en sus du % de parc)</b>	<b>8 439</b>	

	Samcon	Logs. Sociaux	Total
Nombre d'unités (Multifamiliale 8 étages - 70 m.c. par logement)	120	120	240
Nombre d'unités (Plex 3-4 étages - 6-8 logements par bâtiment)	524	90	614
<b>Total d'unités (Multi + Plex)</b>	<b>644</b>	<b>210</b>	<b>854</b>
Bâtiment des magasins - îlot A: Centre culturel et communautaire <sup>5</sup>	± 7 150 m <sup>2</sup>		
Commerces et garderie (à inclure dans le bâtiment des magasins) <sup>5</sup>			

### Logements socio-communautaires

Îlot E + F (partiel): Plex: ± 90 logements (variation possible selon la programmation)

Multi: ± 120 logements (variation possible selon la programmation)

Total: 210 logements (± 25%)

<sup>1</sup> Superficie incluant le passage piétonnier entre les rues Bourgeois et Charon

<sup>2</sup> Superficie excluant la rue privée ceinturant l'îlot B

<sup>3</sup> Superficie incluant les passages piétonniers entre les rues Sainte-Madeleine et Bourgeois

<sup>5</sup> Selon la planification à venir par les occupants du bâtiment des magasins



# DESCRIPTION DU PROJET

## ➤ COURS POINTE-SAINT-CHARLES

Dans le cadre de la requalification du site des anciens ateliers du CN, le Groupe Mach souhaite donner une nouvelle vocation commerciale et industrielle à une partie des actifs immobiliers. Outre la reconversion des bâtiments afin d'accueillir de nouvelles entreprises, divers travaux de réaménagement des espaces extérieurs sont prévus. Dans le cadre d'une première phase qui serait entreprise cet automne, le Groupe Mach a confié au Groupe Cardinal Hardy le mandat d'élaborer le plan d'ensemble de ce secteur d'emploi.

Le plan d'ensemble proposé reflète l'approche préconisée pour l'ensemble du site des ateliers en matière de développement durable :

- La conservation et la réutilisation des bâtiments d'intérêt architectural et patrimonial;
- La mise en valeur des témoins industriels (structures d'acier, pont roulant, tour d'eau, etc.)
- La gestion « in situ » des sols contaminés de manière sécuritaire;
- La gestion des eaux pluviales sur le site par des fossés de rétention;
- Le verdissement du site par des surfaces perméables, aménagées et paysagées;
- L'aménagement d'aire de jeux et de supports à vélo pour le bénéfice des usagers du nouveau complexe.

# DESCRIPTION DU PROJET

## ➤ COURS POINTE-SAINT-CHARLES

Les principales composantes du plan d'ensemble sont :

- La mise en valeur du bâtiment administratif sur la rue Le Ber, par le réaménagement d'un jardin avec plantation d'arbres au pourtour;
- L'aménagement d'un axe central de circulation, permettant de desservir les divers bâtiments par des voies véhiculaires et une circulation piétonnière « désignée ». Les structures d'acier existantes, qui bordent l'axe central, sont restaurées et servent de support à l'éclairage et à l'affichage du complexe. Des fosses de rétention avec plantation borderont le nord de cette voie, sous les structures d'acier.
- L'aménagement d'aires de stationnement pour les usagers du complexe. Ces aires sont aménagées avec des fosses de rétention pluviale et sont paysagées.
- La programmation d'aires de jeux et de repos pour les usagers du complexe avec bancs et tables extérieures, terrain de volleyball, etc. Une aire de stationnement pour vélos est également prévue à proximité.
- Le bâtiment des magasins sera converti pour des usages multifonctionnels. La programmation n'étant pas encore complétée, le bâtiment pourrait accueillir des ateliers d'artistes, des commerces d'appoint pour desserte locale et une garderie.



