

Projets d'entrées de ville et processus de qualité en aménagement

Renouveler un territoire urbain morcelé:
Conférences inspirantes pour le secteur Bridge-Bonaventure

Office de consultation publique de Montréal
Montréal, 5 septembre 2019



Université
de Montréal



chaire en paysage et environnement

Sylvain Paquette
Professeur, Faculté de l'aménagement
Titulaire, Chaire en paysage et environnement
Université de Montréal



L'aménagement en semi-souterrain de la Ronda Litoral, voie rapide située entre le quartier gothique et le port de Barcelone (Espagne), permet la création de nouveaux espaces publics en surface.



Le projet de la Buffalo Bayou Promenade (Houston, États-Unis) offre une nouvelle vitalité urbaine pour ce corridor riverain qui se situe en interaction étroite avec l'infrastructure autoroutière (Crédit photographique: SWA Group, 2014)



Vue de l'autoroute aérienne Yan'an (Shanghai, Chine) et du projet d'aménagement du parc Yan'an Zhong Lu réalisé par la firme WAA inc. (Crédit photographique Vincent Asselin)



Projet de requalification de la promenade Samuel-De Champlain à l'entrée de l'agglomération de Québec (Canada). Conception et réalisation : Le consortium Daoust Lestage inc. | Williams Asselin Ackaoui | Option aménagement



