

4.

ÉTUDES CONCEPTUELLES



4. ÉTUDES CONCEPTUELLES

4.1. REQUALIFICATION DE L'AXE VILLE-MARIE EN BOULEVARD URBAIN

4.1.1. ÉTUDES GÉOMÉTRIQUES

Le retissage du secteur déstructuré permet de revoir le réseau viaire à partir de la requalification de l'autoroute Ville-Marie en boulevard urbain.

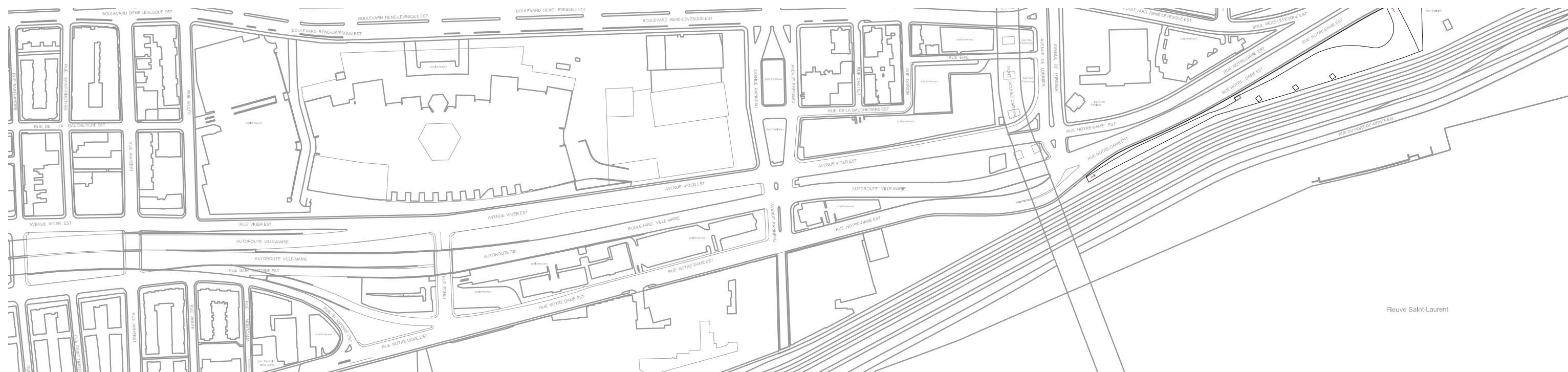
Cette étude conceptuelle vise l'analyse des possibilités urbanistiques pour entrevoir une nouvelle géométrie de rues pour le boulevard urbain, le boulevard René-Lévesque, la rue Papineau et la rue de Lorimier. Cette étude a permis par la suite de servir d'intrant aux ingénieurs en circulation qui analysent la faisabilité technique de ces propositions.

Le plan des conditions existantes illustre quelques situations qui méritent d'être décrites :

En arrivant de l'ouest, le premier feu de circulation est la rue Papineau à la sortie du tunnel. La bretelle de sortie de la rue St-Antoine Ouest occupe une grande superficie au sol, elle sert principalement aux automobilistes l'accès au virage à gauche à la rue Papineau, notamment pour accéder au pont Jacques-Cartier, ainsi qu'au virage à gauche à la rue De Lorimier. Les piles du pont Jacques-Cartier ont poussé l'autoroute Ville-Marie et la rue Notre-Dame Ouest à se décaler vers le sud, occasionnant une courbe dans la chaussée.

L'objectif consiste à transformer l'autoroute Ville-Marie, à la sortie du tunnel, en boulevard urbain. Une large portion de la superficie au sol pourrait devenir disponible pour le développement immobilier.

- L'esquisse 01 représente une situation à 3 voies vers l'ouest et 4 voies vers l'est pour accueillir le trafic provenant du tunnel. Il y a une seule voie de virage à gauche sur Papineau et De Lorimier.
- L'esquisse 01 "variante" représente deux voies de virage à gauche sur Papineau et De Lorimier.
- L'esquisse 02 représente la situation à 3 voies et 4 voies de l'Esquisse 01, avec deux voies de virage à gauche sur Papineau et De Lorimier comme l'Esquisse 01 Variante.
- L'esquisse 03 représente 4 à 5 voies dans chaque sens pour accueillir un plus grand débit véhiculaire.

