

BEAUBIEN OUEST
Porte d'entrée vers le campus universitaire d'Outremont

Mémoire présenté à
l'Office de consultation publique de Montréal

Portant sur l'avenir des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau

Plan de développement urbain, économique et social
de la Ville de Montréal

Par
Alex Fortin

Finissant au baccalauréat en urbanisme de l'Université de Montréal et
résidant de la Petite-Patrie

Avril 2013

TABLE DES MATIÈRES

1	1. Présentation
2	2. Mise en contexte
2	2.1 Le projet du campus Outremont
2	2.2 L'esplanade centrale
2	2.3 Les accès au campus
3	2.4 Liens avec les quartiers environnants
4	3. Analyse
4	3.1 Le rôle de la rue Beaubien Est
6	3.2 La rue Beaubien Ouest
9	4. Problématique
9	4.1 Enjeux
10	4.2 Potentiels
10	4.3 Contraintes
11	5. Concept
11	5.1 Beaubien Ouest : Porte d'entrée ?
12	5.2 Étendre l'influence du réseau vert
13	5.3 Rendre la rue agréable comme lieu de passage
13	6. Conclusion
14	Bibliographie

1. PRÉSENTATION

Finissant au baccalauréat en urbanisme de l'Université de Montréal, je me suis intéressé dans le cadre de mon projet final au rôle de la rue Beaubien Ouest (entre Durocher et St-Laurent). Moi-même résidant de la Petite-Patrie sur la rue Beaubien Est, je suis préoccupé par la construction future du campus universitaire d'Outremont et des liens à créer avec les quartiers plus à l'Est.

La venue d'un nouveau campus universitaire sur le site de la gare de triage Outremont changera définitivement le paysage et la dynamique de plusieurs secteurs environnants en plus d'amener l'achalandage d'une population nouvelle dans le quartier. Lors du dépôt préliminaire du projet par l'Université, plusieurs professionnels du milieu de l'aménagement ainsi que des citoyens se sont inquiétés par rapport aux liens à créer avec les quartiers limitrophes déjà existants. C'est pourquoi la Ville a élaboré le Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) dans le but de coordonner le développement des secteurs industriels entourant le futur campus.

Le travail effectué par la Ville est selon moi une excellente initiative, qui arrive cependant peut-être un peu trop tardivement afin de contrôler le développement du secteur. Mon mémoire a pour but de présenter une analyse plus pointue de la rue Beaubien Ouest, qui pourrait constituer un lien privilégié avec le quartier de la Petite-Patrie et de la Petite-Italie. Au sein du secteur Alexandra-Marconi, plusieurs espaces sont vacants, on y retrouve d'immenses stationnements, le cadre bâti est discontinu et il n'est donc pas très agréable de s'y promener. Son redéveloppement s'inscrirait donc dans une perspective de continuité avec le campus Outremont et l'artère serait amenée à se transformer dans les années à venir. La rue Beaubien Ouest pourrait devenir une porte d'entrée autant pour le Campus Outremont que pour le quartier de la Petite-Patrie.

2. MISE EN CONTEXTE

2.1 Le projet du campus Outremont

Le projet du Campus Outremont de l'Université de Montréal représente une opportunité exceptionnelle de redéveloppement des friches industrielles situées au cœur de l'île de Montréal. Localisé dans l'arrondissement d'Outremont, le projet risque d'affecter la dynamique des quartiers aux alentours tels que les arrondissements de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Rosemont-Petite-Patrie et Plateau Mont-Royal ainsi que la Ville de Mont-Royal. L'acquisition du site en mars 2006 par l'Université lui permettra d'étendre son rayonnement et de poursuivre son développement dans un cadre de vie dynamique déjà existant. La firme d'architectes Cardinal Hardy a été mandatée afin de concevoir un projet mixte comprenant non seulement des bâtiments universitaires (275 000 mètres carrés) et des résidences étudiantes (1 100 unités), mais aussi des logements (800 unités), des espaces verts et d'autres équipements collectifs. Le but du projet est donc de s'intégrer dans un quartier déjà existant afin de favoriser un rapprochement entre la communauté universitaire et la communauté montréalaise.

2.2 L'esplanade centrale

Un des éléments centraux du projet est l'esplanade centrale, une artère traversant le nouveau campus d'est en ouest et qui se veut un élément charnière entre le cadre urbain d'Outremont et le campus universitaire. Afin de finaliser la trame viaire outremontaise et de consolider le cadre bâti au nord de l'arrondissement, la promenade centrale est en quelque sorte le prolongement de la rue Beaubien Ouest à partir de l'avenue Durocher et aboutira au viaduc Rockland à l'extrémité ouest du futur campus pour se connecter à l'avenue Bates lorsque le viaduc sera transformé en passage dénivelé. Un prolongement éventuel jusqu'à l'avenue du Parc est aussi prévu afin de permettre un meilleur accès pour les automobilistes arrivant par l'avenue du Parc.

Le rôle de cette esplanade centrale sera de révéler l'identité et la présence du campus en étant un élément de transition entre le quartier résidentiel et le cadre institutionnel universitaire. Elle permet de structurer les îlots afin qu'ils présentent des proportions qui s'agencent avec les îlots traditionnels d'Outremont. Le trafic automobile sera atténué sur cet axe structurant afin de sécuriser la présence des passants et des habitants du quartier. La présence d'espaces verts était aussi très importante dans ce quartier réputé pour ses nombreux parcs.