YUL

PAYSAGES EN MOUVEMENT
CONCOURS INTERNATIONAL D'IDÉES

MTL

Université
de Montréal



chaire en paysage et environnement

Québec



MONTREAL
VILLE UNESCO
DE DESIGN





Colauréat : dlandstudio, *Infra-sutures*

Extrait de la proposition de Brown & Storey, Canada

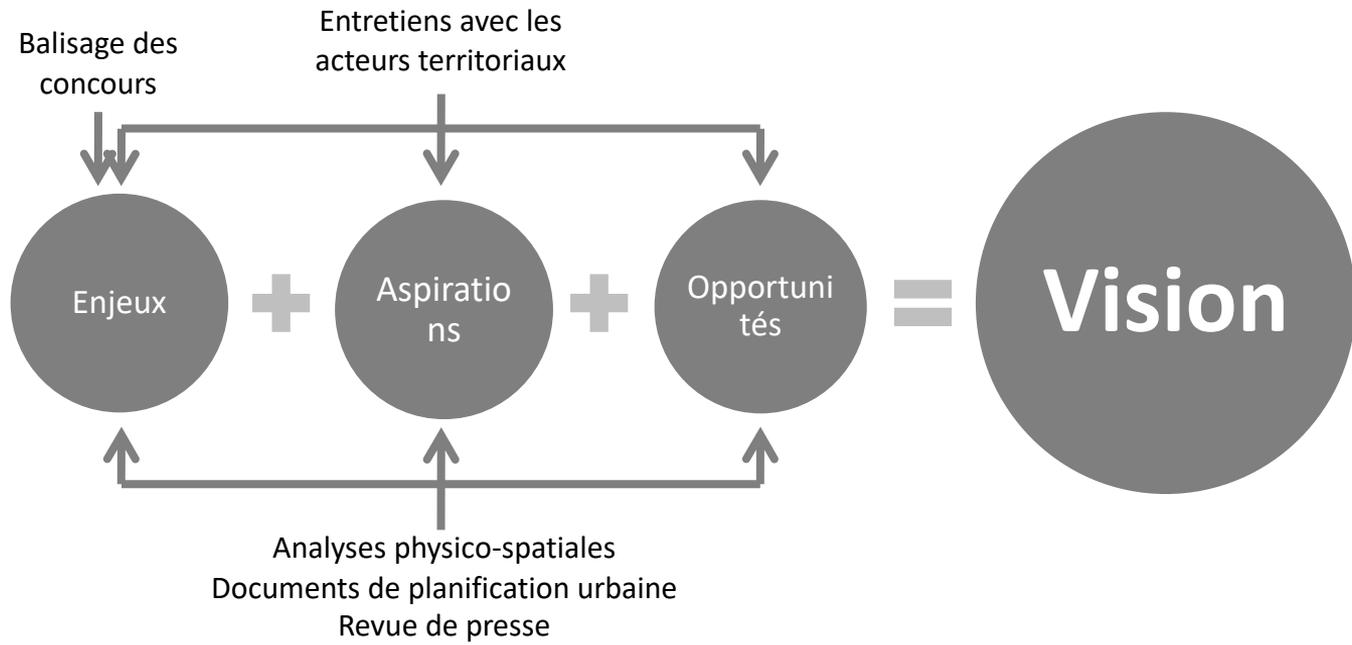


Colauréat : Brown & Storey, *Undercover Montreal*

Extrait de la proposition de Gilles Hanicot, Canada



Colauréat : Gilles Hanicot, Production > Consommation

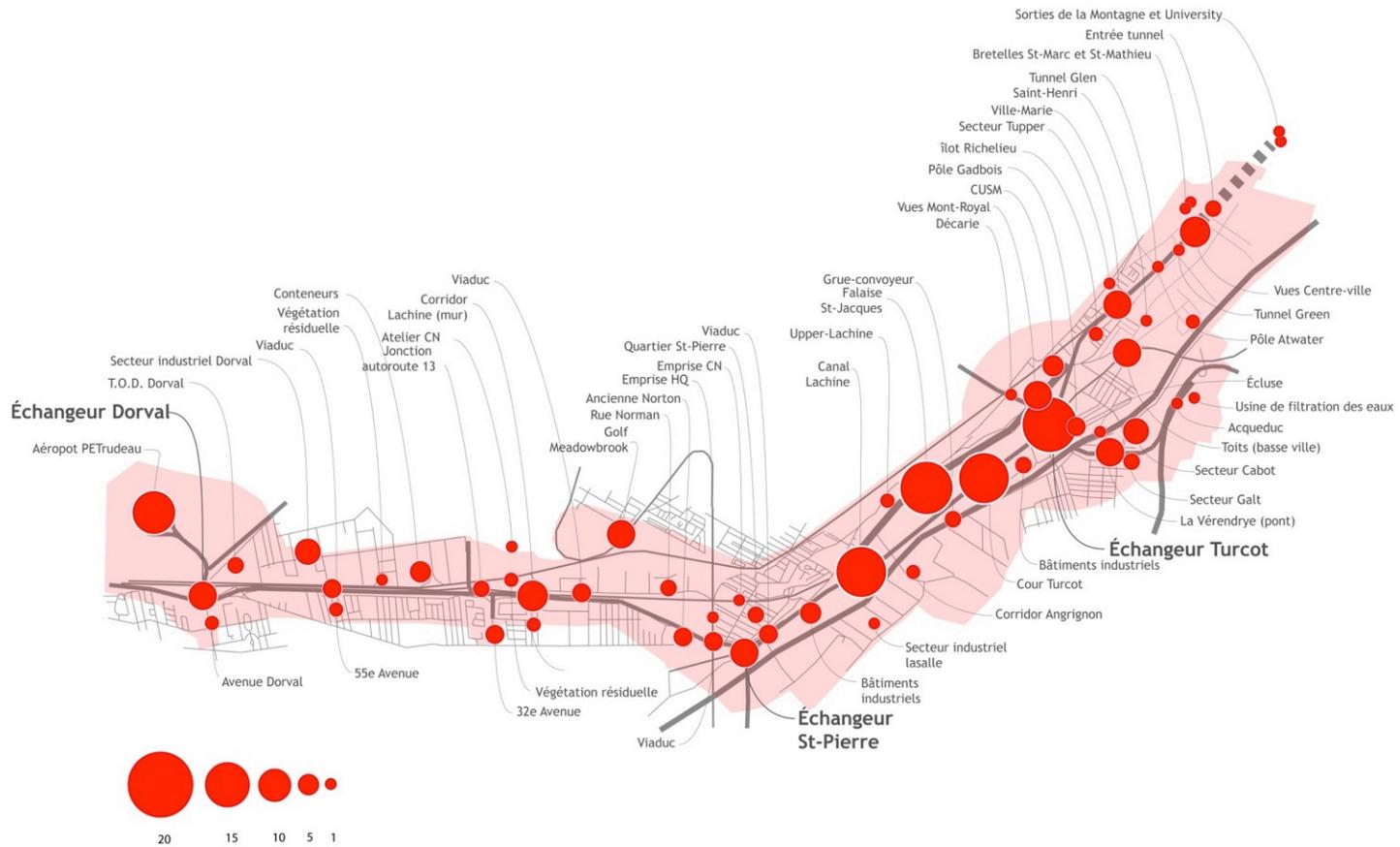


Assises de l'énoncé de vision



Table de travail sur le territoire d'entrée de ville (A_20)

- Aéroports de Montréal
- Agence métropolitaine de transport
- Canadien National
- Canadien Pacifique
- Cité de Dorval
- Communauté métropolitaine de Montréal
- Conférence régionale des élus de Montréal
- Parcs Canada
- Ministère des Transports
- Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
- Ville de Montréal
 - Arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce
 - Arrondissement de Lachine
 - Arrondissement le Sud-Ouest
 - Arrondissement Ville-Marie
- Ville de Westmount
- Ville de Montréal-Ouest



