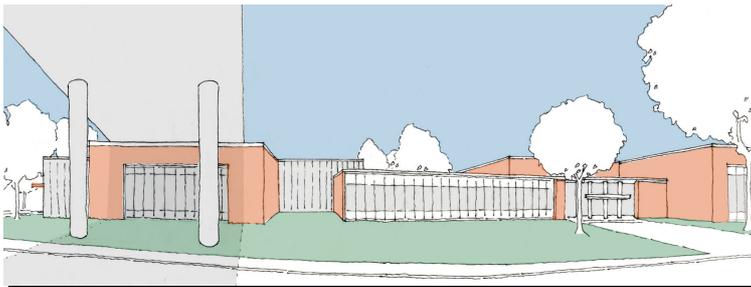
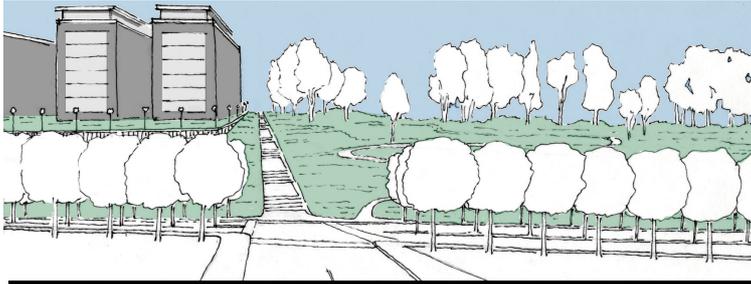


Étude de design urbain

QUARTIER SAINT-HENRI OUEST



**Arrondissement du Sud-Ouest
Ville de Montréal**

Atelier B.R.I.C.
Architectes + urbaniste

**Arrondissement du Sud-Ouest
Ville de Montréal**

Étude de design urbain

QUARTIER SAINT-HENRI OUEST

Rapport final
mai 2008

Atelier B.R.I.C.
Architectes + Urbaniste

TABLE DES MATIÈRES

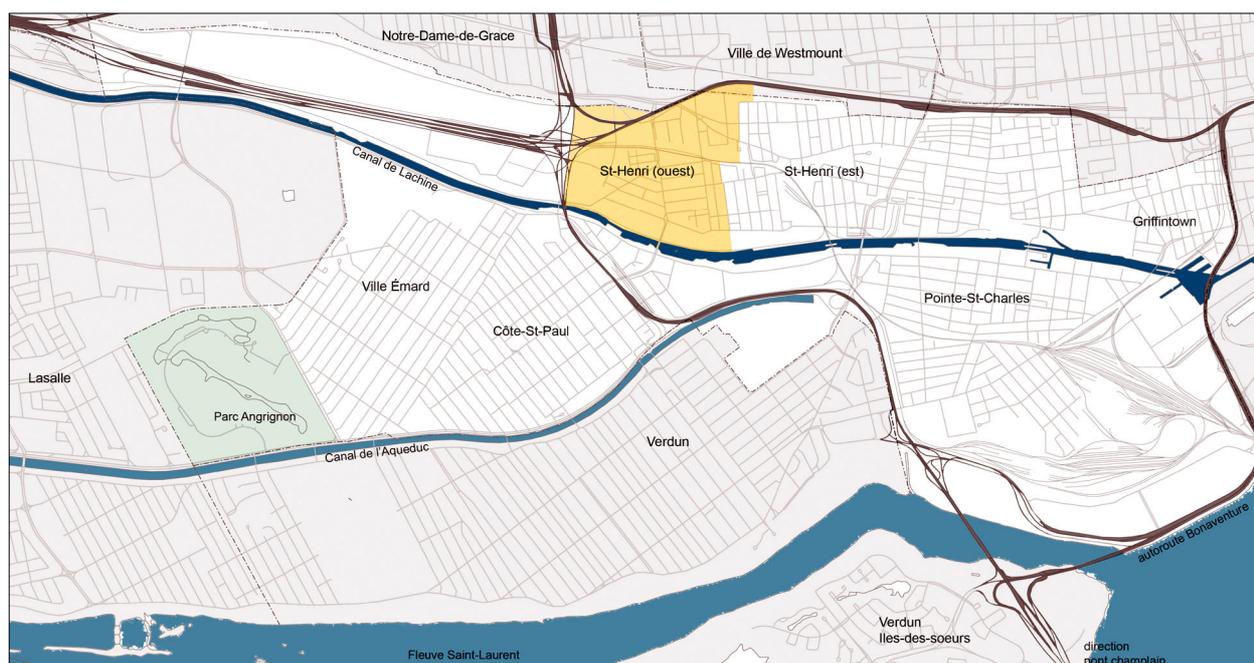
	INTRODUCTION	2
1.	ÉVOLUTION DE LA TRAME URBAINE	4
	Phases de formation	4
	1800 - 1850 : la formation du village de Saint-Henri	
	1850 - 1900 : le développement de faubourgs	
	1900 - 1950 : l'essor de la ville industrielle	
	1950 - 2000 : la transformation de la métropole	
	État actuel	9
	Les grandes infrastructures	
	Les artères structurantes	
	Projets futurs	13
	Le centre universitaire de santé McGill (CUSM)	
	L'échangeur autoroutier Turcot	
	Synthèse	16
2.	CONCEPT D'AMÉNAGEMENT	17
	Principes de design	
3.	SECTEURS D'INTERVENTION	18
	Secteur 1	19
	Le boulevard Saint-Jacques et le CUSM	
	Secteur 2	23
	Les abords des infrastructures autoroutières et ferroviaires	
	Secteur 3	27
	La rue Notre-Dame et le centre Gadbois	
	ANNEXE	31
	Le réseau cyclable proposé	

INTRODUCTION

INTRODUCTION

Cette étude porte sur la partie ouest du quartier de Saint-Henri, situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest de la Ville de Montréal. Le secteur est délimité à l'ouest par l'autoroute 15 Sud, au nord par la rue Saint-Jacques, à l'est par la rue de Courcelle et au sud par le canal de Lachine. Le quartier Saint-Henri Ouest est au cœur de l'arrondissement Sud-Ouest et adjacent à l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et à la Ville de Westmount.

Plan de localisation du secteur à l'étude :



Le mandat consiste à élaborer une proposition de structuration urbaine du quartier Saint-Henri Ouest. Cette proposition concerne plus spécifiquement les abords du futur Centre Universitaire de Santé McGill (CUSM) et ceux de l'échangeur Turcot qui sera entièrement reconstruit dans les années à venir. La proposition vise à mettre en valeur les qualités urbaines de Saint-Henri Ouest. Elle vise aussi l'établissement de liens vers le CUSM et l'intégration optimale du nouvel échangeur Turcot au tissu urbain du quartier.

Cette étude tient compte des enjeux, objectifs et actions contenus dans le Plan d'urbanisme, notamment :

- Désenclaver le secteur (talus, autoroute, canal) ;
- Améliorer les liens est-ouest ;
- Intégrer les infrastructures de transport ;
- Améliorer les interfaces avec les milieux environnants ;
- Valoriser les déplacements piétonniers et cyclistes ;
- Consolider le réseau cyclable et multi-fonctionnel ;
- Assurer la qualité de l'aménagement du domaine public ;
- Aménager le domaine public en privilégiant la place du piéton ;

- Atténuer les nuisances liées au bruit ;
- Atténuer les impacts de la circulation de transit ;
- Évaluer les interventions du CUSM et du MTQ ;
- Bonifier les projets du CUSM et du MTQ.

Ce document est divisé en trois parties :

La première partie retrace **l'évolution de la trame urbaine** du Quartier Saint-Henri afin d'identifier quels sont les impacts des transformations successives sur sa forme urbaine. Le territoire, encore agricole au début du XIX^e siècle, se développe par phases d'environ cinquante ans. D'un village de tanneries, il se forme un faubourg qui devient ensuite l'un des nombreux quartiers d'une métropole industrielle. L'état actuel du quartier est le résultat de sa transformation au cours de la seconde moitié du XX^e siècle, suite à la mise en place du réseau autoroutier métropolitain des années 1960. Deux projets futurs, l'implantation du CUSM et la transformation de l'échangeur Turcot sont aussi présentés car ils transformeront considérablement le paysage urbain du secteur. Une synthèse de cette analyse historique est dressée afin de souligner les observations les plus pertinentes relatives au projet.

