

# Rapport synthèse

Division de l'aménagement et du design urbain  
Direction de l'urbanisme

Ville de Montréal

Aménagement d'un parc linéaire sur les berges du fleuve  
Saint-Laurent entre le pont Champlain et le pont Victoria

Concept préliminaire

24 avril 2015



Groupe  
**ROUSSEAU LEFEBVRE**  
architecture de paysage · environnement · urbanisme

**Comité de suivi Ville de Montréal**

Stéphane Conant, Direction de l'urbanisme, Ville de Montréal

Christine Caillé, Direction de l'urbanisme, Ville de Montréal

Cristina Sanda, Direction de l'urbanisme, Ville de Montréal

Dominique Côté, Arrondissement Le Sud-Ouest, Ville de Montréal

Claudine Deschênes, Service des grands parcs, Ville de Montréal

Ralph Vicière, Direction des transports, Ville de Montréal

**Groupe Rousseau Lefebvre**

Michel Rousseau - architecte paysagiste, associé principal

Mélanie Glorieux - architecte paysagiste, M. ing., directrice de projets

Marie-Eve Boisvert - architecte paysagiste, chargée de projets

Valériane Noël - architecte paysagiste, illustrations



<b>1. Introduction</b>		
1.1 Objectif	_____	5
1.2 Orientations	_____	5
<b>2. Mandat</b>		
2.1 Méthodologie	_____	7
<b>3. Description et analyse du secteur</b>		
3.1 Mise en contexte	_____	9
3.2 Occupation du sol	_____	11
3.3 Grands propriétaires	_____	13
3.4 Accès et liens	_____	15
3.5 Noeuds et barrières	_____	17
3.6 Vues	_____	19
3.7 Éléments historiques et identitaires	_____	23
3.8 Espaces verts et pôles récréotouristiques	_____	25
3.9 Contraintes environnementales	_____	27
<b>4. Synthèse</b>		
4.1 Synthèse - constats	_____	29
4.2 Synthèse - programmation	_____	31
<b>5. Thématique</b>	_____	32
<b>6. Concepts préliminaires</b>	_____	35
<b>7. Concept privilégié</b>		
7.1 Concept général	_____	47
7.2 Plan d'ensemble du concept	_____	49
7.3 Palette de matériaux inertes	_____	50
7.4 Palette de matériaux végétaux	_____	50
7.5 Mobilier	_____	51
7.6 Éclairage d'ambiance	_____	51
7.7 La vitrine d'entrée et les parcours	_____	52
7.8 Le Parcours-fleuve et le Parcours-ville	_____	58
7.9 Le pont Clément et les parcours	_____	66
7.10 Le parc urbain - parc de sculptures	_____	72
7.11 Le parc urbain - les passerelles	_____	78
<b>8. Recommandations</b>	_____	83
<b>Annexes</b>		
Évaluations budgétaires des concepts	_____	85
Précédents	_____	87



---

## Résumé

Le mandat de la présente étude vise l'élaboration d'un concept préliminaire pour l'aménagement d'un parc linéaire sur les berges du fleuve Saint-Laurent. Le site du futur parc linéaire forme actuellement une mince bande de terre longeant le fleuve, sis entre les ponts Champlain et Victoria. Il s'agit d'un site exceptionnel en raison de son contact avec le fleuve et par sa position stratégique comme porte d'entrée de la ville. Coincé entre l'autoroute Bonaventure et le fleuve, son étroitesse conjugée à son surplomb au-dessus de l'eau amène un sentiment de précarité. Cette notion de précarité a toutefois suscité l'émergence d'un concept d'aménagement original propre au lieu.

Le concept du parcours s'inspire de la dynamique du **voltigeur**. Du haut des airs, le voltigeur contemple le flot de spectateurs et est enivré à l'idée de s'élancer, avec son trapèze, vers ses partenaires. Ce faisant, il exécute des courbes régulières qui le font monter et descendre, toujours à la recherche de nouveaux points de vue, de nouvelles sensations. Tout comme le voltigeur, le visiteur du parc linéaire sera invité à aller au-delà des barrières physiques actuelles que constituent les deux ponts et à s'élancer à la découverte d'un paysage à couper le souffle.

D'est en ouest, le parcours débute au pied du pont Victoria par une entrée de parc dynamique et marquée. Deux sentiers s'offrent au visiteur : le **Parcours-fleuve** ou le **Parcours-ville**. Chaque sentier thématique a sa propre cadence, sa propre amplitude. Le Parcours-ville se situe en haut de talus et varie peu en dénivelé, il est plus régulier avec de grandes courbes subtiles. Il dessert la piste multifonctionnelle, surtout utilisée par les cyclistes. La vitesse y sera plus élevée, à l'image de la circulation automobile adjacente, à l'image de la vie urbaine. Le Parcours-fleuve est celui des jeux de niveaux importants, du mouvement du corps dans l'espace, et exploite la pleine hauteur de la falaise. Il sera utilisé par les piétons et permettra de nombreuses découvertes. Sa composition est celle d'une passerelle qui s'accroche à la falaise afin de s'approcher du fleuve, jusqu'à pouvoir y toucher.

Le parc, d'une longueur de 3,5 km, est ponctué de plusieurs haltes, des plates-formes d'échange, comme pour le voltigeur. Ces plates-formes sont

disposées judicieusement au croisement des deux parcours pour créer une cadence agréable, pour rassurer les visiteurs impressionnés par la longueur de la promenade. Chaque plate-forme est un espace de rencontre, de repos ou d'observation. De l'information pertinente est intégrée à l'aménagement pour renseigner le visiteur sur l'histoire du lieu.

Le circuit se termine dans un **parc urbain** situé au pied du pont Champlain qui surprendra par sa grande superficie et son design. Ce parc reprend l'idée d'ondulation des parcours et offre un paysage vallonné, composé de dépressions et de monticules. Les monticules seront des points de vue, des aires de détente ou des espaces de jeux. Les dépressions récupéreront les eaux de pluie et les traiteront dans des marais filtrants paysagers utilisant des phytotechnologies. Tout ce travail de « land art » sera complété par l'insertion minutieuse de nombreuses œuvres d'art qui souligneront chacune à leur manière, la relation privilégiée qu'entretient la Ville avec son fleuve.

L'aménagement du parc linéaire est une occasion rêvée pour la Ville de se réapproprié un espace stratégique par une mise en valeur publique. Le concept du parc linéaire représente un geste audacieux et novateur qui offrira aux citoyens et aux visiteurs, une expérience de promenade incomparable. Ce grand geste est tributaire d'une révision à plus grande échelle du secteur, notamment le déplacement partiel d'une portion de l'autoroute Bonaventure afin de révéler la pleine valeur de ce parcours riverain. Situé dans un environnement qui se cherche une identité, l'originalité du parc linéaire agira comme **catalyseur au redéveloppement du secteur**.

## Introduction

Dans le cadre de la planification du secteur du Havre de Montréal, la Direction de l'urbanisme s'est penchée sur un secteur encore non exploité sur les berges du fleuve Saint-Laurent entre le pont Champlain et le pont Victoria. L'avenir de ce secteur impose une mise en valeur de l'identité portée par le site pour répondre aux nouveaux enjeux qui le caractérisent.

De grandes transformations sont planifiées, notamment la construction d'un nouveau pont en remplacement du pont Champlain ainsi que les travaux sur la section fédérale de l'autoroute Bonaventure comprise entre le pont Champlain et le pont Victoria. À court terme, l'autoroute gardera sa vocation, mais la transformation de ce tronçon en boulevard urbain est souhaitée à long terme.

Visible à partir du pont Champlain et du pont Victoria, ce secteur est une des principales fenêtres sur la Ville. Ce tronçon d'environ 3,5 km de rive longeant l'autoroute Bonaventure est pourtant inaccessible pour les citoyens. La qualité des panoramas sur le fleuve et sur le centre-ville, conjugué à la proximité de nombreux réseaux de transit et d'activités récréotouristiques, confirment le potentiel d'exploitation de cet espace linéaire comme un parc d'importance dans la trame urbaine de Montréal. S'inscrivant en continuité des aménagements riverains environnants, ce nouvel espace vert permettra un point de contact unique avec le fleuve pour la population de l'arrondissement du Sud-Ouest ainsi que des arrondissements de Verdun et de Ville-Marie.

### 1.1 Objectif

Tributaire de la transformation de l'actuelle autoroute Bonaventure en boulevard urbain, le projet s'inscrit en continuité avec le secteur de l'autoroute en cours de planification au centre-ville pour la transformer en boulevard.

L'objectif de l'élaboration d'un concept préliminaire pour ce secteur est de mettre en place les conditions qui soutiendront à long terme un aménagement d'une grande qualité urbaine, dans un souci de développement durable et de création de richesse économique et collective.

### 1.2 Orientations

Le concept pour un parc dans ce secteur doit prendre en considération les orientations de la Ville touchant à la fois le site et les secteurs environnants.

La vision d'aménagement préliminaire portée par la Ville peut se résumer aux points suivants :

- Minimiser la présence des ouvrages d'envergure autoroutière qui traversent le secteur;
- Récupérer et mettre en valeur plus de 3 km de berges sur le fleuve;
- Exploiter la capacité d'accueil et diversifier les activités urbaines;
- Préserver et mettre en valeur les caractéristiques identitaires;
- Rehausser la qualité de l'environnement urbain et assurer la sécurité des déplacements.







## 2 Mandat

Le Groupe Rousseau Lefebvre (GRL) a reçu le mandat d'élaborer un concept préliminaire pour l'aménagement paysager d'un parc linéaire sur les berges du fleuve Saint-Laurent entre le pont Champlain et le pont Victoria.

Sous la responsabilité de la Direction de l'urbanisme et à partir de la synthèse préparée par la Ville de Montréal, l'équipe de GRL a développé une vision d'ensemble pour le site qui pourra orienter les décisions à prendre à court et à long terme afin de mener à terme le projet.

### 2.1 Méthodologie

En plus de se familiariser avec la démarche de planification en cours, le point de départ fut la familiarisation avec les caractéristiques générales du secteur par une visite de site et l'analyse des conditions existantes.

Une revue de la documentation fournie par la Ville a été réalisée, en plus de l'étude des éléments suivants :

- Orientations du Plan d'urbanisme;
- Orientations préliminaires de mise en valeur du secteur du Havre;
- Projets majeurs en cours (projet Bonaventure, pont Champlain, SLR);
- Contexte géographique et urbain du secteur, notamment son enclavement par rapport aux quartiers limitrophes;
- Dynamiques urbaines et vocations existantes;
- Activités ferroviaires.

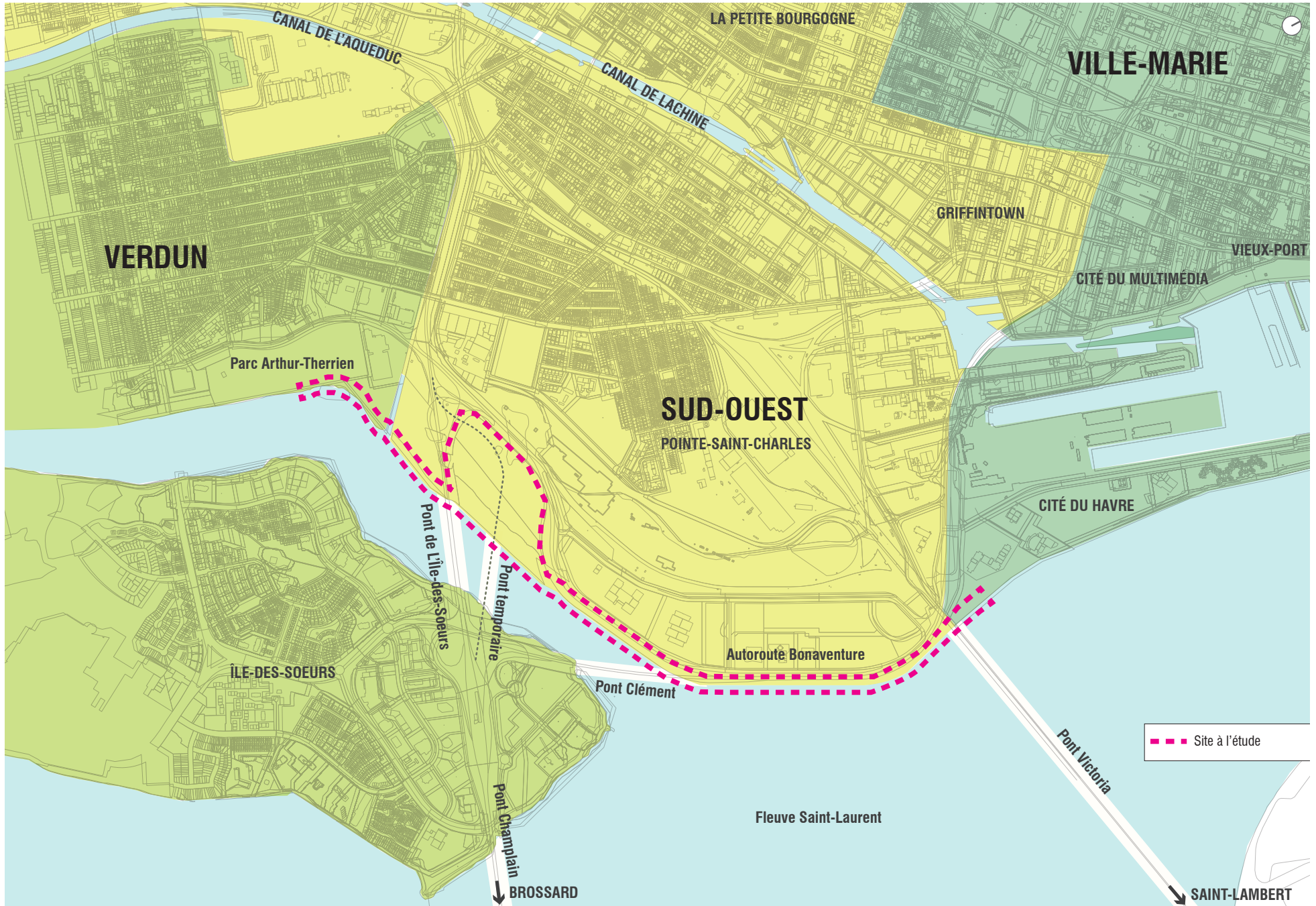
L'analyse des conditions existantes et une recherche de précédents (local, national et international) ont été à la base du développement du projet. Travaillant de pair avec le comité de suivi, les étapes suivantes ont été présentées:

- Évaluation du potentiel d'aménagement;
- Identification des options d'aménagement;
- Développement de deux concepts distinctifs avec évaluations budgétaires;
- Préparation d'une esquisse d'aménagement;
- Préparation d'un rapport synthèse.

Des rencontres avec d'autres intervenants dans la Ville, dont la Direction de l'environnement, ont permis de développer le projet dans une vision d'ensemble. Le rapport présente le processus de développement du concept pour le nouveau parc linéaire de la Ville de Montréal.



# 3 DESCRIPTION ET ANALYSE DU SECTEUR - 3.1 Mise en contexte

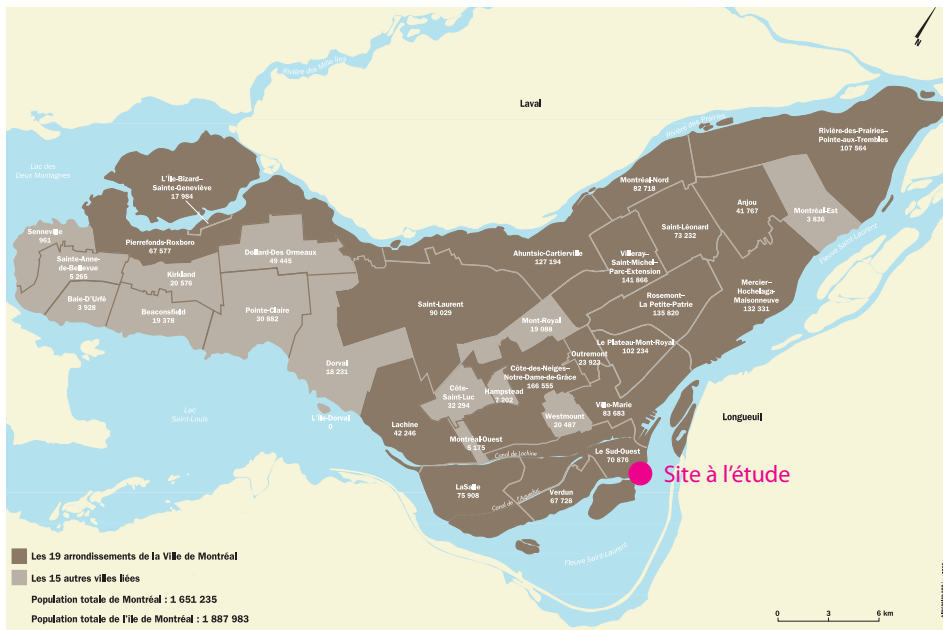




## 3.1 Mise en contexte

Le site du nouveau parc linéaire est sur 3,5 km de bande riveraine dans l'arrondissement Le Sud-Ouest et est compris entre le pont Champlain et le pont Victoria en bordure de l'autoroute Bonaventure et du fleuve Saint-Laurent.

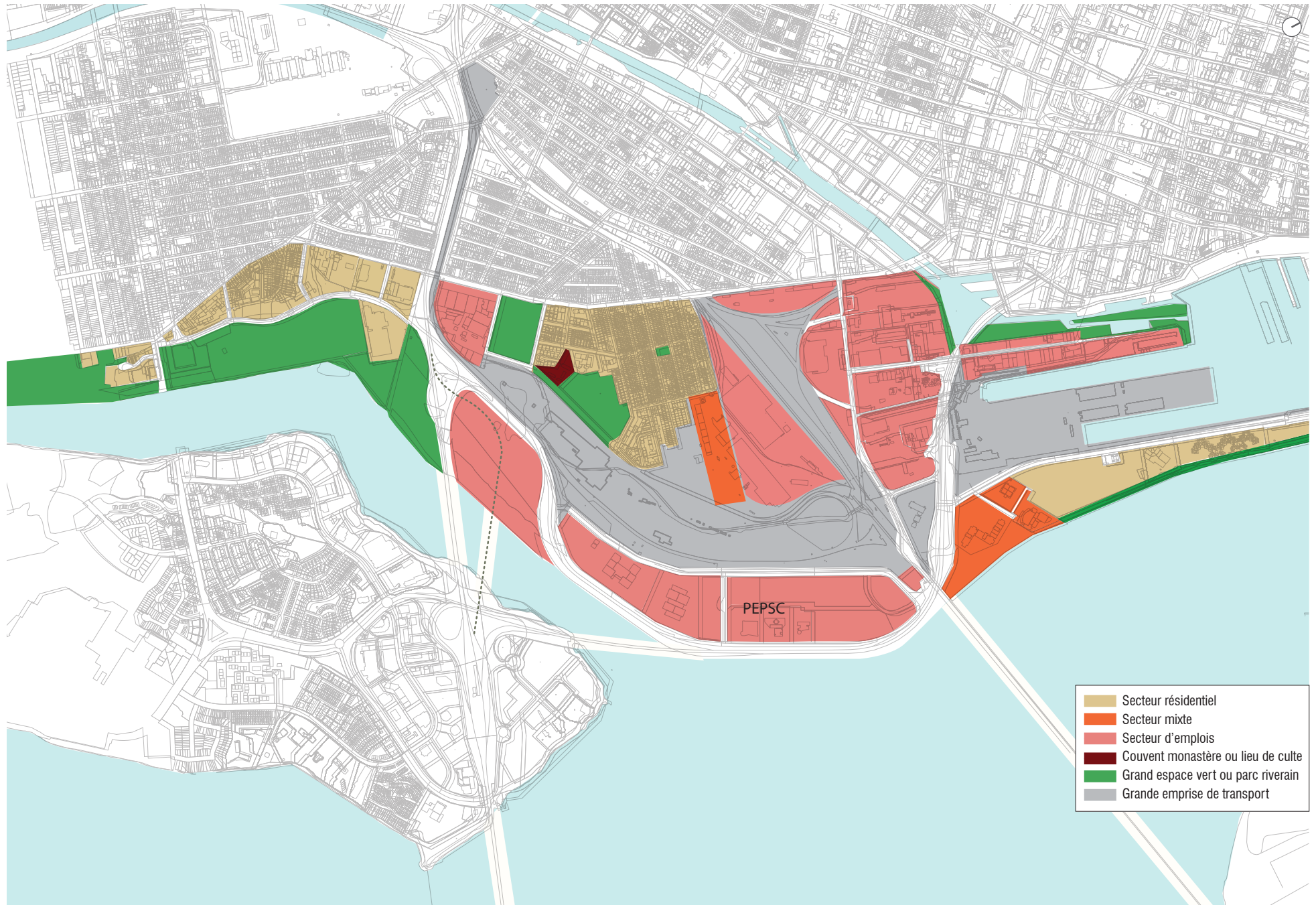
Le parcours riverain identifié par le *Plan d'urbanisme* est principalement formé des chemins anciens longeant les cours d'eau naturels (le fleuve Saint-Laurent, le lac Saint-Louis) et anthropiques (canal de Lachine et canal de l'aqueduc). Plus de 800 attraits patrimoniaux évoquant l'histoire de Montréal ponctuent la promenade sur 180 km de parcours. La majorité des secteurs sont mis en valeur selon les thématiques et les intérêts historiques. Chaînon manquant dans cet important parcours, le site du futur parc se retrouve dans la catégorie de sites complexes ou difficilement accessibles. Il rejoint l'arrondissement de Verdun à l'ouest par le parc Arthur-Therrien et l'arrondissement de Ville-Marie à l'est par le secteur de la Cité du Havre.



Source: Ville de Montréal, [www.ville.montreal.qc.ca](http://www.ville.montreal.qc.ca)



# 3 DESCRIPTION ET ANALYSE DU SECTEUR - 3.2 Affectations du sol



## 3.2 Affectation du sol

Le site du futur parc linéaire longe un secteur majoritairement à vocation d'emplois actuellement occupée par le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC). Il n'y a pas d'affectation identifiée pour le secteur riverain.

Le secteur résidentiel du même quartier est enclavé par un réseau routier et surtout est séparé du site du futur parc par les infrastructures ferroviaires et l'actuelle autoroute Bonaventure.