Synthèse des lieux d'opportunités à investir

Une vision territoriale en trois axes



Un projet de paysage emblématique pour la métropole

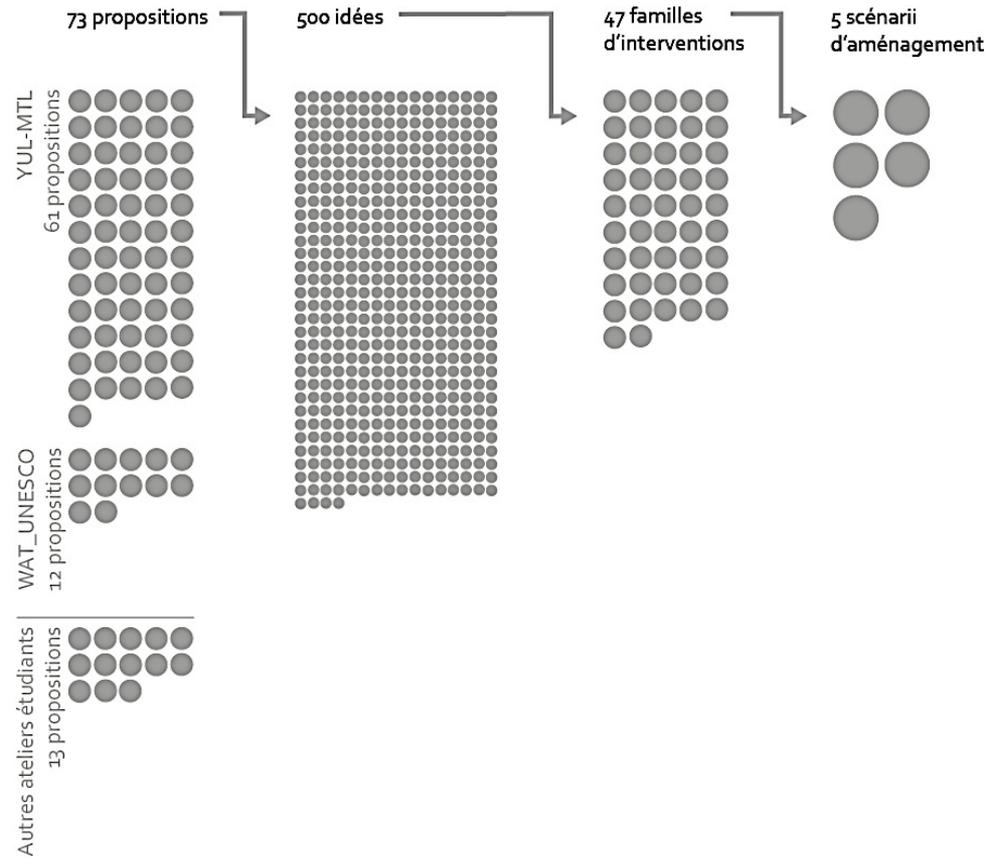
- Créer une identité forte et expressive d'entrée de métropole
- Mettre en valeur la singularité des lieux
- Faire preuve de créativité et d'innovation

Une scénarisation des parcours d'expériences

- Scénariser le parcours telle une promenade urbaine du 21^e siècle
- Assurer la cohérence des interventions

Une démarche concertée de développement urbain durable

- Stimuler la vitalité des milieux riverains par une occupation dynamique du territoire
- Créer un rapprochement à la nature
- Intégrer l'infrastructure au territoire et vice versa



Lecture et analyse des propositions



3.1 Principales familles d'intervention

- Densification résidentielle et commerciale (4.13) - 57 occurrences;
- Aménagement d'un parc linéaire/corridor vert (4.1) - 45 occurrences;
- Végétalisation des emprises autoroutières (1.1) - 27 occurrences;
- Conception de bâtiments iconiques (4.14) - 25 occurrences;



3.1 Principales familles d'intervention (*suites...*)

- Amélioration/ajout des lignes de transport en commun (5.2) - 24 occurrences;
- Aménagement de pont/structure de franchissement de l'autoroute (3.1) - 23 occurrences;
- Murs antibruit (1.2) - 19 occurrences;
- Aménagement de pistes multifonctionnelles (5.7) - 18 occurrences ;



3.1 Principales familles d'intervention (*suites...*)

- Traitement des eaux de ruissellement urbaines (4.12) - 15 occurrences ;
- Interventions en couleur ou lumière sur les structures de l'autoroute (2.1) - 15 occurrences ;
- Implantation de services publics et commerciaux (4.15) - 15 occurrences.