2.3 Les accès au campus

Les accès principaux au campus pour les piétons sont prévus principalement par le sud par les rues d'Outremont et par le nord par la passerelle enjambant la voie ferrée jusqu'au métro Acadie. Un parcours piéton sera créé sur l'axe Wiseman entre les deux stations de métro de la ligne bleue du métro. Pour ce qui est des accès par l'ouest et l'est, il y aura la promenade centrale qui se poursuivra éventuellement jusqu'à l'avenue du Parc. On y retrouvera également une piste cyclable qui se connectera éventuellement avec le réseau cyclable existant. Pour ce qui est des points d'entrées pour les véhicules, ils seront limités au viaduc Rockland par le nord, aux avenues McEachran et Outremont par le sud ainsi que

l'esplanade verte par l'est. Pour arriver à cette esplanade, on peut imaginer que les voitures emprunteront les grandes artères est-ouest telles que Jean-Talon et Rosemont avant de tourner sur l'avenue du Parc. Les accès aux bâtiments universitaires pour les automobiles et les camions se limiteront quant à eux à l'avenue Bates.

2.4 Liens avec les quartiers environnants

Ayant fait l'objet d'un processus de concertation citoyenne à l'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM), le projet dans son ensemble a fait l'objet de plusieurs modifications depuis le début à la suite de nombreux points problématiques évoqués par des professionnels et des citoyens. On a surtout critiqué le fait que le projet ait été pensé pour fonctionner au sein de l'arrondissement d'Outremont sans créer de liens avec les quartiers environnants. C'est pourquoi la Ville travaille présentement à élaborer un Plan de développement urbain, économique et social (PDUES) visant à planifier et à encadrer le développement et la requalification des secteurs principalement industriels qui entourent le futur campus Outremont. Plusieurs inquiétudes ont été soulevées en ce qui a trait à la sécurité des déplacements, à la transformation des emplois, à l'intégration de l'Université de Montréal, au verdissement, à l'arrivée de nombreux condominiums qui mettent en péril la présence d'artistes et de populations moins nanties, au patrimoine ainsi qu'à la revitalisation de l'avenue du Parc.

3. ANALYSE

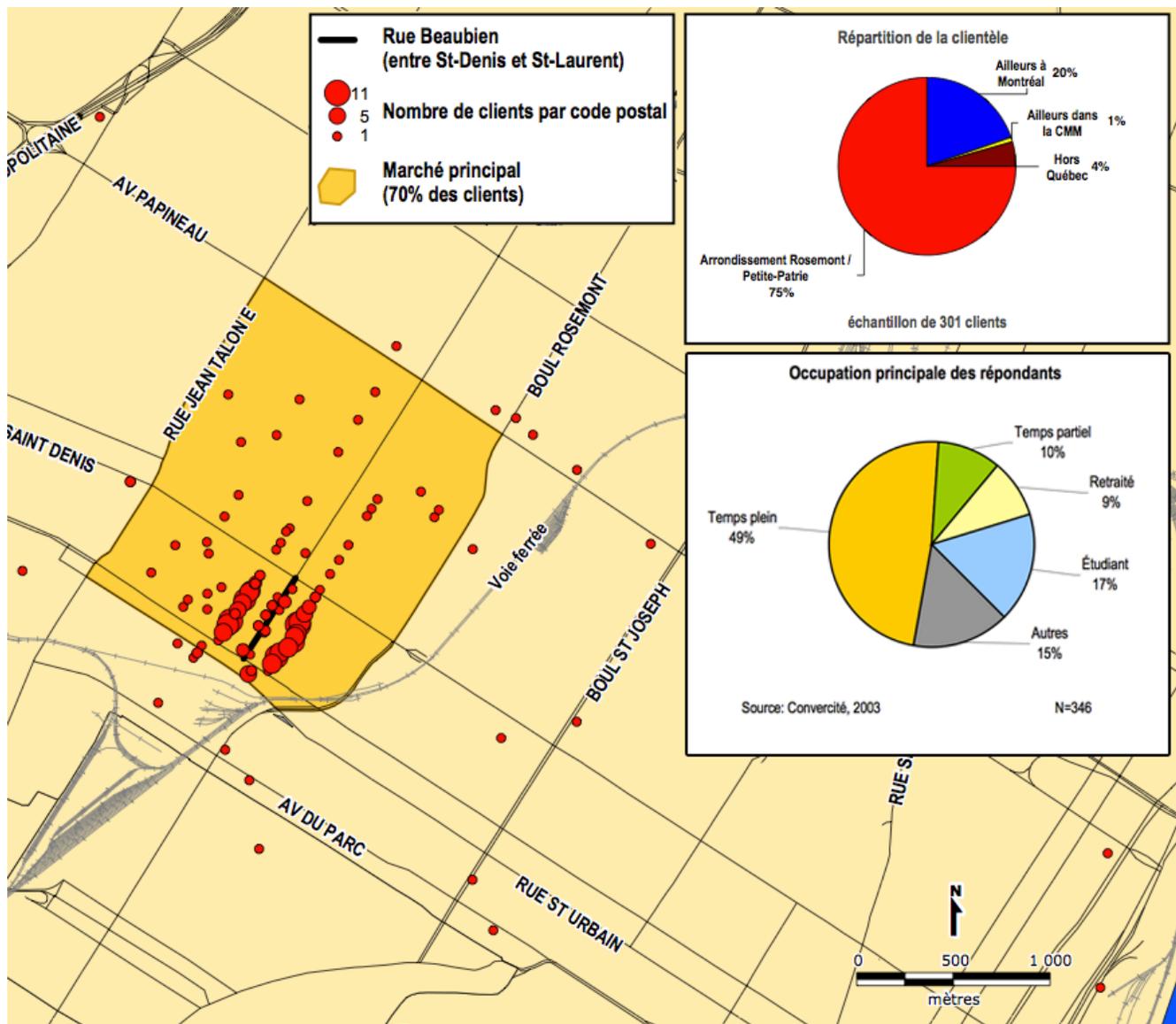
Afin de mieux analyser les rues Beaubien Ouest et Est, qui sont dans le prolongement de la future promenade centrale, trois segments ont été étudiés plus précisément. D'abord le segment de la rue Beaubien Est entre St-Hubert et St-Laurent a été identifié en tant qu'artère commerciale du quartier de la Petite-Patrie. Le segment de la rue Beaubien Ouest situé entre St-Laurent et Parc se différencie par des activités industrielles prédominantes qui engendrent une circulation lourde de camions. Enfin, le segment de la rue Beaubien Ouest entre Parc et Durocher se caractérise par des bâtiments au gabarit plus important.