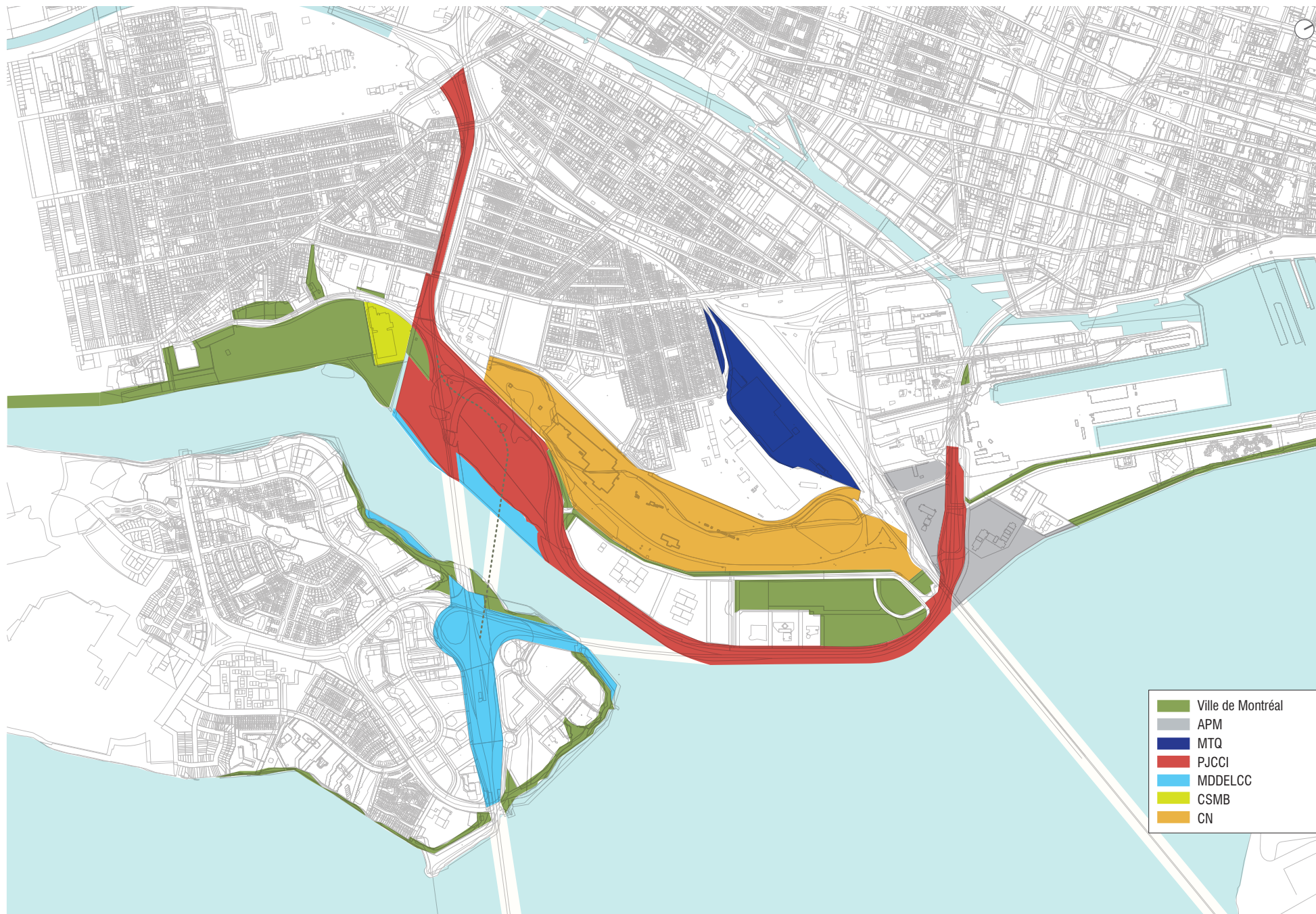
Des secteurs résidentiels sont aussi situés à proximité à l'est, à l'ouest et au nord du site. Plusieurs grands espaces verts ou parcs riverains sont aussi situés de part et d'autre du site du futur parc.

Il y a donc une grande diversité d'activités qui entourent le site, mais la présence du réseau ferroviaire l'isole de son contexte.





# 3 DESCRIPTION ET ANALYSE DU SECTEUR - 3.3 Grands propriétaires



## 3.3 Grands propriétaires

Le site n'est pas une propriété de la Ville de Montréal, mais il s'inscrit plutôt sur différentes propriétés publiques principalement celles de la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) et du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC).

Les autres propriétaires des sites avoisinants sont :

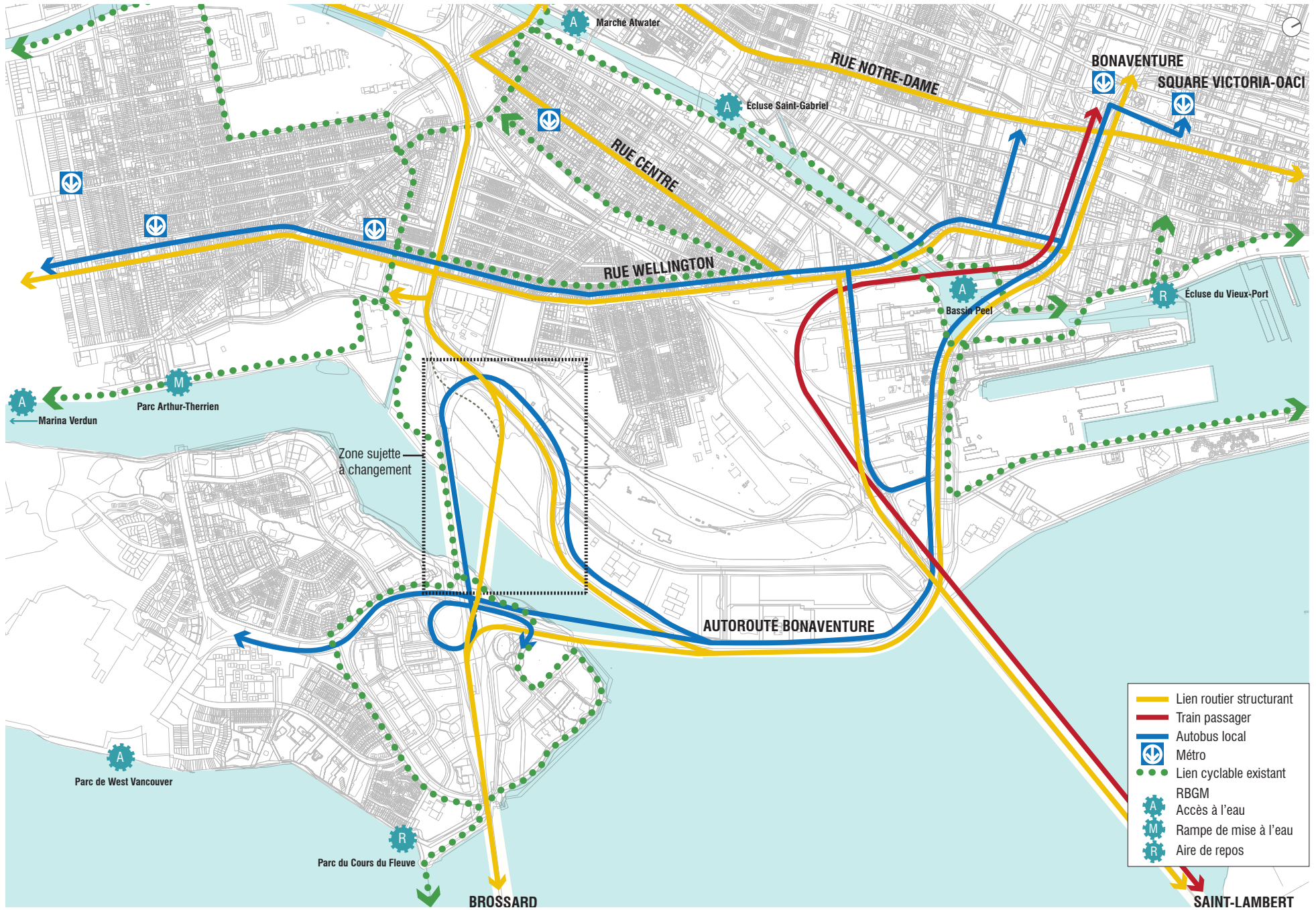
- La Ville de Montréal;
- L'Administration portuaire de Montréal (APM);
- Le Ministère des Transports du Québec (MTQ);
- Le Canadien National (CN);
- La Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys (CSMB).

Des collaborations étroites seront donc nécessaires avec les différents propriétaires pour le développement à court et à long terme du secteur.





# 3 DESCRIPTION ET ANALYSE DU SECTEUR - 3.4 Accès et liens





## 3.4 Accès et liens

Comme mentionné plus tôt, le secteur est compris entre le pont Champlain et le pont Victoria en bordure de l'autoroute Bonaventure. Il n'y a actuellement aucun accès piéton ou cycliste existant à partir de la Cité du Havre ou du parc Arthur-Therrien pour atteindre le site.

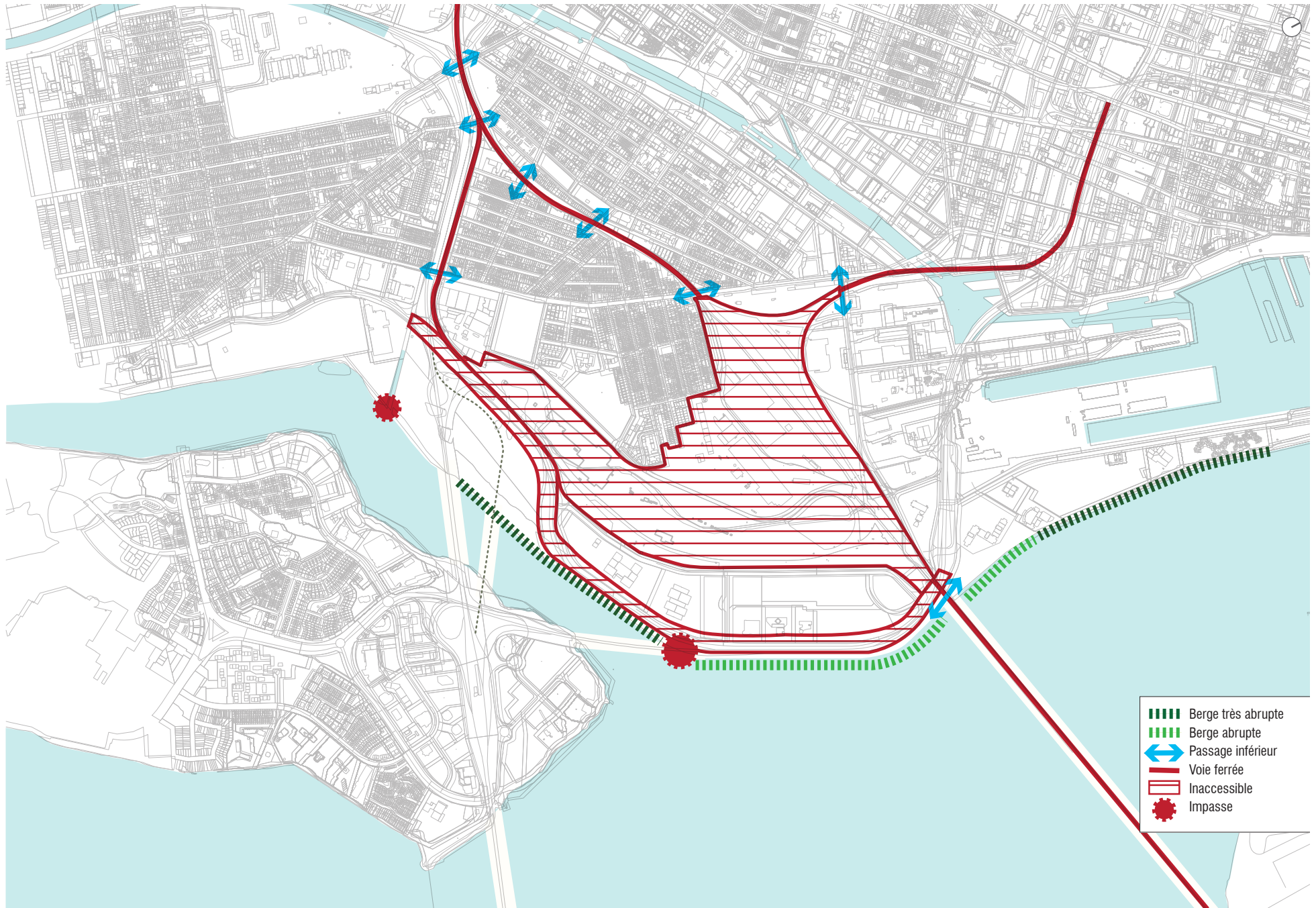
Le service de transport en commun est seulement accessible en périphérie du site. Quelques stations de métro agissent comme points de départ pour les parcours d'autobus qui ont des arrêts avant ou après le site, ou se rendent à proximité. De la même façon, plusieurs tronçons de pistes et bandes cyclables se retrouvent à proximité du futur parc sans y être reliés. La présente nature de l'autoroute Bonaventure en fait toutefois une barrière difficilement franchissable sur toute la longueur.

Un autre parcours à proximité est celui de la Route Bleue du Grand Montréal (RBGM) accessible en périphérie du site. Celui-ci est de plus en plus populaire comme réseau d'activités pour les Montréalais et les touristes.

Pour l'automobiliste, le site est perceptible à partir des ponts Champlain et Victoria, ainsi que par le train passager qui emprunte ce dernier pont. Le site fait partie de l'image d'une des entrées de ville importantes à partir de la Rive-Sud. Par contre, il n'y a pas de possibilité d'arrêt le long du parcours. Le traitement visuel du futur parc doit considérer la visibilité des interventions en conséquence. Il faut souligner que le secteur ouest du site est sujet à changement avec la construction du nouveau pont Champlain. Un pont temporaire relie L'Île-des-Soeurs au réseau actuel et traverse le site du futur parc linéaire.



# 3 DESCRIPTION ET ANALYSE DU SECTEUR - 3.5 Noeuds et barrières



## 3.5 Noeuds et barrières

Comme mentionné dans la section précédente, l'accès au site du futur parc linéaire est restreint de nombreuses façons :

- Le secteur en bordure de l'autoroute Bonaventure est inaccessible actuellement par voie piétonne ou cyclable;
- La zone du CN est inaccessible;
- Le quartier de la Pointe-Saint-Charles est inaccessible.

D'autres éléments devraient être considérés :

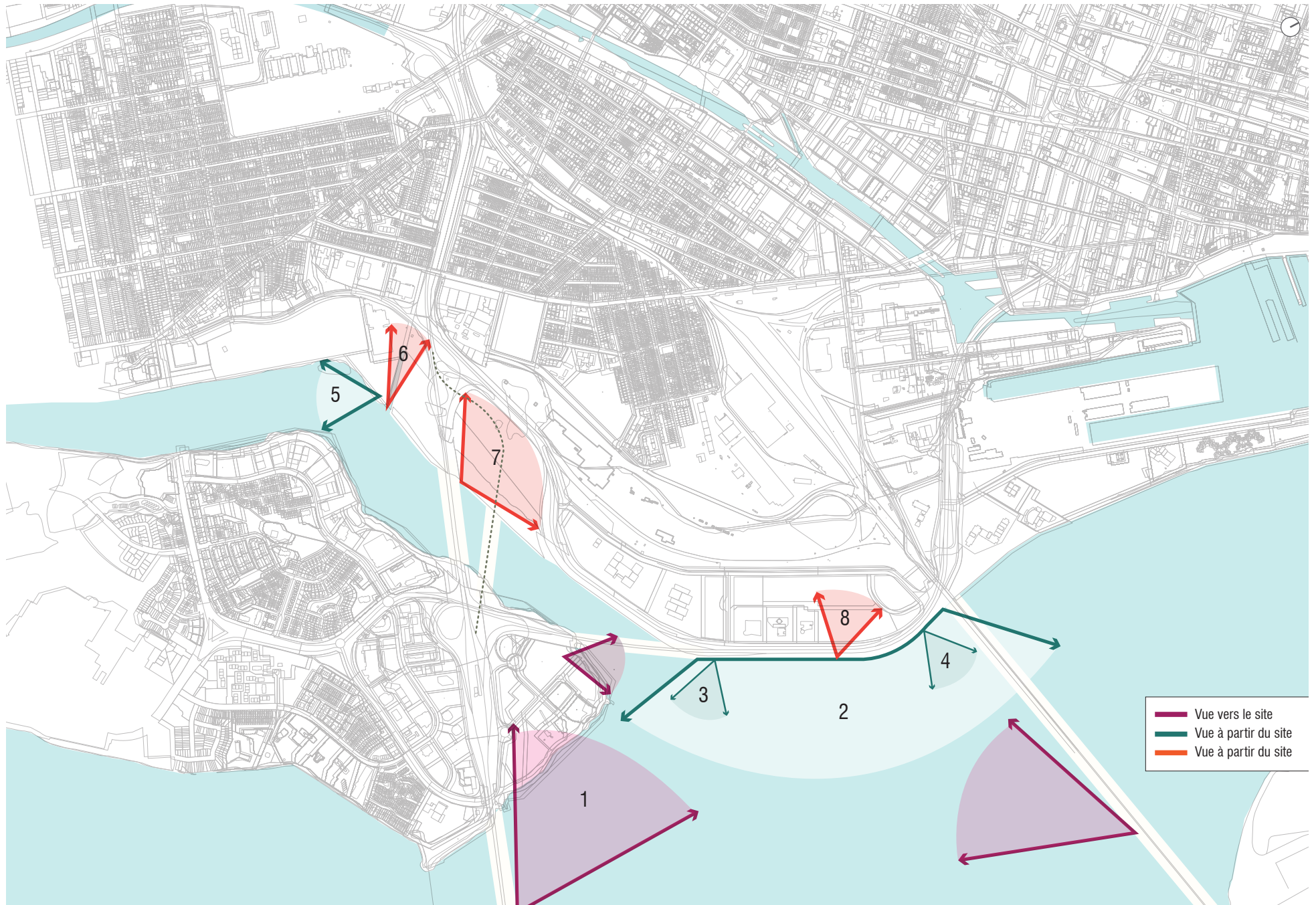
- Plusieurs passages inférieurs aux voies ferrées permettent la perméabilité des voies de circulation au nord du site et un accès piéton à l'est du site par le terrain de l'administration du port de Montréal (APM);
- Les berges abruptes limitent l'aménagement en haut de talus;
- Les berges très abruptes limitent l'accessibilité en haut de talus;
- La culée du pont Clément et l'émissaire Saint-Pierre empêchent le passage, contrairement au pont de L'Île-des-Soeurs.

L'accessibilité au site est un enjeu majeur pour le développement du projet et devra être abordée à toutes les échelles afin d'assurer l'intégration du futur parc dans le réseau de la Ville.





# 3 DESCRIPTION ET ANALYSE DU SECTEUR - 3.6 Vues





### 3.6 Vues

Un des points marquants du futur parc linéaire est la qualité des vues qu'il permet aux visiteurs. Deux types de vues sont identifiées le long du parcours: les vues à partir du site et les vues vers le site.

Le deuxième type de vue est celui vers le site à partir des axes routiers environnants. La vue 1 présente la vue d'entrée sur le territoire montréalais depuis le pont Champlain. C'est une vue typique associée à la ville et le site du futur parc s'y retrouve en assise. Des vues à partir du pont Victoria et de L'Île-des-Soeurs (parc Gewurz-Remer) se démarquent aussi comme points d'observation d'importance.

Les photos 2 à 4 illustrent ces panoramas ouverts sur le fleuve et la Rive-Sud de Montréal. Ce rapprochement au fleuve et les points d'intérêt ponctuels avec les nombreux ponts de la Rive-Sud, notamment la proximité du pont Victoria, en font un point d'intérêt comme nul par ailleurs dans les parcs de la Ville. La vue 5 se distingue particulièrement par sa proximité à bras du fleuve beaucoup plus calme et à l'émissaire Saint-Pierre. (vue 6) Ce dernier présente d'ailleurs un point de vue inusité et très encadré du centre-ville de Montréal. Les vues 6 à 8 illustrent les différents points de contact avec ce secteur.



Vue vers le centre-ville de Montréal



Vue vers la Rive-Sud, le pont Victoria et le pont Champlain



# 3 DESCRIPTION ET ANALYSE DU SECTEUR - 3.6 Vues





7



Vue vers le centre-ville à partir du secteur près du pont temporaire

8

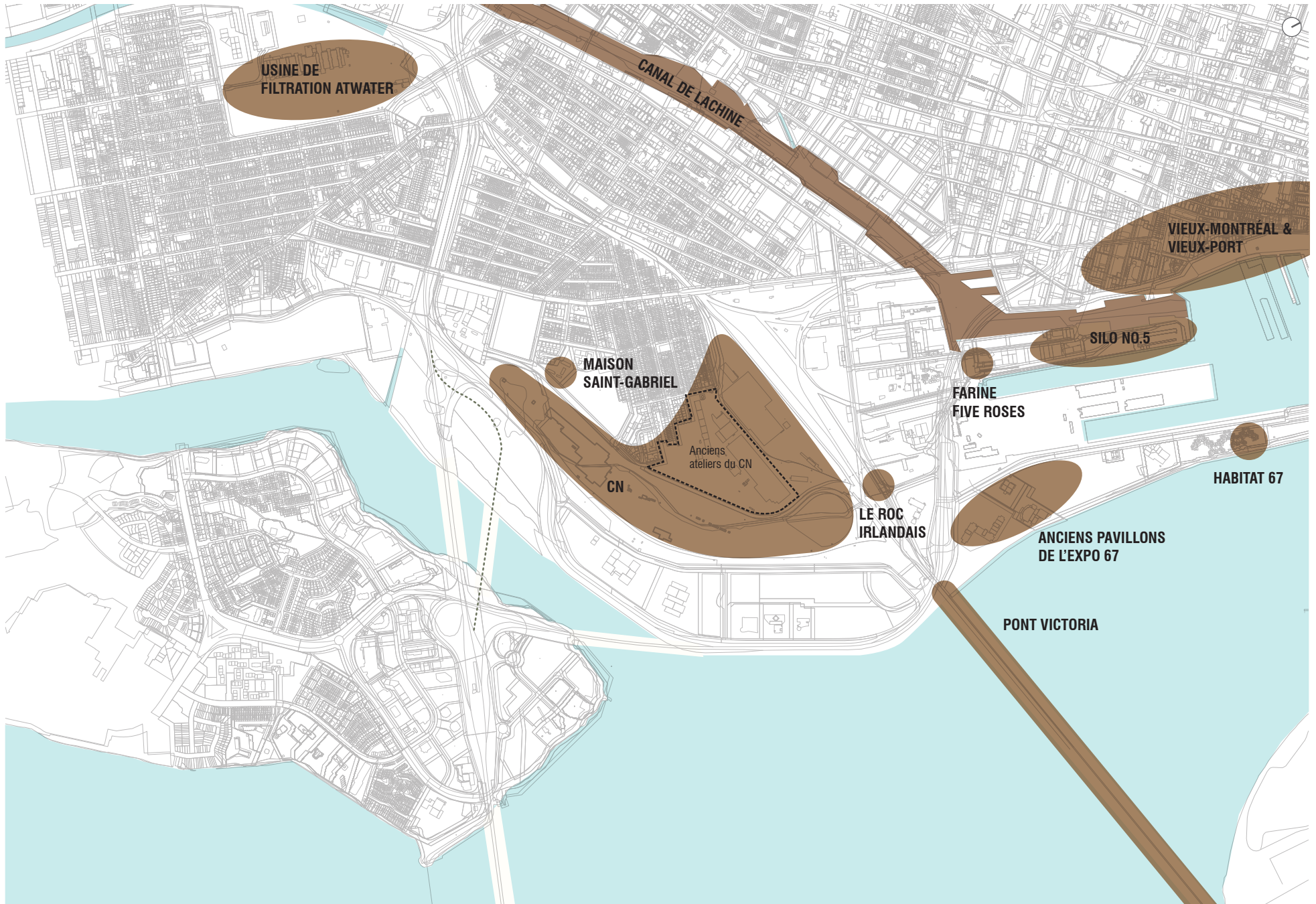


Vue vers le centre-ville à partir du secteur près de l'autoroute Bonaventure





# 3 DESCRIPTION ET ANALYSE DU SECTEUR - 3.7 Éléments historiques et identitaires





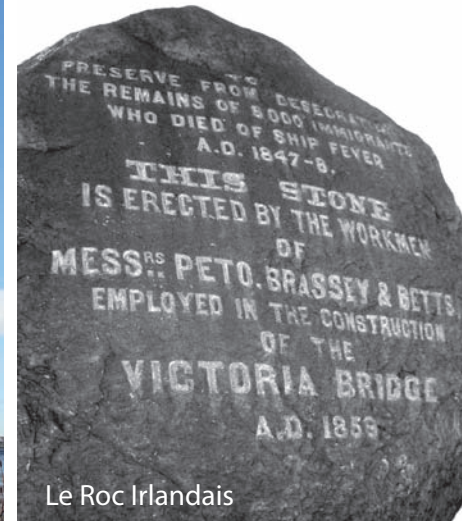
## 3.7 Éléments historiques et identitaires

Espace remblayé dans le fleuve pour faire place aux grands projets de la Ville de Montréal des années soixante (dont l'Expo 67 en particulier), le site du parc linéaire se retrouve à proximité des quartiers bâtisseurs de la ville.