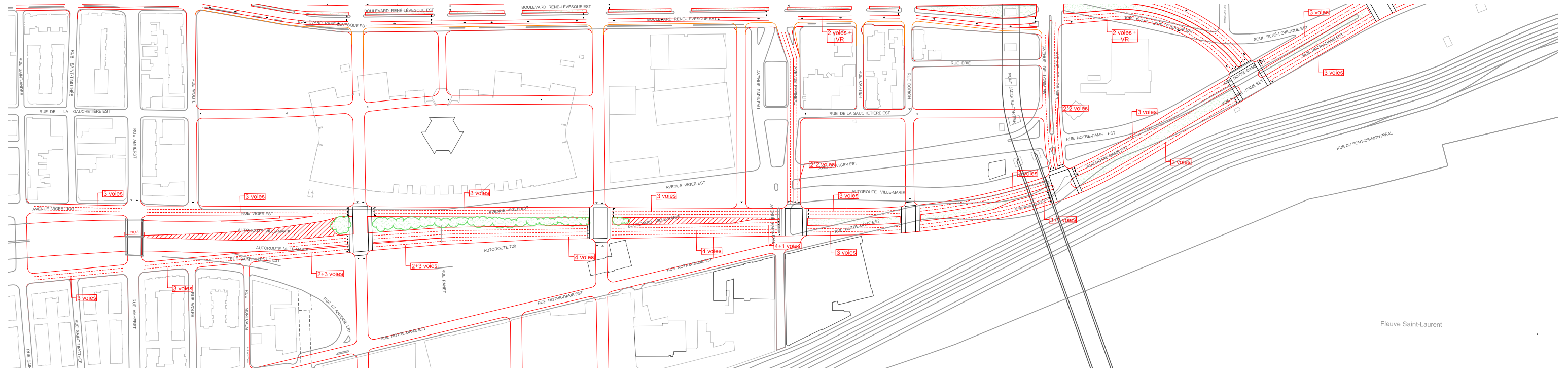


Existant- 1/5000

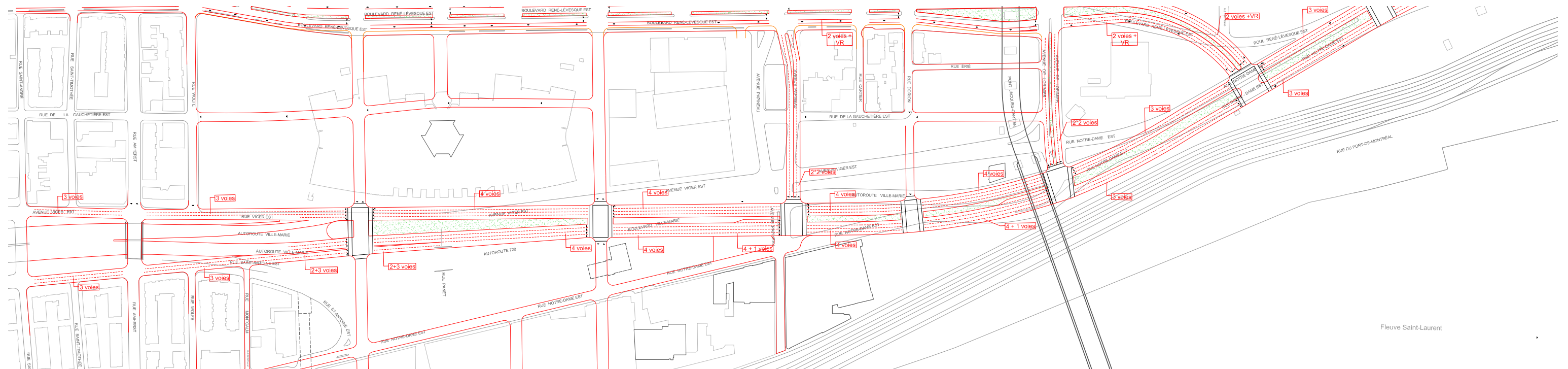
4. ÉTUDES CONCEPTUELLES

4.1. REQUALIFICATION DE L'AXE VILLE-MARIE EN BOULEVARD URBAIN

4.1.1. ÉTUDES GÉOMÉTRIQUES



Esquisse 01

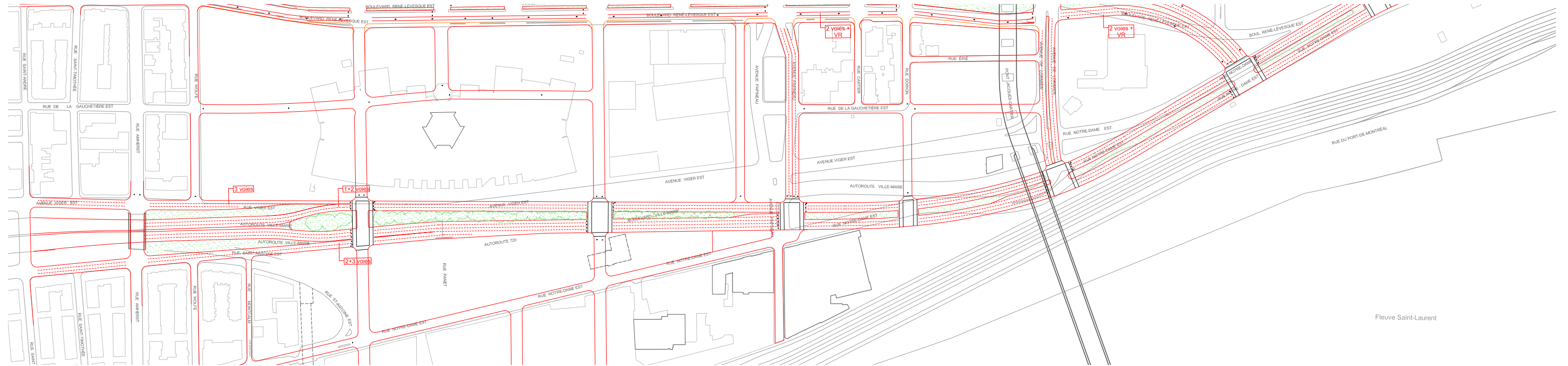


Esquisse 01 - variante

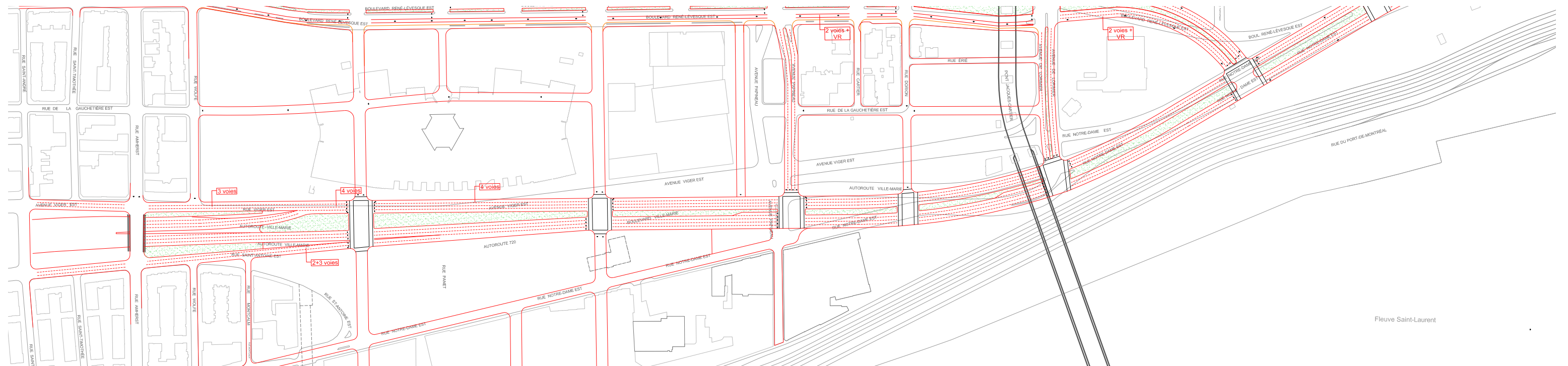
4. ÉTUDES CONCEPTUELLES

4.1. REQUALIFICATION DE L'AXE VILLE-MARIE EN BOULEVARD URBAIN

4.1.1. ÉTUDES GÉOMÉTRIQUES



Esquisse 02

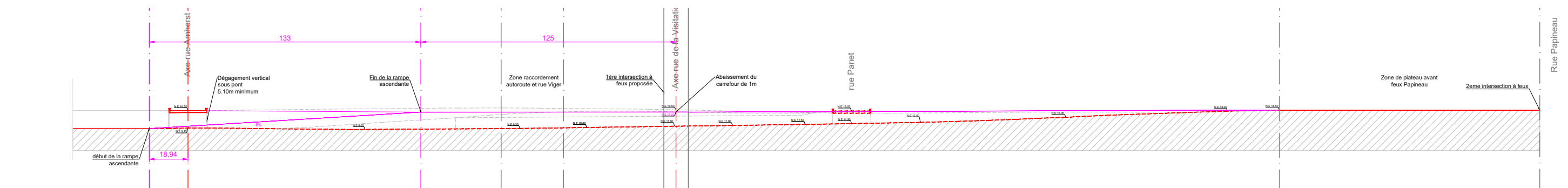
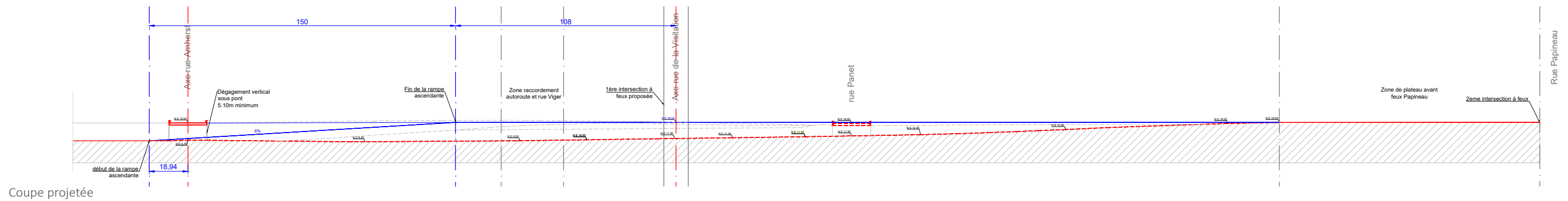
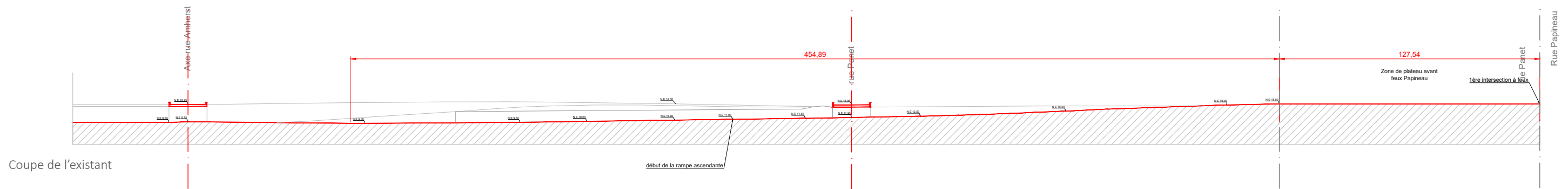


Esquisse 03

4. ÉTUDES CONCEPTUELLES

4.1. REQUALIFICATION DE L'AXE VILLE-MARIE EN BOULEVARD URBAIN

4.1.2. COUPES DE PRINCIPES - SORTIE DE L'AUTOROUTE



Coupe projetée - abaissement du carrefour de la Visitation

4. ÉTUDES CONCEPTUELLES

4.2. ÉTUDE DE L'AXE STRUCTURANT DE LA VISITATION

À la sortie (ou à l'entrée) de l'autoroute Ville-Marie, la tranchée existante permet peu de possibilités de connexion nord/sud. Avec la transformation de l'autoroute en boulevard urbain, le viaduc de la rue Panet qui enjambe présentement l'autoroute sera démoli. Cette situation laisserait une distance de 700m entre les rues Amherst et Papineau sans connexion nord/sud. En transformant l'autoroute en boulevard urbain, la pente de la voie à la sortie (ou à l'entrée) de l'autoroute peut être modifiée afin de permettre qu'un feu de circulation à mi-chemin puisse permettre cette connexion.

Cette étude conceptuelle vise à établir quels seraient l'axe de connexion viable nord/sud pour connecter le quartier. Cette étude a permis par la suite de servir d'intrant aux ingénieurs en circulation qui analysent la faisabilité technique de ces propositions.

> CONCEPT AXE NORD/SUD 01

La variante 01 illustre la continuité de la rue de la Visitation jusqu'au fleuve, face au nouveau développement immobilier SAX. Deux espaces publics d'importance viennent définir ce nouvel axe piétonnier qui vient s'ancreur sur le boulevard René-Lévesque et la rue de la Commune. Une promenade plantée du côté est de la rue de la Visitation marque l'ambiance dans laquelle cet axe est défini.

> CONCEPT AXE NORD/SUD 02

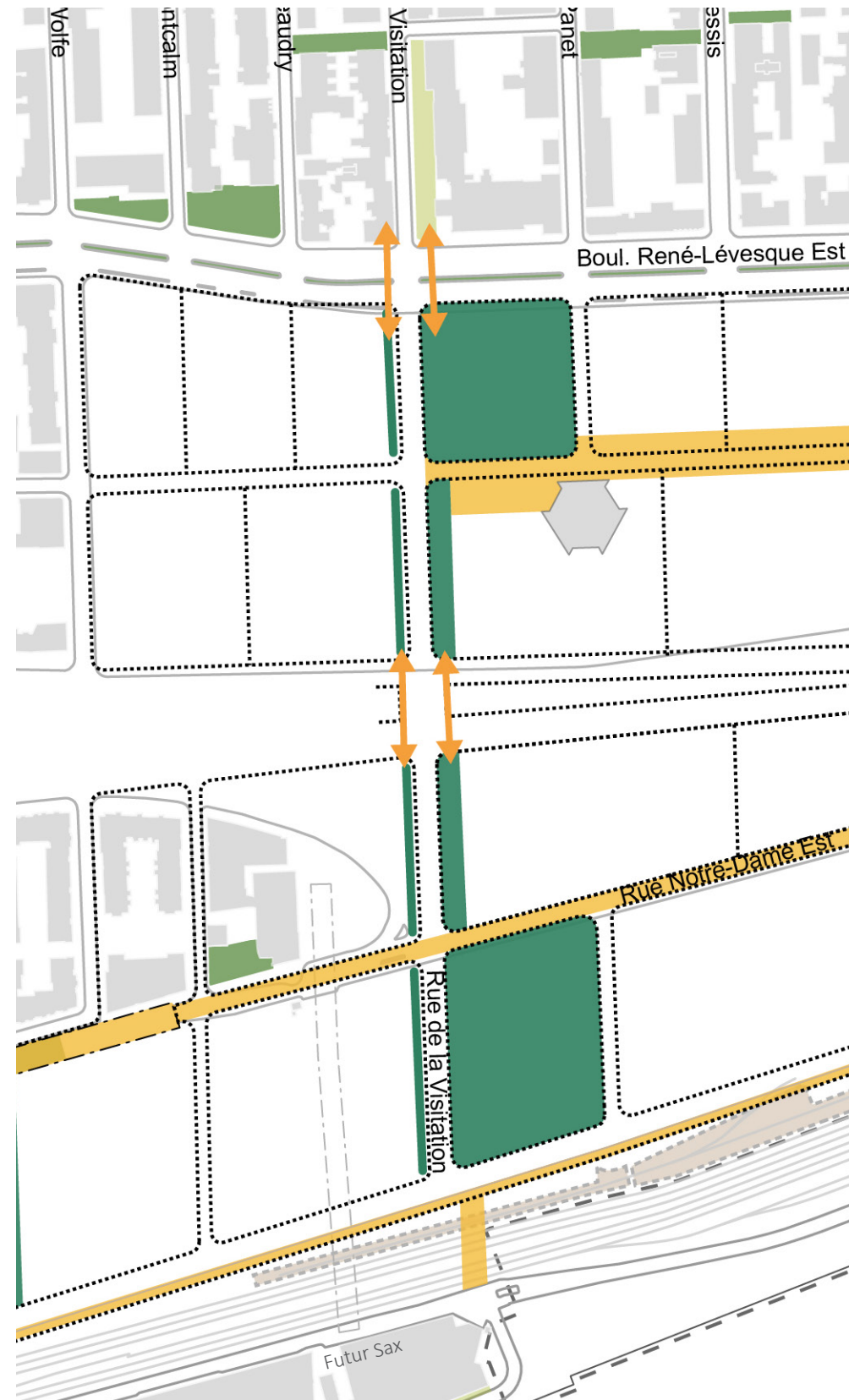
La variante 02 illustre le décalage de la trame existante vers Panet. Cette approche s'inspire du décalage des rues nord-sud dans les anciens ilots urbains sur le terrain Groupe Mach. Cette variante serait viable si le premier feu de circulation à la sortie de l'autoroute ne pouvait être à de la Visitation; dans ce cas, le feu serait à Panet, d'où l'intérêt de la présente proposition. La connexion forte entre les parcs et le fleuve serait optimisée.