La deuxième partie du rapport porte sur le **concept d'aménagement** du quartier. Le concept repose sur quatre grands principes d'intervention qui répondent aux observations de l'analyse précédente.

La dernière partie présente les **propositions d'intervention** dans le quartier. Trois secteurs d'intervention sont illustrés de manière détaillée puisqu'ils jouent un rôle structurant sur la forme et les activités du quartier. Plusieurs projets d'aménagements nord-américains et européens comparables servent à illustrer le potentiel de développement extraordinaire de ce secteur historique unique de Montréal.

ÉVOLUTION DE LA TRAME URBAINE

ÉVOLUTION DE LA TRAME URBAINE

Les pages suivantes montrent l'évolution progressive du tissu urbain du quartier de Saint-Henri. Le découpage de cette évolution en une série de phases de formation permet de comprendre quelles interventions ont eu un impact sur la transformation du cadre physique du secteur. On observe, par exemple, que l'implantation du chemin de fer crée une barrière physique entre deux parties du quartier ou que le lotissement tardif d'une grande terre agricole modifie l'orientation originale de la trame urbaine.

L'analyse des phases successives de formation permet de comprendre la configuration actuelle de la trame urbaine du secteur, moins régulière et homogène que les autres quartiers de Montréal. Le tracé du quartier de Saint-Henri est complexe car son histoire est riche et il a subi d'importantes mutations liées à la croissance de la métropole.

PHASES DE FORMATION

La formation du secteur remonte au XVII^e siècle. En 1650, Paul Chomedey de Maisonneuve, suite à la fondation de Ville-Marie en 1642, concède le fief Saint-Augustin aux Religieuses Hospitalières de Saint-Joseph de l'Hôtel-Dieu (les Soeurs Grises). Le fief est bientôt traversé par le chemin Saint-Joseph qui relie la ville à la mission de Lachine. Ce chemin, appelé chemin Upper Lachine au XIX^e siècle, correspond aujourd'hui au tracé de la rue Notre-Dame depuis la ville jusqu'à sa jonction avec la rue Saint-Jacques. Plus à l'ouest, le tracé du chemin correspond à l'actuelle rue Saint-Jacques qui franchit la falaise du même nom. C'est le long de ce chemin que se développe, à la fin du XVIII^e siècle, un village de tanneurs, dénommé Tanneries des Rolland ou Saint-Henri-des-Tanneries. Les quatre phases de formation suivantes sont établies à partir de l'implantation de ce noyau villageois sur les rangs agricoles du secteur :

1. De 1800 à 1850 : la formation du village de Saint-Henri ;
2. De 1850 à 1900 : le développement de faubourgs ;
3. De 1900 à 1950 : l'essor de la ville industrielle ;
4. De 1950 à 2000 : la transformation de la métropole.

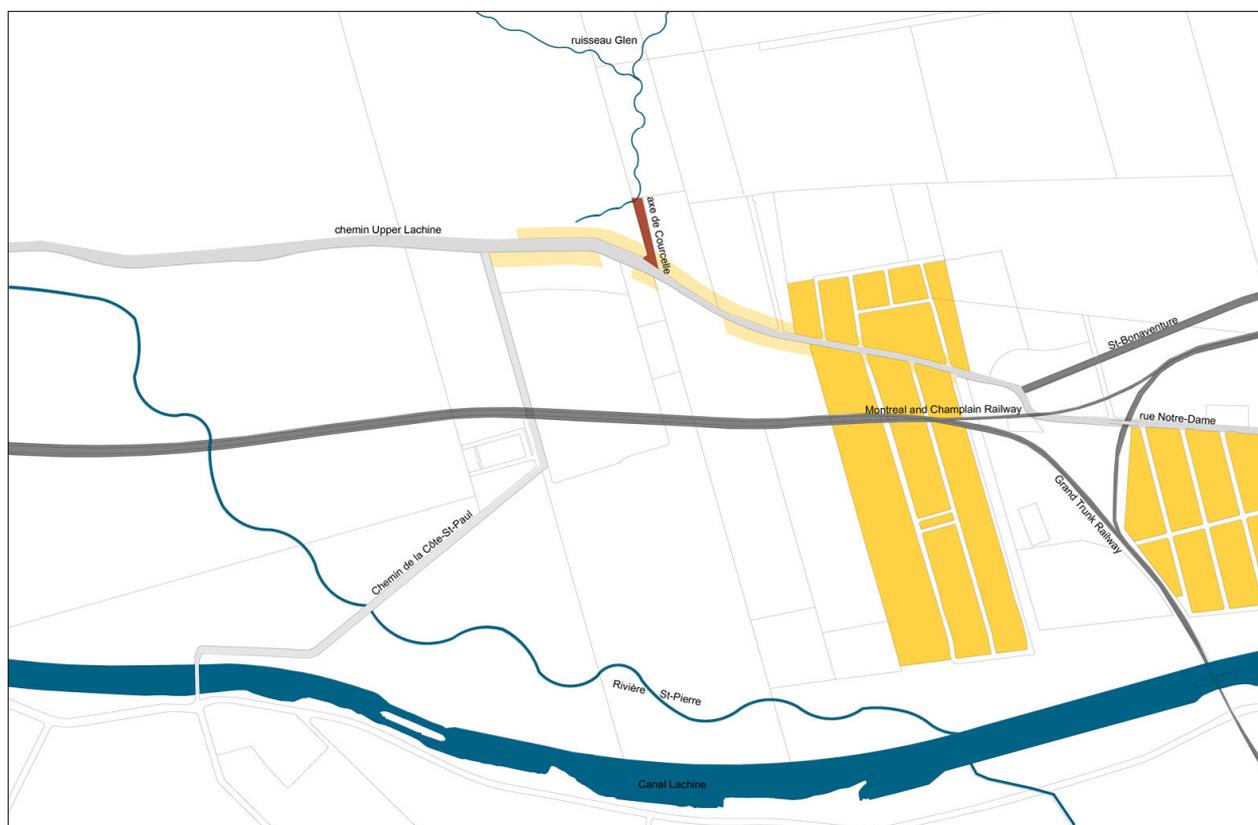
Les phases de formation du quartier de Saint-Henri sont retracées sur les pages suivantes, à l'aide de reconstitutions schématiques réalisées à partir de plans anciens. Les transformations morphologiques relatives à chacune des phases sont décrites de manière synthétique en observant de manière plus détaillée les voies de communication et les modes de découpage parcellaire.