SECTEUR  
D'EMPLOI





- légende**
- guérite d'accueil
  - arbre feuillu colonnaire
  - arbre feuillu
  - insertions de bancs près des entrées et des stationnements
  - identification des ateliers / muret de béton peint
  - plantations de milieu humide
  - plantations de milieu sec
  - surface gazonnée
  - marquage sur béton bitumineux (trottoir)
  - marquage sur béton bitumineux (accès)

➤ RÉFÉRENTS



➤ RÉFÉRENTS

➤ RÉFÉRENTS



➤ RÉFÉRENTS

# DESCRIPTION DU PROJET

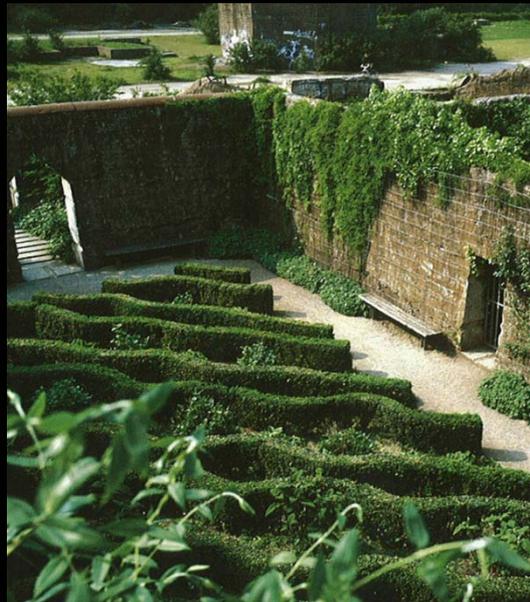
## ➤ INTERFACES

Au nord du site, l'aménagement de remblais selon une approche de type *land art* concilie avec esthétisme la gestion des interfaces liées aux activités industrielles et le besoin d'emmagasiner une partie des sols contaminés *in situ*. Suivant une stratégie de gestion des risques conforme à la réglementation du ministère, la création de talus aménagés peut contribuer à la signature particulière du projet. De telles installations peuvent également participer à la mise en valeur d'éléments forts de l'ancien complexe industriel, tel que la mise en lumière le réservoir et l'ancienne chaufferie.

À l'est du projet, une piste multifonctionnelle est aménagée au-dessus d'un talus planté et éclairé. La création d'une véritable promenade en surplomb des voies ferrées permet de dégager des vues tout en minimisant les impacts sonores associés à la gare de triage de Via Rail. Le tracé de cet espace surélevé rappelle l'ancienne berge du fleuve et la digue ayant jadis protégé le quartier des inondations. Des jardins communautaires prendront place à mi-hauteur de ce talus et ainsi contribuer à son animation.