3.1 Le rôle de la rue Beaubien Est

Le quartier de la Petite-Patrie, soit la partie la plus à l'Ouest de l'arrondissement Rosemont- Petite-Patrie, est un quartier résidentiel typique des quartiers centraux montréalais avec une organisation stratégique de plex traditionnels à l'intérieur d'îlots rectangulaires traversés par des ruelles. Les têtes d'îlot présentent souvent des espaces commerciaux en rez-de-chaussée et des logements aux étages. Selon les données statistiques du recensement de 2006, 3 logements sur 4 sont en location dans l'arrondissement. Le prix mensuel de 601\$ en moyenne en fait un quartier relativement abordable comparé à l'ensemble de la ville. Par ailleurs, nous y retrouvons une forte présence du groupe de jeunes adultes âgés entre 20 et 34 ans, une faible concentration d'enfants en jeune âge et une proportion importante de personnes qui vit seule.

La rue Beaubien Est constitue un axe important au sein de l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie, partant de Saint-Laurent et allant jusqu'à l'autoroute Louis- Hyppolyte Lafontaine (A-25) dans le quartier d'Anjou. Elle apparaît à la fin du XIXe siècle suite au développement du nord de Montréal à l'est du boulevard St-Laurent et s'étend rapidement vers l'est après la Seconde Guerre mondiale. Elle constitue une artère est-ouest structurante en ce qui a trait autant au transport motorisé, collectif et actif. Aujourd'hui, on retrouve sur la rue Beaubien la ligne d'autobus 18 en voies réservées aux heures de pointe et aux intersections à feux prioritaires ainsi que la station de métro Beaubien de la ligne orange au coin de l'avenue de Chateaubriand.

La structure importante de la rue Beaubien Est a attiré au fil du temps plusieurs activités commerciales et institutionnelles à s'y implanter sur toute sa longueur, ce qui donne un rôle important à l'artère. Selon une étude de Convergence effectuée aux étés 2002 et 2003, la rue Beaubien se caractériserait principalement par la présence de commerces destinés à la population locale tels que des marchés d'alimentation et des pharmacies. La rue Beaubien Est constitue surtout un axe structurant pour la vie de quartier et n'est donc pas une artère commerciale d'importance à l'échelle métropolitaine, contrairement au boulevard St-Laurent et à la Plaza St-Hubert qui offrent des commerces plus spécialisés.



L'étude de Convergence a été faite en trois segments distincts sur la rue Beaubien, soit St-Laurent-St-Denis, Boyer-Papineau et DeLorimier-St-Michel. Pour la section située entre St-Laurent et St-Denis, on remarque que 40% des répondants appartiennent au groupe des 18 à 29 ans, ce qui expliquerait la forte présence étudiante dans ce secteur, soit 1 personne sur 5. Les étudiants choisiraient ce secteur pour l'accessibilité facile aux deux universités francophones (UDEM et UQAM) via la station de métro Beaubien et aussi pour les coûts des loyers relativement abordables. Cette portion subit aussi l'influence du dynamisme qu'on retrouve sur la Plaza St-Hubert et dans la Petite-Italie à proximité du boulevard St-Laurent. Par exemple, plusieurs nouveaux bars et restaurants destinés à une clientèle plutôt jeune ouvrent à proximité de St-Laurent, dû aussi à l'extension du dynamisme que l'on retrouve du côté du Mile-End. La plupart des commerces s'adressent à une population locale. Les autres segments étudiés plus à l'est de la rue Beaubien présentent des commerces semblables destinés à la population locale qui s'identifie principalement comme canadiens francophones. Cependant, la clientèle est généralement plus âgée plus on va vers l'est. En effet, entre les rues DeLorimier et le boulevard St-Michel, le groupe prédominant sont les 60 ans et plus.

3.2 La rue Beaubien Ouest

La rue Beaubien Ouest s'insère dans le secteur d'analyse du PDUES de la Ville de Montréal. Ce secteur élargi est délimité en fonction des activités industrielles qui se déploient au croisement des voies du Canadien Pacifique et dont le campus Outremont est au cœur. Le secteur est au croisement de plusieurs quartiers et se caractérise par un parcellaire industriel associé à la présence des voies ferrées. Le bâti se différencie facilement du bâti traditionnel des quartiers résidentiels. On retrouve de grandes parcelles pouvant accueillir de gros bâtiments à vocation industrielle. Des bâtiments de grand gabarit se sont soit implantés en bordure de la voie ferrée en raison de la proximité immédiate du réseau ferroviaire ou soit en raison de la disponibilité des terrains lorsqu'ils ont été délaissés par les anciennes activités industrielles.

Trame urbaine et parcellaire

La trame des rues du secteur à l'étude est très influencée par la présence des voies ferrées, construites avant le développement urbain. Plusieurs rues secondaires finissent en culs-de-sac tandis qu'on retrouve sur les grandes artères des passages sous les voies ferrées pour faciliter les flux automobiles. Les liens entre le sud et le nord de la ville sont donc limités. Notons la présence d'une ancienne branche de la voie ferrée du CP vers le Nord, aujourd'hui utilisée en partie par le réseau vert et qui affecte encore la trame de rue malgré son démembrement. Par ailleurs, les ruelles sont présentes seulement dans les quartiers résidentiels typiques environnant les zones industrielles. La taille des îlots et la présence d'édifices de grands gabarits rappellent le passé industriel. Le tissu urbain du secteur est assez hétérogène et discontinu avec de vastes espaces non construits, comme par exemple la gare de triage Outremont ou le stationnement du Home Depot, anciennement occupée par des voies ferrées servant au débarquement des marchandises.