1800 - 1850 : Le village de Saint-Henri-des-tanneries



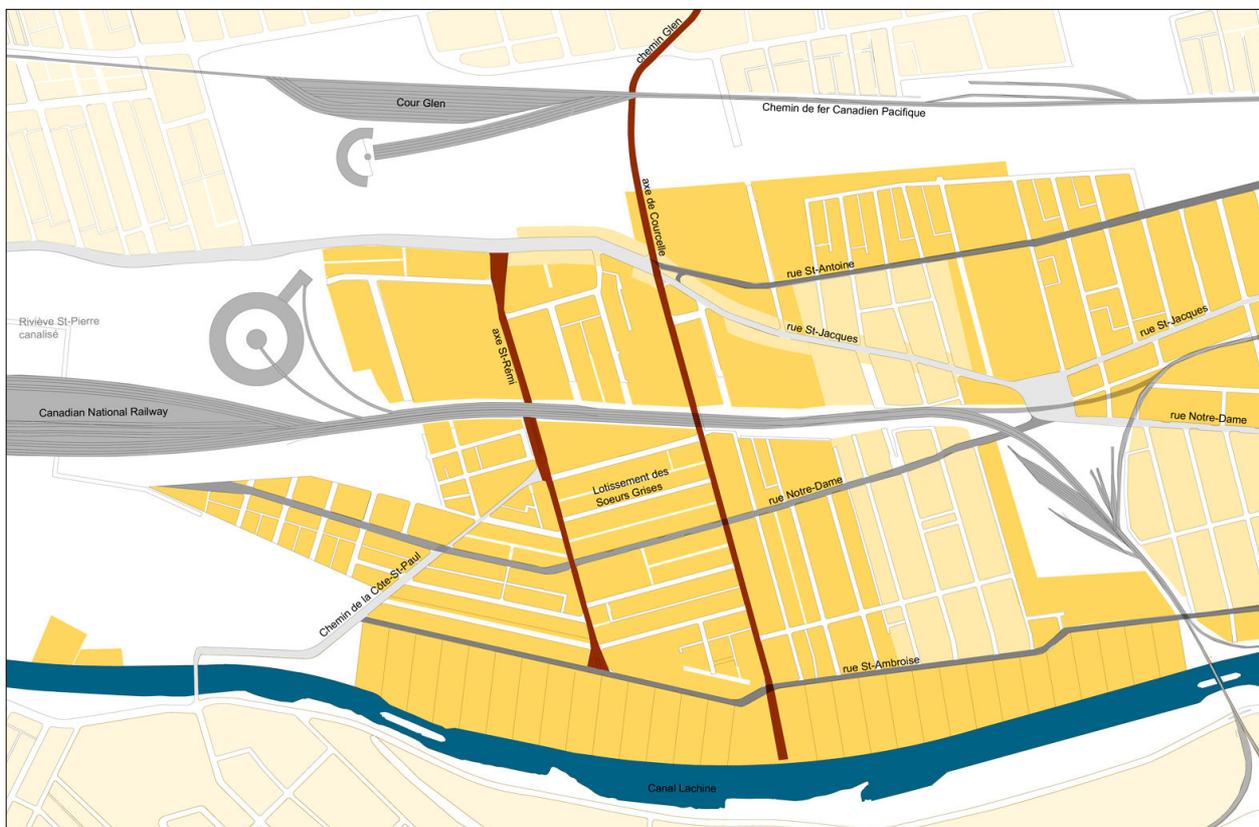
- Développement du village de Saint-Henri, de part et d'autre du chemin Upper Lachine, directement à l'est du chemin de la Côte-Saint-Paul et à proximité du ruisseau Glen ;
- Ouverture du canal de Lachine à la navigation en 1825 ;
- Présence d'un pont dans le prolongement du chemin de la Côte-Saint-Paul afin de traverser le canal de Lachine ;
- Exploitation agricole des terres divisées en rangs parallèles.

1850 - 1900 : La mise en place de faubourgs



- Implantation du chemin de fer du Grand Tronc (plus tard nommé le Canadien National ou CN) qui traverse la partie centrale du secteur, d'est en ouest, avec un embranchement vers le sud, à proximité de la jonction des rues Saint-Joseph (Notre-Dame) et Upper-Lachine (Saint-Jacques) ;
- Lotissement de deux trames de rues orthogonales tracées de part et d'autre de l'embranchement de la voie ferrée et développement de faubourgs résidentiels ;
- Tracé de la rue de Courcelle à l'ouest des nouveaux lotissements, en bordure de la propriété des Soeurs Grises, dans l'axe du ruisseau Glen, canalisé ;

1900 - 1950 : L'essor de la ville industrielle



- Prolongement de la rue Saint-Rémi (portion nord du chemin de la Côte-Saint-Paul) jusqu'à la rue Saint-Ambroise ;
- Lotissement des terres des Soeurs Grises en îlots avec ruelles, perpendiculaires aux autres îlots du quartier ;
- Lotissement de grandes parcelles en bordure du canal de Lachine et implantation d'ensembles industriels ;
- Prolongement de la rue Notre-Dame au-delà du chemin de la Côte-Saint-Paul avec l'aménagement d'îlots perpendiculaires à la rue ;
- Implantation du chemin de fer Canadien Pacifique (CP) au nord du secteur, en haut de la falaise ;
- Prolongement de la rue de Courcelle vers le sud et vers le nord, sous le chemin de fer du CP ;
- Aménagement de deux grandes cours de triage : la cour Glen du CP et la cour Turcot du CN.

1950 - 2007 : La transformation de la métropole



- Démolition de nombreux îlots dans les parties nord et ouest du quartier afin de permettre la construction de l'échangeur Turcot à l'intersection de deux nouvelles voies rapides : l'autoroute 15-Sud (Décarie) et l'autoroute 720 (Ville-Marie) ;
- Abandon du pont au dessus du canal de Lachine reliant le chemin de la Côte-Saint-Paul et la rue de l'Église et construction d'un nouveau pont, dans l'axe de la rue Monk ;
- Construction d'un tunnel permettant de franchir le canal dans l'axe de la rue Saint-Rémi ;
- Élargissement de l'emprise ferroviaire entre les rues Saint-Rémi et de Courcelle ;
- Démantèlement de la cour Turcot et de la cour Glen à l'ouest et au nord-ouest du quartier Saint-Henri.

ÉTAT ACTUEL

L'état actuel du tissu urbain du quartier Saint-Henri Ouest est le résultat des transformations réalisées lors des quatre phases historiques décrites précédemment. Le petit village de tanneries qui devient un ensemble urbain industriel important, se transforme aujourd'hui en un quartier résidentiel situé à deux pas du centre-ville de Montréal. Le quartier Saint-Henri Ouest, autrefois centré sur les activités industrielles du canal de Lachine, profite maintenant de l'essor du développement immobilier généré par l'aménagement de ce même canal en espace public récréatif linéaire, fortement convoité, reliant le quartier de Saint-Henri au Vieux-Montréal comme au Vieux-Lachine.



Vue panoramique depuis le haut de la rue Saint-Jacques



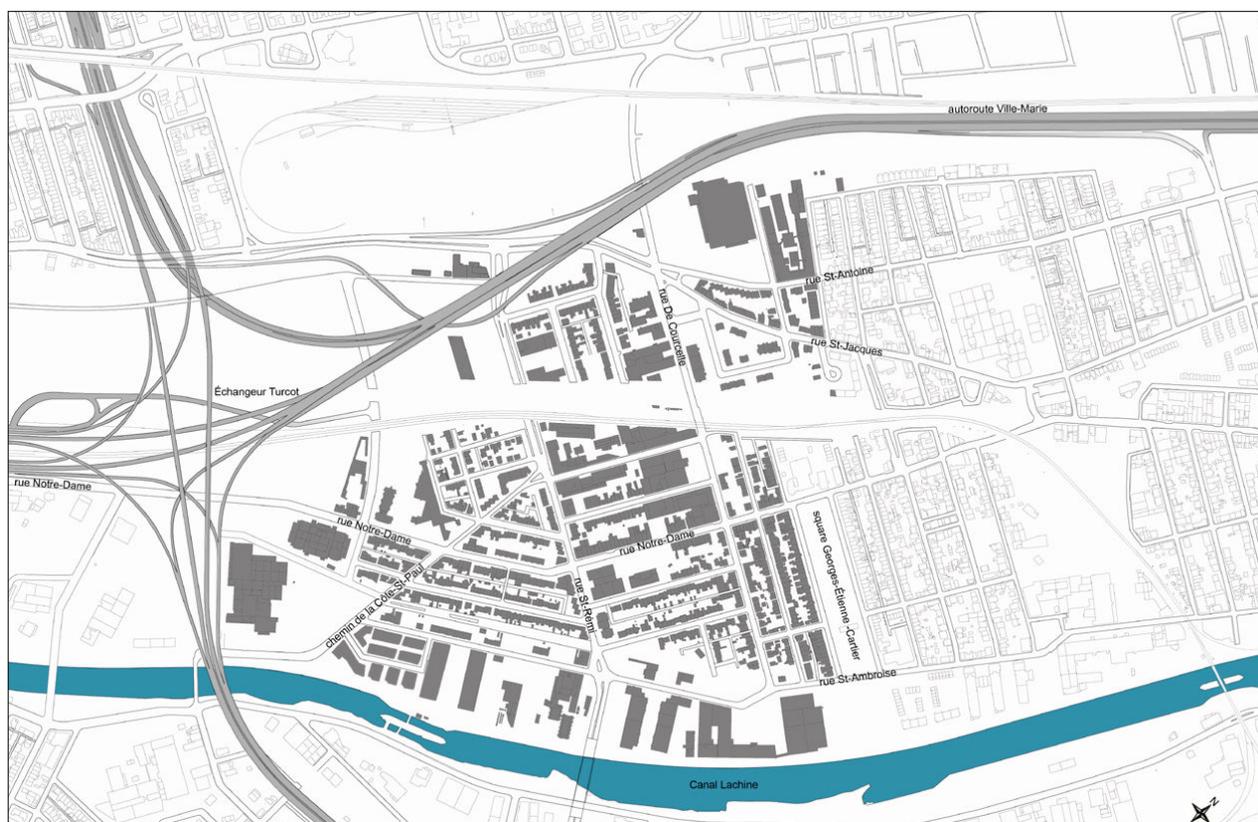
Cadre bâti industriel historique



Cadre bâti résidentiel récent

Les pages suivantes présentent une synthèse des caractéristiques des grandes infrastructures et des artères structurantes du quartier.