➤ RÉFÉRENTS



**CHA**

CARDINAL HARDY  
ARCHITECTURE | PAYSAGE | DESIGN URBAIN



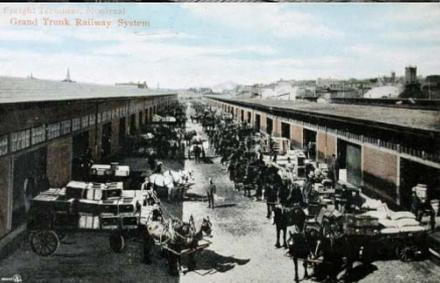
➤ RÉFÉRENTS



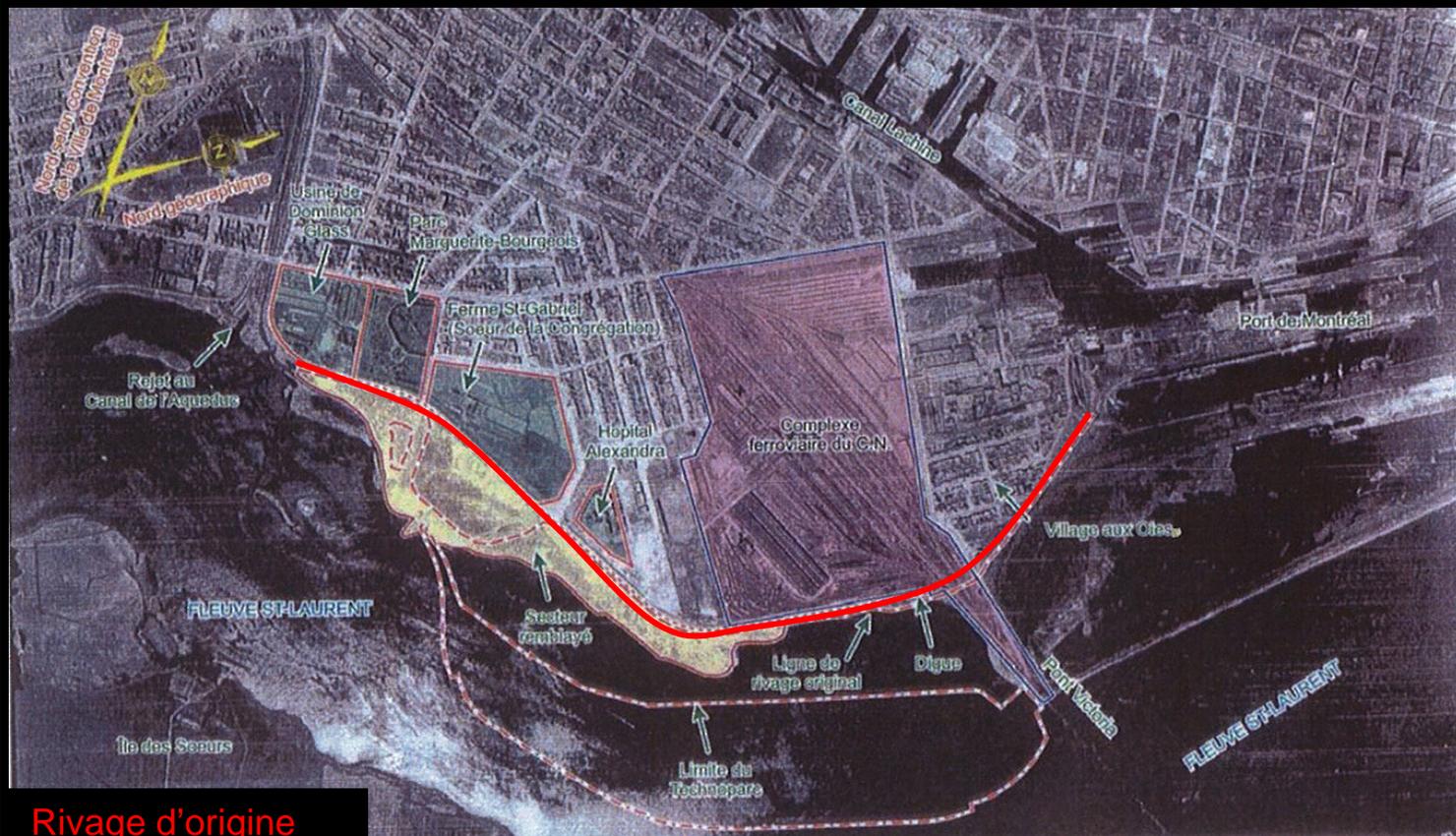
Existants



Référents



➤ RAPPEL DU RIVAGE D'ORIGINE



Rivage d'origine

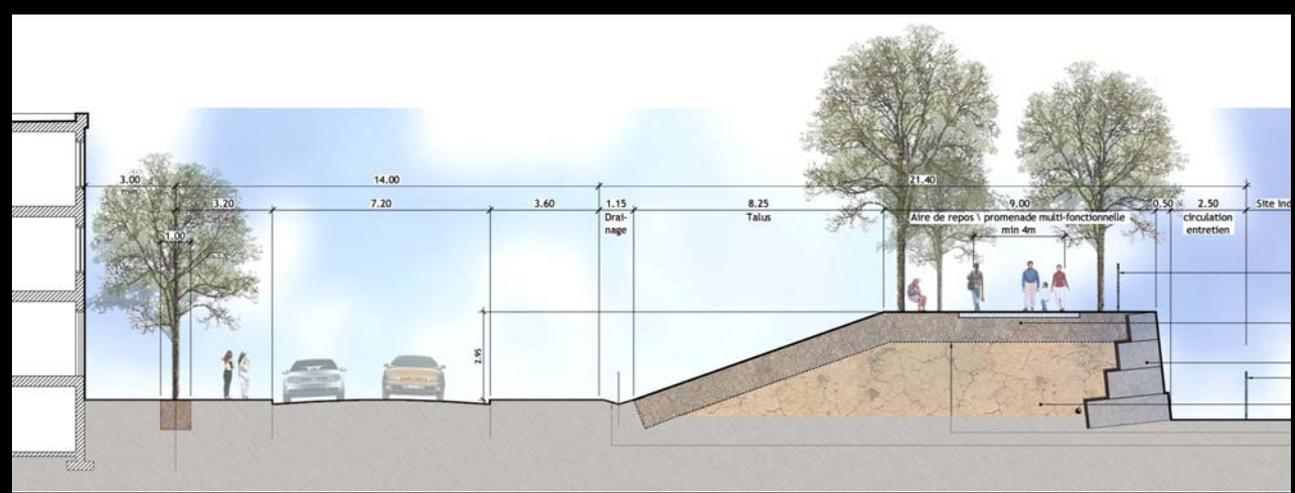