> CONCEPT AXE NORD/SUD 03

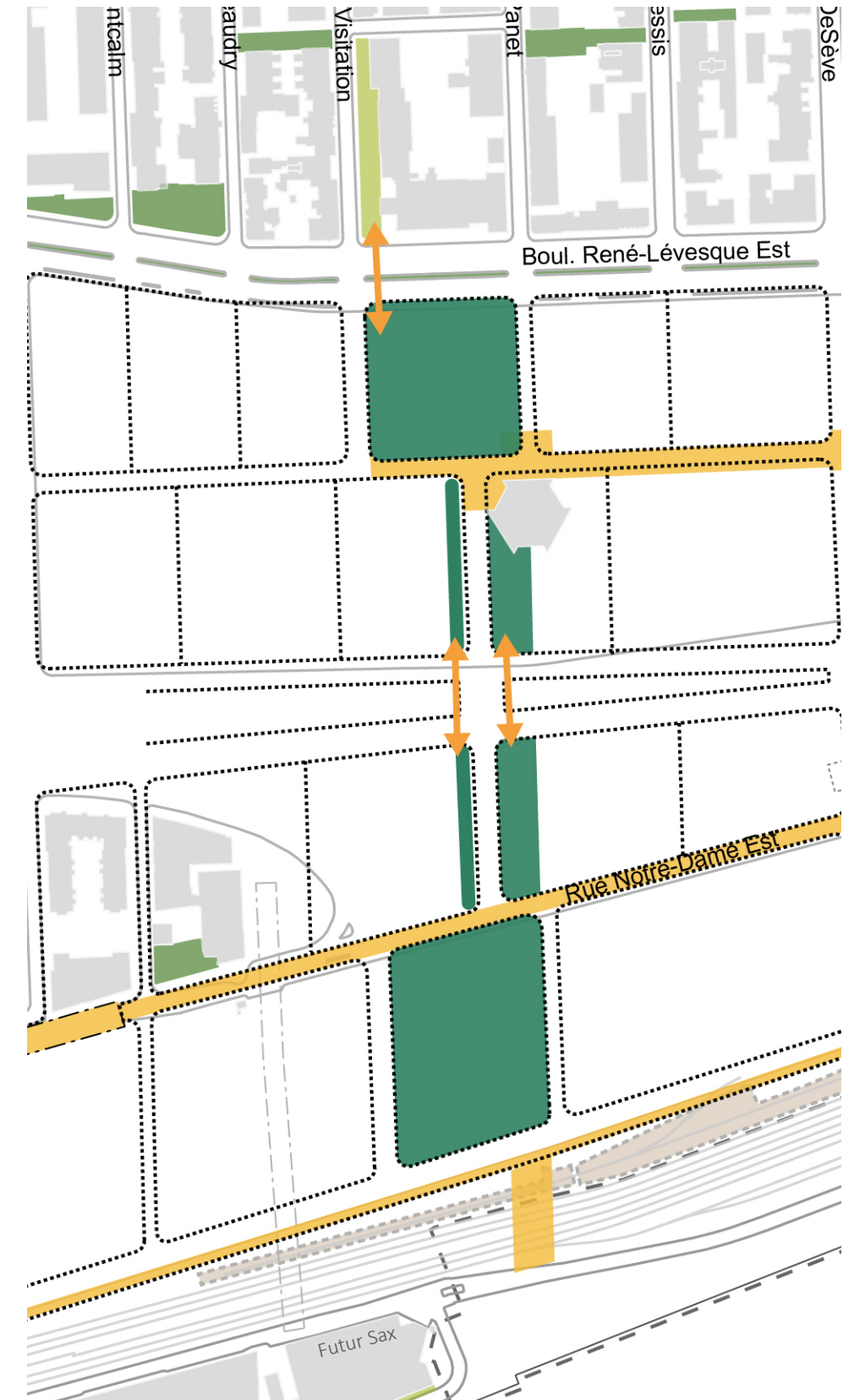
La variante 03 illustre le désaxement de la nouvelle rue de la Visitation existante à hauteur du boulevard urbain en se rendant jusqu'au fleuve. Ce désaxement suit à peu près celui de la rue Saint-Hubert et du pont Jacques-Cartier. Il permet d'ouvrir la vue sur le fleuve en arrivant sur la rue de la Commune, puisque les variantes 01 et 02 sont plutôt axées sur le nouveau projet immobilier SAX, obstruant la vue. La future passerelle qui enjambe les voies de chemin de fer viendrait se déposer sur le terrain du Port de Montréal.

> CONCEPT AXE NORD/SUD 04

La variante 04 illustre le désaxement de la nouvelle rue de la Visitation existante à hauteur de la rue Notre-Dame en se rendant jusqu'au fleuve. Cette approche vise à rapprocher l'atterrissage de la passerelle le plus près possible de la petite rue.



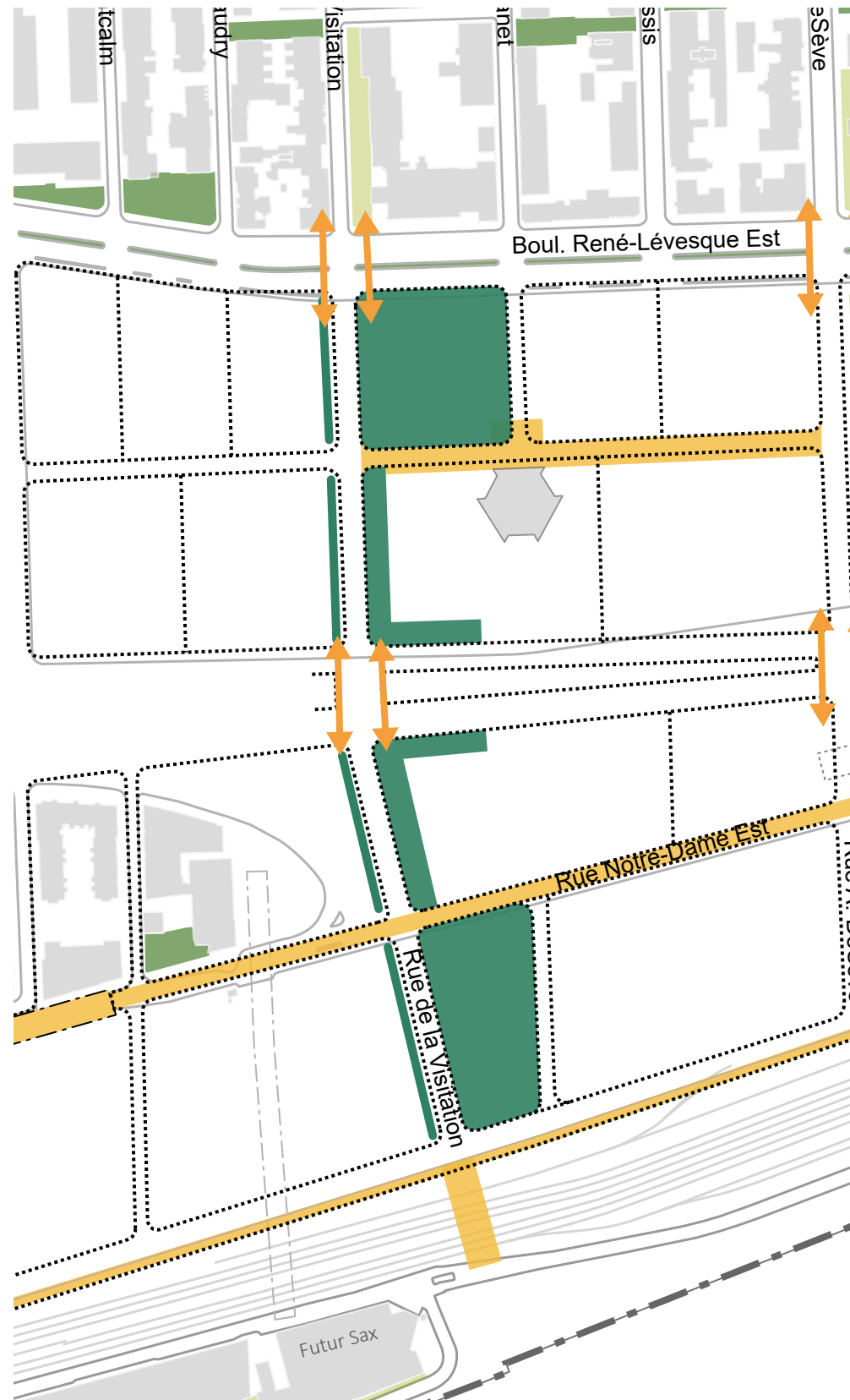
Variante 01- Continuité de la trame existante jusqu'au fleuve / Front du Sax