Les grandes infrastructures



Les autoroutes

- Les abords des autoroutes 720 (Ville-Marie) et 15-Sud sont peu construits ;
- Le centre sportif Gadbois est implanté à très faible distance de l'autoroute ;
- Les bretelles d'accès et de sortie d'autoroute limitent le développement de plusieurs grands terrains ;
- La structure de béton de l'échangeur Turcot se détériore.

L'emprise ferroviaire

- L'emprise ferroviaire est très large ;
- Le couvert végétal dans l'emprise ferroviaire est en friche ;
- Le front bâti situé de part et d'autre de l'emprise est discontinu ;
- Un tunnel et un passage à niveau permettent la traversée des voies ferrées.

Le Canal de Lachine

- La mise en valeur du canal de Lachine, par sa transformation en parc linéaire et son ouverture à la navigation de plaisance, génère le développement immobilier des propriétés riveraines ;
- Le pont dans l'axe du chemin de la Côte-Saint-Paul est ouvert à la circulation piétonne mais fermé aux véhicules ;
- Un nouveau pont, dans l'axe de la rue Monk, est seulement accessible depuis la rue Notre-Dame ;
- Le tunnel de la rue Saint-Rémi est très long. Il est facilement accessible depuis la rue Saint-Ambroise mais difficile d'accès du côté sud du canal.

Les pistes cyclables

- La piste cyclable du canal de Lachine est un lien cyclable est-ouest majeur ;
- Aucun lien cyclable ne relie la piste du boulevard de Maisonneuve et celle du canal de Lachine.

Les artères structurantes est - ouest



La rue Saint-Jacques

- La rue Saint-Jacques est un tracé fondateur qui gravit la falaise ;
- Les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine convergent à l'ouest de Saint-Henri ;
- La rue Saint-Jacques, en haut de la falaise, offre des vues vers le centre-ville et vers le Sud-Ouest.



La rue Notre-Dame

- La rue est bordée de bâtiments jusqu'aux abords du centre Gadbois ;
- L'espace de la rue Notre-Dame est déstructuré aux abords de l'échangeur Turcot ;
- La rue Notre-Dame est la rue commerciale principale du quartier.



La rue Saint-Ambroise

- Plusieurs ensembles résidentiels de qualité construits tout récemment le long de la rue Saint-Ambroise mettent en valeur le quartier Saint-Henri Ouest;
- La rue Saint-Ambroise mène directement au centre Gadbois, vers l'ouest et au marché Atwater, vers l'est ;
- Un front bâti continu, de deux à trois étages, borde la rue Saint-Ambroise.

Les rues nord - sud



La rue Saint-Rémi

- La rue Saint-Rémi est bordée de bâtiments faubouriens de deux ou de trois étages entre la rue Saint-Ambroise et l'emprise ferroviaire ;
- Aucun bâtiment n'encadre la voie au nord de l'emprise ferroviaire depuis l'implantation de l'autoroute ;
- La rue Saint-Rémi s'interrompt abruptement devant la falaise Saint-Jacques ;



La rue de Courcelle

- La rue de Courcelle est le seul chemin, avec la rue Saint-Jacques, qui relie la partie basse et la partie haute de la ville dans ce secteur en bordure de la falaise Saint-Jacques.
- L'architecture du tunnel ferroviaire de la rue de Courcelle est bien intégrée à la topographie de la falaise ;
- La rue de Courcelle est bien structurée, du nord au sud du quartier.



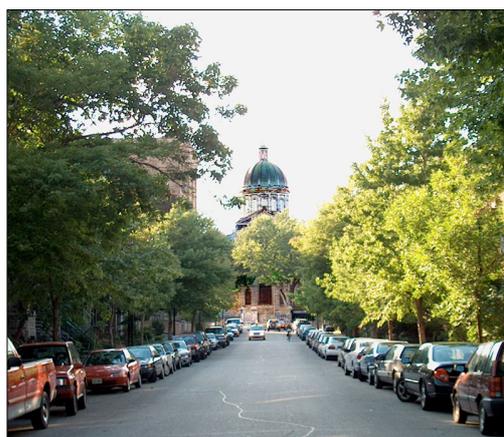
PROJETS FUTURS

Deux nouvelles infrastructures métropolitaines modifieront bientôt le paysage urbain du quartier Saint-Henri Ouest. Le projet institutionnel du CUSM sera aménagé sur l'ancienne cour de triage Glen et l'échangeur autoroutier Turcot sera reconstruit sur des talus, plus ou moins dans son emprise actuelle.

Il serait souhaitable que l'implantation du nouveau centre hospitalier joue un rôle structurant dans le cadre bâti du secteur. Les ensembles institutionnels sont des équipements collectifs qui ont un impact décisif sur la perception spatiale et la forme urbaine des quartiers limitrophes. À Montréal par exemple, la rue Sainte-Famille est tracée dans l'axe de la coupole de la chapelle de l'Hôtel-Dieu. L'hôpital Notre-Dame est construit devant le parc Lafontaine, sur la prestigieuse rue Sherbrooke mais il est également accessible à partir du quartier Centre-Sud, situé en bas de la pente du plateau Mont-Royal.

Il serait également souhaitable que l'implantation du nouvel échangeur autoroutier se limite à une emprise minimale afin de permettre le développement d'une architecture urbaine de quartier et de qualité dans Saint-Henri Ouest.

Les pages suivantes présentent les objectifs de ces deux projets d'envergure et des commentaires critiques quant à la réussite de leur intégration au tissu urbain du secteur.



L'Hôtel-Dieu et l'axe de la rue Sainte-Famille en 1927 et aujourd'hui

Le CUSM (Centre Universitaire de Santé de McGill)



Objectifs du CUSM concernant l'aménagement urbain

- Revitalisation du quartier avoisinant et de l'axe Saint-Jacques ;
- Verdissement du secteur et rayonnement sur le Sud-Ouest ;
- Aménagement harmonieux du site avec le tissu urbain ;
- Création d'espaces verts accessibles au public ;
- Création d'accès pour les usagers et intégration des besoins des citoyens ;
- Prolongement de la piste cyclable et aménagement d'un tracé cyclable sur le site.

Commentaires critiques du projet

- L'implantation des pavillons du centre hospitalier du côté ouest de la cour Glen et l'aménagement d'un espace vert du côté est du site permettent de mettre en valeur les caractéristiques naturelles de la falaise Saint-Jacques ;
- Les façades principales de l'édifice donnent sur les boulevards Décarie et de Maisonneuve tandis que les façades secondaires de service donnent sur la rue Saint-Jacques et l'arrondissement du Sud-Ouest ;
- Le centre hospitalier ne prévoit pas de liens pour les piétons du Sud-Ouest vers le métro et la gare Vendôme.
- La bretelle d'accès de l'autoroute Ville-Marie bloque les entrées au site par la rue Saint-Jacques ;

L'échangeur Turcot / MTQ (Ministère du transport du Québec)



Objectifs du MTQ concernant le réaménagement de l'échangeur

- Améliorer l'environnement visuel du secteur ;
- Favoriser une meilleure sécurité et une plus grande fluidité de la circulation ;
- Améliorer l'accessibilité au réseau local et aux générateurs de déplacements (Centre Gadbois, CUSM, secteur industriel Prémont-Cabot) ;
- Maintenir la fonctionnalité des échangeurs tout en améliorant la géométrie ;
- Diminuer substantiellement (65%) les structures, réduisant ainsi les coûts d'entretien récurrents et facilitant l'entretien ;
- Permettre une intégration maximale au milieu urbain en désenclavant la cour Turcot ;
- Maintenir la circulation durant les travaux ainsi que la capacité actuelle.