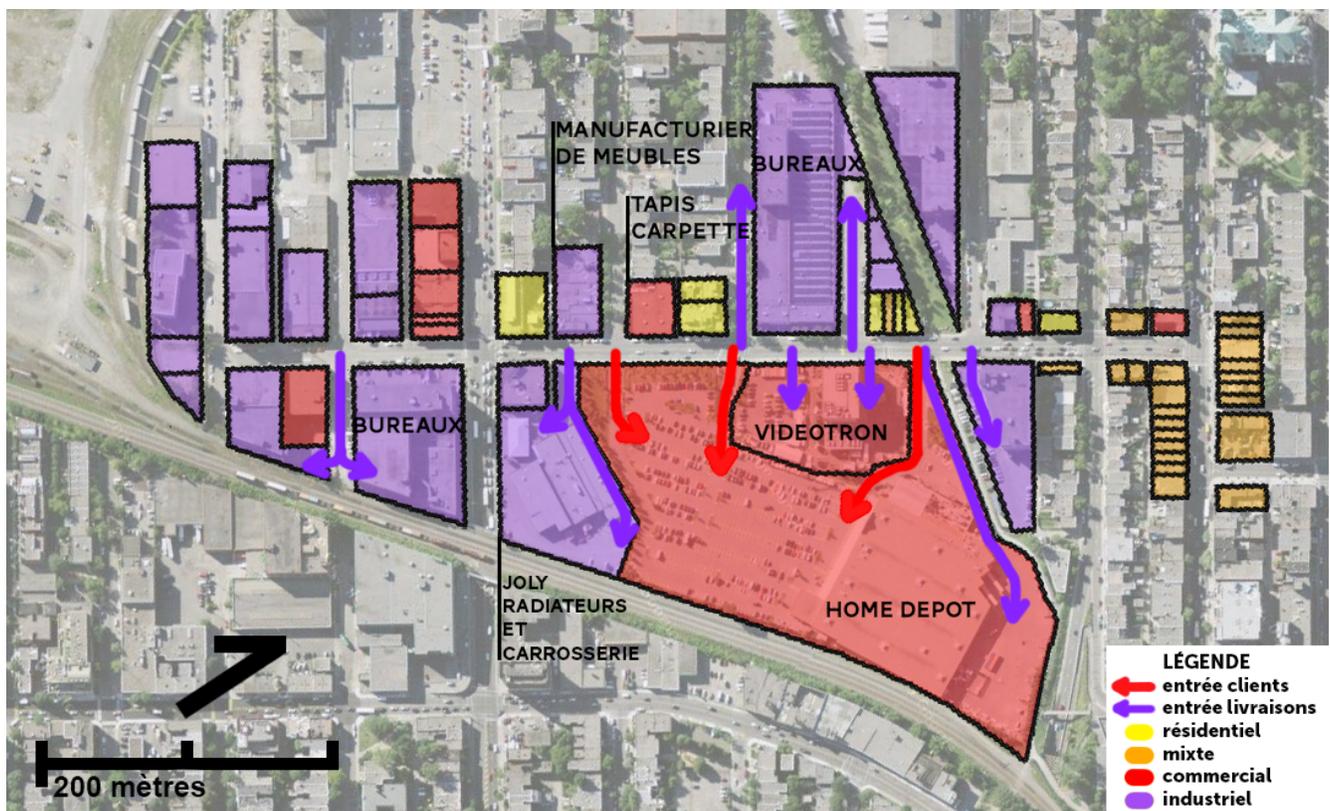
La rue Beaubien Ouest, qui commence à partir de St-Laurent, est décalée de quelques mètres de la portion est de l'artère. Le boulevard St-Laurent dans ce secteur constitue un élément de transition dans la trame des rues. Cette ancienne voie de communication vers le nord de Montréal, surnommée *La Main*, structure la trame orthogonale montréalaise. La plupart des rues qui y convergent aboutissent en T, ce qui fait en sorte que les liens est-ouest sont affaiblis tandis que l'importance de St-Laurent est renforcée, d'autant plus que l'artère est à sens unique vers le nord. Les principaux liens est-ouest sont donc Jean-Talon ainsi que Rosemont et Van Horne via le viaduc qui les relie. Les décrochés font aussi en sorte que la portion ouest de la rue Beaubien se différencie beaucoup. En effet, le dynamisme commercial que l'on peut retrouver sur la rue Beaubien Est ne se poursuit pas ou peu vers l'ouest, où l'on retrouve plutôt des activités industrielles ou commerciales lourdes.

Occupation du sol et cadre bâti

Le territoire à l'étude est principalement occupé par des activités industrielles et commerciales de grande ampleur. Le cadre bâti du secteur est assez hétérogène et discontinu, caractérisé par la présence de vastes espaces vides, soit en friche ou occupés par des espaces de stationnement ou d'entreposage. Par exemple, le Home Depot a été conçu en fonction d'une accessibilité rapide en automobile et une grande partie de la parcelle est occupée par un immense stationnement qui dégage une vue vers le mont Royal. Tout ce

béton contribue assurément à la formation d'îlots de chaleur et à un mauvais écoulement des eaux. On retrouve aussi plusieurs commerces de type entrepôt tel que le magasin de tapis Capital Carpette, des espaces à bureaux dans de nouveaux bâtiments tel que le Vidéotron ou des espaces à bureaux aménagés dans d'anciens bâtiments industriels. Plus proche du boulevard St-Laurent, on retrouve des commerces de plus petit gabarit, sans pour autant qu'ils bénéficient du dynamisme commercial de la Petite-Italie. On retrouve par exemple des nettoyeurs et des garages. Le secteur est aussi dépourvu de services de proximité tels que des magasins d'alimentation ou des pharmacies. La rue Beaubien Ouest n'a pas un caractère commercial fort contrairement à l'avenue du Parc et au boulevard St-Laurent.