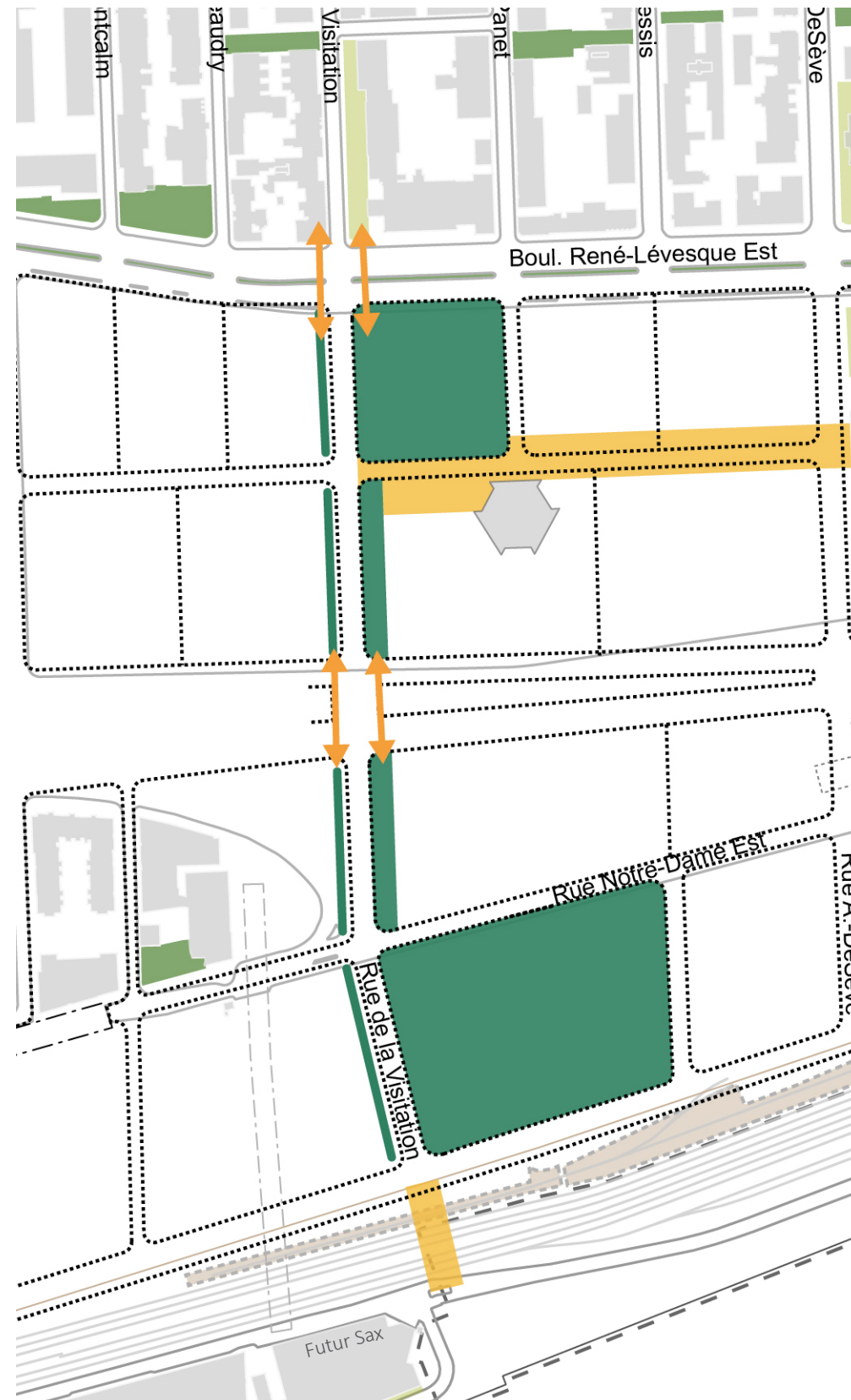
Variante 02- Décalage de la trame existante vers Panet / Connexion forte des parcs et du fleuve

4. ÉTUDES CONCEPTUELLES

4.2. DÉFINITION DE L'AXE STRUCTURANT NORD-SUD



Variante 03- Désaxement de la trame existante à hauteur du boulevard urbain jusqu'au fleuve



Variante 04- Décalage de la trame existante vers Panet / Connexion forte des parcs et du fleuve

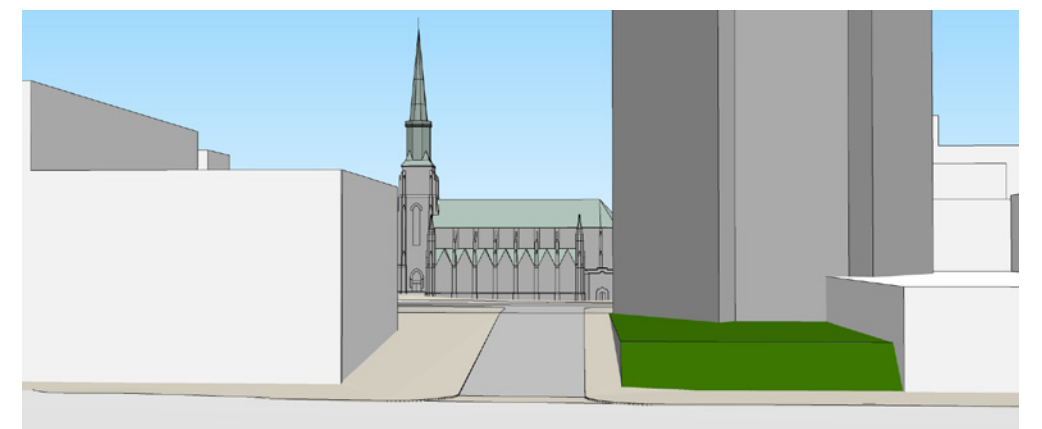
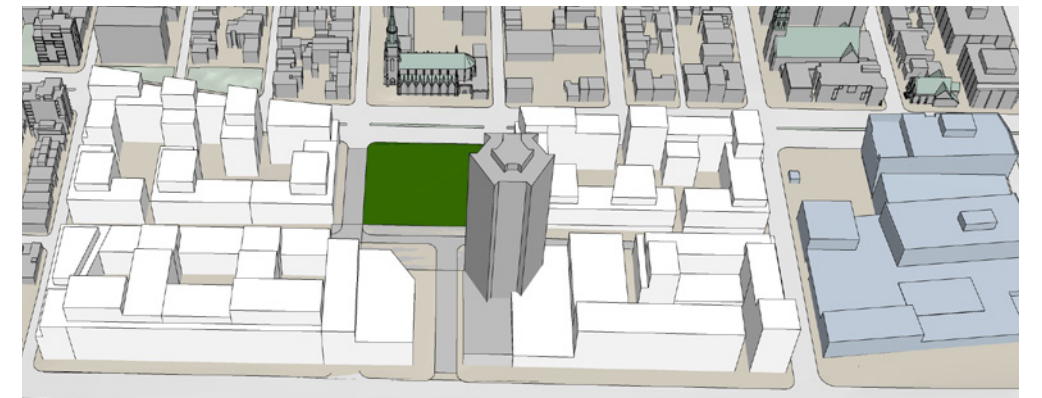
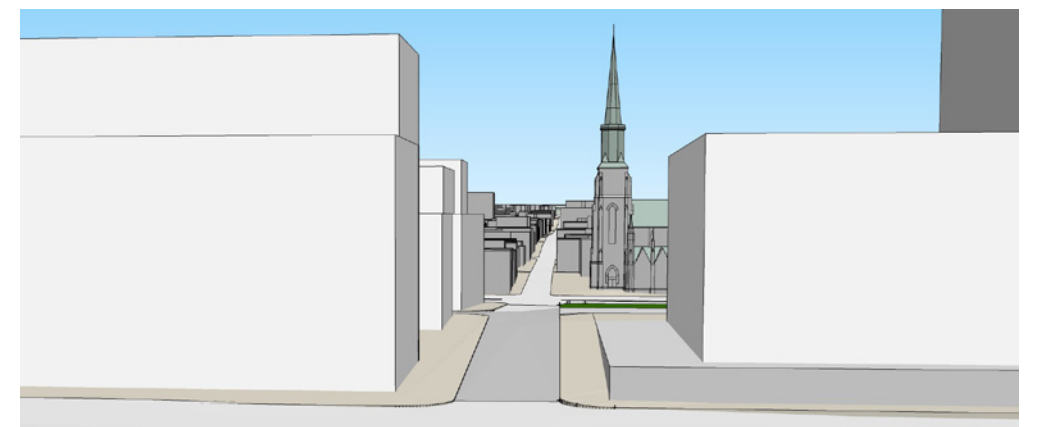
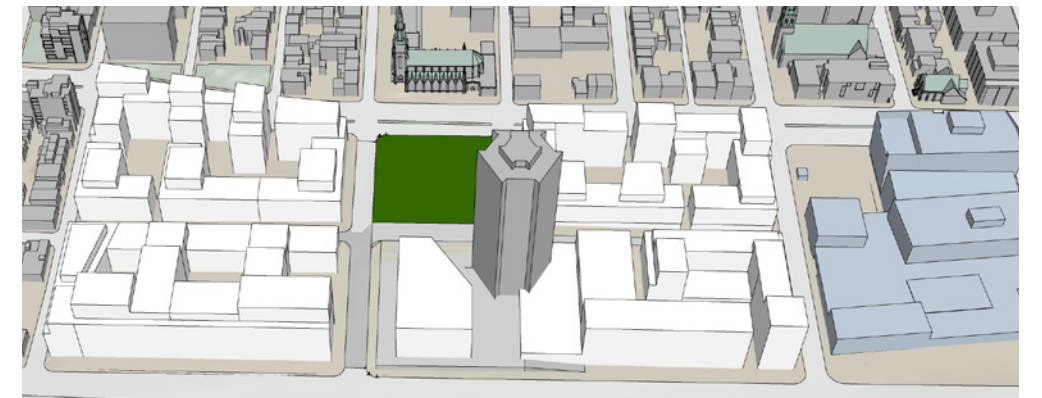


Illustration en 3d (de haut en bas) - variante 01 et 02

4. ÉTUDES CONCEPTUELLES

4.3. LE VIADUC NOTRE-DAME ET SES ABORDS

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT :

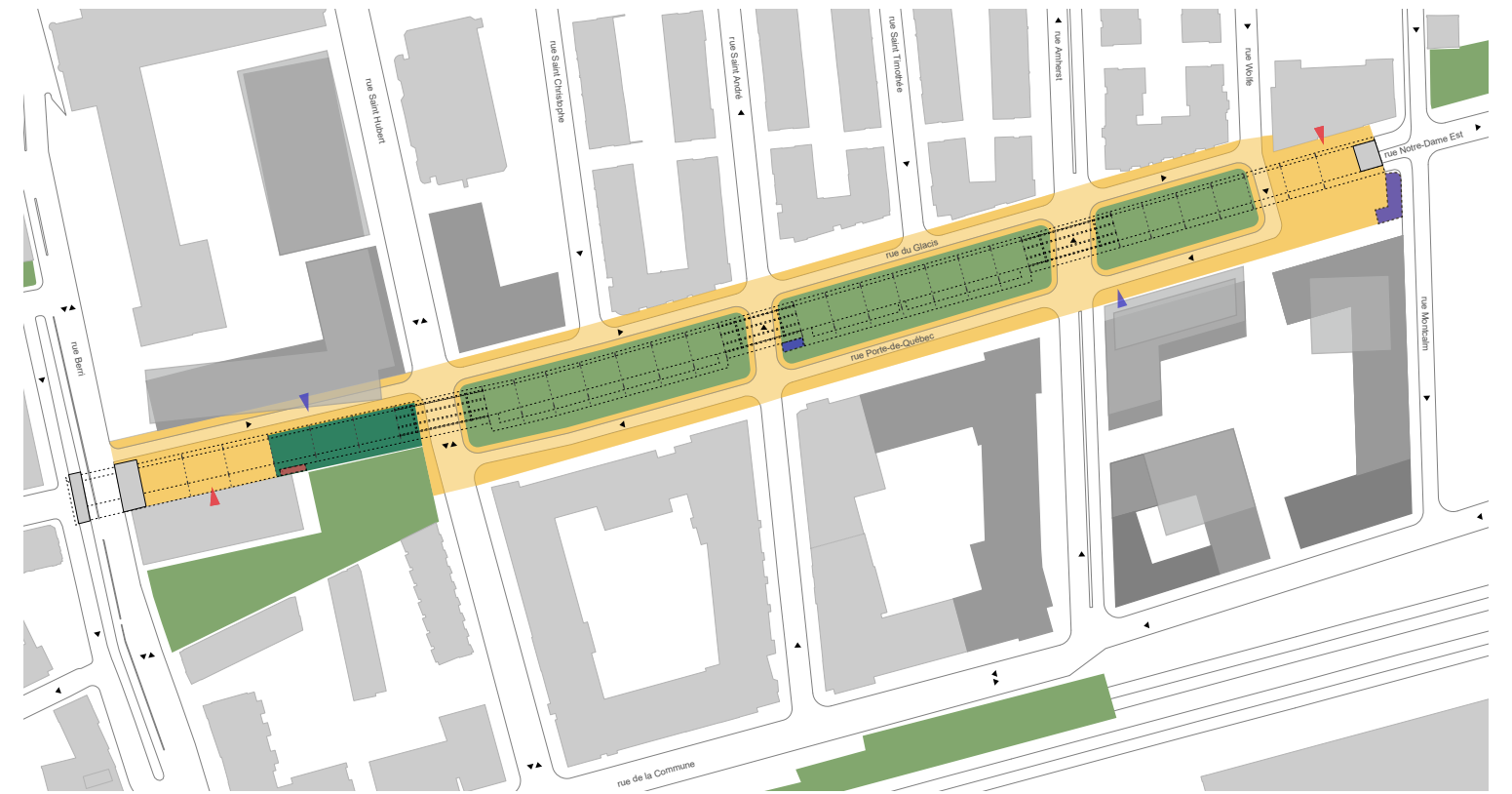
- Créer du lien : entre haut et bas du viaduc, entre les deux tronçons de la rue Notre-Dame séparés par le viaduc
- Augmenter l'espace public à destination du piéton et des transports actifs
- Augmenter la part du végétal

MOYENS

- Installer de nouveaux accès au viaduc depuis la rue et depuis les bâtiments
- Développer le viaduc comme destination en y aménageant un parc linéaire et une voie partagée
- Reconnecter les rue du Glacis et Porte-de-Québec en un même ensemble piétonnier entourant des places publiques agrandies, aménagées et plantées



Plan du niveau bas existant



Proposition du niveau bas

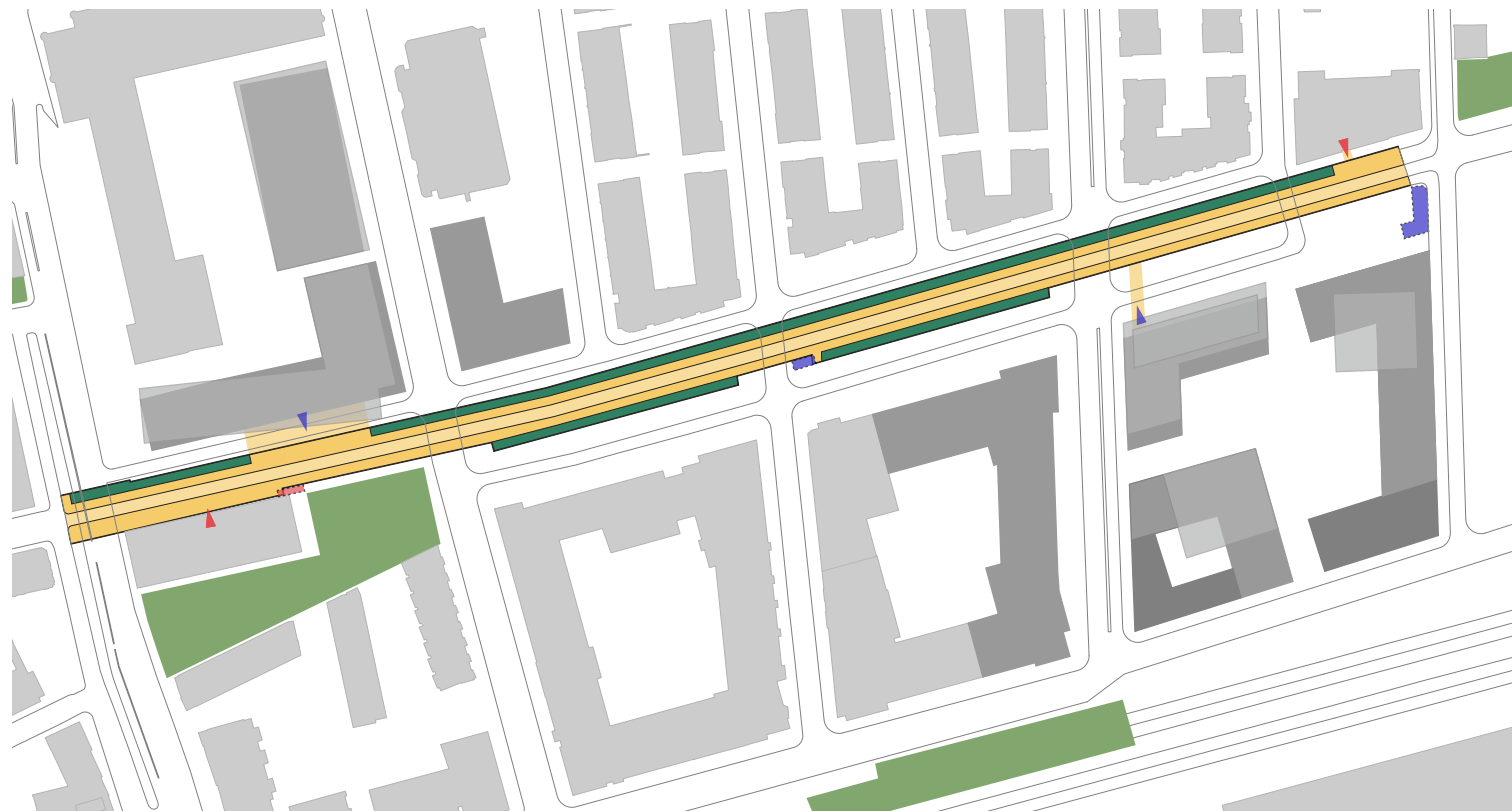
- Espace public
- Rue partagée
 - Espace public
 - Espaces verts existants
 - Espaces verts proposés
- Accès existants
- ▲ Accès au viaduc niveau bas
 - ▲ Accès au bâtiment niveau haut
- Accès proposés
- ▲ Accès au viaduc niveau bas
 - ▲ Accès au bâtiment niveau haut
- 1 : 2500