Commentaires critiques du projet

- La rue Saint-Rémi, privilégiée pour relier les voies rapides au réseau local, sera transformée de façon à adopter une configuration moins urbaine, donc moins propice à l'établissement de liens entre la ville située en haut de la falaise Saint-Jacques et celle en bas ;
- Les voies rapides, aménagées sur des talus, formeront autant de barrières physiques et visuelles ;
- La taille de l'emprise de l'échangeur est peu ou pas réduite.

SYNTHÈSE

La partie suivante est la synthèse de l'analyse de l'évolution du tissu urbain, de l'état actuel et des projets futurs du secteur Saint-Henri Ouest.

Rue Notre-Dame

- La rue Notre-Dame est bien structurée entre les rues de Carillon et de Courcelle mais très peu vers l'ouest, aux abords du centre Gadbois ;
- La rue Notre-Dame est la rue commerciale principale du quartier.

Canal de Lachine

- Le statut public des berges et espaces verts du canal est affaibli lorsque la rue qui longe le canal est interrompue.
- Peu de rues permettent d'accéder au pont Monk, le lien le plus direct entre le centre Gadbois et les quartiers situés au sud du canal.

Emprise ferroviaire

- L'emprise ferroviaire est très large et bordée de nombreux terrains vacants ;
- Peu de bâtiments ont une façade sur l'emprise ;
- Les voies ferrées du CN limitent les déplacements nord-sud dans le quartier.

CUSM

- Le centre hospitalier ne comporte pas de façade d'entrée principale sur la rue Saint-Jacques ;
- Le centre hospitalier, situé en haut de la falaise, n'établit aucun lien de communication avec la trame urbaine du Sud-Ouest, situé en bas ;
- L'aménagement d'un espace vert à l'est du site valorise le caractère naturel de la falaise.

Échangeur Turcot

- Les bretelles d'accès actuelles des infrastructures autoroutières nuisent au développement des terrains qui leur sont limitrophes.
- Plusieurs secteurs, dont celui du centre Gadbois, seront enclavés par les talus des nouvelles voies rapides qui formeront des barrières autant physiques que visuelles.

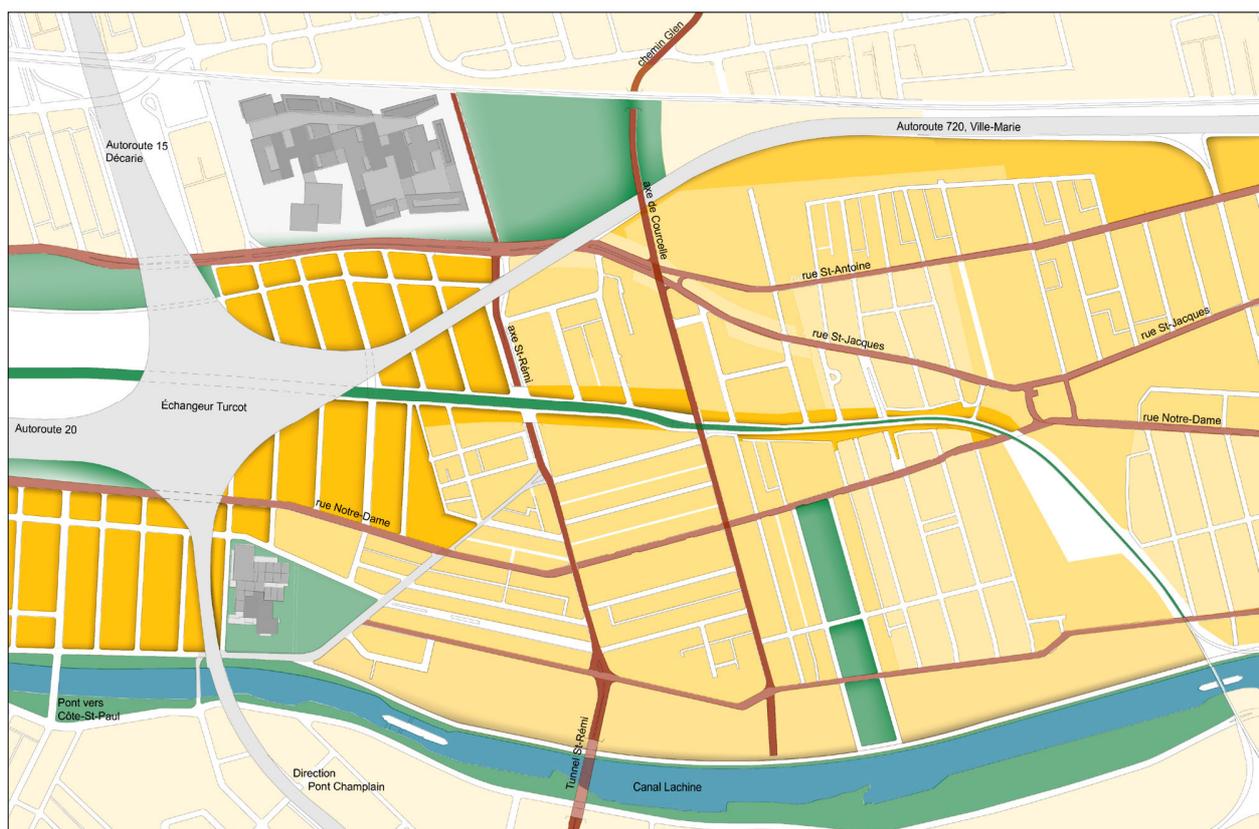
CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Le plan du concept d'aménagement illustre les interventions visant la restructuration du tissu urbain du quartier Saint-Henri Ouest. Les quatre grands principes de design suivants serviront à consolider la trame urbaine du secteur et à assurer le plein potentiel de son développement en fonction de la configuration des nouvelles infrastructures.

Principes de design

- **Créer une façade au site du CUSM** et une entrée publique à partir de la rue Saint-Jacques ;
- **Relier les trames urbaines** de la haute et de la basse ville ;
- **Limiter l'impact des infrastructures** routières et ferroviaires sur le tissu urbain ;
- **Prolonger la trame à l'ouest** du centre Gadbois, le long de la rue Notre-Dame