En analysant de plus près les activités de la rue Beaubien Ouest, on se rend compte que plusieurs voies d'accès donnent sur l'artère, autant pour les camions que pour les clients. Du côté nord de la rue, la plupart des accès se font par les rues transversales, tandis que du côté sud, les accès se font directement par la rue Beaubien. Le Home Depot possède trois entrées/sorties pour les clients et un accès pour les livraisons, tandis que le bâtiment du Vidéotron possède deux accès pour les employés et les livraisons. Enfin, l'entreprise Joly radiateurs et carrosserie ainsi que l'édifice à bureaux à l'est du réseau vert possèdent chacun un accès direct par la rue Beaubien Ouest.



Outre les activités industrielles et commerciales, nous retrouvons tout de même dans le secteur une portion non-négligeable de bâtiments résidentiels. Si on retrouve quelques plex typiquement montréalais, c'est surtout la présence de nouveaux ou futurs projets de condominiums qui se démarquent. Certains plex sont même à l'abandon ou en processus d'être détruits pour faire place à des nouveaux condominiums. Le secteur est donc en pleine transformation et semble recherché pour sa proximité avec les quartiers centraux, en plus des

lieux d'intérêt tels que La Petite-Italie, le marché Jean-Talon et la plaza Saint-Hubert. Cependant, l'aménagement de la rue est faite en fonction des camions et des voitures au détriment des piétons avec deux larges voies de circulation par direction et des trottoirs étroits et mal entretenus.

Un transit important

Les activités industrielles amènent dans le secteur un transit très important. Beaucoup de camions circulent entre St-Laurent et Parc notamment pour desservir les industries encore implantées dans le secteur. La rue Beaubien Ouest fait d'ailleurs partie du réseau de camionnage de la Ville de Montréal accessible 24 heures sur 24 et plusieurs industries nécessitent des accès qui prennent beaucoup d'espace physique. Ces activités de camionnage contrastent avec la présence de nouveaux condominiums, dont certains donnent directement sur la rue Beaubien. Les rues du secteur ne sont donc pas vraiment adaptées au passage de piétons ou de cyclistes. L'affichage du secteur est destiné majoritairement aux automobilistes de par leur taille énorme non adaptée à la vitesse du piéton. Les trottoirs, lorsqu'il y en a, sont étroits, parfois abimés et donc très peu invitants. Les intersections sont aussi dangereuses pour les piétons en raison d'une mauvaise signalisation. Par ailleurs, le réseau vert pour les cyclistes aboutit au coin de la rue St-Urbain et est en quelque sorte inachevé, n'étant pas connecté avec le reste du réseau montréalais.

La rue Beaubien Ouest entre Parc et Durocher

La portion de la rue Beaubien Ouest située entre Parc et Durocher possède les mêmes caractéristiques que la portion entre St-Laurent et Parc. Cependant, elle se caractérise par des bâtiments à gabarit plus important. En plus d'occuper presque la totalité des parcelles, plusieurs bâtiments possèdent de 4 à 5 étages. On ne retrouve aucun bâtiment à vocation résidentielle. Cependant, de plus en plus de locaux dans d'anciens bâtiments industriels sont à louer afin d'être transformés en bureaux ou en lofts. Par ailleurs, on retrouve l'école juive Belz sur l'avenue Durocher. Les infrastructures de voirie telles que la rue et les trottoirs ne sont pas très bien entretenues étant donné que cette section de la rue n'est pas très achalandée.

À l'Ouest de l'avenue du Parc, la rue sert seulement à desservir les bâtiments situés sur les portions de la rue Hutchison et l'avenue Durocher qui sont isolées par deux branches du CP. Avec l'arrivée du campus Outremont et la construction de la promenade centrale, la rue Beaubien Ouest dans ce secteur deviendra la principale porte d'entrée ou de sortie du campus vers l'Est, jusqu'à ce que la promenade se prolonge éventuellement jusqu'à l'avenue du Parc.

4. PROBLÉMATIQUE

Le secteur à l'étude se situe au cœur de plusieurs axes structurants tels que l'avenue du Parc, le boulevard St-Laurent, les rues Clark et St-Denis pour les trajets nord-sud ainsi que le boulevard Rosemont, les rues Van Horne et Jean-Talon pour les trajets est-ouest. La rue Beaubien, malgré sa structure importante à l'est du boulevard St-Laurent, ne permet pas un transit vers l'Ouest de la Ville et n'est donc pas aussi importante en terme de transit routier. En effet, la rue Beaubien Est se termine au boulevard St-Laurent tandis que la portion ouest termine sa course à l'avenue Durocher. Elle constitue cependant le principal lien entre le futur campus universitaire d'Outremont et le quartier de la Petite-Patrie, et plus globalement l'est de Montréal.

En raison des nombreuses voies ferrées dans le secteur, plusieurs artères importantes passent en dénivelé sous les voies ferrées, ce qui crée des liens défailants entre les arrondissements, accentués par la présence de grandes parcelles héritées d'un développement industriel le long des voies ferrées. Aujourd'hui, on retrouve encore la présence de grands bâtiments qui se différencient du cadre bâti traditionnel aux alentours. On retrouve par ailleurs d'immenses espaces occupés par des stationnements ou tout simplement à l'abandon.

4.1 Enjeux

Concilier les activités industrielles aux autres activités urbaines : On retrouve encore dans le secteur à l'étude beaucoup d'activités industrielles et commerciales lourdes. Cependant, il faut considérer l'évolution qui est en train de se produire avec l'arrivée de nouvelles constructions résidentielles et de bureaux qui s'installent tranquillement dans le secteur, engendrant ainsi une nouvelle dynamique. Il faut encadrer la rue pour la rendre plus agréable aux résidents et passants. Pour cela, il faut penser à y implanter de nouvelles activités destinées aux citoyens, en sachant que ce n'est pas une artère à caractère principalement commercial. Par ailleurs, il faut aussi que les bâtiments qui bordent la rue soient dans l'optique d'une bonne transparence pour rendre le passage agréable. On ne veut pas de façades aveugles.