Extrait de la proposition de Ghazal Jafari + Ali Fard, Canada



Outils pour l'action – principes et critères de design

Végétalisation des emprises autoroutières



Figure 4.2 : Sélection des essences d'arbres selon leur couleur [extrait de la proposition de Gerwin de vries - Alexander Herrebout, Pays-Bas]

Figure 4.3 : Plantation d'arbres dans l'emprise autoroutière [extrait de la proposition de Catalyse Urbaine, Canada]

Tout en visant le rapprochement nature/infrastructure directement par la végétalisation des emprises, ces interventions visent également la qualification des interfaces entre l'autoroute et les milieux adjacents. La végétation est utilisée comme filtre des nuisances causées par l'autoroute ainsi que pour créer des espaces conviviaux aux frontières de l'emprise autoroutière.

La végétation offre l'occasion d'opérer des changements perceptuels du paysage autoroutier tant au niveau du sol qu'à partir des structures surélevées. Au sol, la perception de la continuité paysagère de l'autoroute est améliorée par le défilement des alignements d'arbres. Sur les structures surélevées, les usagers perçoivent la canopée de la nouvelle forêt urbaine à l'image d'un jardin suspendu. La perception de Montréal depuis l'autoroute est celle d'une ville où la végétation est présente, mettant ainsi de l'avant l'idée ou l'importance de l'enjeu du développement durable.

La végétation permet également de mieux percevoir le caractère identitaire de Montréal comme ville nordique, notamment par l'effet des changements saisonniers sur la coloration des végétaux.

PRINCIPALES IDÉES

- Aménagement d'espaces végétalisés dans les interstices résiduels de l'emprise autoroutière
- Intégration de systèmes de plantation à même les structures autoroutières
- Création d'ambiances saisonnières par la sélection des espèces selon leur coloration

CRITÈRES DE DESIGN

- Favoriser la perception des changements saisonniers par la végétation
- Valoriser l'image du développement durable de Montréal par la présence plus importante des végétaux
- Arrimer les stratégies de végétalisation aux aires naturelles existantes (falaise Saint-Jacques, aires de végétation résiduelle des secteurs Dorval et Lachine) afin de contribuer à leur mise en valeur
- Concevoir une interface végétale entre l'autoroute et les milieux adjacents
- Aménager les espaces résiduels de l'emprise autoroutière par la création d'espaces verts
- Aménager un corridor écologique pour assurer la continuité des habitats

Traitement des eaux de ruissellement



Figure 4.4 : Lac d'aquaculture recueillant les eaux pluviales (extrait de la proposition de Zerògroup + Fabrica de Paisaje, Brésil)

Figure 4.7 : Aménagement de milieux humides en bordure du canal de Lachine (extrait de la proposition de dlandstudio, États-Unis)

La prise en compte des eaux de ruissellement s'inscrit dans une perspective écologique autant pour faciliter la filtration naturelle de l'eau que pour éviter la surcharge des équipements de drainage (égout pluvial). La prise en compte des eaux de ruissellement est également envisagée pour son potentiel de transformation du paysage en favorisant la présence d'une faune et d'une flore plus riche.

Cette stratégie d'intervention participe également à l'évocation du caractère insulaire de Montréal. Les bassins permettent l'aménagement de ponts ayant leur pied dans l'eau évoquant ainsi la traversée d'une rivière ou du fleuve. Ils offrent aussi la possibilité de développer de nouveaux usages liés à la présence de l'eau comme la pisciculture.

PRINCIPALES IDÉES

- Aménagement de milieux humides en bordure de l'autoroute pour la récupération et le traitement des eaux de ruissellement

CRITÈRES DE DESIGN

- Utiliser l'eau de ruissellement et la création de bassins pour renouveler l'identité territoriale du corridor
- Rappeler l'identité insulaire de Montréal par l'aménagement de bassins sous les piliers des structures surélevées (ex. : métaphore et narration)
- Promouvoir de nouvelles technologies d'épuration des eaux (ex. : phytorestauration – système de gestion des eaux pluviales)
- Faciliter l'appropriation des milieux riverains par l'utilisation de l'eau comme facteur de valorisation
- Réduire l'impact écologique des eaux de ruissellement provenant de l'autoroute (ex. : phytorestauration – captation des particules lourdes)
- Utiliser l'eau pour la création d'ambiances paysagères distinctives (ex. : sons provenant de cascades ou de fontaines)
- Favoriser la présence d'une diversité d'habitats écologiques
- Utiliser des éléments d'infrastructures (système de gestion des eaux pluviales) pour valoriser le territoire adjacent à l'autoroute

Installation de repères signalétiques aux entrées de quartiers



Figure 4.15 : Tour signalétique aux sorties de l'autoroute (extrait de la proposition de PRT PLAN, Portugal)

Figure 4.16 : Tour d'observation et passerelle à Lachine (extrait de la proposition de Catalyse Urbaine, Canada)

Cette stratégie d'intervention met l'accent sur l'identité de Montréal comme une somme d'identités locales ancrées dans leur quartier. Ainsi, par la présence de repères à l'entrée des quartiers, l'utilisateur du parcours est à même de comprendre cette structure territoriale.