SECTEURS D'INTERVENTION

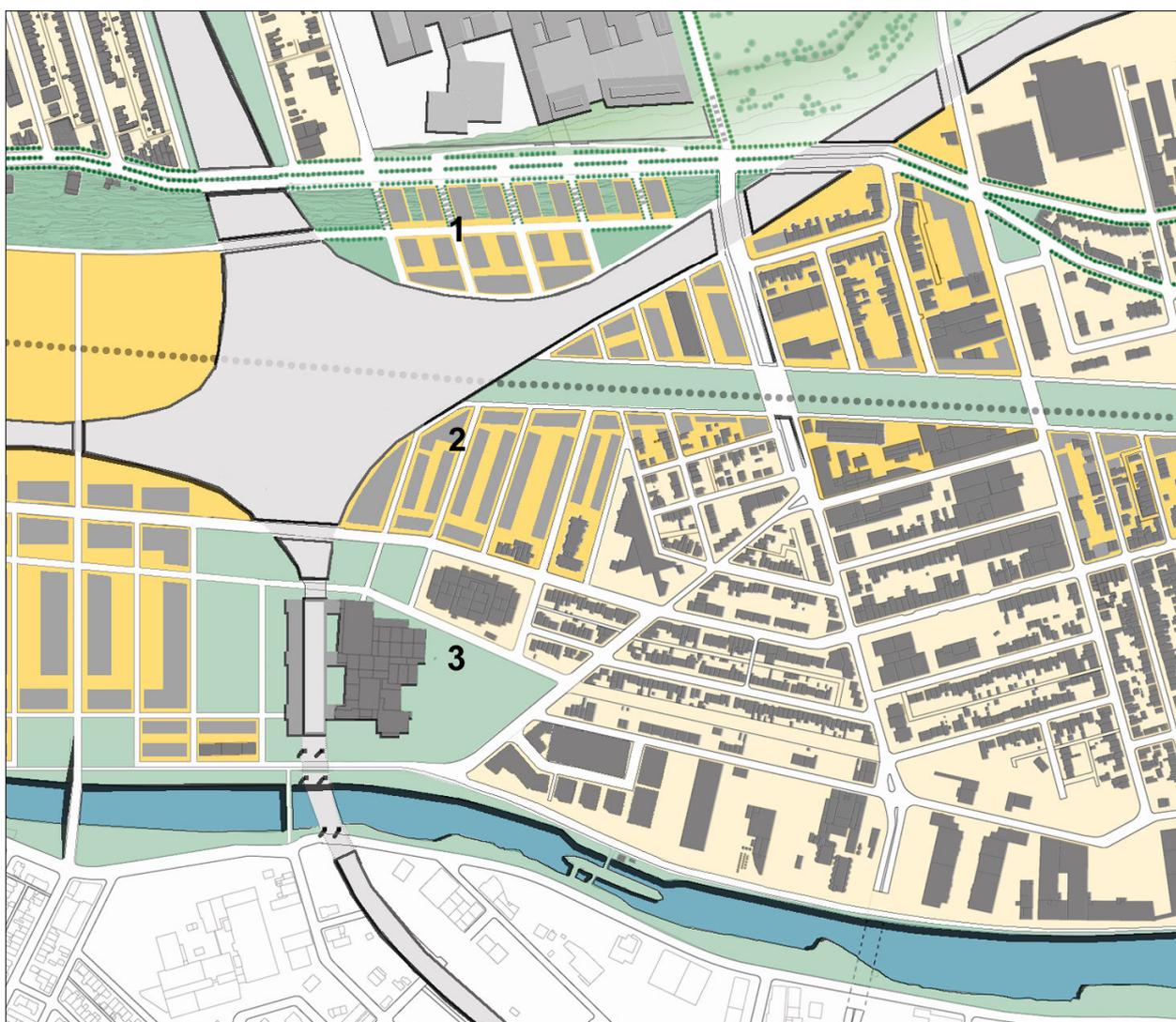
SECTEURS D'INTERVENTION

Les principes de design sont appliqués à trois secteurs d'intervention stratégiques identifiés sur le plan suivant. Pour chaque secteur, des photos de projets comparables réalisés en Amérique du Nord ou en Europe, servent à évoquer la nature des interventions proposées.

Secteur 1 : Le boulevard Saint-Jacques et le CUSM

Secteur 2 : Les abords des infrastructures autoroutières et ferroviaires

Secteur 3 : La rue Notre-Dame et le centre Gadbois

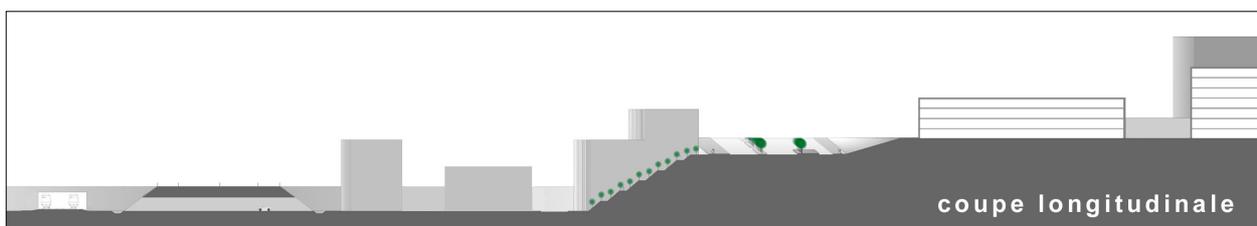


SECTEUR 1 : Le boulevard Saint-Jacques et le CUSM

Ce plan montre la rue Saint-Jacques transformée en boulevard avec terre-plein central et trois alignements d'arbres qui structurent et verdissent son emprise. Une contre-allée permet d'accéder à une entrée piétonne et véhiculaire du centre hospitalier. Cette entrée, intégrée au mur de soutènement de la falaise, compose la façade de l'hôpital sur le boulevard Saint-Jacques.

Du côté sud du boulevard, un nouveau front bâti est constitué d'immeubles à bureaux, implantés en gradins, perpendiculairement à la pente de la falaise. Ce nouvel ensemble urbain, à deux pas du centre hospitalier, pourrait servir à des usages liés à la recherche ou à d'autres domaines d'activités du secteur de la santé. Des escaliers et des espaces verts aménagés entre les bâtiments offrent des vues vers le canal de Lachine. De nouveaux îlots sont aussi tracés au sud de la rue Pullman. Ils comportent des bâtiments qui bordent l'emprise de l'autoroute Ville-Marie.

Un sentier pour piétons est aménagé dans l'axe de la rue Saint-Rémi, permettant d'accéder par des escaliers et des paliers à la partie haute de la falaise, où se trouvent un espace vert, des pavillons de l'hôpital, le métro et la gare Vendôme.



INTERVENTIONS PROPOSÉES POUR LE SECTEUR 1

Faire de l'axe Saint-Jacques un boulevard planté prestigieux

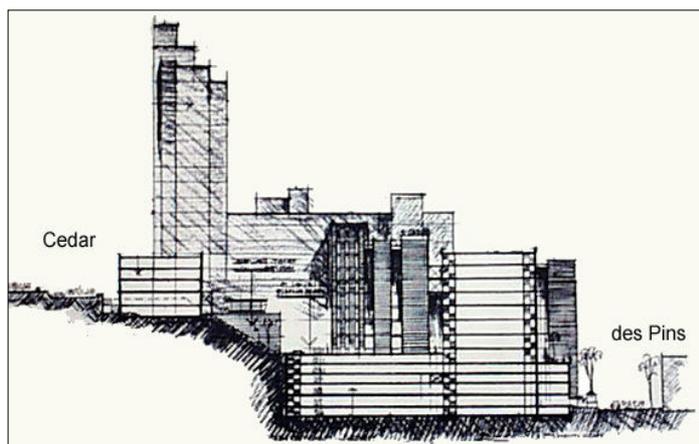
Les institutions publiques sont des lieux symboliques importants, représentatifs d'une collectivité. Les hôpitaux, comme les universités, les bibliothèques ou les musées sont implantés le long des voies les plus importantes de la ville.



Exemple de boulevards plantés situés en Belgique et en Espagne

Prolonger la trame de rues jusqu'aux abords du CUSM

Les ensembles institutionnels jouent un rôle structurant dans le paysage urbain. Ce sont souvent des points de repère dans la ville. Les institutions à Montréal sont souvent implantées sur les flancs du mont Royal, telles les universités de Montréal et de McGill. L'hôpital Général de Montréal, construit sur le flanc sud de la montagne, est doté de deux entrées principales, l'une en haut de la pente, sur l'avenue Cedar et l'autre en bas, sur l'avenue des Pins.



La composition architecturale de l'hôpital Général de Montréal est adaptée à la topographie de son site en pente.

Établir un lien pour piétons dans l'axe de la rue Saint-Rémi

La topographie caractérise l'identité d'un lieu. Plusieurs exemples existent de liaisons entre la partie basse et haute d'une ville. Certains aménagements d'escalier en milieu urbain forment un paysage minéral, tels les escaliers de Montmartre, à Paris, et d'autres font partie d'un paysage plus végétal.