Le rôle de la rue Beaubien Ouest : L'artère doit-elle être plus agréable au passage, au transit, ou peut-elle devenir une destination en soit, considérant qu'il y a plusieurs pôles d'achalandage dans le secteur? La dimension humaine doit être considérée dans le réaménagement de la voie.

Concilier les différents modes de transport : Il faut sécuriser les piétons aux intersections, connecter les différentes pistes cyclables pour les cyclistes, envisager une meilleure desserte en transport en commun et considérer les automobiles et camions encore très présents dans ce secteur industriel.

Créer des liens entre les différents quartiers : Quel interface doit-on envisager entre les différents quartiers : Petite- Patrie, Outremont, Plateau-Mont-Royal et aussi le futur campus Outremont.

Verdissement : Il faut envisager davantage d'espaces verts pour ce secteur mal desservi par les espaces verts.

4.2 Potentiels

Terrains vacants ou à l'abandon : Les nombreux terrains vacants présents dans le secteur à l'étude offrent de nombreuses possibilités d'interventions. Ceux-ci ont été laissés à l'abandon après le départ des activités industrielles et par désintérêt d'investissements dans le secteur. Cependant, une nouvelle tendance se dessine avec la construction de complexes de condominiums. On peut donc imaginer de nouvelles vocations aux espaces délaissés et vacants.

Parcelle du Home Depot : Une grande partie de la parcelle du Home Depot, soit plus de 50% de sa surface, est occupée par un immense espace de stationnement. Le stationnement pourrait être diminué ou enfoui et une partie de cet espace pourrait servir à densifier le secteur ou à implanter de nouvelles fonctions.

Réseau vert : Le réseau vert qui longe la voie ferrée du CP entre les arrondissements Rosemont-Petite-Patrie et Plateau Mont-Royal abouti présentement à l'intersection de la rue Beaubien Ouest et St-Urbain. Il amène donc un achalandage de piétons et de cyclistes dans le secteur et pourrait éventuellement se prolonger vers le nord et vers l'ouest.

Proximité des pôles d'achalandage : La rue Beaubien Ouest se situe en plein cœur d'une multitude de pôles d'attraction. La rue débute au boulevard St-Laurent, où l'on retrouve le pôle commercial très attractif que constitue la Petite-Italie. Plusieurs pôles d'emploi se trouvent aussi à proximité, tels que le Mile Ex et le Mile End. Dans un avenir rapproché, la construction d'un campus universitaire sur le site de la gare de triage d'Outremont constituera un nouveau site attirant une nouvelle population dans le secteur.

Proximité des infrastructures : Le secteur à l'étude se situe au cœur de la Ville de Montréal. Plusieurs infrastructures importantes traversent le secteur ou se situent à proximité. L'avenue du Parc, le boulevard St-Laurent, la rue Jean-Talon et Van Horne sont des artères très importantes au niveau régional. Par ailleurs, plusieurs stations de métro (Beaubien, Outremont, Castelnau) situées à environ 10 minutes de marche et plusieurs lignes d'autobus (Parc, St-Laurent) permettent un accès rapide au centre-ville de Montréal en moins de 30 minutes.

4.3 Contraintes

Présence industrielle : Le secteur à l'étude est caractérisé par la présence de plusieurs industries qui peuvent entraîner une multitude de désagréments indésirables pour un milieu de vie urbain, tels que de la pollution atmosphérique, sonore et visuelle. Un camionnage important est entraîné dû aux livraisons des marchandises. La rue est donc davantage adaptée à ce type de transport qu'aux autres modes de déplacement tels que la marche et le vélo.

Parcellaire : Le parcellaire peut aussi constituer une contrainte. Si nous voulons modifier le parcellaire du secteur, il faut collaborer avec les propriétaires et promoteurs déjà présents qui ne seront pas nécessairement en accord avec une nouvelle vision du secteur.

Parcelle du Home Depot : La parcelle du Home Depot constitue aussi une contrainte. Sa présence est prédominante dans le secteur et sans leur collaboration, on ne pourra pas modifier ce qui se trouve sur leur parcelle.

