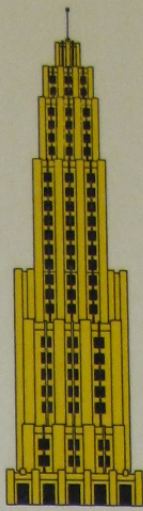


DASSENS

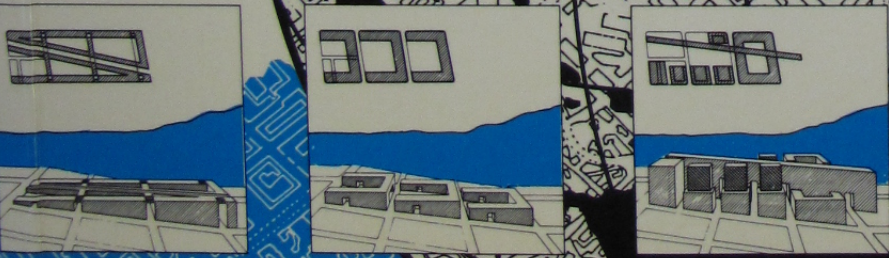


SUR MONTRÉAL

BIENNALE INTERNATIONALE DE DESIGN URBAIN

GRUPE DOCUMENTAIRE
SERVICE DE L'HABITATION ET DU
DÉVELOPPEMENT URBAIN
VILLE DE MONTRÉAL

Villes d'avenir... visions internationales **2** Cities with a future... international outlooks



10840

JUIN
89



SAMIR ABOUD • Dessins sur la ville, des idées à l'action	5
JEAN DORÉ • Spécificité du modèle montréalais	6
CHRISTOPHE CARON • Renouveler l'urbanisme, rebâtir la ville	12

CONFÉRENCIERS

JOHN GARDINER, MONTRÉAL • L'habitation au centre-ville: un défi	22
WELFORD SANDERS, CHICAGO • Local Initiatives for Affordable Housing	26
RAY SPAXMAN, VANCOUVER • False Creek: From Vision to Reality	34
OSWALDO ROMAN, MADRID • Design urbain: l'instrument catalyseur de l'urbanisme	40
HILDEBRAND MACHLEIDT, BERLIN • New Housing as a Reconstitution for Southern Friedrichstadt	48
MARCEL BAJARD, GRENOBLE • Deux projets urbains pour Grenoble	56
FRANCO PURINI, ROMA • Trames et tissus	64
JORDI GARCÈS, BARCELONA • L'architecture: quatre projets, une perspective	74
DAVID LEE, NEW YORK • The Southwest Corridor Project	78
JONATHAN BARNETT, NEW YORK • Urban Design Guidelines: Pittsburgh & Cleveland	84
JOE BERRIDGE, TORONTO • The Fundamental Forces of Urban Design	90
JOAN BUSQUETS, BARCELONA • Main Goals in the Reshaping of the City of Barcelona	96
RONALD LEE FLEMING, CAMBRIDGE (Mass.) • An Approach to Placemaking	104
JIM AUGUST, WINNIPEG • Large-Scale Planning: The Many Facets of Urban Design	110
JERRY ALLEN, DALLAS • The Challenge of Collaboration for Public Art	118
CAROLLE FLORMAN, NEW YORK • Parks and Art in Battery Park City	122
FRED KENT, NEW YORK • Project for Public Spaces	128
JOHNNY VUDÔTE, TLÖN • Une promenade, la nuit	134

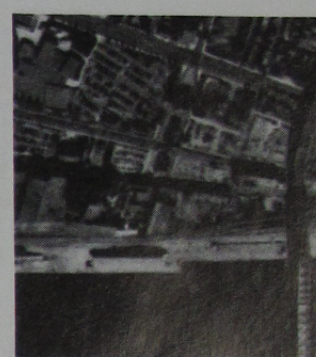
Les Actes de Dessins sur Montréal 2 sont dédiés à un individu qui aura marqué de manière importante l'urbanisme et le design urbain du 20^e siècle:
 The Proceedings of Designs on Montréal 2 are dedicated to an individual who will have significantly influenced 20th century planning and urban design:
 ... ainsi qu'à: Andréane, Bahia, Catherine, Gabriella, Jean-Philippe, Julien, Simon et Simon, Sophie, Thomas... (Baby GIUM boom) **Oriol Bohigas...**