4. ÉTUDES CONCEPTUELLES

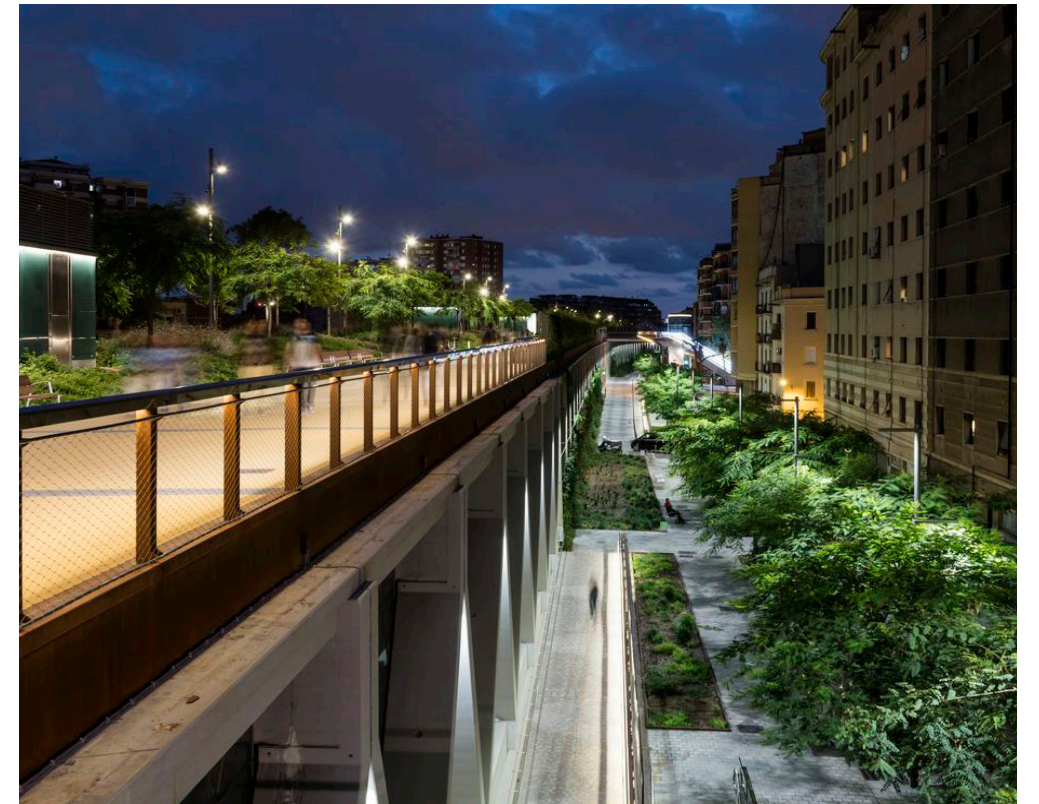
4.3. LE VIADUC NOTRE-DAME ET SES ABORDS



Plan du niveau haut existant



Proposition du niveau haut



Sur le viaduc : Jardins de la Rambla de Sants, Barcelone, Espagne



Sous le viaduc : Parc linéaire Matute Remus, Guadalajara, Mexique

4. ÉTUDES CONCEPTUELLES

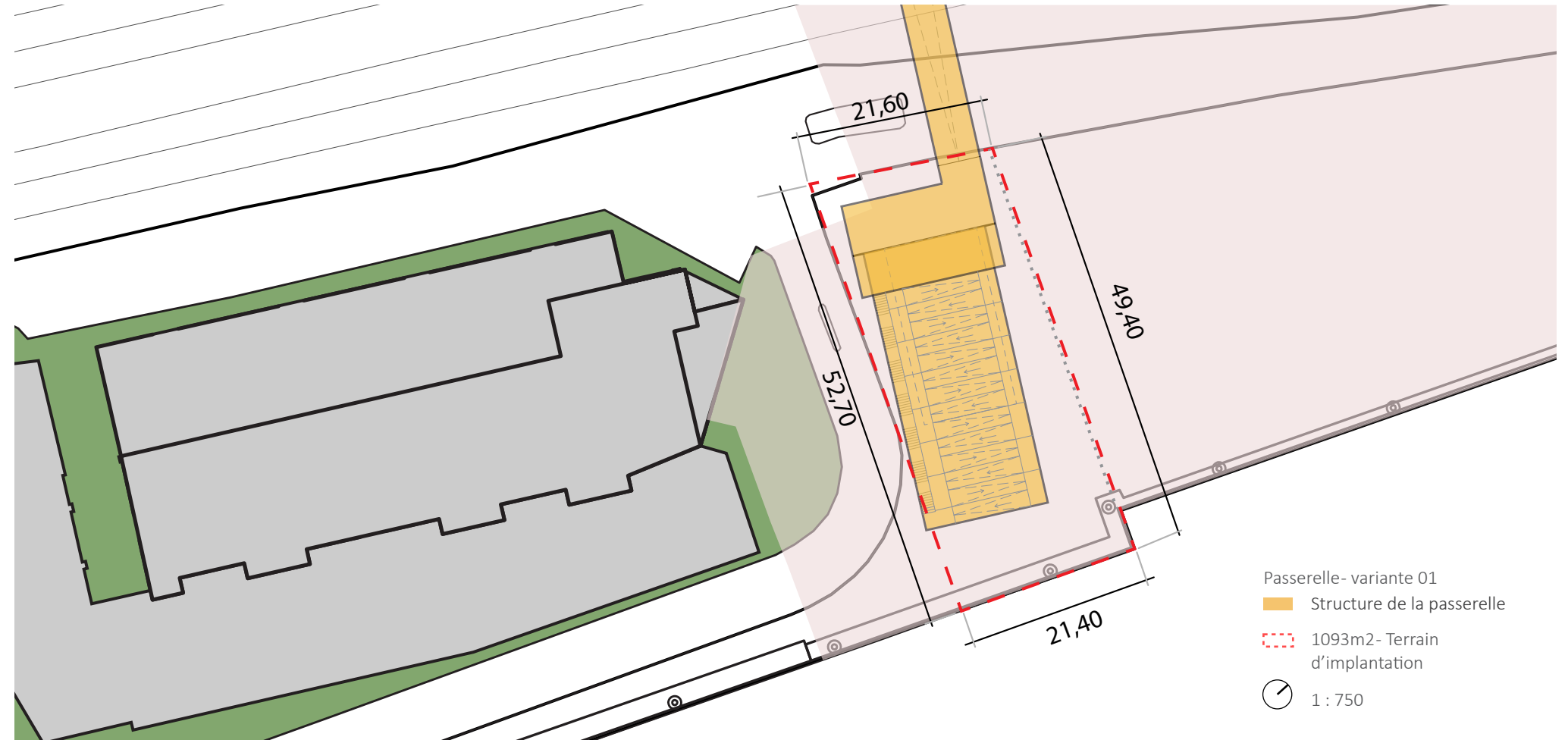
4.4. ÉTUDE DE FAISABILITÉ D'UNE PASSERELLE VERS LE PORT

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT :

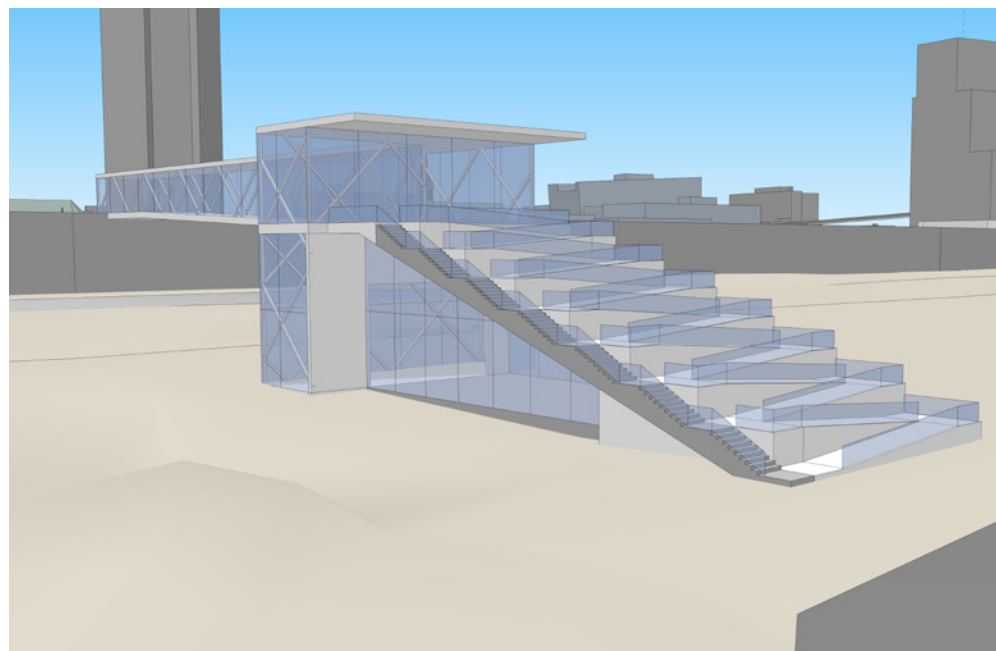
- Créer du lien : entre la ville et son port
- Augmenter l'espace public à destination du piéton et des transports actifs
- Mettre en valeur le site et ses vues sur le fleuve.

MOYENS

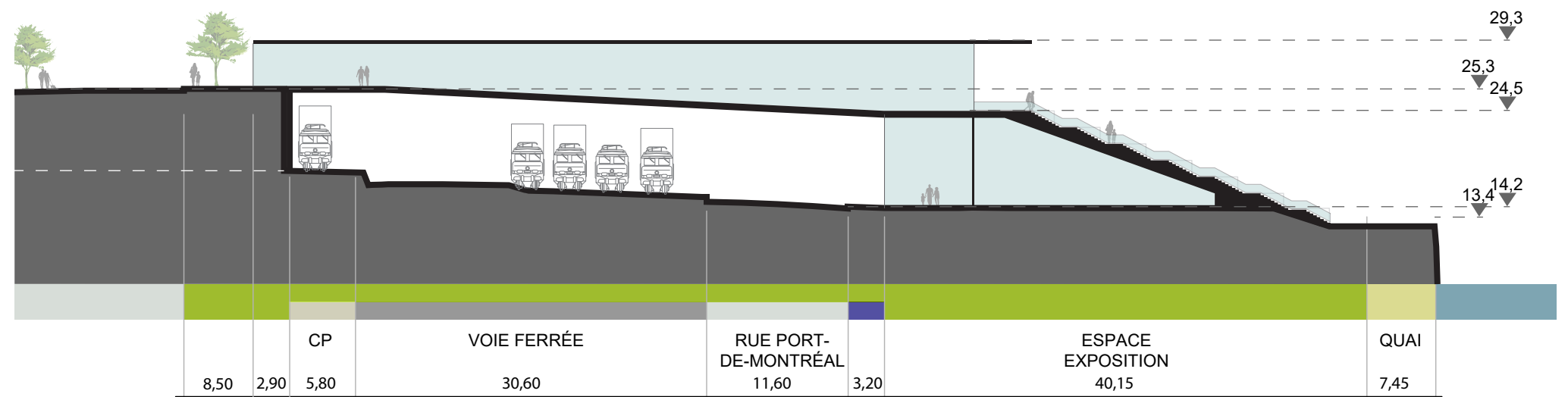
- Installer une passerelle accessible de haut en bas dans l'axe de la Visitation
- Développer un ouvrage mixte pour accueillir de l'information sur le port et ses activités
- Permettre la contemplation par l'intégration de belvédères et assises