5. CONCEPT

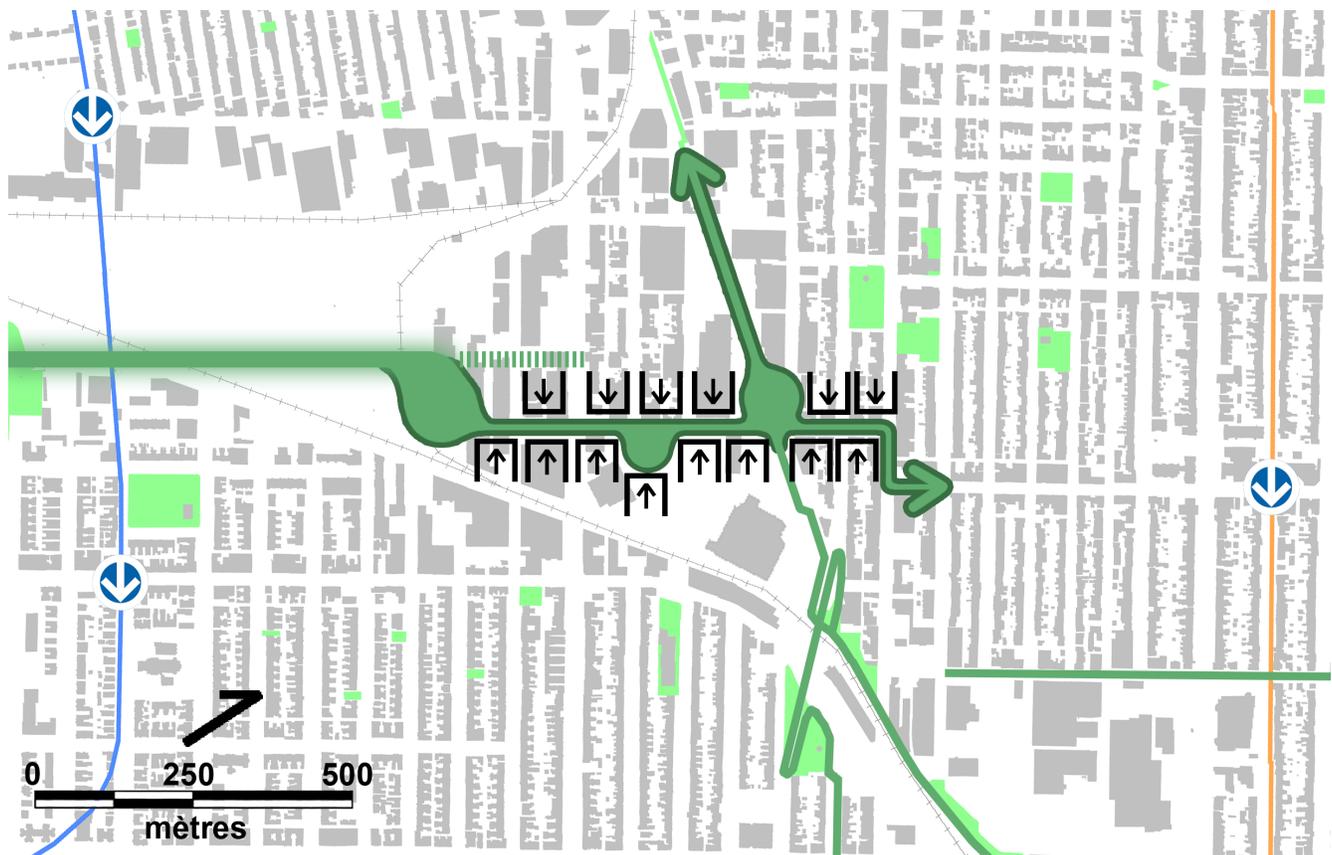
5.1 Beaubien Ouest : Porte d'entrée ?

La rue Beaubien Ouest, dans le prolongement de la rue Beaubien Est à partir du boulevard Saint-Laurent jusqu'à l'avenue Durocher, constituerait le lien physique le plus logique et plausible entre le campus Outremont et le quartier de la Petite-Patrie. Cependant, le caractère industriel de la rue Beaubien Ouest se différencie complètement de l'esplanade centrale du campus Outremont et de la rue Beaubien Est et s'avère peu adapté à une qualité de vie urbaine. Vu le réaménagement urbain prévu sur le site du campus Outremont et le dynamisme déjà présent dans la Petite-Patrie, on peut s'attendre à ce que la rue Beaubien Ouest voit son transit et son achalandage augmenter. Elle représente surtout une opportunité afin de devenir une porte d'entrée entre les deux afin de connecter les quartiers, d'autant plus que le quartier de la Petite-Patrie présente un cadre favorable à l'établissement d'étudiants pouvant fréquenter l'Université de Montréal.

La rue Beaubien Ouest, comprise entre le boulevard St-Laurent et l'avenue Durocher, pourrait donc constituer une porte d'entrée aussi bien pour les gens venant de l'est vers le campus Outremont que pour les gens venant du campus Outremont vers le quartier de la Petite-Italie et de la Petite-Patrie. Selon Kevin Lynch, une entrée de ville se caractérise par une séquence de paysage qui marque le passage d'un lieu à un autre et donc l'arrivée au point de destination finale. Dans l'ouvrage "The View from the Road", Lynch imagine les séquences avant d'arriver au centre de Boston via une autoroute principale. Ces séquences structurent l'image mentale qu'on se fait de l'environnement et sont donc importantes pour l'identité du lieu. Dans le cas de la rue Beaubien Ouest, on pourrait l'imaginer comme étant l'interface d'un lieu à un autre, d'un quartier à un autre, tout en possédant son identité propre. Étant donné qu'à chaque extrémité nous retrouverons deux secteurs dynamiques, soit le campus Outremont et le quartier de la Petite-Patrie, il faut imaginer un lieu de passage et de transit agréable malgré l'omniprésence d'un cadre urbain caractérisé par les activités industrielles.

Afin de rendre la rue Beaubien Ouest agréable aux utilisateurs de la voie autre que les automobilistes, il faut imaginer une artère conçue en fonction de la vitesse de marche du piéton, soit le mode de déplacement le plus lent, tout en composant avec la présence importante du camionnage et du transit. Dans les dernières décennies, la dimension humaine a souvent été oubliée au profit d'une architecture et d'un aménagement adaptés à la suprématie de la voiture. Cependant, cette tendance change aujourd'hui et on observe un retour à des aménagements plus conviviaux pour les piétons et les cyclistes. Dans son livre "Pour des villes à échelles humaines", Jan Gehl croit qu'il faut plusieurs éléments pour rendre une rue agréable, soit l'échelle et le rythme, la transparence des façades, l'appel aux sens, les textures et détails, la mixité des fonctions et les façades à axes verticaux.

Malgré ces bonnes intentions, le plus gros défi à relever dans le cadre du réaménagement de la rue Beaubien Ouest serait de tenir compte du contexte industriel du lieu qui n'est pas prédisposé à recevoir des activités commerciales. Par ailleurs, il faudrait tenir compte des besoins de la population locale déjà présente et des travailleurs du secteur par un processus de concertation citoyenne continue.