Plusieurs éléments historiques et identitaires se situent à une courte distance du site : le pont Victoria, le Roc Irlandais, la Maison Saint-Gabriel, le secteur du CN avec ses ateliers et les pavillons de l'Exposition universelle de 1967.



Pont Victoria



Le Roc Irlandais



Farine Five Roses



Maison Saint-Gabriel



# 3 DESCRIPTION ET ANALYSE DU SECTEUR - 3.8 Espaces verts et pôles récréotouristiques





## 3.8 Espaces verts et pôles récréotouristiques

Plusieurs pôles récréotouristiques et espaces verts d'importance se retrouvent à proximité du site du futur parc. À noter entre autres le Vieux-Port, le canal de Lachine, le parc Arthur-Therrien, le parc de la Cité-du-Havre et, à une plus grande échelle, le parc Jean-Drapeau. Le parc Marguerite-Bourgeois est à souligner pour son lien avec le quartier résidentiel et surtout pour le patrimoine

historique. L'accès à l'eau pour les kayaks et les canots par différents points d'arrêts de la Route Bleue du Grand Montréal (RBGM) reste un point d'intérêt majeur pour le futur parc et doit être considéré dans son développement. Ce nouveau lieu public est une opportunité pour relier les différents pôles de la ville.



Parc Arthur-Therrien



Parc Gewurz-Remer



Parc de la Cité-du-Havre

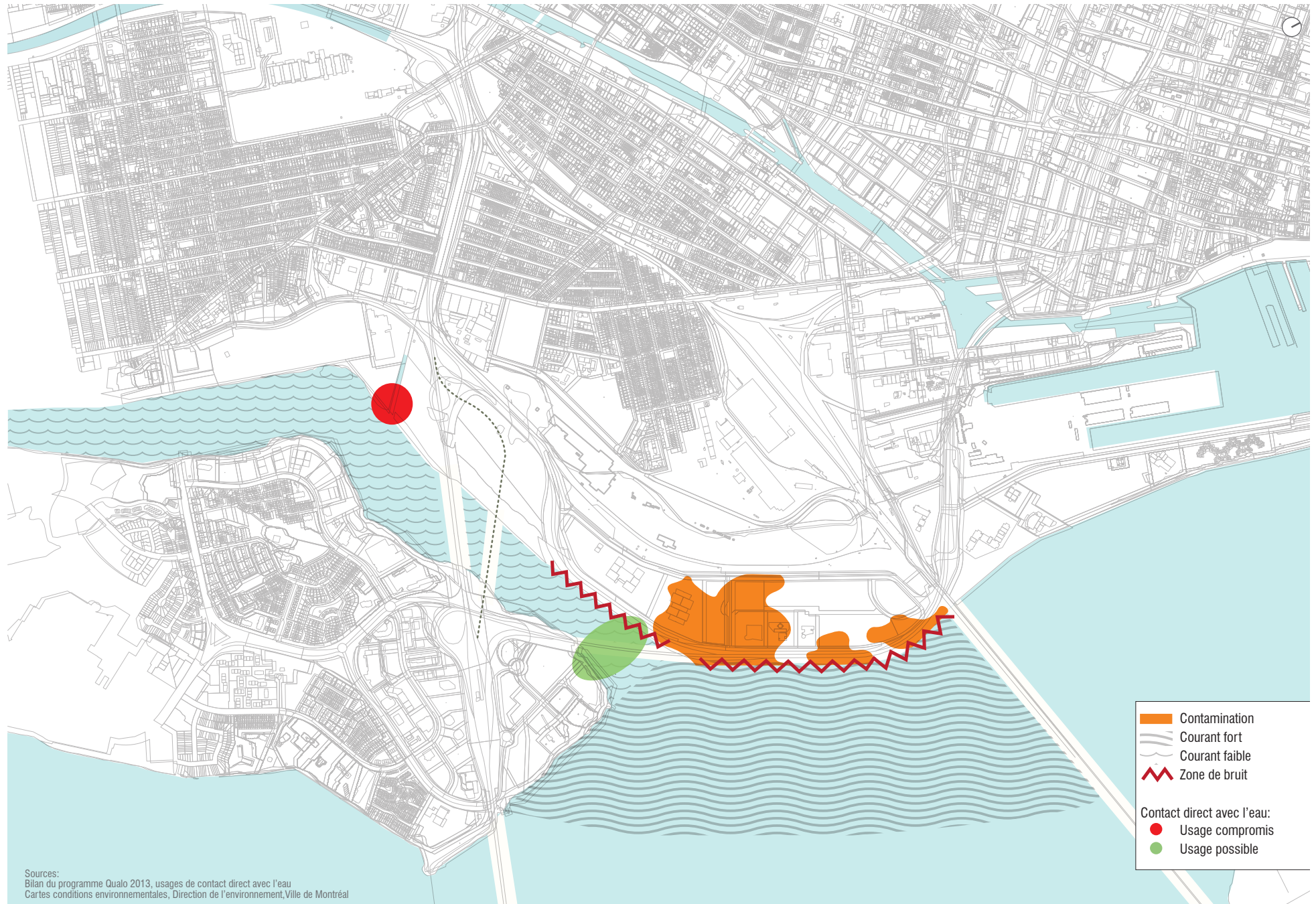


Parc Marguerite-Bourgeois





# 3 DESCRIPTION ET ANALYSE DU SECTEUR - 3.9 Contraintes environnementales





### 3.9 Contraintes environnementales

Plusieurs contraintes environnementales sont identifiées sur et à proximité du site. Un point majeur est la zone de contamination aux hydrocarbures en phase libre dans le secteur du PEPSC. Des ouvrages de contrôle sont prévus par la PJCCI et la Ville de Montréal dans la section située entre les deux ponts et doivent être intégrés aux aménagements prévus.

En ce qui concerne les conditions du site, comme mentionné précédemment, c'est un site essentiellement créé par des remblais dans le fleuve lors des grands projets de la ville. Les techniques de construction et de décontamination appropriées doivent être intégrées à toutes les étapes du projet. Une couverture végétale minimale est présente sur le site. Quelques arbres ont réussi à s'établir dans les sections abruptes et moins abruptes du site, mais la couverture au sol est essentiellement herbacée.

En ce qui concerne le fleuve, certains points doivent être soulignés :

- Le courant est fort le long de la section de l'autoroute;
- Le courant est faible entre L'Île-des-Soeurs et Verdun;
- Une zone est identifiée comme usage possible de contact direct avec l'eau dans le secteur du pont Clément;
- Une zone est identifiée comme usage compromis dans le secteur de l'émissaire Saint-Pierre (Bilan du programme QUALO 2013).

Finalement, la présence des infrastructures de transport, notamment l'autoroute Bonaventure et le pont Victoria en font des sources de bruit variable, mais d'importance qui pourrait avoir un impact sur le confort du visiteur.

Vue de la barrière de protection flottante implantée par la Ville de Montréal





# 4 SYNTHÈSE - 4.1 Synthèse - constats





## 4.1 Synthèse - constats

L'analyse du site et des environs du futur parc linéaire permet de le qualifier comme un site très étroit avec de nombreux obstacles et barrières physiques pour le relier avec la ville. Il y a un défi important pour créer les liens entre le site et les quartiers adjacents. Bien qu'il fasse actuellement partie d'une entrée de la ville, le manque d'aménagement et son inaccessibilité ne permettent pas de tirer profit de la richesse et du potentiel du lieu.

Dans l'expérience de promenade sur le site, la notion de risque est fortement ressentie et elle est caractérisée par :

- Un sentiment de déséquilibre;
- Le mouvement rapide de la circulation autoroutière;
- Un espace restreint;
- La différence importante de niveau avec le fleuve;
- Le manque d'identité du lieu.



Autoroute Bonaventure  
Vue vers le centre-ville de Montréal



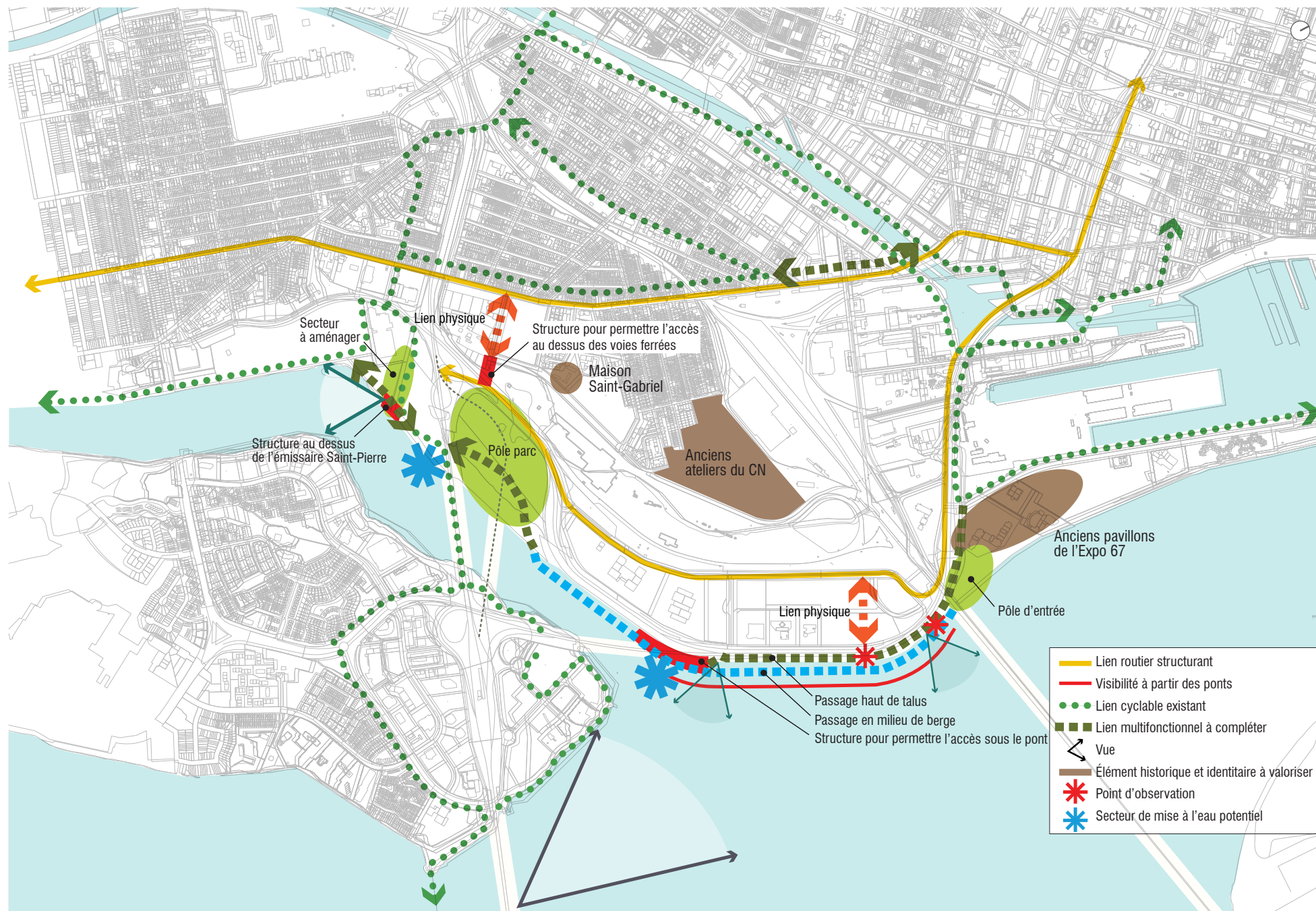
Bordure de l'autoroute Bonaventure  
Vue vers le pont Champlain



Pente escarpée  
Vue vers le pont Champlain



# 4 SYNTHÈSE - 4.2 Synthèse - programmation





## 4.2 Synthèse - programmation

Suivant les constats précédents, la programmation du site du futur parc peut se résumer comme suit :

- Lien physique souhaitable en bordure de l'autoroute Bonaventure pour augmenter l'accessibilité piétonnière et cyclable;
- Potentiel de liaison entre le secteur enclavé résidentiel et le parc linéaire;
- Structures nécessaires pour les berges abruptes afin d'y permettre l'accès;
- Structure au niveau du pont Clément et de l'émissaire Saint-Pierre permettant le passage;
- Réseau cyclable à compléter afin de relier le site au réseau existant;
- Plusieurs vues à mettre en valeur avec des points d'observation stratégiques;
- Présence de nombreux pôles récréotouristiques et lieux historiques d'importance à rattacher;
- Potentiel d'activités récréotouristiques au niveau du fleuve près du pont Clément et du pont de L'Île-des-Soeurs;
- Pôle d'entrée à développer à proximité des terrains de APM;
- Pôle «parc urbain» à aménager dans le secteur du pont Champlain et de la bretelle temporaire.



## Approche conceptuelle - objectifs d'aménagement

Avant d'identifier une thématique qui orientera les concepts à développer, des objectifs d'aménagement ont été déterminés à partir de visites sur le site, de ses caractéristiques, des analyses du secteur ainsi que des orientations identifiées dans la section 1 du rapport.

Les objectifs sont les suivants :

- Faire du site un espace de destination attrayant et dynamique;
- Exploiter le sentiment de précarité et d'instabilité ressentie dans l'espace restreint le long de la voie de circulation;
- Lier le site à tous les secteurs environnants (autant à l'est, à l'ouest et au nord);
- Faire découvrir les points de vue et la relation entre le fleuve, la ville et ses ponts;
- Explorer la réappropriation d'un secteur de l'autoroute Bonaventure pour augmenter l'espace riverain pour les citoyens et visiteurs.

## Thématique

Suite à la visite de site et aux analyses, la thématique proposée pour confirmer l'identité du lieu est celle du mouvement du corps dans l'espace. Le but est de faire ressortir la notion d'équilibre précaire afin d'animer le site d'une manière originale et ludique.

Deux concepts préliminaires sont présentés afin d'évaluer les potentiels d'aménagement du secteur. Un premier concept conserve essentiellement le mince espace disponible le long de l'autoroute Bonaventure. Le deuxième explore la réappropriation d'une partie de l'emprise de celle-ci pour créer un parc élargi. Il est pris pour acquis qu'afin de maximiser ce dernier concept l'autoroute doit être transformée en boulevard urbain. La dynamique de l'espace se verra ainsi modifiée et bonifiée.





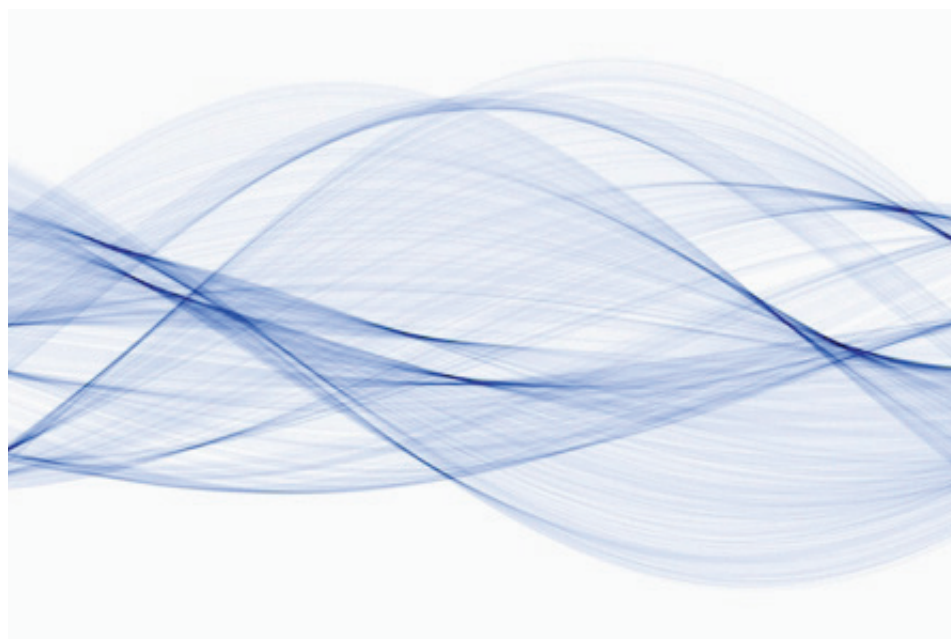
# 5 THÉMATIQUE

---

Les deux concepts préparés sont donc basés sur le mouvement et le sentiment de précarité ressentie sur le site. Pour chacun des concepts, la qualification de l'expérience guide les interventions dans les formes, les surfaces, les éléments de lumière et le mobilier.

Dans les deux cas, l'expérience est marquée par deux grands secteurs: la zone longeant l'actuelle autoroute Bonaventure et le grand parc urbain à proximité du pont de L'Île-des-Soeurs. L'ensemble du futur grand parc linéaire est orienté sur une expérience à la fois pour les piétons et les cyclistes, pour les riverains et les visiteurs. L'expérience doit être à la fois variée et stimulante, contemplative et participative.

Dans les deux cas, les ouvrages de contrôle des polluants prévus par la société PJCCI doivent toujours être intégrés dans les aménagements proposés. Ces ouvrages sont un écran d'étanchéité le long de l'actuelle autoroute Bonaventure avec des puits d'observation à tous les 200m. Des équipements de contrôle de ces ouvrages pourront se retrouver dans les secteurs du pôle d'entrée et du grand parc.





## Concept A : Le funambule

### Expérience principale:

- Passage linéaire au-dessus du niveau du sol.

### Intervention sur l'ensemble du site:

- Passerelle en métal qui représente le fil de fer du funambule;
- Récupération d'une bande de 3m à même l'emprise de l'autoroute.

### Forme :

- Lignes droites et structurées.

### Secteur de l'autoroute Bonaventure : la promenade

- Passerelle est le fil en équilibre sur lequel le promeneur (funambule) se déplace;
- Interventions construites qui exploitent l'expérience d'équilibre précaire.

### Secteur du parc urbain : la plate-forme

- Lieu d'arrêt et de découverte, intégration d'œuvres d'art;
- Mouvement du sol formant des zones plus basses de chaque côté des sentiers (phytotechnologies, récupération des eaux de ruissellement);
- Superficie - gain: 172 392 m<sup>2</sup>.

### Concept de mobilier :

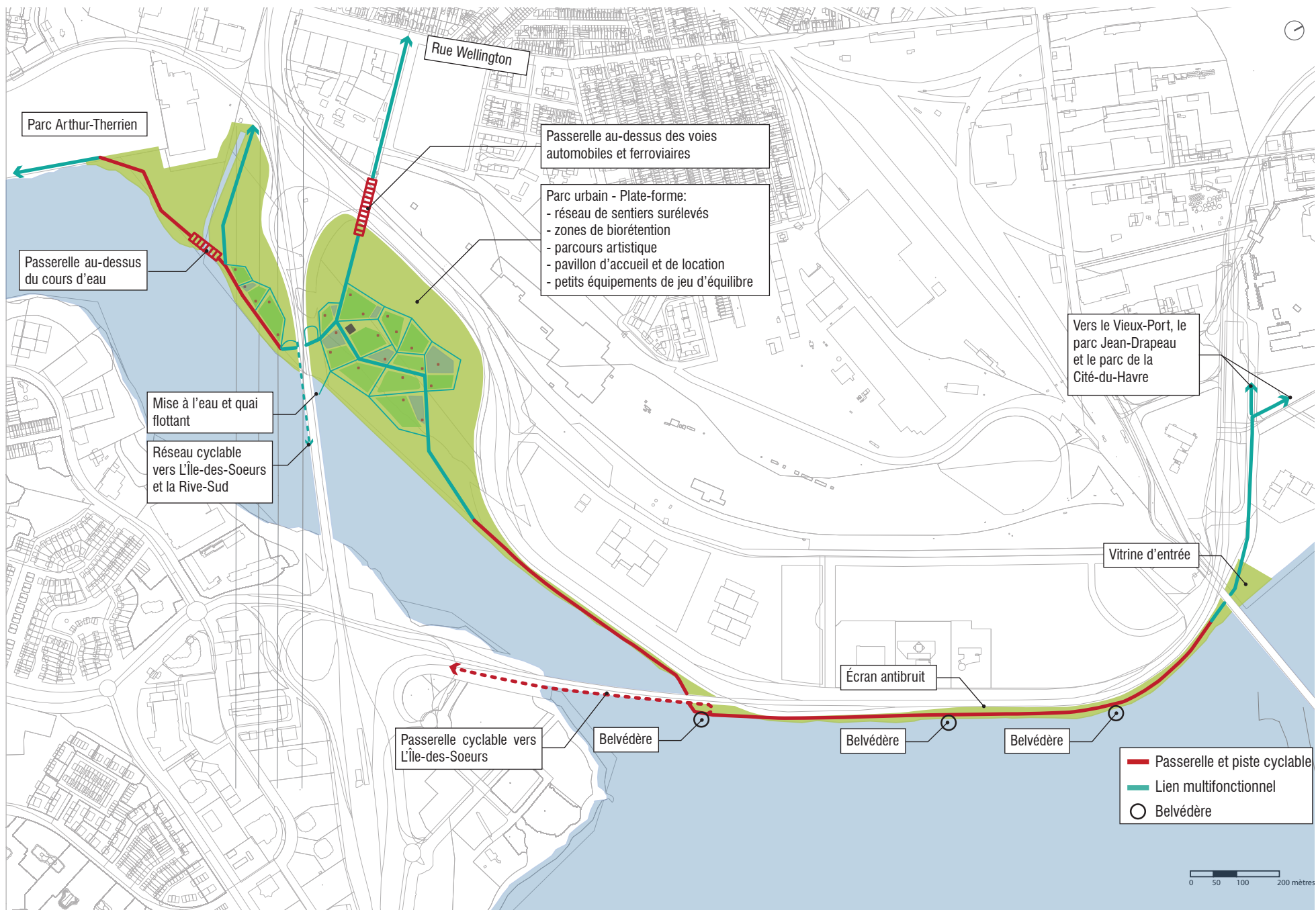
- Utilisation de l'image du balancier que tient le funambule.