CHARRETTES

POUR UN RENOUVEAU DE L'INTERVENTION URBANISTIQUE: LA PERSPECTIVE DES CHARRETTES

140

S E C T E U R
 du Planétarium Dow 144 de l'autoroute Bonaventure 158 de la Côte du Beaver Hall 170 du Faubourg Québec 184



ÉQUIPE 1 146
 Chefs d'équipe:
 Jonathan Barnett
 Hildebrand Machleidt
 Ray Spaxman

ÉQUIPE 1 160
 Chefs d'équipe:
 David Lee
 Joan Busquets

ÉQUIPE 1 172
 Chefs d'équipe:
 Joe Berridge
 Dimitri Dimakopoulos

ÉQUIPE 1 186
 Chefs d'équipe:
 Jordi Garcès
 Ian McBurnie

ÉQUIPE 2 152
 Chefs d'équipe:
 Peter Fianu
 Ferran Sagarra

ÉQUIPE 2 164
 Chefs d'équipe:
 David Farley
 Jeronimo Junquera

ÉQUIPE 2 178
 Chefs d'équipe:
 Franco Purini
 Luc Laporte

ÉQUIPE 2 192
 Chefs d'équipe:
 Marcel Bajard
 Jacques Béique

REPENSER LA TRAME ET LE TISSU DE MONTRÉAL par Franco Purini (reprise de la charrette de Beaver Hall Hill)