5.2 Étendre l'influence du réseau vert

Afin de connecter le futur campus Outremont avec le quartier de la Petite-Patrie et l'est montréalais, le réseau vert, qui longe la voie ferrée du CP à partir de la rue Masson et qui aboutit présentement à la rue Beaubien Ouest, pourrait être prolongé pour étendre son influence. Le prolongement vers le nord fait déjà partie des projets de la Ville de Montréal qui souhaite y implanter une partie de la route verte qui longerait la voie ferrée du CP jusqu'à l'île Jésus. Le prolongement vers l'ouest servirait quant à lui à permettre aux cyclistes et aux piétons de se déplacer facilement entre le futur campus et les quartiers à l'est. La connexion se ferait via la rue Beaubien Ouest jusqu'au coin Beaubien/Durocher où une place publique pourrait être construite pour relier la rue Beaubien Ouest et la promenade centrale.

La rue Beaubien Ouest ne deviendra pas un lieu de destination important, les activités commerciales étant plutôt concentrées sur l'avenue du Parc ou sur le boulevard St-Laurent. Cependant, la rue pourrait devenir un lieu de passage important qu'il est impératif de réaménager, d'autant plus que le secteur est appelé à se transformer. Afin de créer une réelle continuité avec la promenade verte du futur campus universitaire, une série de parcs et d'espaces publics pourrait être construit le long de la rue Beaubien Ouest sur les espaces vacants ou sous-utilisés. Cette séquence d'espaces verts constituerait pour les piétons et les cyclistes une transition entre le campus Outremont et le quartier de La Petite-Patrie. Les automobilistes préféreraient probablement un accès au campus plus facile par la rue Jean-Talon et Parc ou par Rosemont et Van Horne.

5.3 Rendre la rue agréable comme lieu de passage

Afin de rendre agréable le passage sur la rue Beaubien Ouest, il n'y a pas qu'un réaménagement physique de l'artère qui est nécessaire. Il faut accentuer le rapport à la rue par le rétablissement d'un front bâti contigu. Le bâti permettra de définir l'espace et de structurer les ilots.

La ligne d'autobus 18 de la STM pourrait éventuellement se prolonger jusqu'à la promenade centrale pour permettre un accès facile en transport en commun jusqu'à la station de métro Beaubien de la ligne orange. Au lieu de se terminer au boulevard St-Laurent, la ligne 18, qui part de la station de métro Honoré-Beaugrand sur la ligne verte, terminerait sa course à l'avenue Waverly dans Outremont où elle ferait un demi-tour pour revenir par la promenade centrale jusqu'à la rue Beaubien Ouest.

6. CONCLUSION

Somme toute, le réaménagement de la rue Beaubien Ouest s'inscrit dans une vision globale proposée par le PDUES de la Ville de Montréal en lien avec le développement du campus Outremont, qui sera construit sur l'un des plus grands terrains encore disponible pour le développement urbain dans le centre de Montréal. Il est donc impératif de considérer le réaménagement des abords encore très industriels du futur campus. Le projet de réaménagement de la rue Beaubien Ouest vise à assurer le développement à long terme de l'artère afin qu'elle devienne un lien favorisé entre le campus universitaire et le quartier de la Petite-Patrie. Afin de rendre la rue plus agréable pour les piétons et les cyclistes, il faudra repenser l'aménagement urbain sur plusieurs niveaux. Le projet s'étalerait sur plusieurs années et les interventions sur l'artère devront se faire en fonction d'un avenir où les différentes fonctions urbaines cohabitent dans ce secteur aux caractéristiques très hétéroclites.

Dans le cadre de ce projet, plusieurs pistes de solution ont été explorées, axées sur les particularités de la rue Beaubien Ouest, telles que son caractère encore très industriel, ses nombreuses discontinuités et son cadre bâti disparate. Parmi les propositions, il a été mis en évidence l'importance de donner une place plus importante aux piétons et aux cyclistes en tirant profit du réseau cyclable déjà présent et en encadrant le passage sur la rue. Ainsi, le réaménagement de la rue Beaubien Ouest bénéficiera non seulement aux résidents du quartier, mais aussi au dynamisme du campus Outremont et de la rue Beaubien Est dans la Petite-Patrie. Le projet du campus Outremont ainsi que la revitalisation des alentours constituera un moteur de développement considérable pour la métropole québécoise.

BIBLIOGRAPHIE

- ARRONDISSEMENT.com. (2010). [En ligne]. *Portrait de l'arrondissement de Rosemont/Petite-Patrie*. <<http://www.arrondissement.com/tout-get-document/u4026-portrait-arrondissement-rosemont-petite-patrie>>
- COLLECTIF QUARTIER. (2012). [En ligne]. *Rosemont/La Petite-Patrie*. <<http://collectifquartier.org/contexte-montrealais/vitrine-sur-les-quartiers/petite-patrie/>>
- CONVERCITÉ. (2003). [En ligne]. *Enquêtes sur les artères commerciales : Rosemont/La Petite-Patrie*. <<http://www.convercite.org/bibliotheque-information/enquetes-et-rapports/enquetes-sur-les-arteres-commerciales/rosemont-la-petite-patrie/>>
- FORUM CITOYEN. (2013). [En ligne]. *Ouvrir la voie : Planification des secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont, De Castelnau*. <<http://forumcitoyenmontreal.ca/>>
- GEHL, Jan. *Cities for people*. 2010.
- LYNCH, Kevin. *The image of the city*. The MIT Press, Cambridge. 1960.
- OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL. (2013). [En ligne]. *Consultation publique sur la gare de triage Outremont*. <<http://www.ocpm.qc.ca/consultations-publiques/gare-de-triage-doutremont>>
- VILLE DE MONTRÉAL (2013). [En ligne]. *La rue Beaubien et ses intersections*. <http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5677,32325594&_dad=portal&_schema=PORTAL/>
- VILLE DE MONTRÉAL. (2013). [En ligne]. *Plan d'urbanisme*. <http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3098684&_dad=portal&_schema=PORTAL>