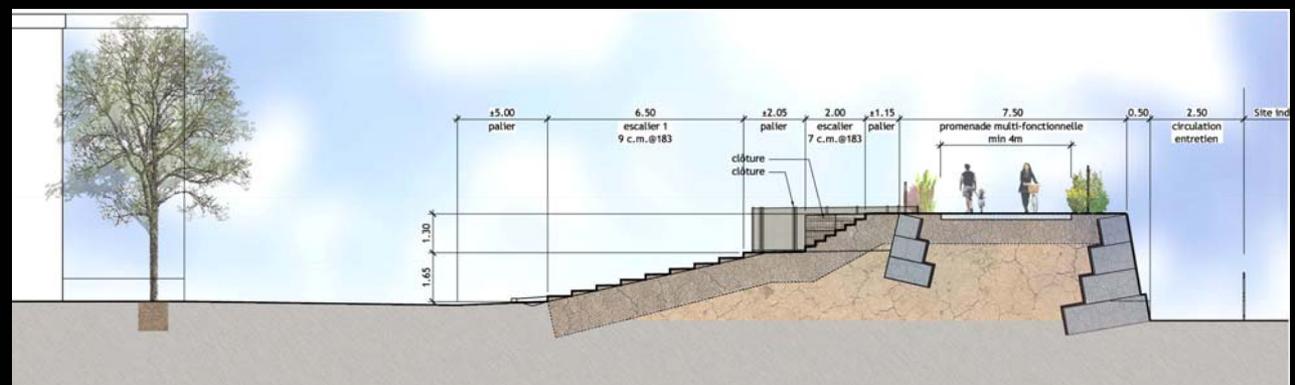
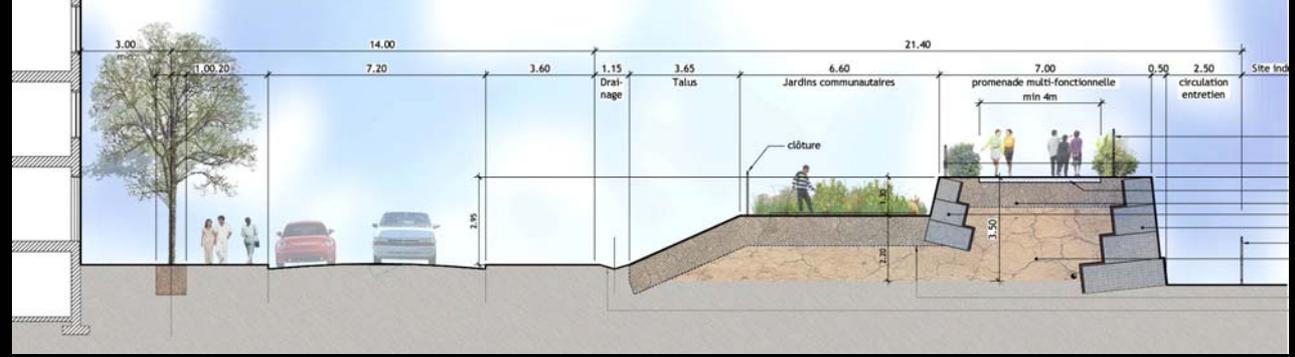
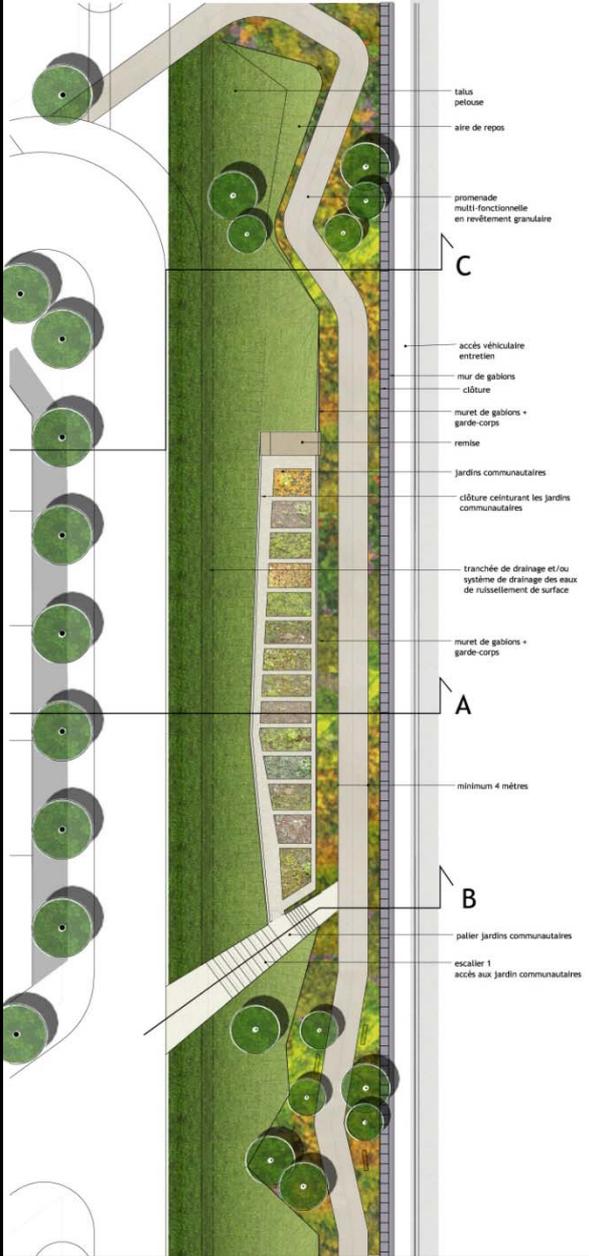
**CHA**