### Concept de lumière :

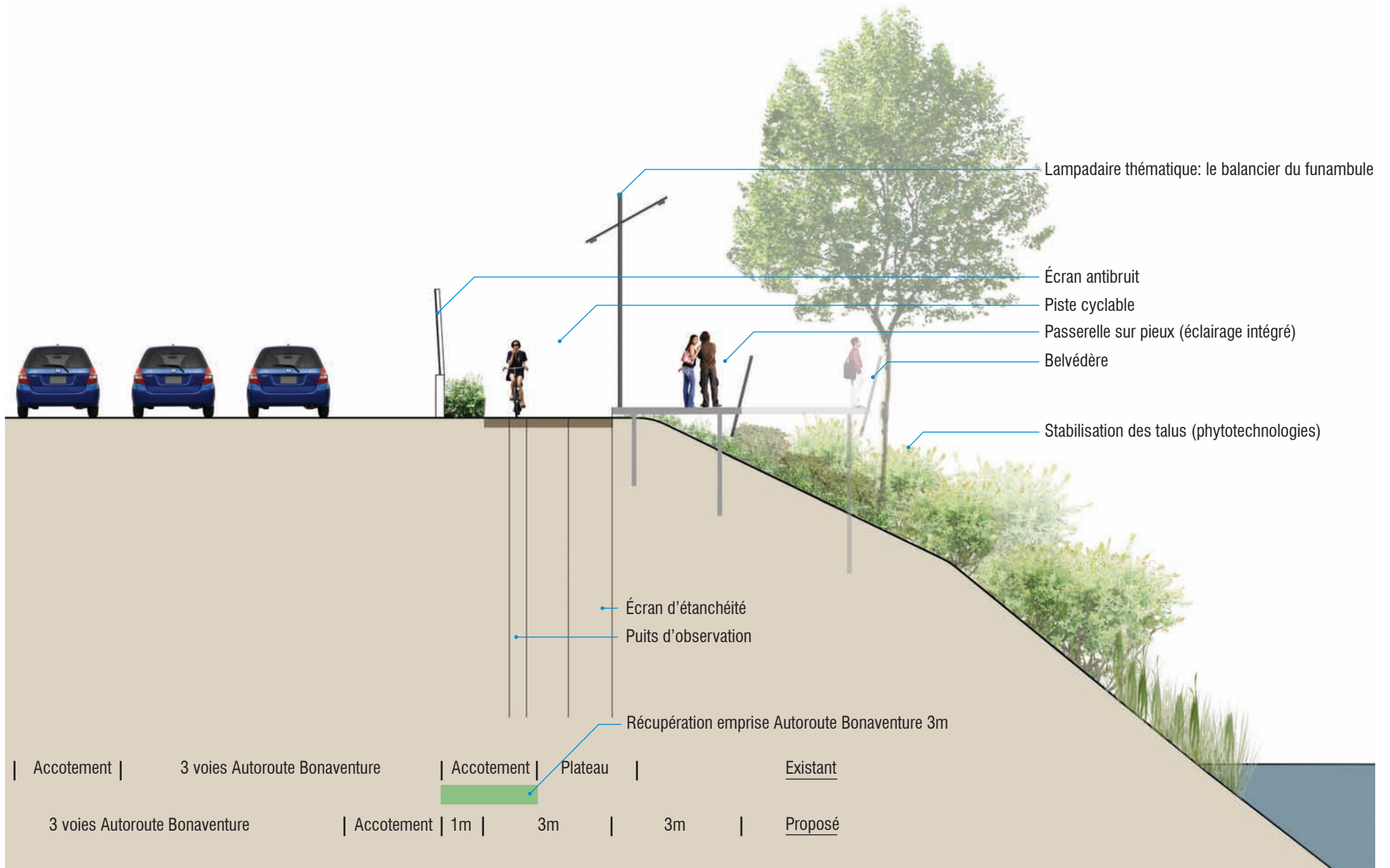
- Mise en valeur du fil de fer qui traverse le site, une ligne droite et franche qui devient l'assise de la vue sur Montréal.



# 6 CONCEPTS PRÉLIMINAIRES - Concept A: Le funambule



# Concept A: Le funambule - CONCEPTS PRÉLIMINAIRES 6





# 6 CONCEPTS PRÉLIMINAIRES - Concept A: Le funambule



Piste cyclable et passerelle - vue vers le nord-est



## Précédents - Parc Hydro Québec

- Passerelle métallique





# 6 CONCEPTS PRÉLIMINAIRES - Concept A: Le funambule

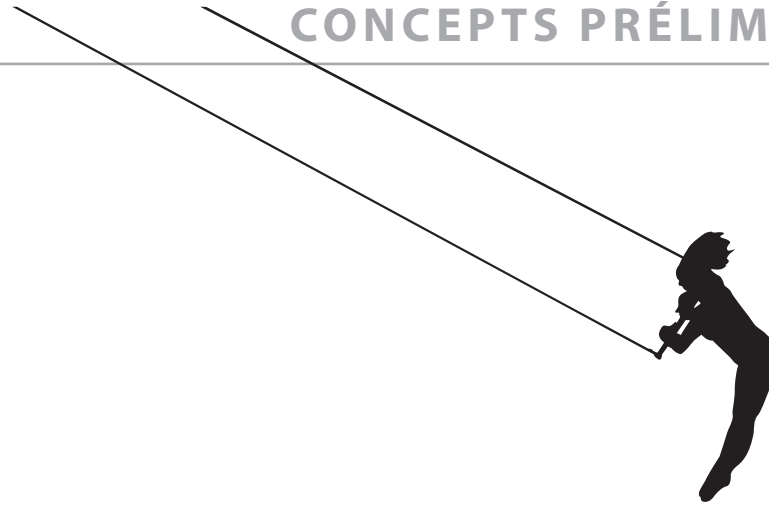
## Précédents - Écran antibruit

- Écran en panneaux d'acrylique



Sources: Armtec, [www.armtec.com](http://www.armtec.com)





## Concept B : Le voltigeur

### Expérience principale:

- Mouvement et variation de hauteur et des points de vue à travers le site.

### Intervention sur l'ensemble du site:

- Récupération d'une bande de 13 m sur une partie de l'emprise de l'autoroute vis-à-vis le parc d'entreprises (PEPSC) et une reconfiguration de type boulevard urbain;
- Deux promenades sous forme de sentiers et de passerelles, qui s'entrecroisent;
- Une thématique pour chacune des promenades : la ville et le fleuve.

### Forme :

- Lignes courbes et structurées.

### Secteur de l'autoroute Bonaventure : le parc linéaire

- Deux circuits de sentiers et passerelles qui se rejoignent à des endroits stratégiques;
- Interventions construites qui augmentent l'expérience du mouvement dans l'espace du parc;
- Rythme rapide des croisements;
- Intervention vis-à-vis le parc d'entreprises.

### Secteur du parc urbain :

- Modulation des sentiers élargis, rythme ralenti des croisements;
- Intégration d'ondulations avec une modulation du sol;
- Intégration de l'art dans la modulation des sentiers afin d'exprimer les thématiques (histoire, phytotechnologies, etc.);
- Superficie - gain: 240 330 m<sup>2</sup>.

### Concept de mobilier :

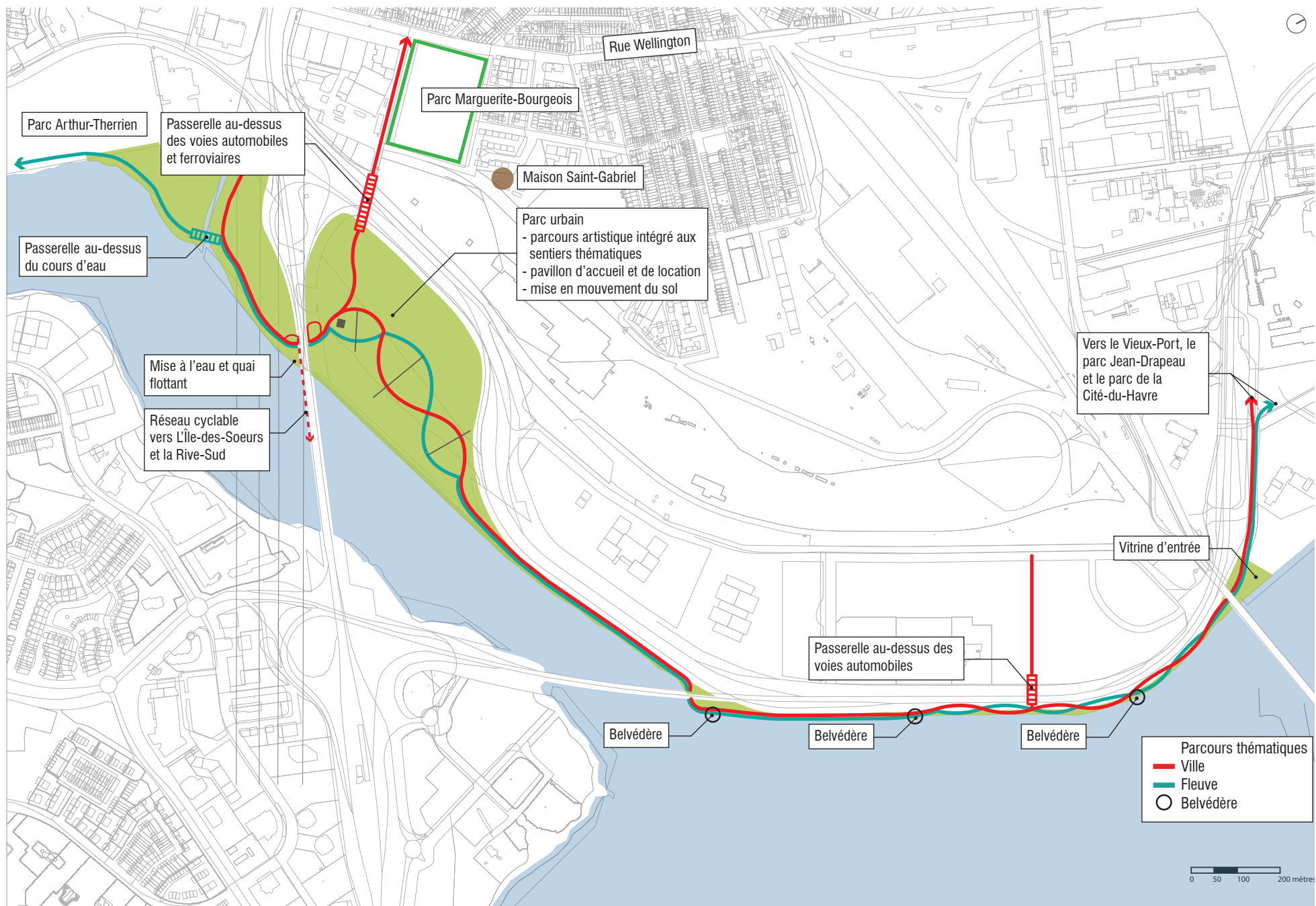
- Utilisation des arcs et du mouvement du trapèze.

### Concept de lumière :

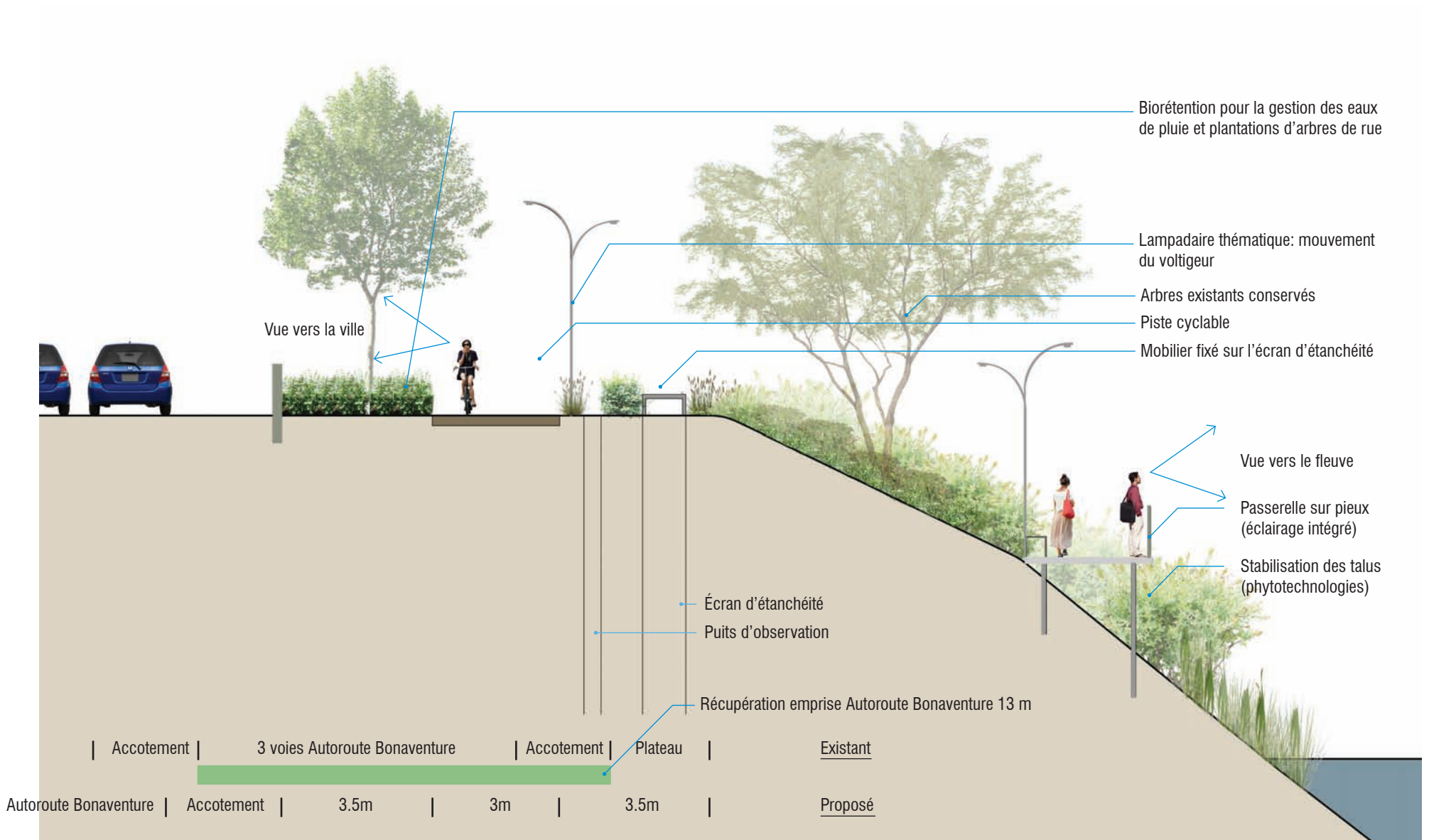
- Mise en valeur des courbes en élévation et du croisement de deux identités fortes de Montréal : la ville et le fleuve;
- Représentation du mouvement de l'eau.



# 6 CONCEPTS PRÉLIMINAIRES - Concept B: Le voltigeur



# Concept B: Le voltigeur - CONCEPTS PRÉLIMINAIRES 6





# 6 CONCEPTS PRÉLIMINAIRES - Concept B: Le voltigeur



Piste cyclable et passerelle en bas de talus - vue vers le nord-est



## The Edge Park, NY

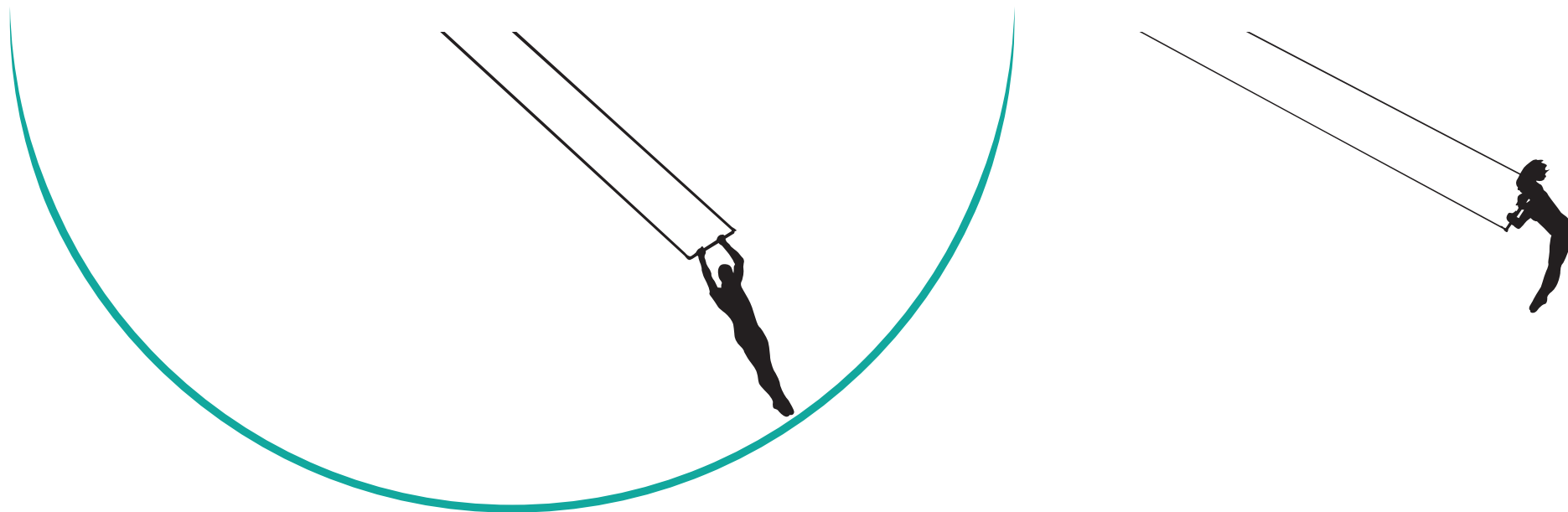
- Revitalisation d'un espace résiduel en bordure d'une autoroute;
- Signature contemporaine.





# 7 CONCEPT PRIVILÉGIÉ

---



*Le voltigeur s'élançait à la découverte de la ville et de son fleuve. Il est fasciné par les vues lointaines offertes du haut de la falaise. La force du fleuve l'impressionne lorsqu'il s'y approche au point d'y toucher. Il termine sa course sur la plateforme pour échanger sur ses découvertes et pour planifier les prochaines.*

## 7.1 Concept général

Le concept privilégié est Le voltigeur qui, avec ses mouvements et ses variations de hauteurs et de points de vue, crée une expérience unique dans la ville. L'intérêt de ce concept est aussi l'ampleur du geste avec la reprise d'une section de l'emprise de l'autoroute et sa transformation en boulevard urbain. Ce concept mise sur une transformation à grande échelle du secteur et s'inscrit dans une vision à long terme de la réappropriation de l'espace en rive pour les promeneurs. Ajoutant environ 68 000 mètres carrés à la superficie du concept Le funambule, le mouvement peut maintenant s'élargir et prendre place dans l'espace. Au niveau conceptuel, les éléments de base qui caractérisent Le voltigeur peuvent se résumer par les trois points suivants: le trapèze, le mouvement et la plate-forme.

### Le trapèze

- Principal outil de travail du voltigeur;
- Permet de relier deux mouvements dans l'espace, deux origines vers un même point;
- Tracé du balancier constitué de grandes courbes selon un point d'attache.

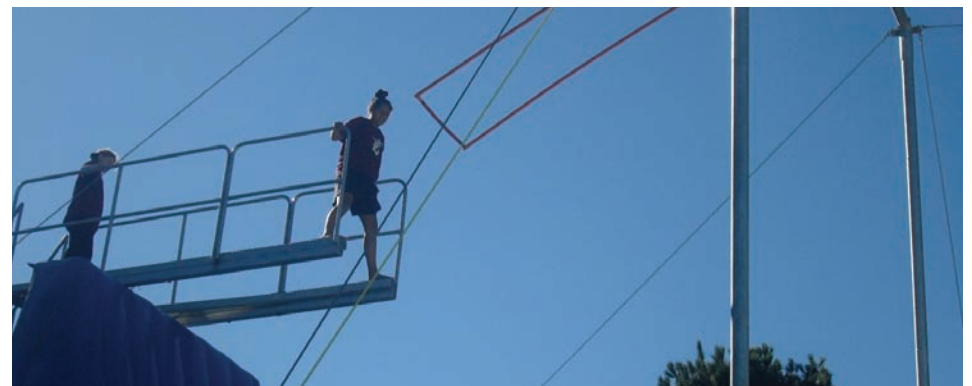
### Le mouvement

- La fluidité;
- Les courbes parfaites;
- Le déplacement des corps dans l'espace.

### La plate-forme

- Point de destination (intermédiaire ou final);
- Permet une pause, une halte dans un parcours;
- Permet d'observer le monde qui nous entoure avant de se relancer dans une autre activité.

Deux parcours thématiques sont développés pour alimenter et animer la promenade à travers le concept Le voltigeur. Alimentés par les points de vue uniques au site ainsi que par l'histoire du lieu, le Parcours-fleuve et le Parcours-ville sont à la base de l'expérience.





# 7 CONCEPT PRIVILÉGIÉ

## Parcours-fleuve

### Nature et environnement

- Redonner l'accès au fleuve;
- Compléter le parcours riverain au sud de l'île;
- Végétaliser et stabiliser à l'aide de phytotechnologies.

Courbes de forte amplitude  
Représentation du mouvement rapide de l'eau

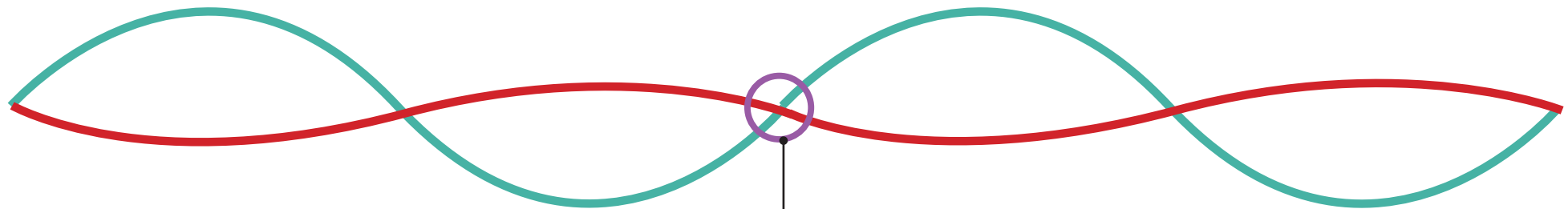


## Parcours-ville

### Art et culture

- Favoriser le contact avec la vie urbaine;
- Créer des liens physiques avec les quartiers avoisinants et le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles;
- Valoriser les vues vers la ville.