200

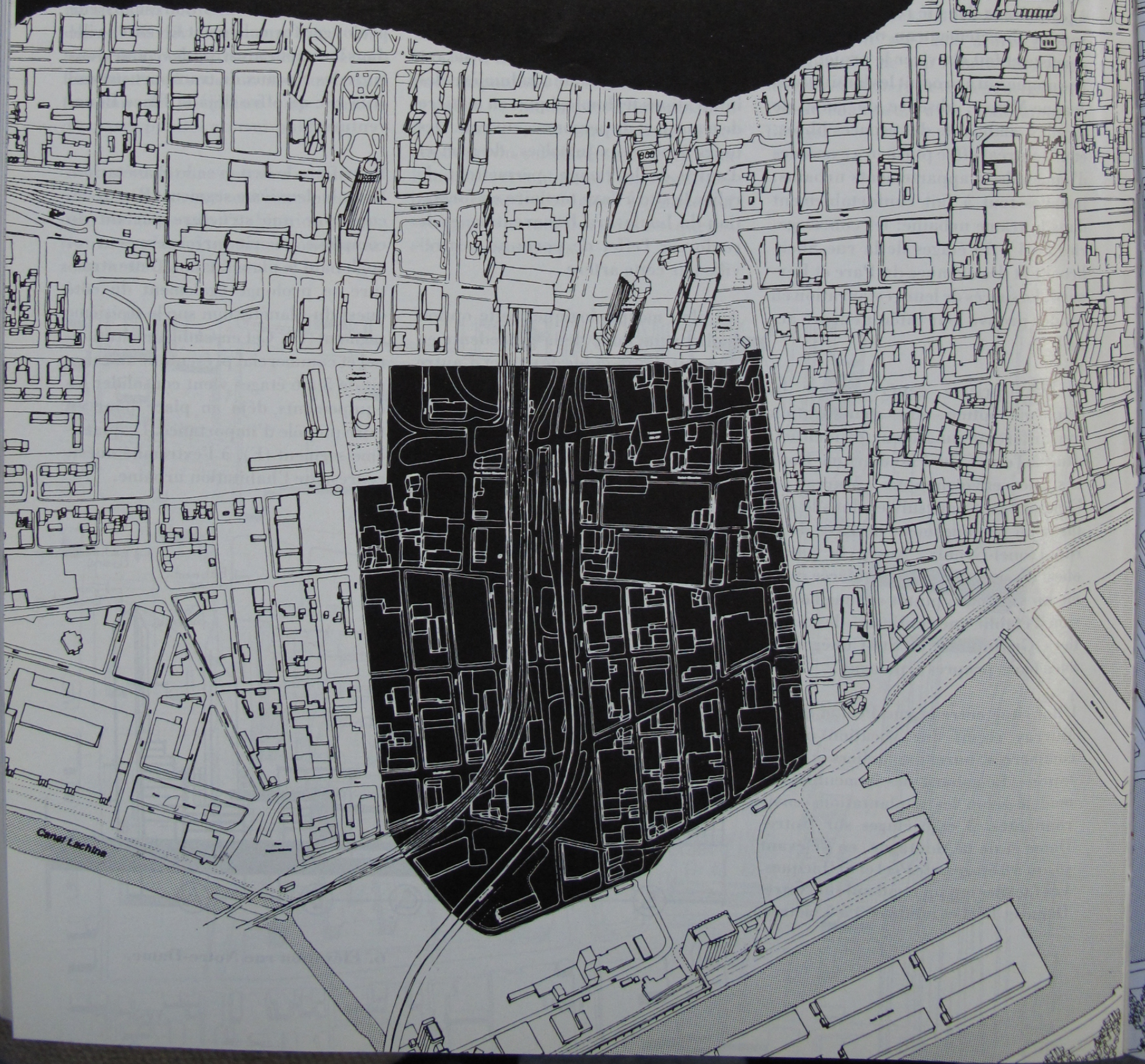
TABLES • RONDES

L'AVENIR DU MONT ROYAL.....208 • 212...Exposition "DESSEINS URBAINS"
 UN PARTENARIAT POUR L'ART PUBLIC...210 • 223.....Bibliographie

LES ACTES ONT ÉTÉ RÉALISÉS PAR:

CONCEPTION ET DIRECTION **CHRISTOPHE CARON** RÉDACTRICE EN CHEF **DOMINIQUE LACHANCE** DIRECTEUR ARTISTIQUE
PIERRE LACHANCE RÉDACTEURS ADJOINTS **VITO AHTIK** • **LAURENT COMTOIS** • **BÉATRICE SOKOLOFF** • **LUC ST-LOUIS** DESIGN
 GRAPHIQUE **RODOLPHE CHARPENTIER** • **PIERRE LACHANCE** • **CHRISTOPHE CARON** EDITIQUE **LISA TREMBLAY** MONTAGE
 ROBERT CHAYER PHOTOGRAPHIE **HÉLÈNE CYR** • **RODOLPHE CHARPENTIER** SECRÉTARIAT **NATHALIE CHARTRAND** RÉGIE
 PUBLICITAIRE **GILLES GRENIER & ASSOCIÉS** IMPRESSION **IMPRIMERIE LA PROVIDENCE**

SECTEUR DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE



Le faubourg des Récollets, composant une grande partie du site à l'étude, apparaît à l'ouest de la ville fortifiée au cours du 18^e siècle. La première trame de rues, de type orthogonale, se forma tout autour de l'extension hors de la vieille ville des rues Notre-Dame, alors St-Joseph, et St-Paul. Jusqu'au moment du creusement du canal de Lachine (années 1820), le faubourg n'est encore qu'un petit village fait de maisons de bois. Suite au plan des commissaires chargés de la démolition des fortifications, c'est au début du 19^e siècle que le faubourg s'articula à la cité par l'intermédiaire du carré Victoria. Plus à l'ouest, le carré Chaboillez fut réalisé dans les années 1830.

A partir de 1850, le canal de Lachine s'industrialise rapidement et le faubourg des Récollets devient un quartier industriel. Cette vocation ne fera que s'affirmer par la suite, jusqu'à la fermeture de l'embouchure est du canal, en 1964. Depuis lors, le secteur subit un lent déclin. On y trouve beaucoup de terrains et bâtiments vacants. A noter que le quadrilatère Duke/William/McGill/de la Commune constitue encore un parc industriel relativement structuré.

Limite est du secteur, la rue McGill est une évidente frontière entre notre secteur industriel et le Vieux Montréal. Ses deux magnifiques fronts de façades, encore en bon état, se constituèrent entre 1850 et 1900. Prestigieuse, l'artère était alors le support d'un important commerce de gros, mais s'y voisinaient également fabriques, entrepôts et bâtiments institutionnels. Ayant délaissé cette première vocation, la rue McGill abrite maintenant un commerce de détail plus ou moins florissant. Les fabriques ayant disparu, quantité de bâtiments demeurent vacants ou presque. Grâce à ses qualités architecturales remarquables, la rue McGill recèle cependant un potentiel de mise en valeur exceptionnel.