CARDINAL HARDY  
ARCHITECTURE | PAYSAGE | DESIGN URBAIN

**GRUPE MACH**

**Samcon**  
REDÉVELOPPEMENT URBAIN







# APPROCHE

## LEED NEIGHBORHOOD DEVELOPMENT:

La certification LEED-ND, présentement à l'étude sur près de 240 projets pilotes par le U.S. Green Building Council, constitue un outil de conception complet basé sur les principes combinés du « développement intelligent » ( Smart Growth), du « New Urbanism » et de la construction écologique.

Cette certification permet d'établir des standards de conception valorisant et récompensant le développement de pratiques environnementales élevées. Sans viser une certification comme telle, le canevas de conception LEED-ND est approprié pour la requalification du site des ateliers du CN. Les critères ou balises que cette certification établit, assurent la réalisation d'un projet respectueux des attentes et des besoins des citoyens d'aujourd'hui comme des générations futures.

Trois grands thèmes sont abordés par la certification LEED-ND :

- Efficacité de l'emplacement
- Densité, convivialité et intégration urbaine
- Économie des ressources naturelles



## OBJECTIFS:

1. Revaloriser les sites urbains désuets et/ou problématiques;
2. Réduire l'étalement urbain par la densification;
3. Réduire la dépendance à l'automobile;
4. Promouvoir les modes de transports alternatifs;
5. Améliorer la qualité de l'air;
6. Réduire la quantité d'eau de ruissellement polluée;
7. Construire des communautés conviviales et durables pour des gens de toutes les classes sociales.



## ORIENTATIONS:

1. Recréer certaines caractéristiques du cadre bâti environnant
2. Poursuivre la trame des rues existantes
3. Améliorer les interfaces entre les secteurs industriel et résidentiel
4. Proposer un nouveau quartier verdoyant
5. Reconstituer la « digue d'origine » évoquant l'ancien rivage de l'île



## CONDITIONS ACTUELLES:

1. Présence de parcs de quartier
2. Trame orthogonale
3. Alignement des bâtiments variable (0 à 3 mètres)
4. Typologies variables (2 à 3 étages, 4 à 6 étages)
5. Matériaux principaux : brique et pierre
6. Présence de ruelles et de cours arrières

# RÉALISATIONS LEED-ND

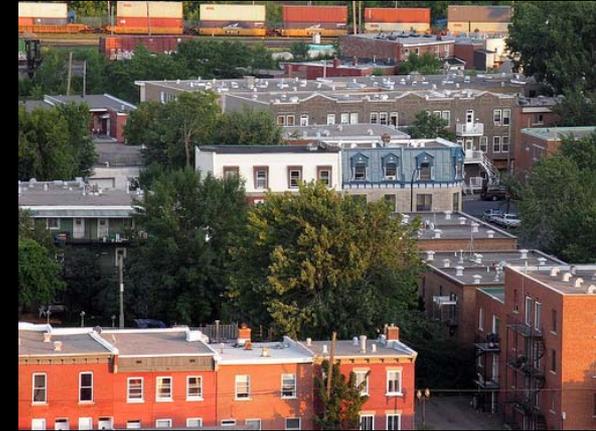
Trois grands thèmes sont abordés par LEED-ND:

- Efficacité de l'emplacement
- Densité, convivialité et intégration urbaine
- Économie des ressources naturelles



# LEED-ND : Efficacité de l'emplacement

- Développer des stratégies écologiquement responsable pour assurer une gestion efficace des sols contaminés.
- Créer une forme urbaine cohérente harmonieuse et respectueuse du contexte.
- Ouvrir le site sur les milieux de vie qui le bordent en créant des liens sécuritaires et conviviaux.
- Favoriser des modes de transport actif et collectif.
  - ✓ Confiner ou enlever les sols contaminés de manière sécuritaire afin d'éviter tout risque pour la santé des occupants;
  - ✓ Construire un secteur qui respecte la densité du quartier;
  - ✓ Poursuivre les rues du quartier et assurer un accès convivial aux espaces verts et publics planifiés;
  - ✓ Implanter au moins 50 % des immeubles à moins de cinq kilomètres d'un réseau cyclable, permettre des liens cyclables avec le réseau existant;
  - ✓ Réserver au moins 15% de la superficie du stationnement automobile aux stationnements de vélo;
  - ✓ Aménager des aires de stationnement extérieures qui ne sont pas visibles de la rue, favoriser une utilisation partagée;
  - ✓ Implanter des habitations à moins de 800 mètres de distance de marche d'une école publique.