Plan d'implantation



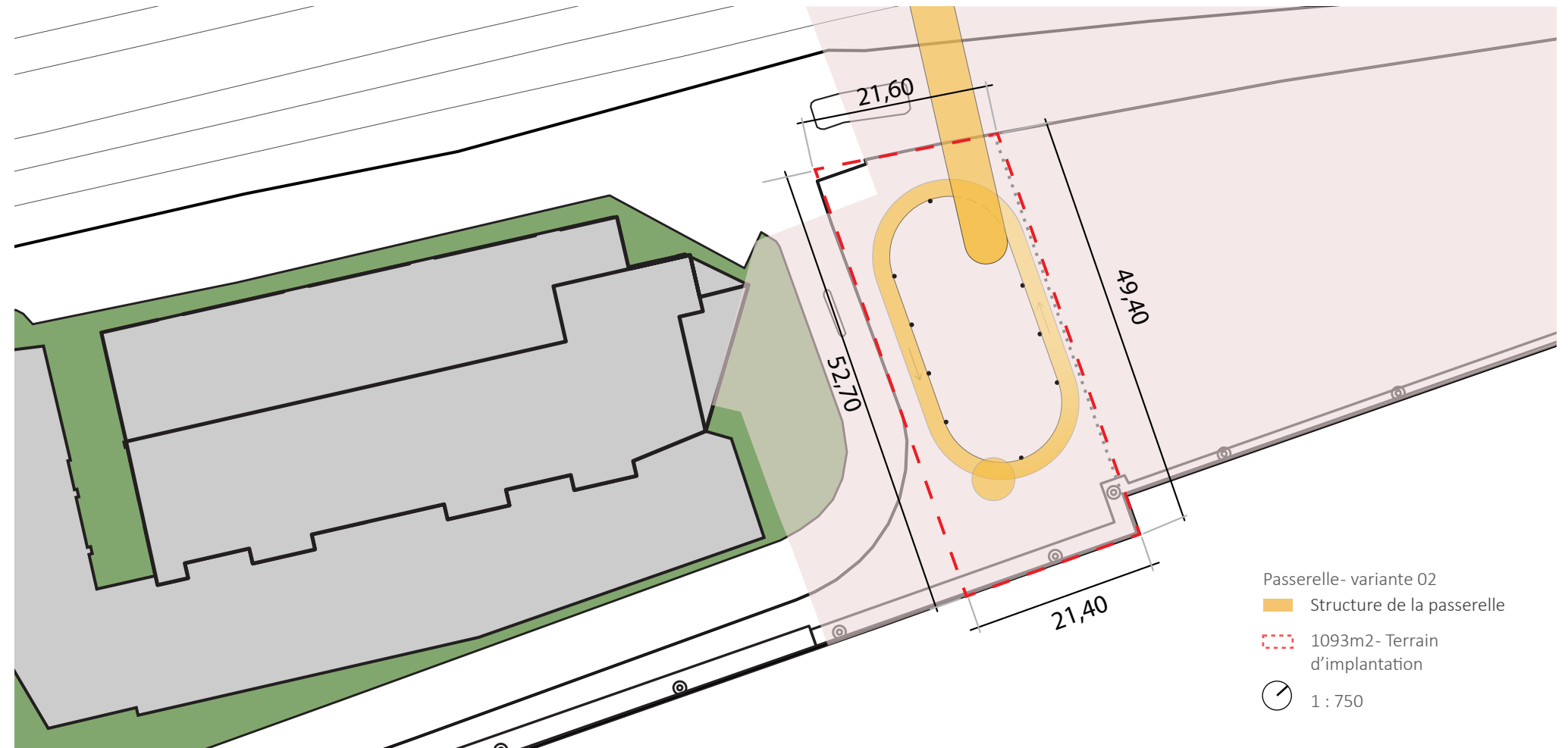
Volumétrie de la proposition



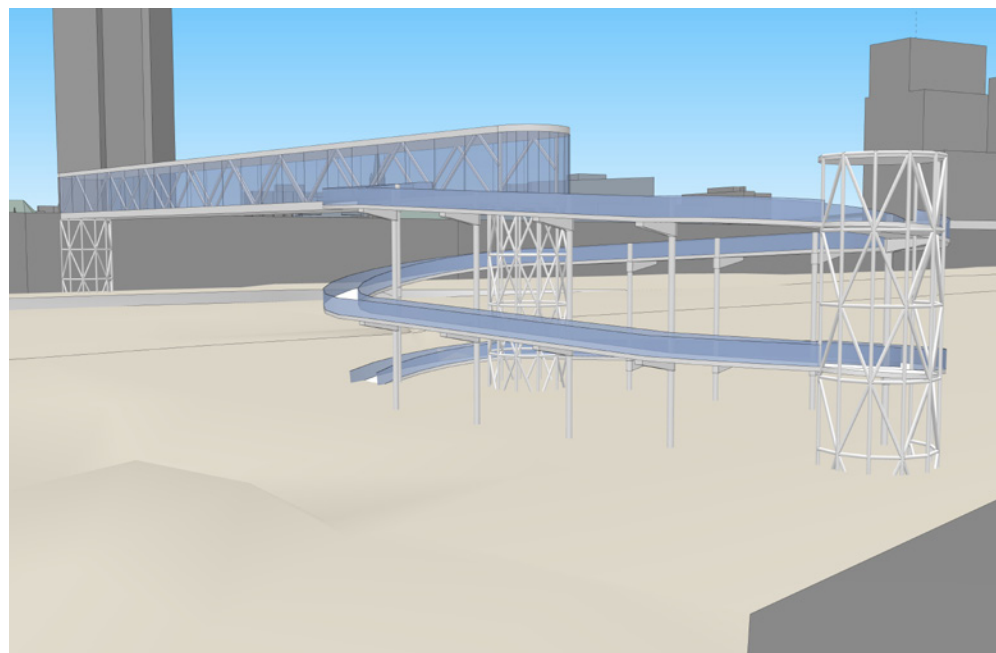
Coupe longitudinale 1-200

4. ÉTUDES CONCEPTUELLES

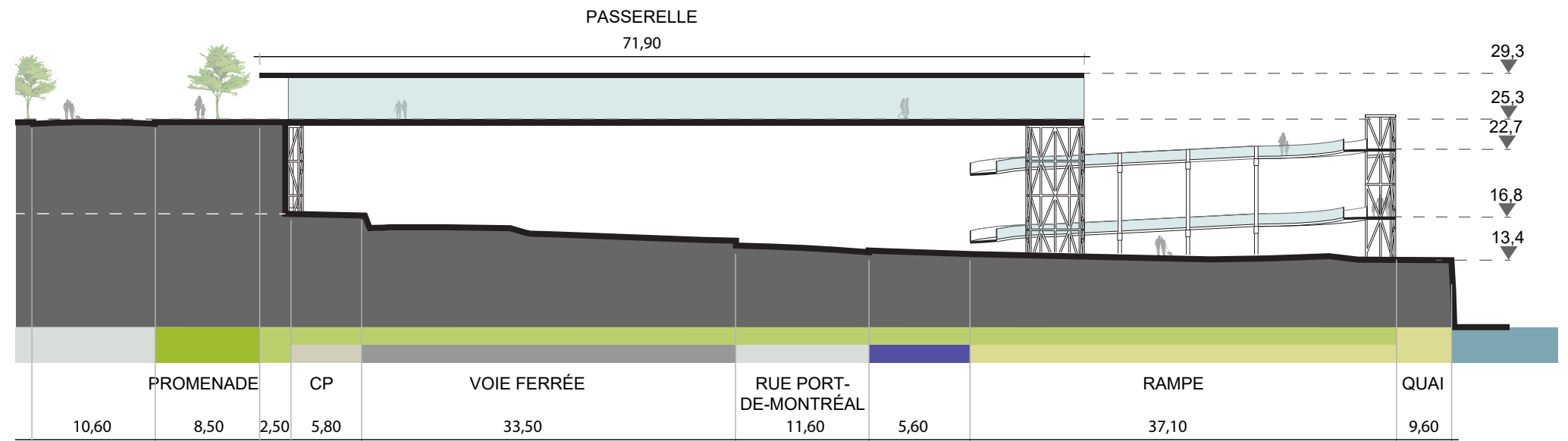
4.4. ÉTUDE DE FAISABILITÉ D'UNE PASSERELLE VERS LE PORT



Plan d'implantation



Volumétrie de la proposition



Coupe longitudinale 1-200

2. CONTEXTE

2.4. PRÉCÉDENTS

4.4.1. LA PASSERELLE



Pfluger Bridge, Austin, Texas



Ruyi Bridge, Chengdu, Chine



Musée d'art contemporain Rio de Janeiro, Brésil



Bushwick inlet park-Brooklyn, États-Unis



Faculté de pharmacie, Châtenay-Malabry, France



Jetée Alexandra, Port de Montréal

4. ÉTUDES CONCEPTUELLES

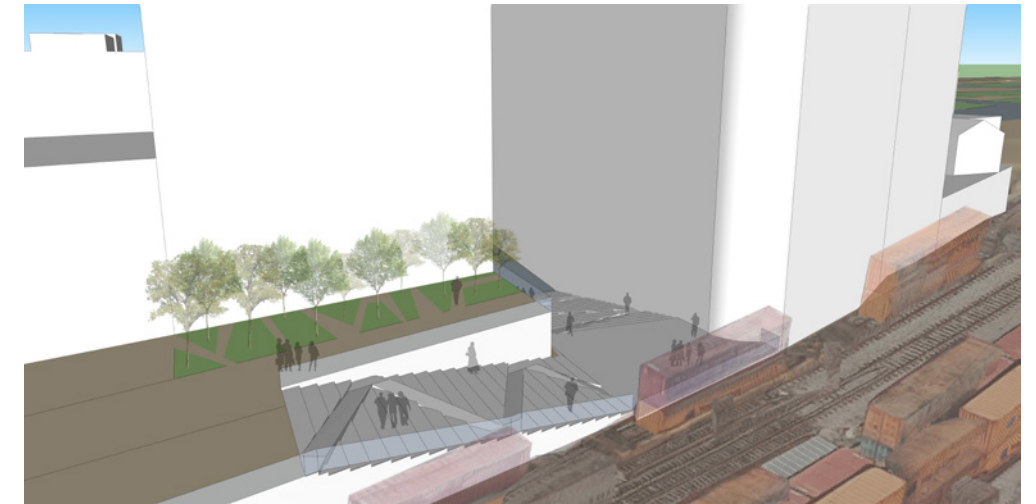
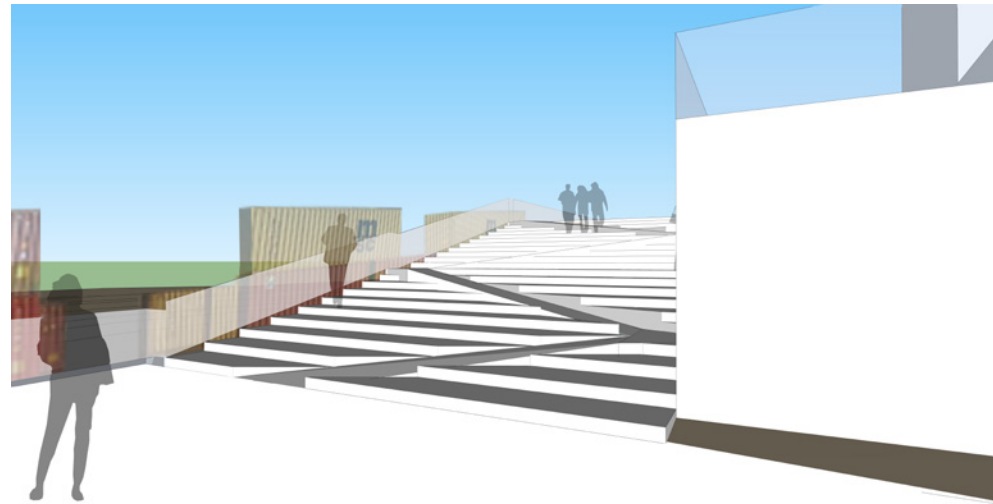