Courbes de faible amplitude  
Représentation de l'évolution de la ville



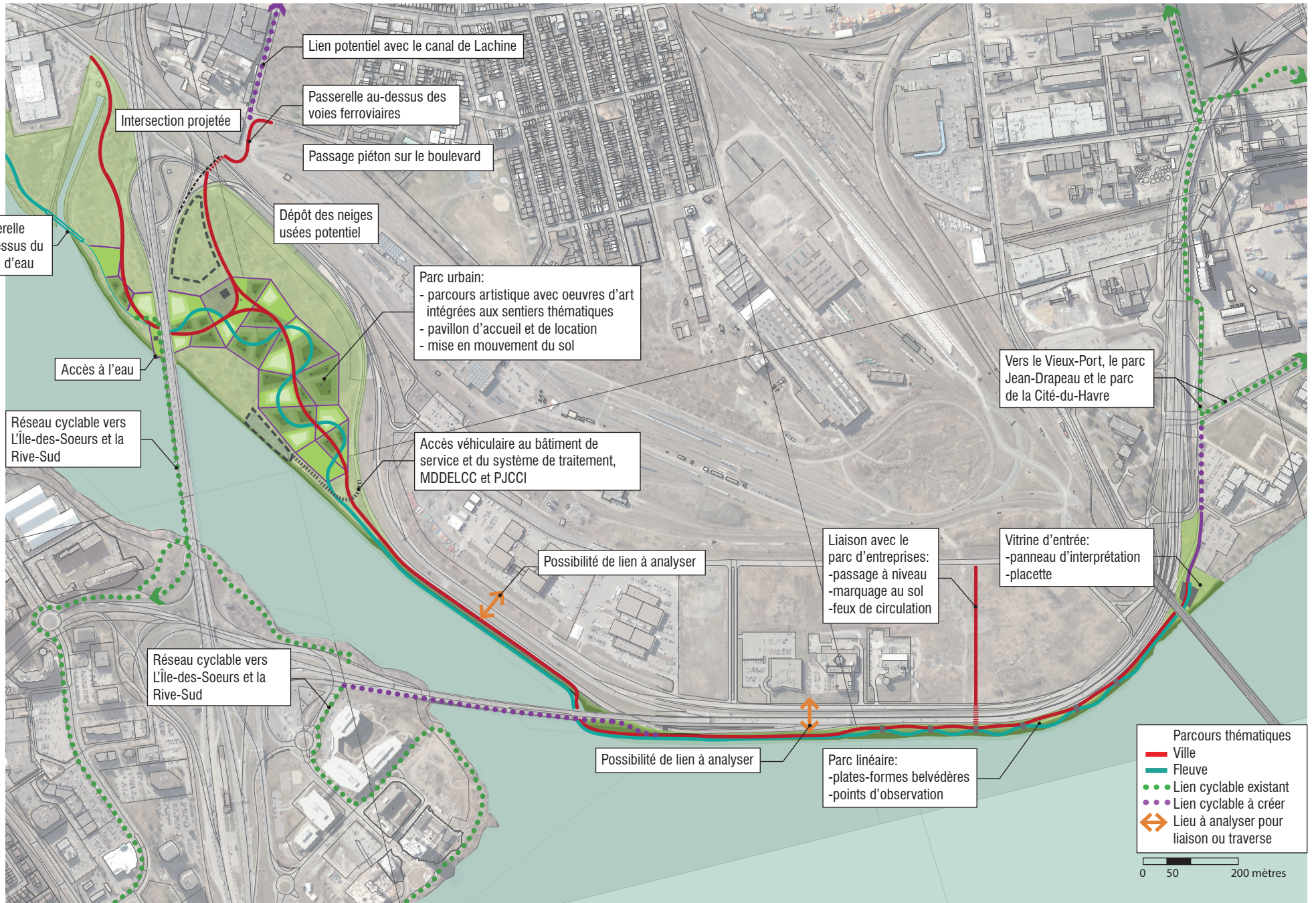
## Plate-forme

- Lieux de rencontre des deux parcours;
- Liens entre la ville et le fleuve;
- Lieux d'interprétation sur l'histoire et le patrimoine;
- Points de vue sur la ville et le fleuve.





## 7.2 Plan d'ensemble du concept - CONCEPT PRIVILÉGIÉ 7



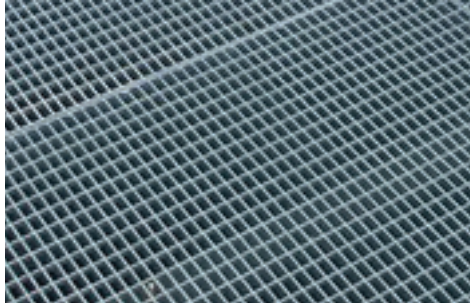


# 7 CONCEPT PRIVILÉGIÉ

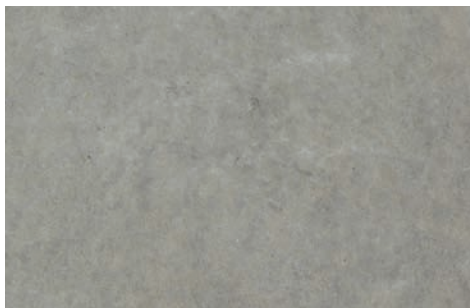
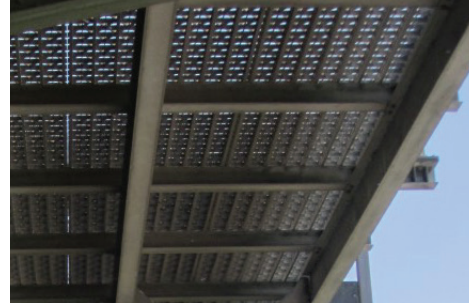
## 7.3 Palette de matériaux inertes

- Les matériaux utilisés sont représentatifs du milieu industriel dans lequel le parc s'insère.
- Parcours-ville : La piste multifonctionnelle est en enrobé bitumineux lorsqu'elle est au niveau du sol et elle est sur une mince dalle de béton pour les sections en passerelle.
- Parcours-fleuve : La promenade piétonne est une structure de métal avec surface grillagée, sur toute la longueur. Son motif pourrait s'inspirer de celui de la surface de roulement du pont Victoria.
- Plate-forme : La surface doit se démarquer des autres matériaux sans nuire à la fluidité de circulation.
- Les rubans conducteurs : Des bandes de métal de largeur et épaisseur variées, de tonalité rouge et de tonalité bleue, selon le parcours, animent les thématiques et permettent l'ajout de points d'interprétation.

Surface grillagée



Surface grillagée du pont Victoria



Dalle de béton



Surface en béton bitumineux

## 7.4 Palette de matériaux végétaux

La stratégie de plantation mise sur les phytotechnologies appropriées pour l'ensemble du secteur.

- Biorétention le long du boulevard urbain pour filtrer les polluants du futur boulevard Bonaventure;
- Stabilisation des berges pour le secteur entre les deux ponts;
- Phytoremédiation des sols contaminés dans le parc urbain.

Biorétention sur réseau municipal



Stabilisation des berges



Stabilisation des berges



Phytoremédiation

## 7.5 Mobilier

Le choix du mobilier doit refléter par sa forme l'idée du mouvement à la base du concept, tant pour le banc que pour l'éclairage d'appoint. Chaque élément va ajouter à l'atmosphère générale privilégiée.



Mobilier Atmosphère  
Landscape form, serie Rest - Metro40



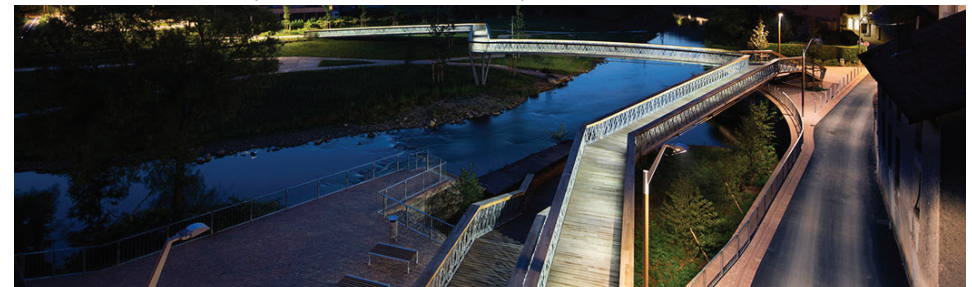
Mobilier Lumec  
série Capella

## 7.6 Éclairage d'ambiance

L'éclairage des structures principales des passerelles doit créer un fil de lumière dans l'espace pour mettre en valeur cette assise d'une des entrées principales de la ville. L'éclairage d'ambiance doit refléter l'identité du parc et se démarquer des éclairages marquants à proximité comme ceux de l'autoroute et du PEPS. Il s'agit de souligner la présence du site non seulement comme soutien à l'image d'ensemble de la ville, mais aussi comme appel aux visiteurs dans le paysage du secteur.



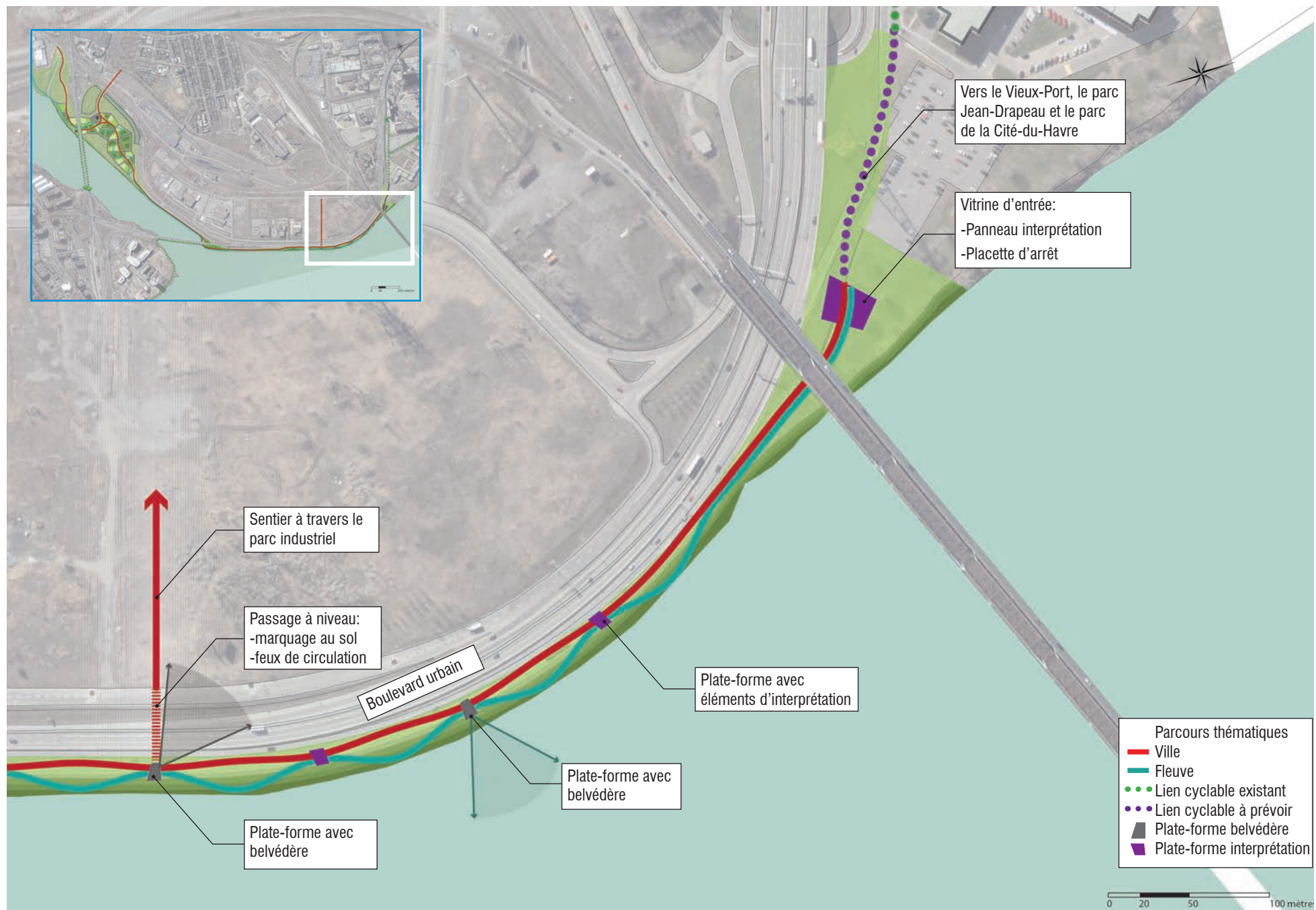
L'estuaire de Nantes, France - Les anneaux, Daniel Buren et Patrick Bouchain

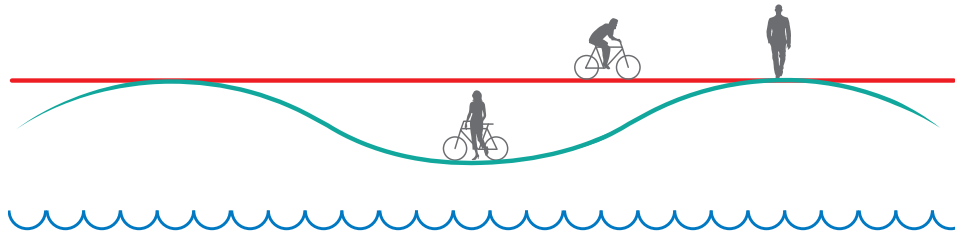


Aménagement des berges de la Meurthe, France



# 7 CONCEPT PRIVILÉGIÉ - 7.7 La vitrine d'entrée et les parcours





### 7.7 La vitrine d'entrée et les parcours

La transformation de l'autoroute en boulevard urbain permet de se réapproprier l'espace non seulement sur une grande section de l'emprise de cette voie, mais aussi à proximité de la propriété de l'APM pour créer une vitrine d'entrée avant d'emprunter le Parcours-ville ou le Parcours-fleuve.

Les principales particularités de la section de la vitrine d'entrée sont :

- Une plate-forme avec les éléments d'interprétation sur le rapprochement de la ville et du fleuve;
- Une zone de localisation du parc dans la ville et des activités adjacentes;
- Une image du parc et des différents parcours offerts.

Les principales particularités des parcours sont :

- Les panoramas ouverts sur le fleuve, sur le centre-ville et sur la Rive-Sud de Montréal;
- Les plates-formes avec belvédère pour les points de vue privilégiés;
- Les plates-formes avec éléments d'interprétation du rôle que le fleuve a eu dans l'évolution de la ville et le contrôle que celle-ci a eu sur cet élément important de la nature.



# 7 CONCEPT PRIVILÉGIÉ - 7.7 La vitrine d'entrée et les parcours



Le Parcours-fleuve : passerelle en bas de talus - vue vers le sud-ouest

### Le Parcours-fleuve

Les éléments suivants constituent le Parcours-fleuve:

- Promenade piétonne avec garde-corps en acrylique pour assurer une transparence et une légèreté dans l'espace;
- Éclairage intégré pour l'aspect identitaire et pour éclairage d'ambiance;
- Points d'intérêts visuels : perspectives vers les ponts de la Rive-Sud, soit le pont Victoria, le pont Champlain, le pont Clément, le pont Jacques-Cartier et l'estacade;
- Rapprochement au fleuve et à la végétation riveraine et éloignement du bruit de transit du boulevard;
- Un ruban conducteur longe la promenade et anime l'espace. Il est intégré au réseau d'interprétation le long du parcours.

### Le Parcours-ville

Les éléments suivants constituent le Parcours-ville:

- Promenade en piste multifonctionnelle en haut de talus longeant le boulevard;
- Lien efficace et rapide reliant les arrondissements avoisinants;
- Points d'intérêts visuels :
  - perspectives vers les ponts de la Rive-Sud, soit le pont Victoria, le pont Champlain, le pont Clément, le pont Jacques-Cartier et l'estacade;
  - perspectives vers le centre-ville.
- Points d'interprétation en connexion avec le Parcours-fleuve;
- Un ruban conducteur longe la promenade et anime l'espace. Il est intégré au réseau d'interprétation le long du parcours.

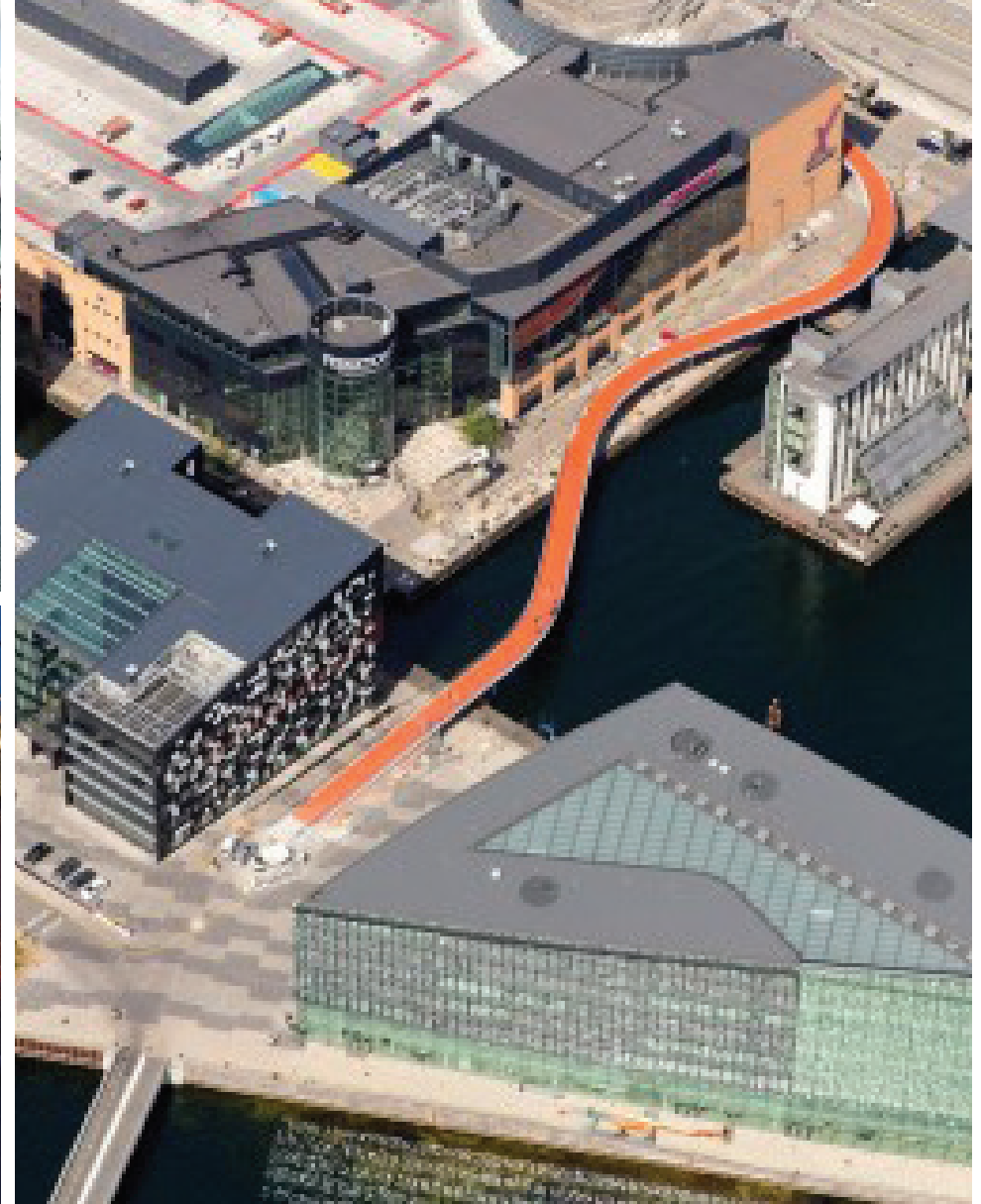




# 7 CONCEPT PRIVILÉGIÉ - 7.7 La vitrine d'entrée et les parcours - précédents

## The Bicycle Snake, Copenhagen

- Structure colorée marquant le paysage;
- Passerelle au-dessus de l'eau.



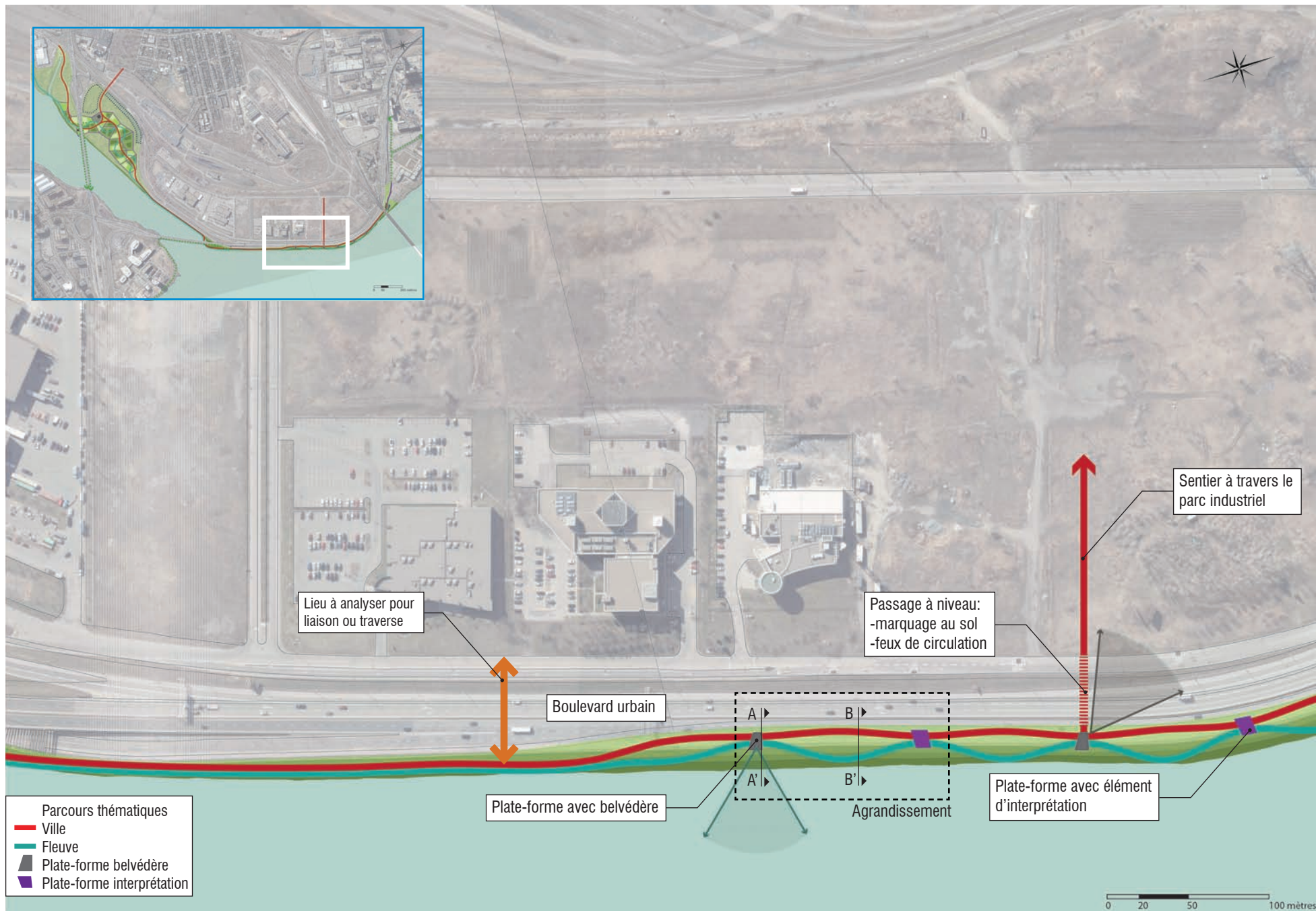
### Waterfront Park of Aiyi River, Chine

- Utilisation matériaux d'inspiration industrielle;
- Proximité avec l'eau.