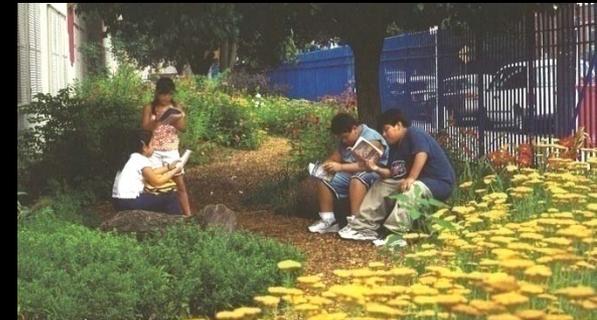
# LEED-ND Densité, convivialité et intégration urbaine

- Développer une programmation en équilibre avec les besoins actuels et futurs du quartier.
- Offrir des espaces et équipements publics.
- Offrir une diversité de typologies résidentielles.
  - ✓ Créer un réseau de liens piétonniers et cyclables;
  - ✓ Offrir une aire de jeu pour les enfants, des jardins communautaires et réserver un terrain pour un équipement communautaire;
  - ✓ Assurer la présence continue de trottoirs suffisamment larges avec plantation d'arbres;
  - ✓ Construire des bâtiments dont le gabarit correspond au quartier existant et qui favorise l'encadrement et l'animation des rues;
  - ✓ Assurer que le rez-de-chaussée des bâtiments comporte une entrée principale sur le trottoir ou sur une place publique;
  - ✓ Éviter la construction de mur aveugle le long des trottoirs;
  - ✓ Offrir des logements sociaux et abordables;
  - ✓ Avoir au moins trois types de logement offerts;
  - ✓ Encourager la participation de la communauté au projet ;
  - ✓ Promouvoir l'accès à une production locale et coopérative d'aliments frais (agriculture soutenue par la communauté).



# LEED-ND Économie des ressources naturelles

- Réduire la pollution et en favoriser l'implantation d'infrastructures vertes.
  - Intégrer des principes d'aménagement écologique.
  - Affirmer l'appartenance du site à Pointe-Saint-Charles et confirmer son rôle historique dans la formation du quartier.
- ✓ Assurer la gestion des eaux pluviales sur le site;
  - ✓ Réduire l'éclairage nocturne pour éviter la pollution lumineuse;
  - ✓ Concevoir au moins 2 000 m.c. d'espaces verts;
  - ✓ Assurer un ombrage suffisant (plantation d'arbres) aux rues et espaces publics;
  - ✓ Privilégier les surfaces claires, perméables et végétales au sol et sur les toits pour réduire le ruissellement des eaux et l'impact des îlots de chaleur;
  - ✓ Favoriser l'ensoleillement des cours et des espaces de vie intérieurs;
  - ✓ Recycler les bâtiments industriels intéressants;
  - ✓ Mettre en valeur les éléments significatifs de l'histoire du quartier.



# CONCLUSION

Le projet présenté permet à terme, la venue de plus de 850 nouveaux ménages dans le quartier, dont 25 % bénéficieront de logements sociaux ou communautaires. De plus, 15 à 25 % des unités seront abordables. La typologie privilégiée, le plex, offre des logements pouvant convenir à des familles avec enfants : unités traversantes, deux chambres et plus, ainsi que des courettes aménagées. La venue de ces ménages peut également contribuer à la diversification des services disponibles dans le quartier, particulièrement sur la rue Wellington.

Par ailleurs, les nouveaux parcs et espaces publics prévus, ainsi que la promenade aménagée avec les jardins communautaires totalisent ensemble 23 % de la superficie du site. Ces espaces bénéficieront aux résidents actuels comme futurs. À l'entrée du complexe industriel, le pôle multifonctionnel pourrait accueillir des ateliers d'artistes, une garderie, des commerces de proximité et un marché saisonnier. Ce noyau de services prend place à la rencontre du quartier existant et du futur développement.



**REDÉVELOPPEMENT DU SITE DES  
ANCIENS ATELIERS DU CN**

**CHA**

CARDINAL HARDY  
ARCHITECTURE | PAYSAGE | DESIGN URBAIN