Ces stratégies s'inscrivent ainsi dans la logique des principes de lisibilité et d'intelligibilité des structures territoriales développées par Kevin Lynch. Dans ce principe, la présence de repères situe l'utilisateur de l'autoroute vis-à-vis du territoire permettant ainsi à ce dernier de mieux anticiper les décisions à prendre dans le parcours.

L'expression architecturale des éléments signalétiques peut s'ancrer dans le patrimoine local (structure industrielle, tour de l'horloge) ou créer de nouvelles ambiances.

L'aménagement de structures-ponts de façon concomitante à la création des repères permet de créer des entrées de quartiers uniques pour plusieurs parcours (sorties autoroutières, gares ferroviaires, pistes cyclables).

PRINCIPALES IDÉES

- Stratégie d'intervention sur l'ensemble du corridor d'entrée de ville qui vise à marquer les entrées de quartiers par la construction d'un élément signal
- Ces objets peuvent incorporer une composante d'affichage, servir de pont ou être habités

CRITÈRES DE DESIGN

- Révéler les identités locales des territoires traversés
- Marquer la progression dans le parcours par la création de repères visuels
- Faciliter la lisibilité de l'environnement urbain par la présence d'une signalisation forte des sorties

Valorisation du patrimoine industriel

Les cheminées, structures hautes et empilements de conteneurs marquent l'expression des paysages et constituent des repères visuels qui témoignent des activités industrielles passées et actuelles de ce secteur de Montréal. Leur utilisation et réactualisation visent à mettre en valeur l'identité industrielle de Montréal, mais aussi l'identité créative qui est portée par l'innovation industrielle.

PRINCIPALES IDÉES

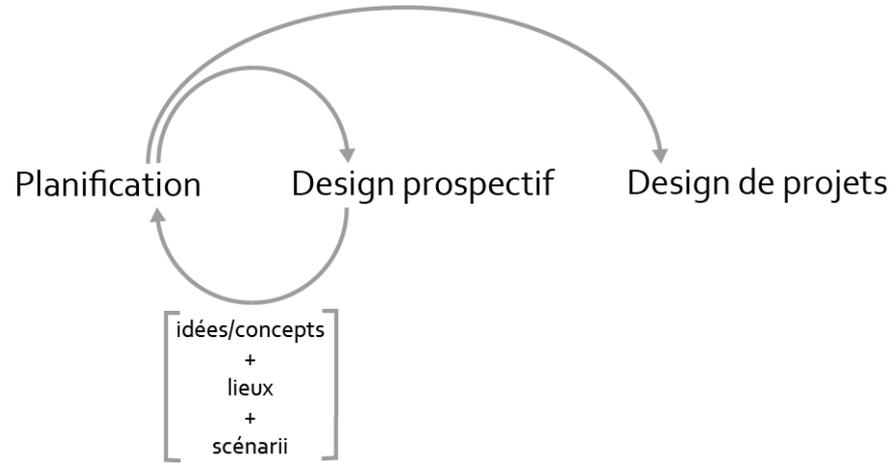
- Création d'installations artistiques utilisant le conteneur comme élément d'expression
- Mise en valeur des structures industrielles désuètes bordant le canal de Lachine

CRITÈRES DE DESIGN

- Valoriser l'image créative de Montréal
- Conférer aux structures industrielles une image positive
- Composer des repères visuels urbains à partir des structures industrielles présentes sur le territoire
- Marquer le territoire d'œuvres emblématiques
- Concevoir un plan de mise en lumière



Figure 4.42 : Mise en valeur du pont emblématique de Lachine (extrait de la proposition de David Garcia Studio, Danemark)



Le concours d'idées comme outil de planification

YUL
MITL

Paysages
en mouvement

Philippe Poullaouec-Gonidec
Sylvain Paquette
Patrick Marmen

21
11
+
d

YUL MITL

Paysages en mouvement

Philippe Poullaouec-Gonidec
Sylvain Paquette
Patrick Marmen

a
i
+d

APPLIED
RESEARCH
+ DESIGN
PUBLISHING