# 7 CONCEPT PRIVILÉGIÉ - 7.8 Le Parcours-fleuve et le Parcours-ville

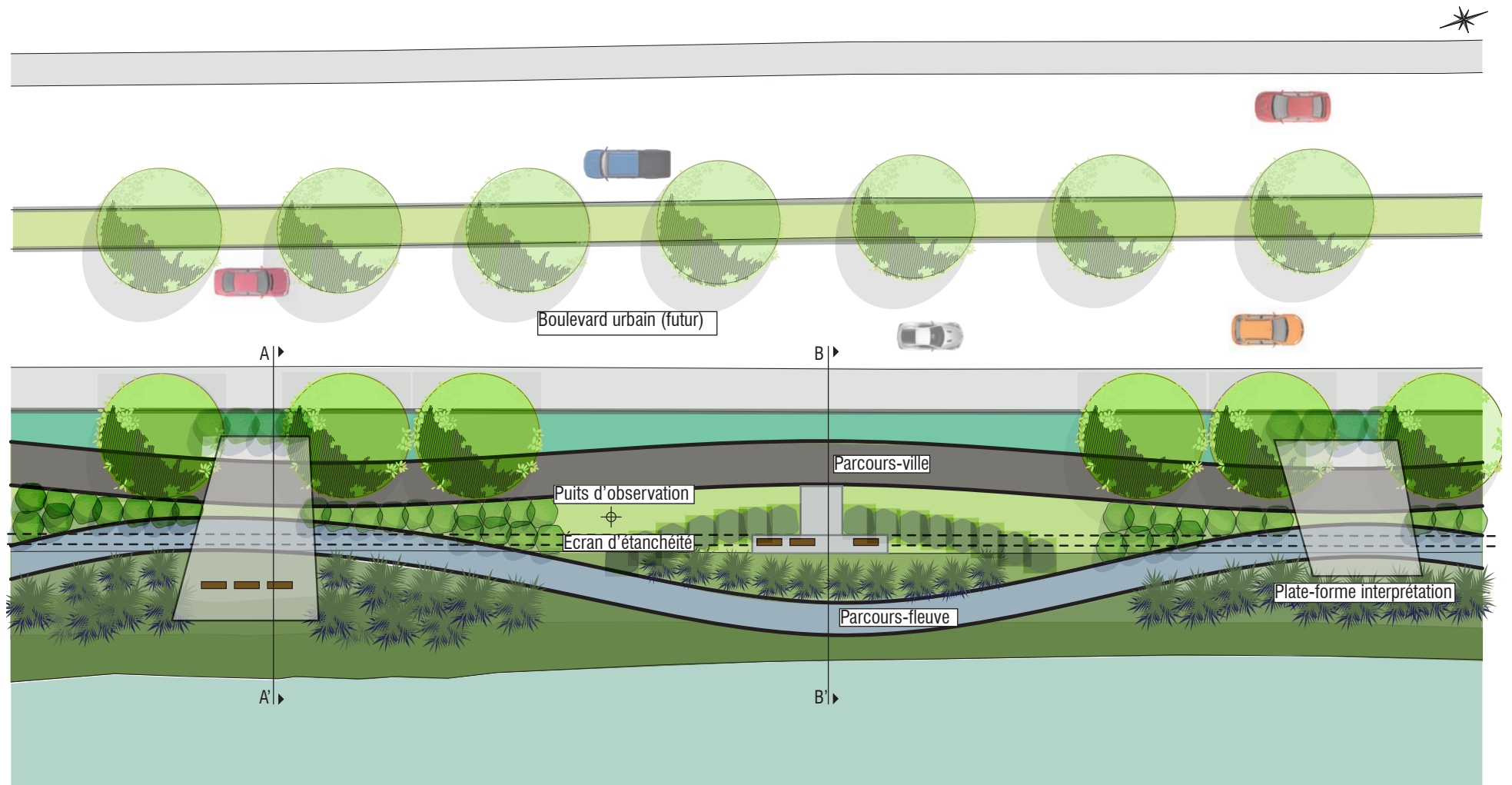


## 7.8 Le Parcours-fleuve et le Parcours-ville

La juxtaposition des deux parcours thématiques offre deux types de promenades, deux rythmes de promenades et surtout deux expériences qui se recoupent par moment.

Le Parcours-ville est privilégié pour le transit au niveau des cyclistes, mais reste accessible aux piétons. Il se maintient sur le plateau supérieur de la rive à une bonne distance du futur boulevard urbain. Le Parcours-fleuve est plus dyna-

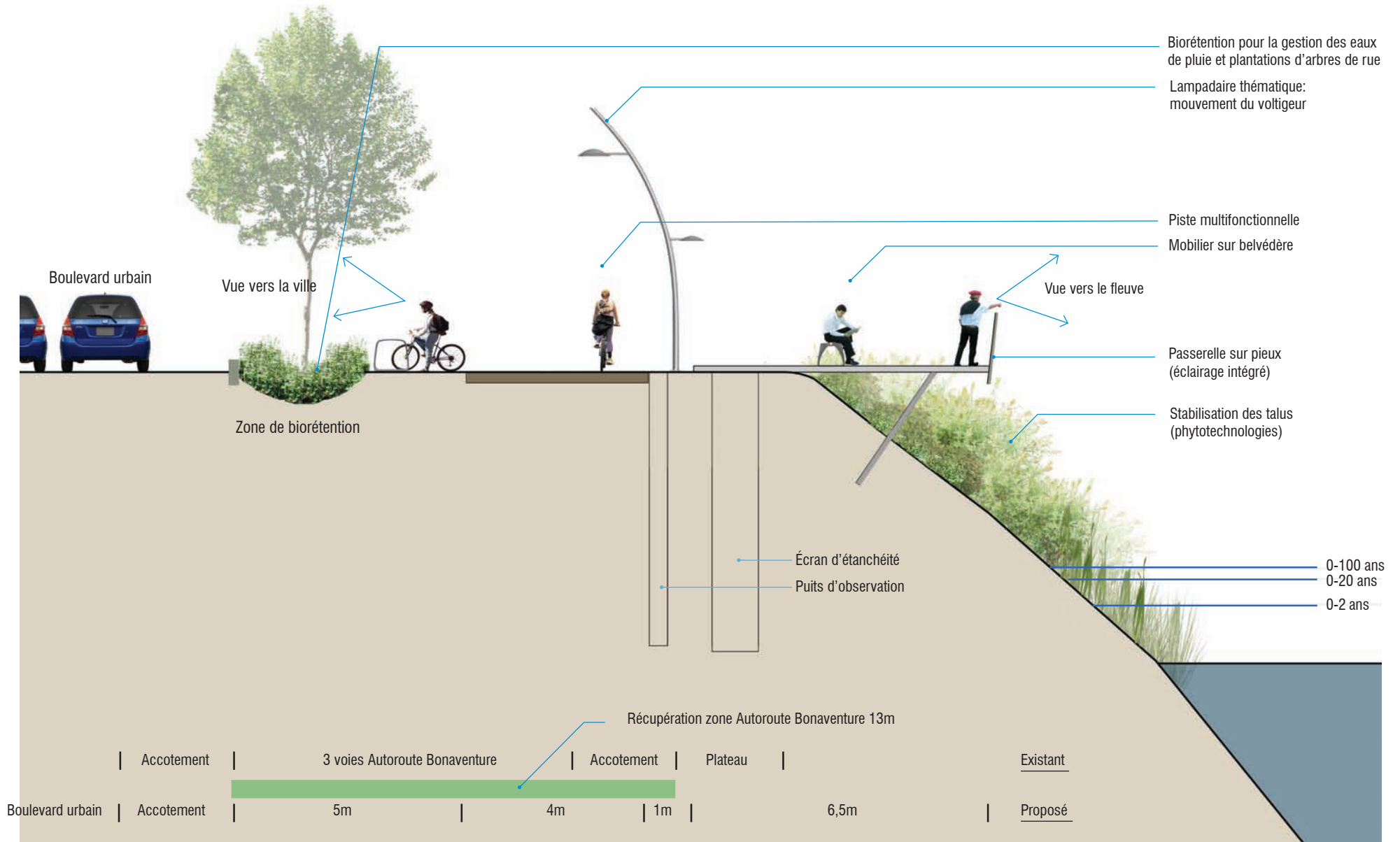
mique dans son mouvement surtout vertical. Il monte et descend le long de la rive pour offrir des expériences très différentes du Parcours-ville. Les coupes A-A' et B-B' illustrent bien ces variations. Les promenades se rejoignent aux plates-formes qui serviront de belvédère et de point d'observation. À quelques reprises le long du parcours ces plates-formes serviront aussi de lieu d'interprétation de l'histoire du site, de la ville et du fleuve.





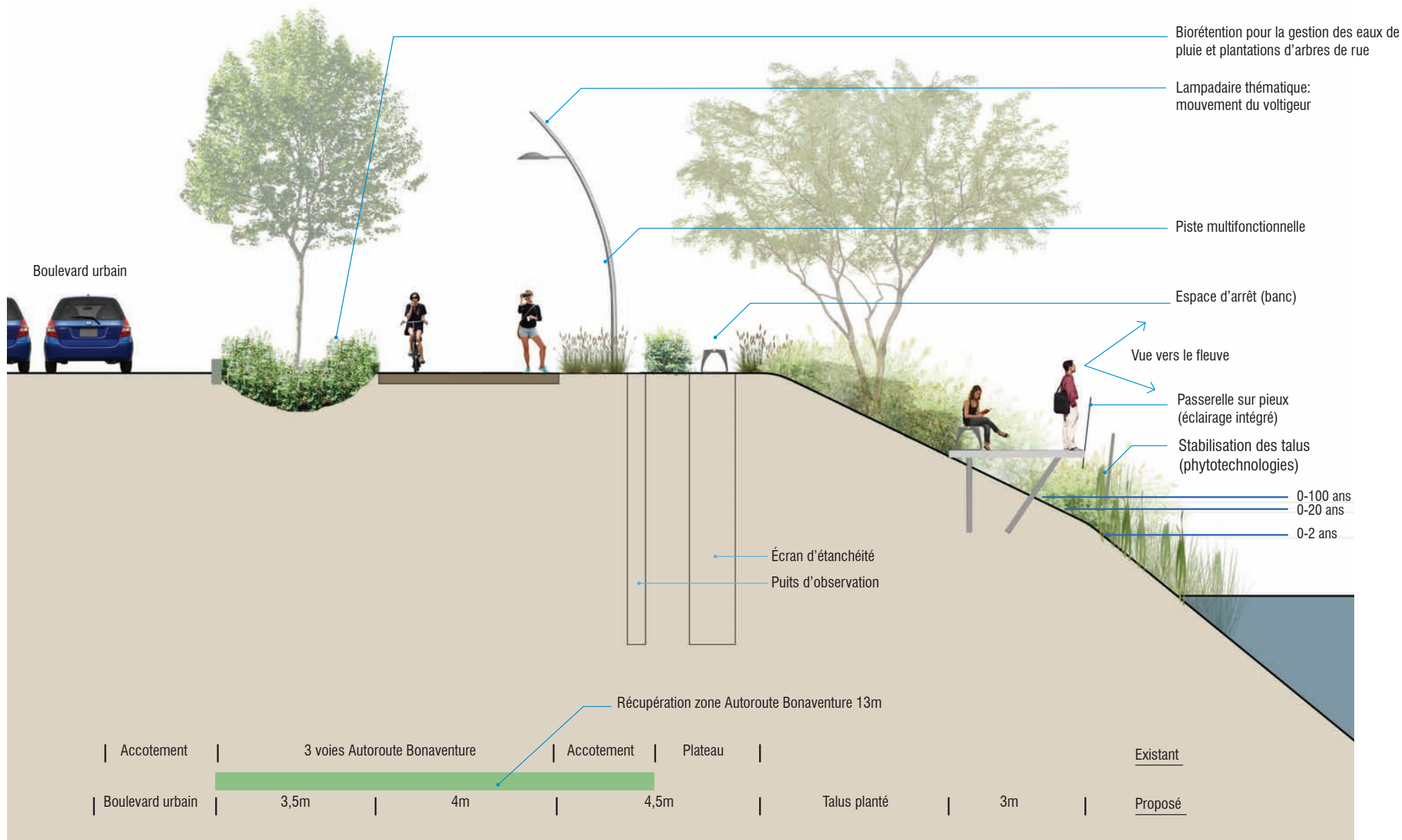
# 7 CONCEPT PRIVILÉGIÉ - 7.8 Le Parcours-fleuve et le Parcours-ville

## Coupe A A'



# 7.8 Le Parcours-fleuve et le Parcours-ville - CONCEPT PRIVILÉGIÉ 7

Coupe B B'









Passerelle vers le belvédère - vue vers le nord-est



# 7 CONCEPT PRIVILÉGIÉ - 7.8 Le Parcours-fleuve et le Parcours-ville - précédents

## West Harlem Pier, NY

- Proximité de voies de circulation;
- Promenade riveraine.





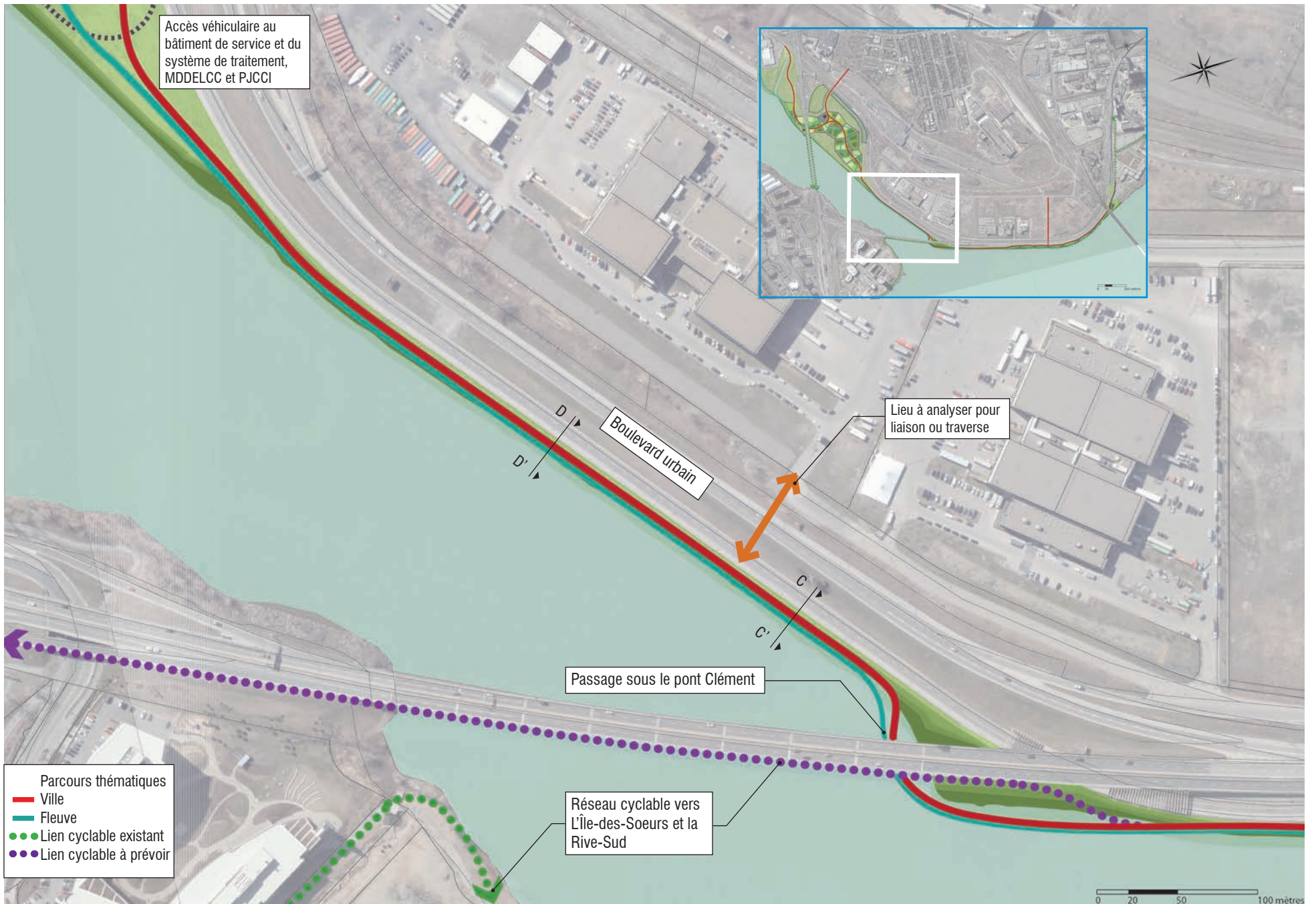
## Prince Arthurs Landing, Thunder Bay, ON

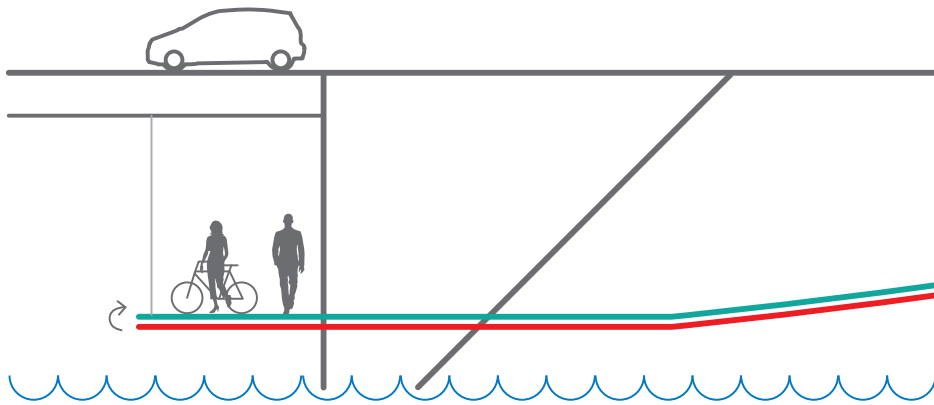
- Accès à l'eau;
- Éléments d'interprétation artistique et historique.





# 7 CONCEPT PRIVILÉGIÉ - 7.9 Le pont Clément et les parcours





### 7.9 Le pont Clément et les parcours

#### Le pont Clément

L'aménagement d'un passage sous le pont Clément permet de poursuivre la promenade vers le parc urbain. Une bretelle d'accès à partir de la piste multifonctionnelle vers le pont permettra un passage plus direct avec le réseau de piste cyclable de L'Île-des-Soeurs et la bretelle d'accès du pont Champlain par une passerelle attachée à la structure.

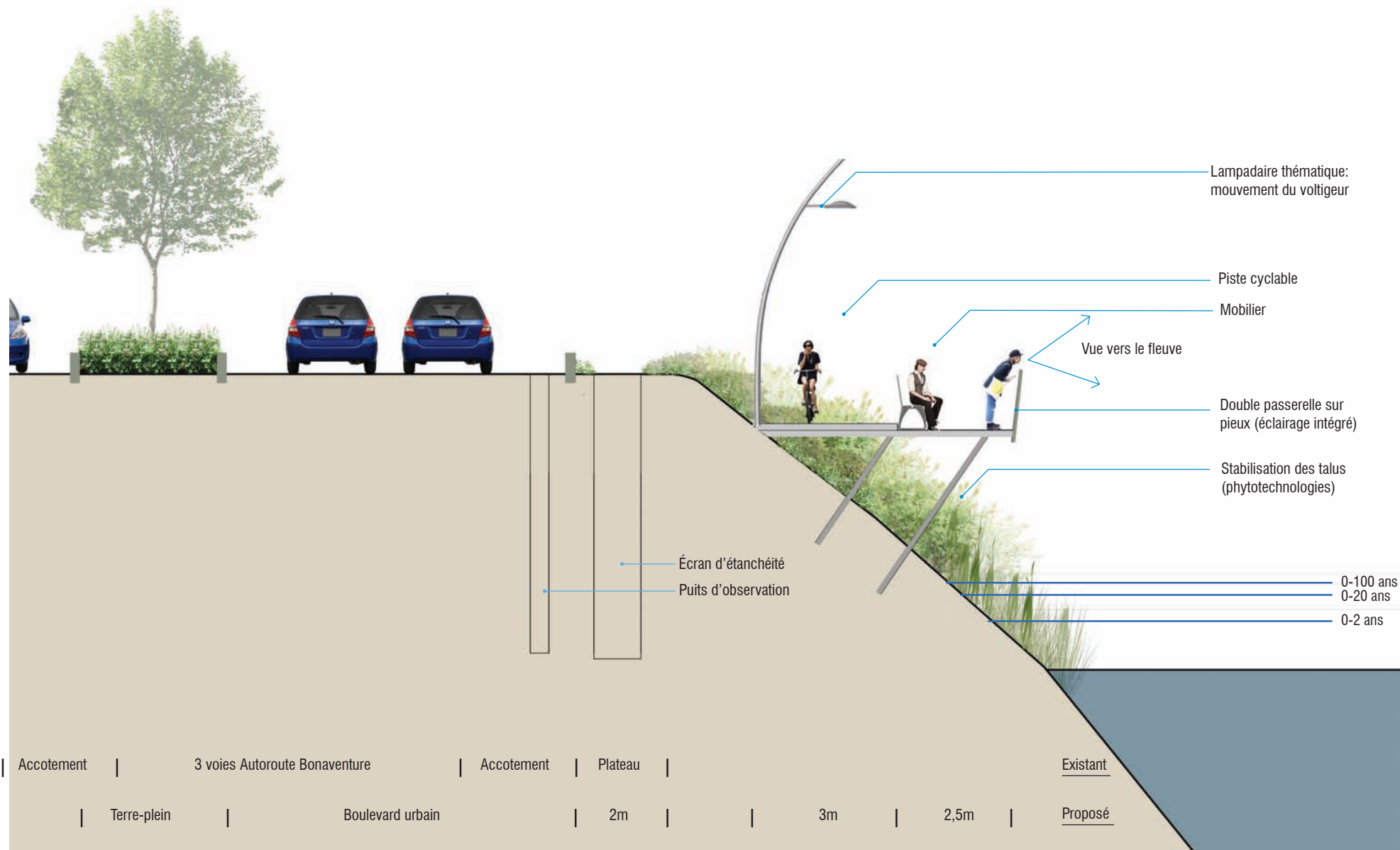
#### Les parcours

Le secteur longeant le boulevard entre le pont Clément et le parc urbain est encore plus étroit que le secteur plus à l'est. Les passerelles côte à côte pour les deux parcours pourront varier de niveau. La piste multifonctionnelle (le Parcours-ville, voir coupe CC') permet un passage à un niveau uniforme sur toute la longueur alors que la passerelle du Parcours-fleuve continue son mouvement et son rapprochement à l'eau (voir coupe DD'). Dans les deux cas, les types de structures peuvent varier. Pour le passage sous le pont Clément pour relier le parc urbain, l'utilisation de quais flottants est à proscrire afin de ne pas limiter leur utilisation au fil des saisons. Des structures fixées au talus devraient être envisagées.