Les escaliers de Montmartre à Paris



La montée des niveaux multiples du parc de Belleville à Paris



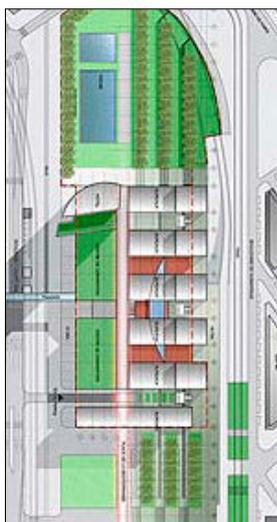
Implanter des îlots et immeubles à bureaux en face du centre hospitalier

Le projet Euromed de l'architecte Claude Vasconi, situé à Marseille, est un exemple intéressant de bâtiments linéaires en gradins qui tirent partie de la vue sur le port de Marseille. Cet exemple ressemble beaucoup à la présente proposition de construire des immeubles reliés aux services du nouveau centre de santé sur le boulevard Saint-Jacques et qui profiteraient aussi d'une vue sur le Sud-Ouest de l'île.

Des bâtiments de l'Université de Sussex exploitent également la topographie de leur site en ajoutant des escaliers et plantations entre les unités construites en gradins.



Perspective et plan de l'Euromed Center de Claude Vasconi à Marseille



Pavillons en gradins, Sussex University

VUE DE LA FALAISE DANS L'AXE DE LA RUE SAINT-RÉMI



Vue actuelle sous l'autoroute Ville-Marie



Esquisse du centre hospitalier, du lien piéton vers le haut de la falaise et de la plantation d'arbres le long du boulevard Saint-Jacques

SECTEUR 2 : Les abords des infrastructures autoroutières et ferroviaires

Ce plan montre le potentiel de développement des abords des autoroutes 15 et 20 qui seront construites sur des talus hauts d'environ six mètres. Des immeubles à bureaux ou des sièges sociaux de cinq à huit étages pourraient border ce carrefour autoroutier, le plus achalandé au Québec. Ces constructions formeraient un écran protégeant le quartier Saint-Henri Ouest du bruit et de la poussière générés par les véhicules.

L'emprise ferroviaire est propice à l'éventuelle implantation d'un moyen de transport collectif. Cette desserte favoriserait l'installation d'ensembles résidentiels sur les terrains vacants situés de part et d'autre de l'emprise. Des rues étroites permettraient d'accéder à ces bâtiments et d'encadrer ce nouvel espace vert public linéaire.

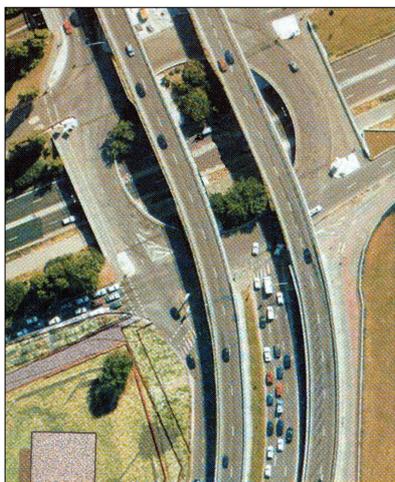
Du côté ouest du secteur, la définition d'îlots semblables à la trame de rues existantes permet de retisser la trame urbaine érodée par la mise en place de l'échangeur Turcot au cours des années 1960.



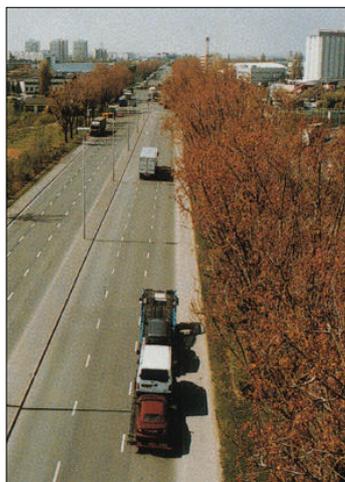
INTERVENTIONS PROPOSÉES POUR LE SECTEUR 2

Réduire au minimum les emprises et les border par des fronts bâtis structurants

Plusieurs aménagements autoroutiers français récents ont été réalisés par des équipes multidisciplinaires composées d'ingénieurs, d'urbanistes, d'architectes et d'architectes paysagistes. Leurs efforts visent à réduire la largeur des autoroutes et d'amoindrir leurs impacts négatifs sur le tissu urbain avoisinant. C'est à dire de diminuer la pollution atmosphérique, d'atténuer les nuisances liées au bruit de circulation et de hausser la valeur foncière des terrains limitrophes.



Nouvel échangeur Pasteur à Lille



Autoroute sur talus à Montpellier



Bâti et végétation du périphérique de Paris



Bureaux sur autoroute à Montréal



Bureaux sur autoroute à Paris



Autoroute sur talus à Paris

Installer un moyen de transport collectif dans l'emprise ferroviaire plantée

Plusieurs villes européennes se dotent de moyens de transport collectif supplémentaires afin de diminuer la congestion et la pollution générées par la circulation automobile de transit en milieu urbain. De nouveaux modèles de tramways circulent aisément dans des emprises minérales ou plantées, bordées d'ensembles résidentiels.



Emprise verte du tramway de Lyon



Bande verte du tramway de Strasbourg



Emprise ferroviaire à Bordeaux

VUE DE L'EMPRISE FERROVIAIRE VERS LE CENTRE-VILLE



Vue actuelle à partir de l'intersection avec la rue de Courcelle



Esquisse du nouveau front bâti continu, des rues et de la plantation de part et d'autre des voies ferrées.

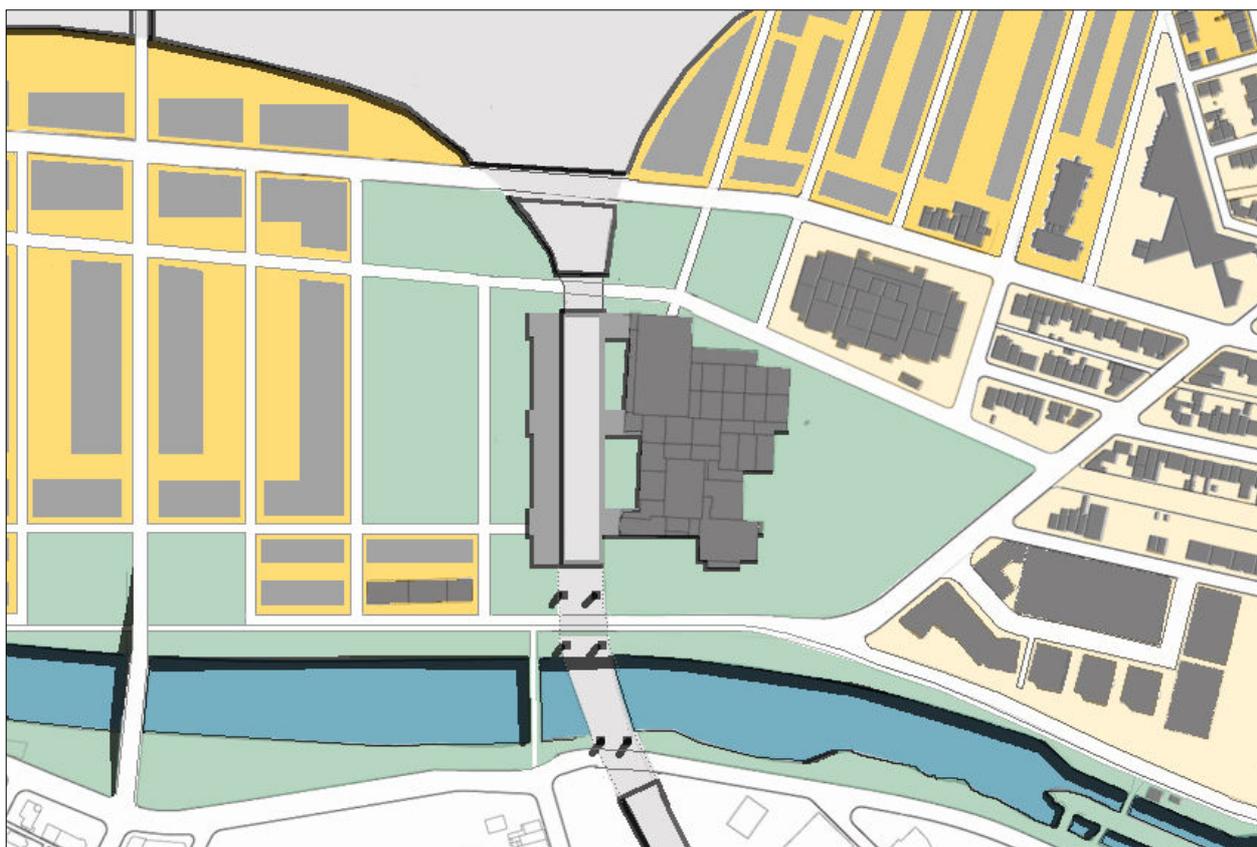
SECTEUR 3 : La rue Notre-Dame et le centre Gadbois

Ce plan montre la restructuration des abords du centre Gadbois et de la rue Notre-Dame, suite au réaménagement de l'échangeur Turcot. La première intervention consiste à prolonger le chemin de la Côte-Saint-Paul vers l'ouest afin de faciliter l'accès public aux abords du canal et de créer une nouvelle liaison avec le point Monk.