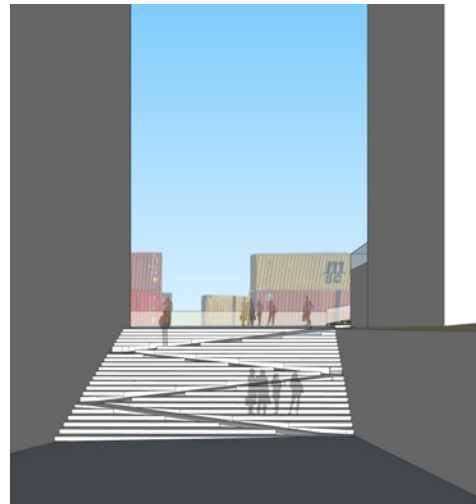
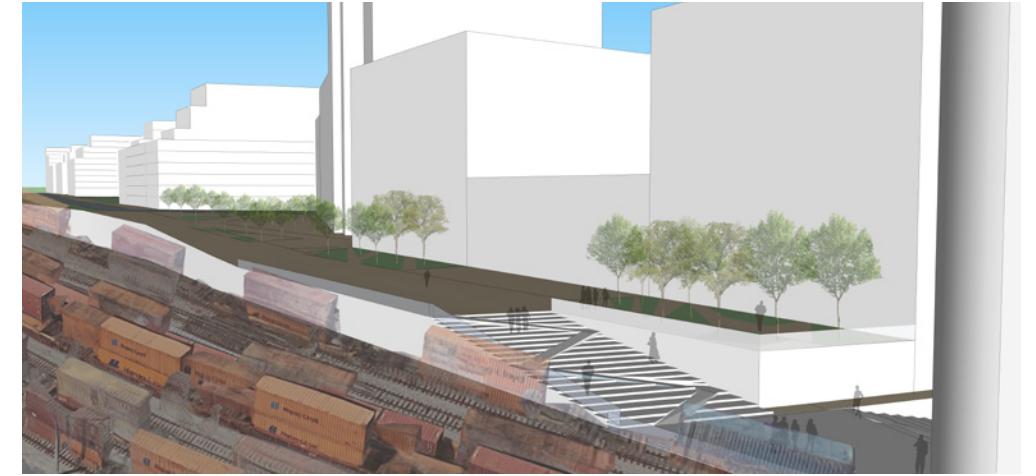
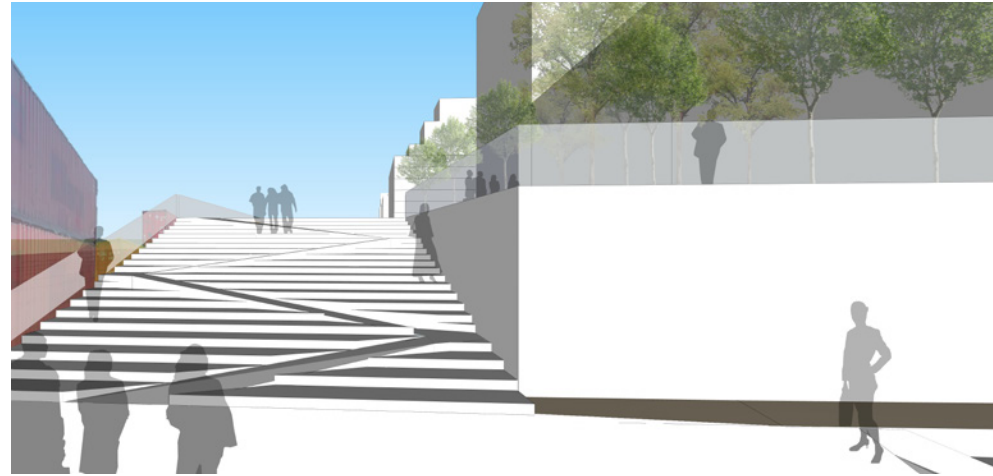
4.5. LE LIEN MONARQUE / DE LA COMMUNE

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT :

- > Créer une promenade continue le long du fleuve
- > Mettre en valeur le patrimoine
- > Gérer les eaux pluviales au point bas du site

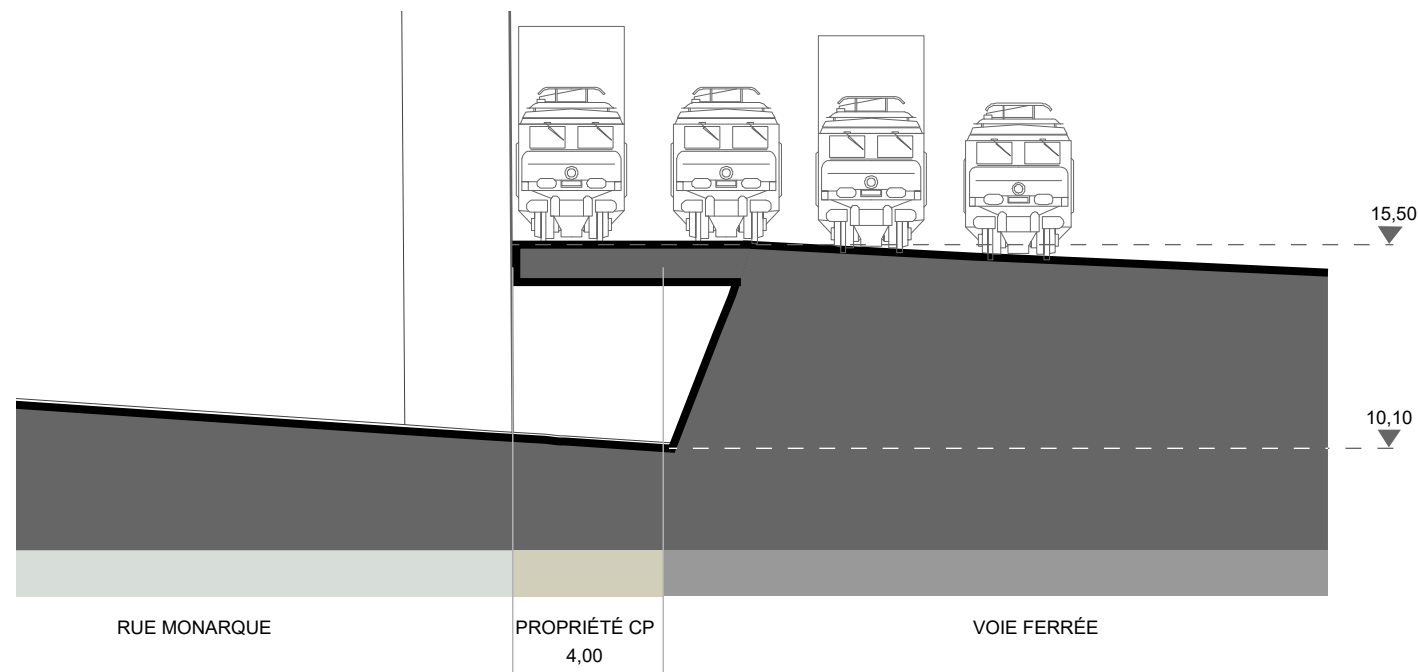
MOYENS

- > Concevoir un accès universel et sécuritaire entre Monarque et l'extension de la rue de la Commune
- > Récupérer les eaux pluviales dans un réservoir sous les voies ferrées

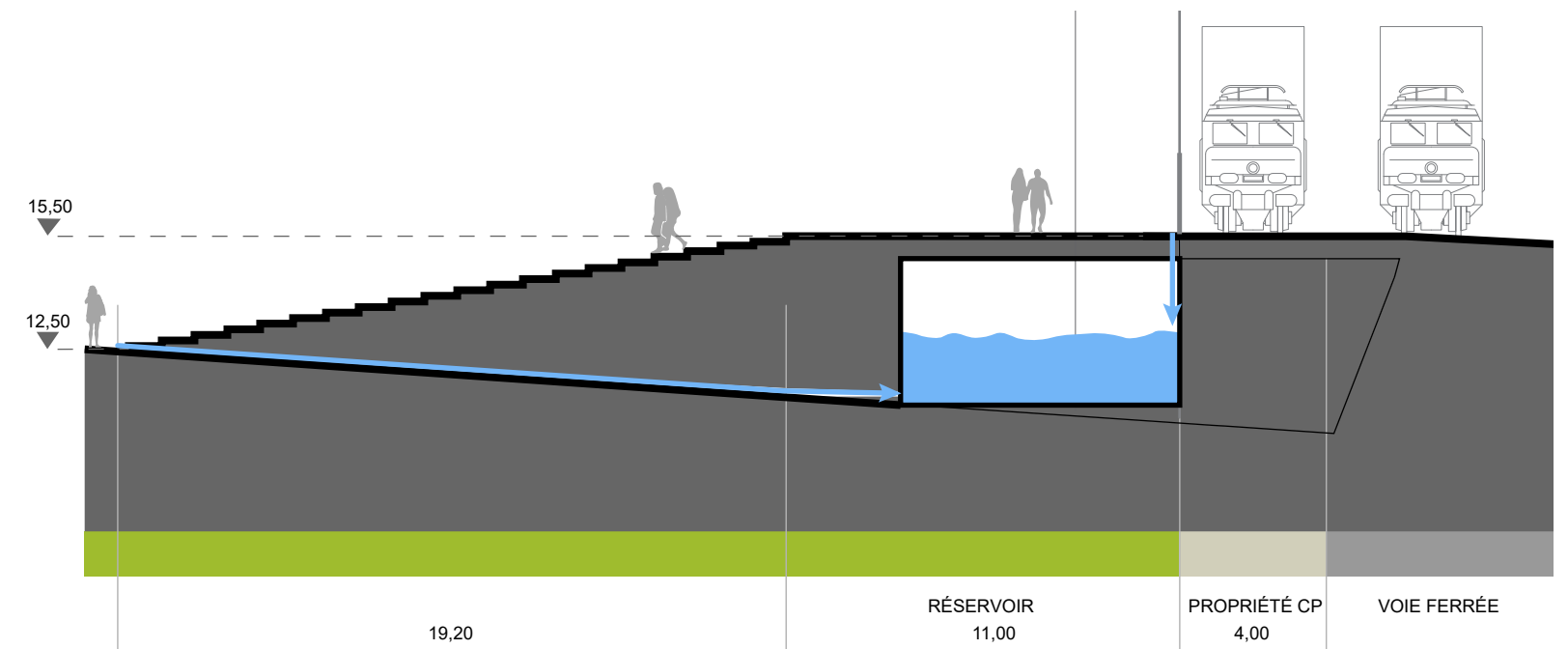


La rue Monarque en cul-de-sac

Perspectives du lien projeté



Coupe de l'existant 1/200



Coupe projetée- principe 1/200