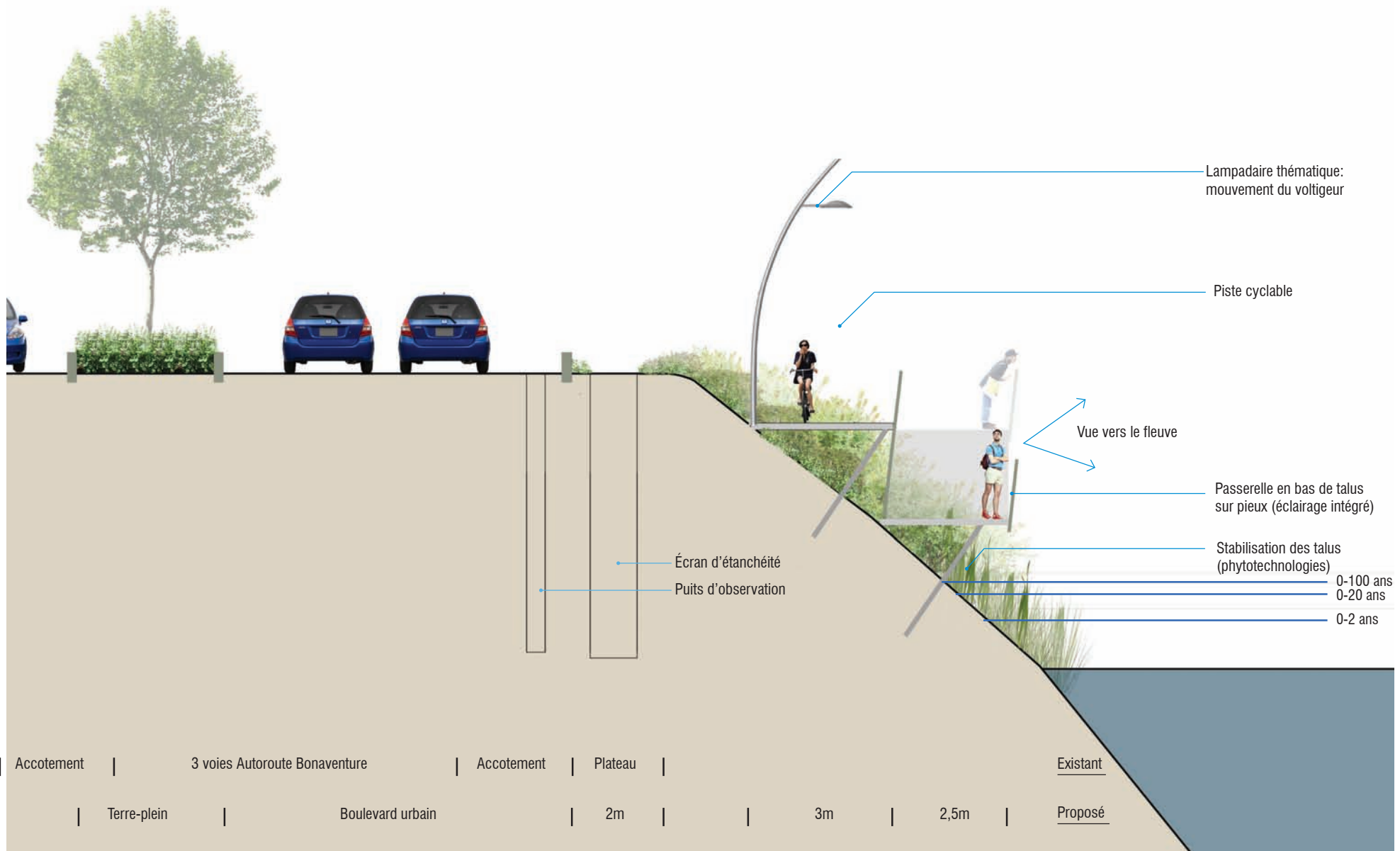


# 7 CONCEPT PRIVILÉGIÉ - 7.9 Le pont Clément et les parcours

## Coupe C- C'



Coupe D- D'



Accotement	3 voies Autoroute Bonaventure	Accotement	Plateau	Existant	
Terre-plein	Boulevard urbain	2m	3m	2,5m	Proposé





# 7 CONCEPT PRIVILÉGIÉ - 7.9 Le pont Clément et les parcours - précédents

## Passage Pont Mont-blanc, Genève, Suisse

- Double niveau de circulation;
- Passerelle sous le pont.



## Pont de Nogen, France



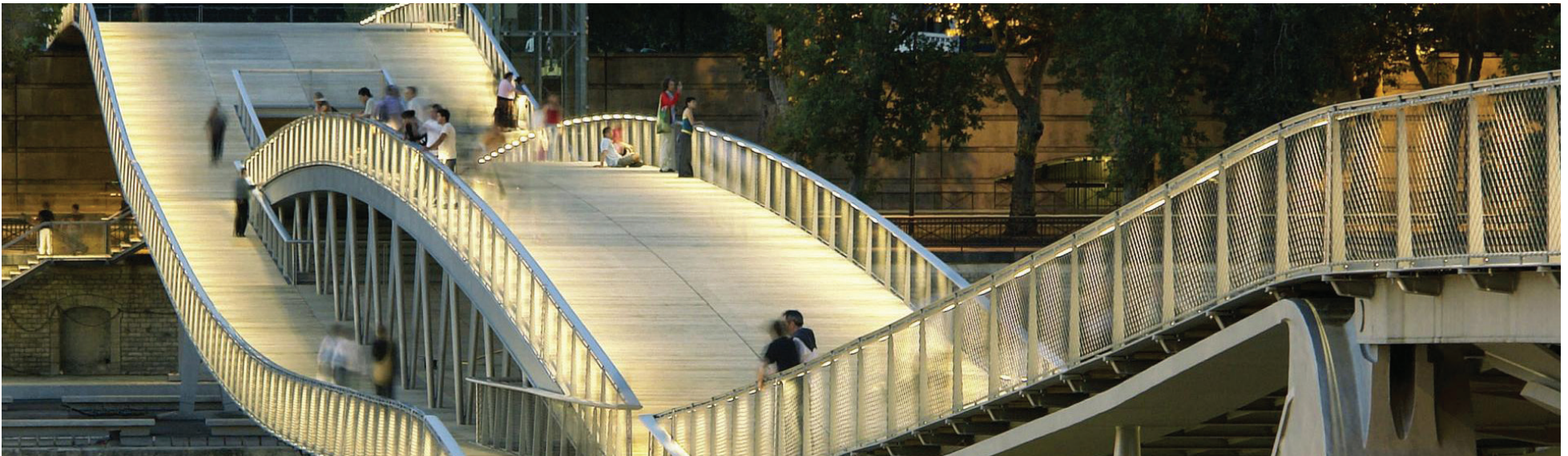


### Pont Purmerend, Amsterdam, Pays-Bas

- Double niveau de circulation;
- Expérience variée selon les niveaux.

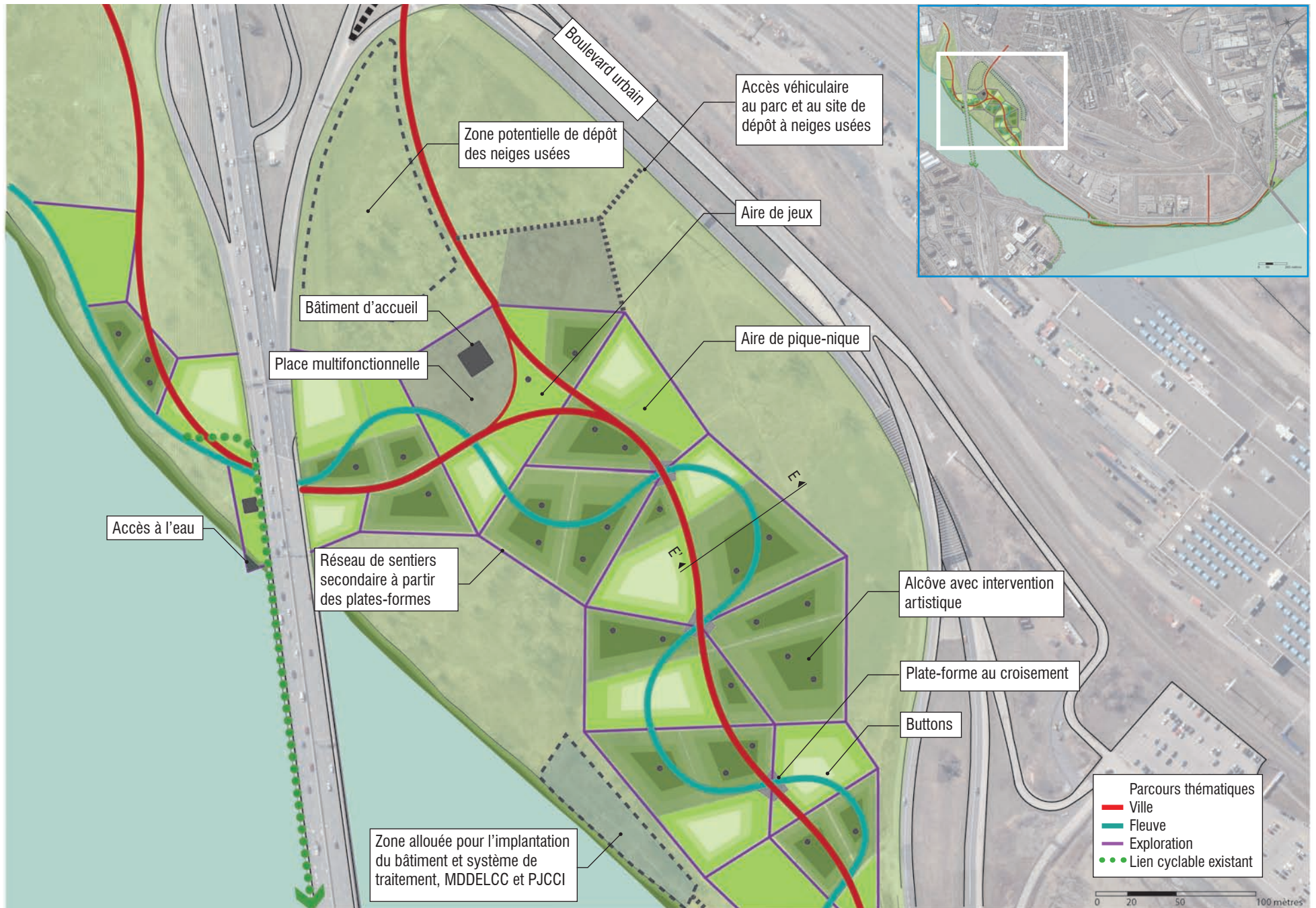


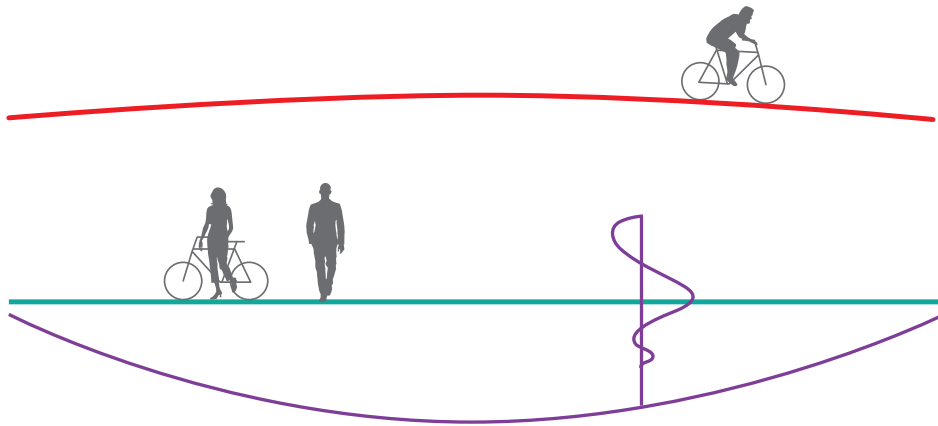
### Passerelle Simone de Beauvoir, Paris, France





# 7 CONCEPT PRIVILÉGIÉ - 7.10 Le parc urbain - parc de sculpture





### 7.10 Le parc urbain

Le parc urbain est le lieu où le Parcours-fleuve et le Parcours-ville continuent leur entrecroisement, à la même hauteur ou sur des niveaux différents. Avec une superficie équivalente à la moitié du parc Lafontaine, c'est un secteur d'exploration qui met en valeur l'histoire de la ville et du fleuve, s'inspirant de l'histoire du site et des endroits à proximité. Le site deviendra un lieu de destination et de détente pour les citoyens et les visiteurs et l'envergure du site permettrait un développement immobilier en bordure du boulevard urbain.

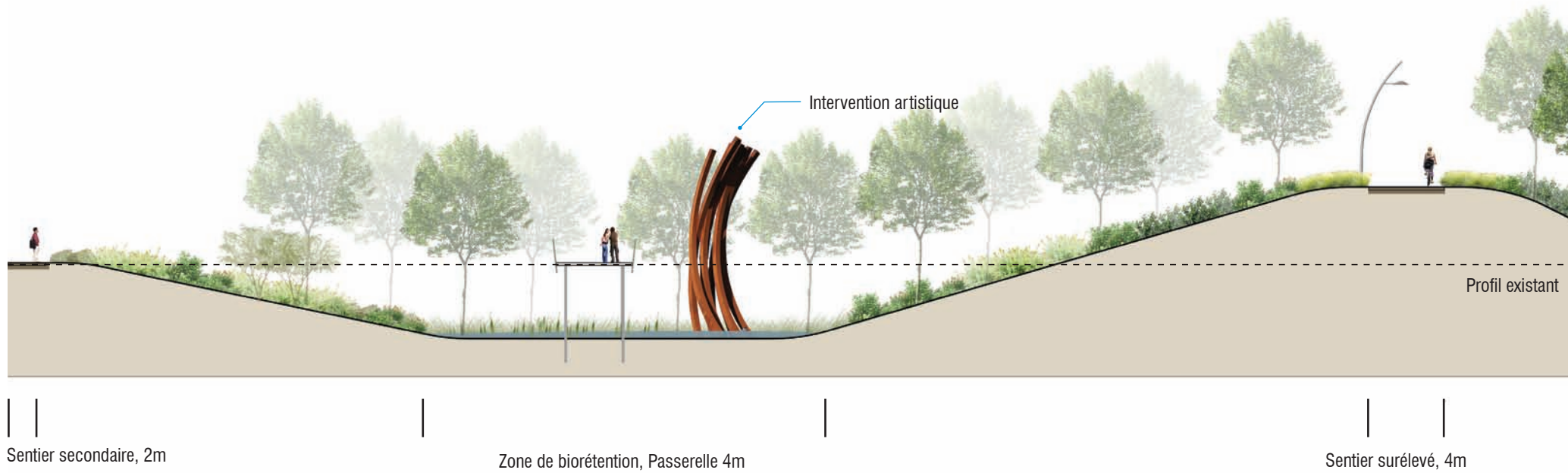
Les éléments distinctifs du parc sont :

- Un parcours de sculptures explorant l'idée de la nature en ville et de la force du fleuve dans son développement;
- Une exposition et un concours de niveau international pour ponctuer l'espace et renouveler l'expérience au fil des années;
- Un bâtiment d'accueil pour les événements et le confort des visiteurs;
- Un bâtiment secondaire pour les accès à l'eau et les petites embarcations;
- L'utilisation des végétaux pour la phytoremédiation de la zone de dépôt à neige et pour la gestion des eaux de pluie du secteur;
- Le dépôt des neiges usées doit être intégré au parc par des aménagements dignes de la proximité d'entrée de ville;
- L'aménagement du parc participera à la valorisation de l'entrée de ville.



# 7 CONCEPT PRIVILÉGIÉ - 7.10 Le parc urbain - parc de sculpture

## Coupe E- E'





Croisement des parcours dans le parc urbain



# 7 CONCEPT PRIVILÉGIÉ - 7.10 Le parc urbain - parc de sculpture - précédents

## Intégration artistique

- Concours d'art public;
- Artistes locaux et internationaux;
- Thématiques en fonction du discours de la relation du fleuve et de la ville;
- Oeuvres permanentes et éphémères.



Havre (Linda Covit) CUSM



Révolutions (M. De Broin) parc Maisonneuve-Cartier



### Parc linéaire sur la Climent Riera De Sant, Espagne

- Structure piétonne et cyclable aérienne;
- Double niveau de circulation.



### SkybrudsParken, Danemark

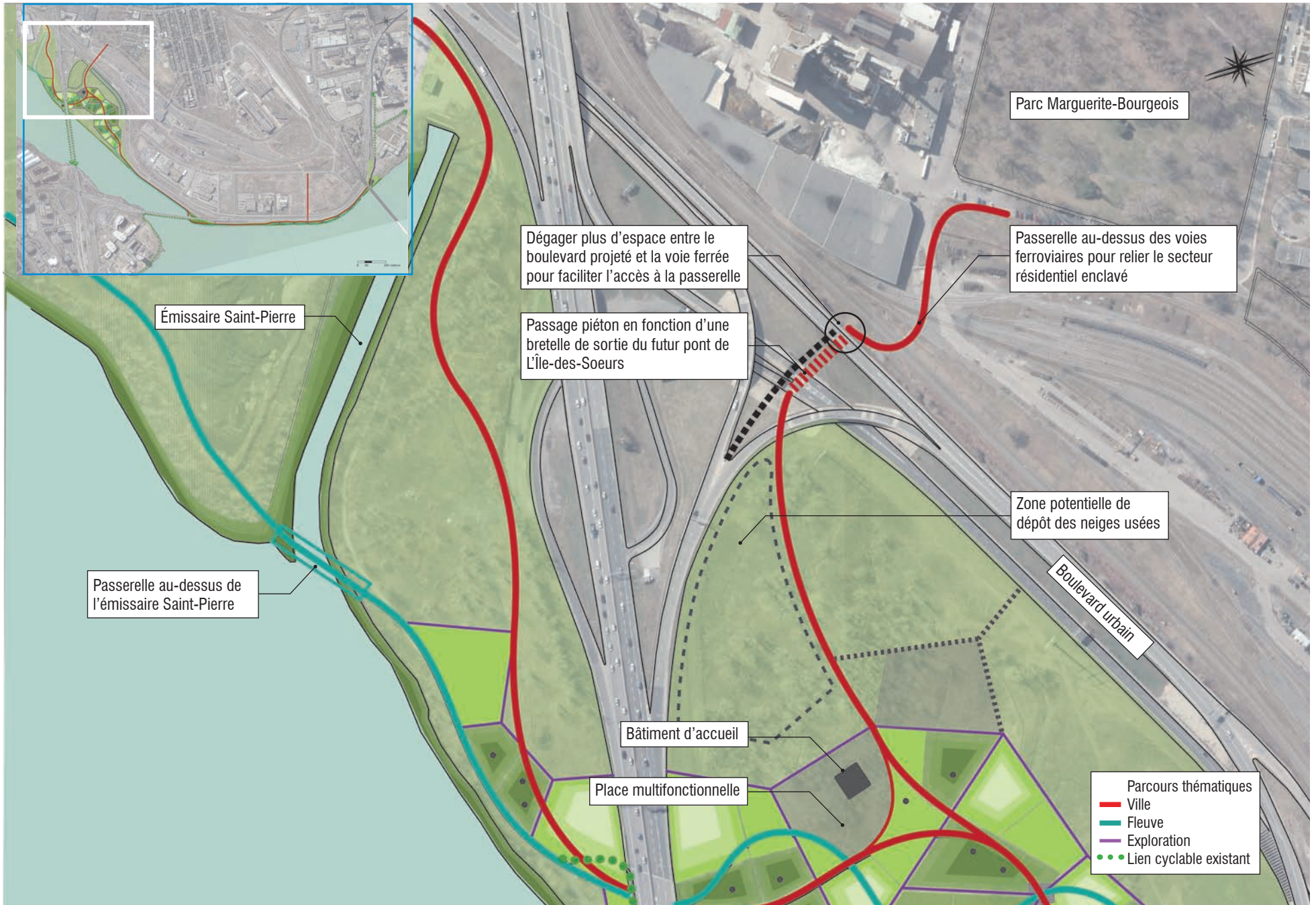


### Nouveau quai à Thessalonique, Grèce





# 7 CONCEPT PRIVILÉGIÉ - 7.11 Le parc urbain - passerelles



Un des objectifs du projet est de créer des liens vers les secteurs limitrophes. Un lien important est celui avec le quartier de Pointe-Saint-Charles et le parc Marguerite-Bourgeois en traversant à niveau le boulevard et surplombant les voies ferroviaires du CN par l'aménagement d'une passerelle. Cette continuité du Parcours-ville permettra un passage sécuritaire et un point d'observation sur l'ensemble du secteur sur une distance d'environ 130 mètres. Aménagée dans l'axe de la rue du Parc Marguerite-Bourgeois, la passerelle est proposée dans la section la plus étroite de l'emprise ferroviaire.

De l'autre côté du pont de L'Île-des-Soeurs, le Parcours-fleuve permet d'établir un lien vers le parc Arthur-Therrien (situé dans l'arrondissement de Verdun) et l'ensemble du parcours riverain vers l'ouest. Une autre passerelle, cette fois-ci au-dessus de l'émissaire Saint-Pierre, permet une exploration du secteur et la découverte de points de vue sur le cours d'eau et le centre-ville. Pour le Parcours-ville, il établit la liaison vers l'école secondaire Monseigneur-Richard, la piste cyclable du boulevard Gaétan-Laberge et la rue Wellington, artère commerciale de l'arrondissement de Verdun





# 7 CONCEPT PRIVILÉGIÉ - 7.11 Le parc urbain - passerelles

## Passerelle, Candiac

- Rampe d'accès.



## Passerelle, Sainte-Anne-de-Bellevue

- Rampe d'accès.



## Passerelle, Aéroport de Brisbane





## Lien Cousineau-Beauséjour

- Passerelle en milieu naturel.



## Aménagement des berges de la Meurthe, France





# 8 RECOMMANDATIONS

---

L'aménagement d'un parc linéaire sur le site projeté représente une opportunité pour la ville, puisqu'il a le potentiel de devenir un lieu mémorable dans le réseau des parcs avec les expériences paysagères qu'il offrira aux visiteurs de la métropole.

L'étude de précédents et l'analyse du site et de son contexte immédiat ont permis d'identifier les potentiels d'utilisation du secteur et aussi les contraintes d'accessibilité du site.

La présente étude est la première étape dans une série de planifications qui viseront à long terme une réappropriation de cette portion de la rive du fleuve et la création d'un lieu unique à Montréal. Plusieurs éléments doivent être approfondis lors des prochaines étapes pour en assurer le succès.