La rue Notre-Dame est bordée de fronts bâtis résidentiels ou commerciaux du côté est de l'échangeur et de bâtiments commerciaux ou industriels, du côté ouest, sur une trame d'îlots adaptée au contexte urbain du secteur. Des îlots résidentiels sont prévus devant le canal de Lachine.

Le centre Gadbois est agrandi sous l'autoroute 15-Sud de manière à combler l'espace résiduel étroit entre les deux constructions et de présenter une façade d'entrée à l'ouest des voies rapides. Cette entrée s'avère particulièrement utile pour les visiteurs provenant de la rive sud du canal. Des cours intérieures, situées entre le bâtiment existant et le nouveau, permettent de laisser pénétrer la lumière naturelle dans le bâtiment.

Les nouveaux îlots du secteur désenclavent le centre Gadbois, augmentent sa visibilité et facilitent son accès. Des cases de stationnement peuvent être aménagés à l'intérieur du bâtiment, sous l'infrastructure de l'autoroute, ou bien sur les îlots périphériques, qui peuvent par ailleurs servir aux activités sportives.



INTERVENTIONS PROPOSÉES POUR LE SECTEUR 3

Prolonger la chemin de la Côte-Saint-Paul vers l'ouest

Les canaux, en milieu urbain, sont bordés d'espaces publics. Des promenades piétonnes et cyclables et des voies carrossables publiques bordent les quais des canaux. Le prolongement du chemin de la Côte-Saint-Paul permet de rétablir l'accès et le statut public des berges du canal de Lachine. La rue permet également d'accéder au pont Monk et de désenclaver le secteur.



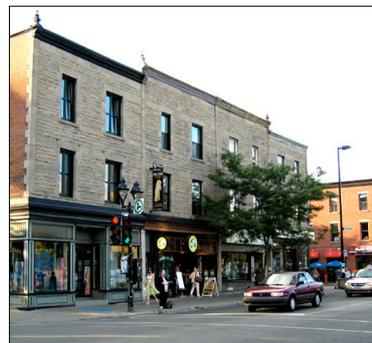
Le canal de Lachine, bordé par une rue et un alignement d'arbres



Autre exemple de promenade en rive d'un canal

Planter des têtes d'îlots et bâtiments mixtes sur la rue Notre-Dame

La vie commerciale des quartiers résidentiels de Montréal a souvent lieu sur les axes est-ouest, tracés lors du développement urbain des lotissements agricoles. La rue Notre-Dame est la rue commerciale principale du quartier Saint-Henri. Cependant, son cadre bâti a été démoli lors de la construction des infrastructures autoroutières. Des restaurants ou cafés terrasses, des commerces de proximité situés au rez-de-chaussée de bâtiments résidentiels faisant face à la rue pourraient animer et souder la vie sociale du quartier et des alentours du centre Gadbois.



La rue Notre-Dame, les terrasses de la rue Sherbrooke à Notre-Dame-de-Grâce et celles de l'avenue du Mont-Royal sur le Plateau.

Implanter des usages liés au centre Gadbois sous l'autoroute

Au cours des dernières années, des espaces résiduels situés sous les infrastructures ferroviaires et autoroutières en milieu urbain ont été récupérés ou sont en voie de l'être, afin de profiter des mètres carrés disponibles à l'intérieur des charpentes et d'améliorer la qualité des aménagements publics qui leur sont limitrophes.

Le centre Gadbois pourrait tirer partie de la présence de l'autoroute en installant sous ses infrastructures des gymnases, des arénas ou même des aires de stationnement.



Commerces aménagés sous le viaduc des Arts à Paris (infrastructure d'anciennes voies ferrées)

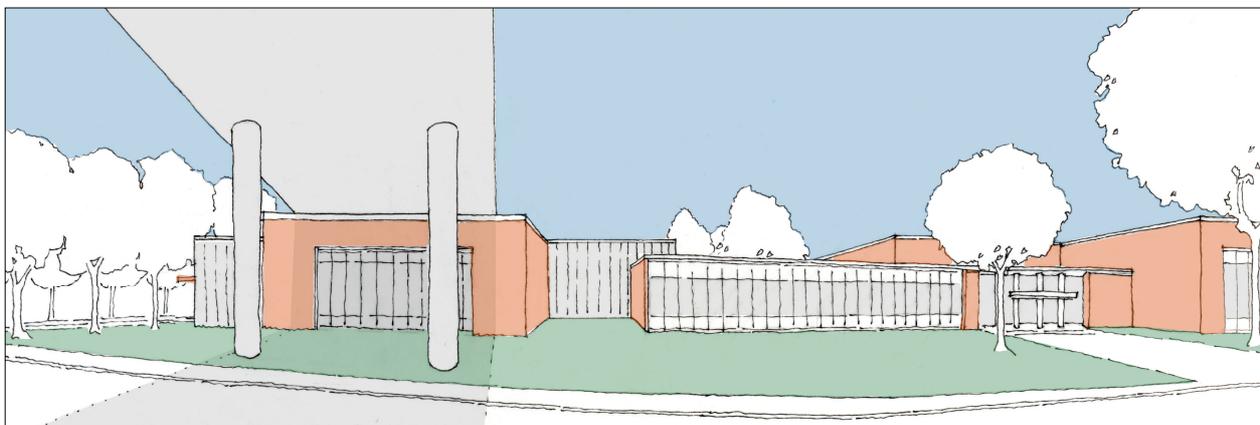


Sous le viaduc Deansgate à Manchester et sous le viaduc du CN à Montréal (Cardinal & Hardy, Société du Havre, vision 2025)

VUE DU CENTRE GADBOIS VERS LE NORD



Vue actuelle du centre récréatif et de l'autoroute surélevée



Esquisse de l'agrandissement centre Gadbois sous l'autoroute et du côté ouest de l'îlot

ANNEXE

ANNEXE : LE RÉSEAU CYCLABLE PROPOSÉ

Le plan suivant illustre le trajet des pistes cyclables proposées (traits orange) et leur connexion aux pistes cyclables actuelles (traits verts) du réseau montréalais.

Ce tracé répond à deux objectifs principaux :

- Relier deux pistes existantes, très longues et bien achalandées : la piste du boulevard de Maisonneuve Ouest, qui mène au centre-ville et celle du parc historique du canal de Lachine.
- Relier les pistes aux stations de métro pour faciliter l'accès au transport en commun ;

Dans l'axe nord - sud, la nouvelle piste rejoint l'axe du boulevard de Maisonneuve en empruntant la rue de Courcelle car cette voie permet de franchir la voie ferrée du CP par un court tunnel qui prend la forme d'une arche en pierre pittoresque. Elle rejoint la piste du canal en passant d'abord par l'emprise ferroviaire du CN et ensuite par le square Sir-Georges-Étienne-Cartier, pour se connecter à la piste existante.

Dans l'axe est-ouest, la nouvelle piste est aménagée dans l'emprise ferroviaire du CN. Ce corridor permettrait éventuellement de tirer profit du cadre naturel de la falaise Saint-Jacques, à l'ouest de l'échangeur Turcot, et à l'est, de rejoindre les stations de métro Place-Saint-Henri et Lionel-Groulx.