Les principales recommandations peuvent se résumer comme suit :

- Effectuer une étude de faisabilité pour les raccordements aux structures de ponts existants (pont Clément) et projetés (Champlain, Île-des-Soeurs et bretelle de détournement);
- Réaliser une étude de faisabilité pour récupérer au moins 15m de l'emprise de la géométrie actuelle de l'autoroute Bonaventure;
- Convertir le choix de surface de roulement avec la PJCCI pour l'autoroute afin de minimiser le bruit engendré par la circulation;
- Établir une nouvelle liaison avec le quartier résidentiel de Pointe-Saint-Charles avec un ouvrage sécuritaire, distinctif dans son aménagement et intégré dans le paysage environnant;
- Prévoir des liaisons avec le parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles (PEPSC) en passage à niveau;
- Intégrer des infrastructures de contrôle des polluants du MDDELCC et de la société PJCCI dans les aménagements en continuité du discours de protection de l'environnement;
- Prévoir l'utilisation de phytotechnologies dans les différents aménagements prévus:
  - l'empierrement existant du talus;
  - la biorétention en réseau de boulevard urbain;
  - le secteur du site de dépôt des neiges usées.
- Prévoir des mesures d'interprétation dans la continuité du dialogue entre la ville et le fleuve, le construit et la nature.





# ANNEXES - Évaluation budgétaire

## Aménagement d'un parc linéaire sur les berges du fleuve Saint-Laurent entre les ponts Champlain et Victoria

### Concept - Funambule

Item	Quantité	Prix unitaire	Montant
<b>1.1 Terrassement</b>			
.1 Décapage et nivellement	231 300 m <sup>2</sup>	5,00 \$	1 156 500,00 \$
.2 Travaux de remblai / déblai	170 000 m <sup>2</sup>	8,00 \$	1 360 000,00 \$
.3 Piste cyclable en béton bitumineux	11 560 m <sup>2</sup>	70,00 \$	809 200,00 \$
.4 Placettes en pavés de béton	9 600 m <sup>2</sup>	180,00 \$	1 728 000,00 \$
.5 Sentier en poussière de pierre	6 400 m <sup>2</sup>	55,00 \$	352 000,00 \$
.6 Gazon en plaques	42 300 m <sup>2</sup>	11,00 \$	465 300,00 \$
.7 Ensemencement	80 300 m <sup>2</sup>	5,00 \$	401 500,00 \$
.8 Rampe mise à l'eau	100 m	400,00 \$	40 000,00 \$
			<b>6 312 500,00 \$</b>

### 1.2 Équipements et mobilier

.1 Passerelle sur pieux (3m de largeur) avec garde-corps en acrylique	2 800 m	6 000,00 \$	16 800 000,00 \$
.2 Belvédères avec garde-corps en acrylique (10m de long)	3 unité(s)	35 000,00 \$	105 000,00 \$
.3 Passage au-dessus des voies ferrées (3m de largeur) avec garde-corps - parc urbain	115 m	15 000,00 \$	1 725 000,00 \$
.4 Passerelle au-dessus de l'émissaire (3m de largeur) avec garde-corps	30 m	15 000,00 \$	450 000,00 \$
.5 Passerelle fixée au pont Clément (3m de largeur) avec garde-corps	600 m	7 500,00 \$	4 500 000,00 \$
.6 Mur anti-bruit avec panneau d'acrylique (3m)	1 750 m	3 500,00 \$	6 125 000,00 \$
.7 Banc	150 unité(s)	2 000,00 \$	300 000,00 \$
.8 Corbeille à rebuts/recyclage	80 unité(s)	3 500,00 \$	280 000,00 \$
.9 Pavillon, services et location d'équipements nautiques (200 m <sup>2</sup> )	1 unité(s)	400 000,00 \$	400 000,00 \$
.10 Quais flottants pour location d'équipements nautiques	1 global	125 000,00 \$	125 000,00 \$
.11 Éléments d'interprétation et de signalisation	1 global	500 000,00 \$	500 000,00 \$
.12 Petits équipements de jeu	1 global	150 000,00 \$	150 000,00 \$
			<b>31 460 000,00 \$</b>

## Aménagement d'un parc linéaire sur les berges du fleuve Saint-Laurent entre les ponts Champlain et Victoria

### Concept - Funambule

Item	Quantité	Prix unitaire	Montant
<b>1.3 Plantations</b>			
.1 Arbre avec fosse	1 000 unités	550,00 \$	550 000,00 \$
.2 Lit d'arbustes et vivaces	40 000 m <sup>2</sup>	80,00 \$	3 200 000,00 \$
.3 Stabilisation des berges	37 500 m <sup>2</sup>	50,00 \$	1 875 000,00 \$
			<b>5 625 000,00 \$</b>

### 1.4 Éclairage

.1 Lampadaire (incluant conduit, filage et base)	150 unités	10 000,00 \$	1 500 000,00 \$
.2 Éclairage intégré à la passerelle	2 800 m	650,00 \$	1 820 000,00 \$
.3 Raccordement électrique	1 global	150 000,00 \$	150 000,00 \$
			<b>3 470 000,00 \$</b>

**Sous-total 46 867 500,00 \$**

Contingences 30% 14 060 250,00 \$

**Sous-total 60 927 750,00 \$**

tps 5% 3 046 387,50 \$

tvq 9,975% 6 077 543,06 \$

**Grand total 70 051 680,56 \$**

*Note : L'estimation est basée sur des projets similaires réalisés durant les douze derniers mois et n'inclut pas : les éléments de sculpture et leur éclairage, le déplacement de l'autoroute Bonaventure, les liens cyclables à l'extérieur des limites du site, la décontamination des sols, les honoraires professionnels et les demandes de permis et études applicables.*

## Aménagement d'un parc linéaire sur les berges du fleuve Saint-Laurent entre les ponts Champlain et Victoria

### Concept - Voltigeur

Item	Quantité	Prix unitaire	Montant
<b>1.1 Terrassement</b>			
.1 Décapage et nivellement	240 300 m <sup>2</sup>	5,00 \$	1 201 500,00 \$
.2 Travaux de remblai / déblai	172 000 m <sup>2</sup>	8,00 \$	1 376 000,00 \$
.3 Piste cyclable en béton bitumineux	14 160 m <sup>2</sup>	70,00 \$	991 200,00 \$
.4 Placettes en pavés de béton	9 600 m <sup>2</sup>	180,00 \$	1 728 000,00 \$
.5 Sentier en poussière de pierre	4 000 m <sup>2</sup>	55,00 \$	220 000,00 \$
.6 Muret séparateur en béton (1m) - parc linéaire	2 000 m	750,00 \$	1 500 000,00 \$
.7 Gazon en plaques	44 300 m <sup>2</sup>	11,00 \$	487 300,00 \$
.8 Ensemencement	80 300 m <sup>2</sup>	5,00 \$	401 500,00 \$
.9 Mur de soutènement (1 à 2m de hauteur) - parc urbain	1 400 m	600,00 \$	840 000,00 \$
.10 Rampe mise à l'eau	85 m	400,00 \$	34 000,00 \$
			<b>8 779 500,00 \$</b>
<b>1.2 Équipements et mobilier</b>			
.1 Passerelle sur pieux (3m de largeur) avec garde-corps en acrylique	2 500 m	6 000,00 \$	15 000 000,00 \$
.2 Passerelle sur pieux (3m de largeur) avec garde-corps en acier	1 250 m	4 000,00 \$	5 000 000,00 \$
.3 Belvédères avec garde-corps en acrylique (10m de long)	6 unité(s)	35 000,00 \$	210 000,00 \$
.4 Passage au-dessus des voies ferrées (3m de largeur) avec garde-corps - parc urbain	130 m	15 000,00 \$	1 950 000,00 \$
.5 Passerelle au-dessus de l'émissaire (3m de largeur) avec garde-corps	30 m	15 000,00 \$	450 000,00 \$
.6 Passerelle fixée au pont Clément (3m de largeur) avec garde-corps	600 m	7 500,00 \$	4 500 000,00 \$
.7 Marqueur des parcours - élément de métal	1 global	350 000,00 \$	350 000,00 \$
.8 Banc	200 unité(s)	2 000,00 \$	400 000,00 \$
.9 Mobilier intégré	100 unité(s)	3 000,00 \$	300 000,00 \$
.10 Corbeille à rebuts/recyclage	80 unité(s)	3 500,00 \$	280 000,00 \$
.11 Élément repère aux belvédères	6 unité(s)	50 000,00 \$	300 000,00 \$
.12 Pavillon, services et location d'équipements nautiques (200 m <sup>2</sup> )	1 unité(s)	400 000,00 \$	400 000,00 \$

## Aménagement d'un parc linéaire sur les berges du fleuve Saint-Laurent entre les ponts Champlain et Victoria

### Concept - Voltigeur

Item	Quantité	Prix unitaire	Montant
.13 Quais flottants pour location d'équipements nautiques	1 global	125 000,00 \$	125 000,00 \$
.14 Éléments d'interprétation et de signalisation	1 global	500 000,00 \$	500 000,00 \$
			<b>29 765 000,00 \$</b>
<b>1.3 Plantations</b>			
.1 Arbre avec fosse	1 100 unités	550,00 \$	605 000,00 \$
.2 Lits de plantation (arbustes et vivaces)	45 000 m <sup>2</sup>	80,00 \$	3 600 000,00 \$
.3 Stabilisation des berges	37 500 m <sup>2</sup>	50,00 \$	1 875 000,00 \$
			<b>6 080 000,00 \$</b>
<b>1.4 Éclairage</b>			
.1 Lampadaire (incluant conduit, filage et base)	200 unités	10 000,00 \$	2 000 000,00 \$
.2 Éclairage thématique intégré aux sentiers	4 300 m	650,00 \$	2 795 000,00 \$
.3 Raccordement électrique	1 global	200 000,00 \$	200 000,00 \$
			<b>4 995 000,00 \$</b>
<b>Sous-total</b>			<b>49 619 500,00 \$</b>
<b>Sous-total</b>			<b>49 619 500,00 \$</b>
Contingences 30%			14 885 850,00 \$
<b>Sous-total</b>			<b>64 505 350,00 \$</b>
tps 5%			3 225 267,50 \$
tvq 9,975%			6 434 408,66 \$
<b>Grand total</b>			<b>74 165 026,16 \$</b>

*Note : L'estimation est basée sur des projets similaires réalisés durant les douze derniers mois et n'inclut pas : les éléments de sculpture et leur éclairage, le déplacement de l'autoroute Bonaventure, les liens cyclables à l'extérieur des limites du site, la décontamination des sols, les honoraires professionnels et les demandes de permis et études applicables.*







Parc linéaire sur la Climent Riera De Sant, Espagne

- Structure piétonne et cyclable aérienne;
- Double niveau de circulation.

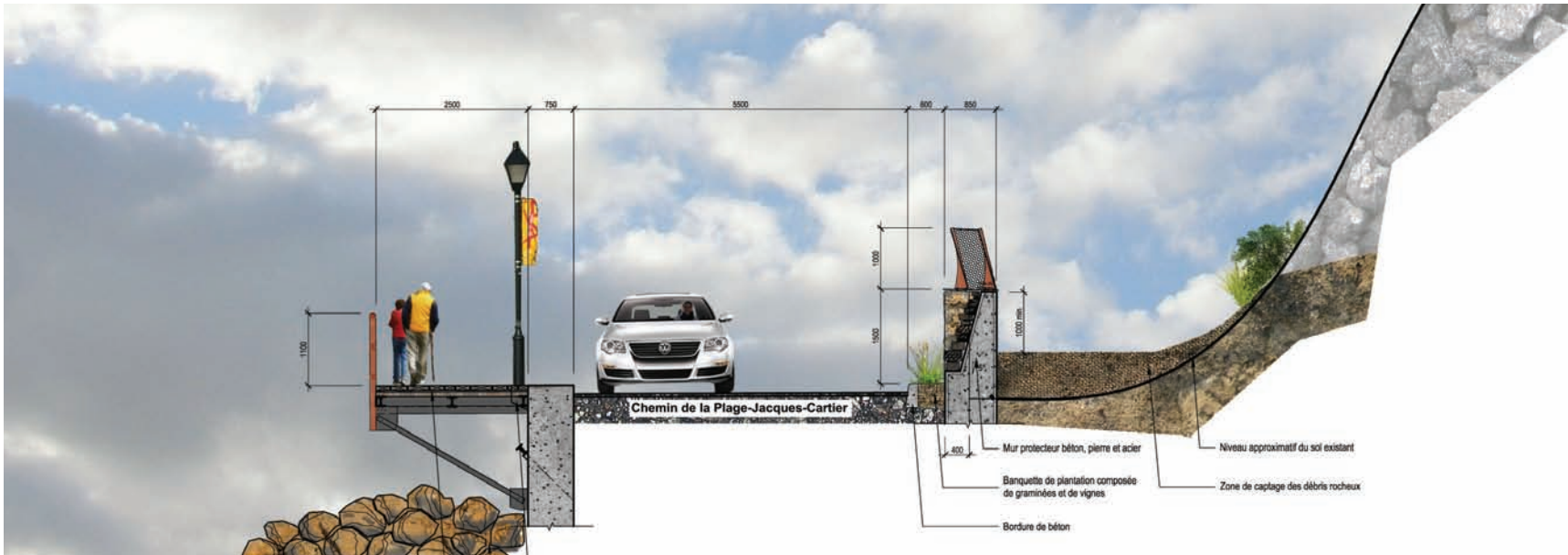




# ANNEXES - Précédents

## Promenade de la Falaise de Cap-Rouge | Proposition GRL

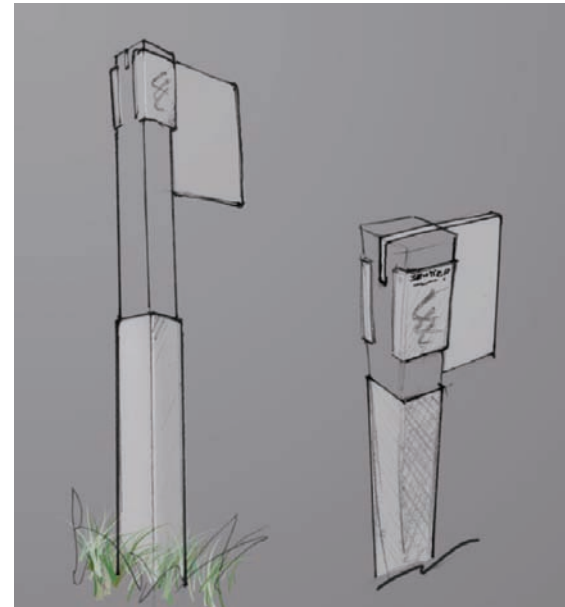
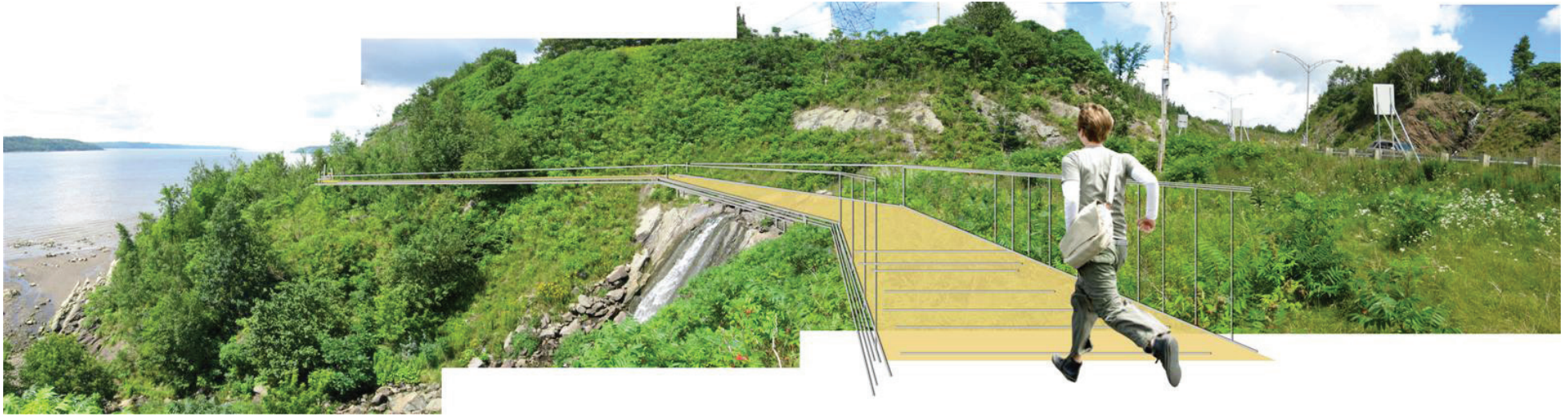
- Structure en porte à faux;
- Proximité d'une voie véhiculaire.





Le Sentier du Littoral et de la Falaise Sillery, Québec | Proposition GRL

- Structure en passerelle;
- Signalétique;
- Milieu escarpé.





## ANNEXES - Précédents

### Prince Arthurs landing, Thunder Bay, ON

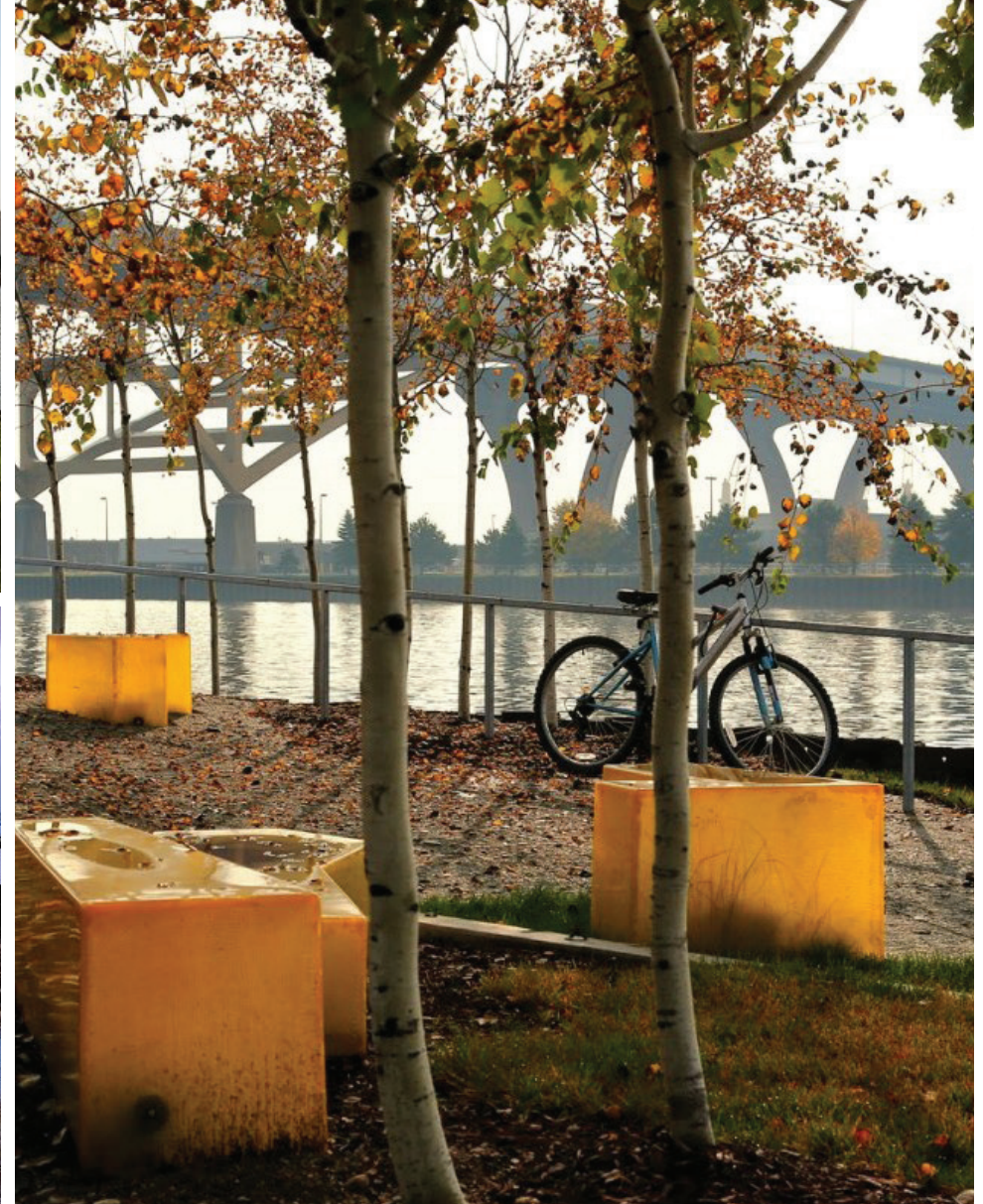
- Élément vertical, point focal dans le paysage.





## Erie Street Plaza, Milwaukee

- Mobilier lumineux marquant l'espace;
- Aménagement structuré et naturel en berge.





# ANNEXES - Précédents

## Waterfront Park, Portland

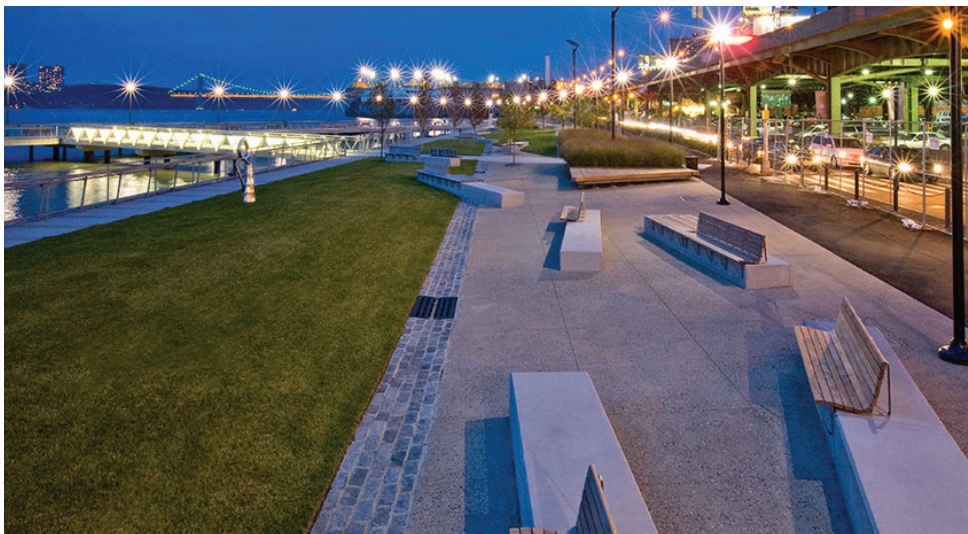
- Élément identitaire (pommeliers);
- Promenade riveraine à grande échelle.





## West Harlem Pier, NY

- Redonner accès à l'eau aux citoyens.





### Webb Bridge, Melbourne

- Signature contemporaine;
- Structure identitaire à l'échelle de la ville.





L'estuaire de Nantes, entre Nantes et Saint-Nazaire, France - Projet: Les Anneaux, Daniel Buren et Patrick Bouchain

- Nouvelle image de marque pour la ville de Nantes.