Coincé entre un canal industriel réaffecté aux loisirs, une zone portuaire en voie de l'être et un quartier historique qui s'insère mal dans la réalité du 20^e siècle, scindé au surplus par une autoroute et des voies ferrées aériennes, notre secteur ne subit plus l'effet d'aucun des catalyseurs de sa vitalité d'antan. Récemment, la Ville de Montréal a annoncé son intention d'aménager un espace vert sur l'ancien site du petit Séminaire, une portion du quadrilatère Université, St-Paul, St-Henri et William. C'est au pourtour du site, principalement du côté du centre des affaires et du Vieux Montréal, que l'évolution urbaine est la plus dynamique. Ainsi, au coin nord-est des rues Notre-Dame et Université, le secteur privé projette un immeuble à bureaux de 15 étages.

Lien direct entre le pont Champlain et le centre-ville, l'autoroute Bonaventure fut construite en prévision de l'Expo 67, afin d'améliorer l'accessibilité au centre-ville. Le tronçon au sud du canal de Lachine est sous la juridiction du gouvernement fédéral (Société du Port de Montréal) alors qu'en aval, jusqu'à Notre-Dame, l'autoroute relève de la Ville de Montréal. La présence du canal de Lachine et des liens routiers est-ouest entre le faubourg des Récollets et le secteur Griffintown amenèrent les planificateurs à surélever l'autoroute jusqu'à la rue Notre-Dame où elle rejoint les accès au tronçon souterrain de l'autoroute Ville-Marie. Au cœur de Montréal,



cette autoroute représente une brutale coupure du tissu urbain aussi bien qu'un grave facteur de pollution visuelle. A moyen et long terme, ses coûts d'entretien deviendront prohibitifs.

Transformer l'aboutissement de l'autoroute en un boulevard urbain aurait pour effet de faciliter la réhabilitation du faubourg des Récollets, faisant de celui-ci un véritable secteur charnière entre le centre-ville, le Vieux Montréal et le Vieux-Port.

Ces dernières années, plusieurs hypothèses ont été avancées quant aux nouvelles vocations à prévoir pour le faubourg des Récollets. Certains y ont même vu l'occasion de développer un "technopole" montréalais. Une des approches les plus intéressantes semble être d'y étendre la vocation résidentielle du Vieux Montréal. Le développement de la fonction résidentielle dans le faubourg des Récollets multiplierait la population résidente et permettrait l'arrivée de commerces de quartiers, de services d'autobus ou d'autres services. Ces derniers contribueraient également à la revitalisation du Vieux Montréal, qui en a grandement besoin.

Pont de la Concorde

Ile Saint-Hélène

É Q U I P E . T E A M

1

CHEFS D'ÉQUIPE

DAVID LEE
JOAN BUSQUETS

PARTICIPANTS

CLAUDE ARCHAMBAULT
MARIE-CLAUDE BERNIER
NICOLAS BLAIS
SYLVAIN DUCAS
FRANÇOIS DUFAUX
JACQUES FAGUY
LAMBERT GRATTON
BETTY HUANG
TORILL KOVE
RORY OLSON
WELFORD SANDERS
ROBERT WHITE

TEXTES

MARIE-CLAUDE BERNIER
LAURENT COMTOIS
BÉATRICE SOKOLOFF

Un parti pour l'urbanité

Quiconque entre à Montréal en provenance du pont Champlain par l'autoroute Bonaventure ne peut que s'exclamer devant l'ampleur des vues qu'elle ouvre sur les quartiers centraux de la ville. Malheureusement, cette qualité n'a été, jusqu'à présent, ni rehaussée ni mise en valeur par quelque forme d'aménagement que ce soit.

Pour peu qu'on s'y arrête, il y a pourtant là un fort potentiel de mise en valeur du centre-ville montréalais par un traitement approprié d'une entrée déjà majestueuse.

Mais une intervention d'aménagement sur l'autoroute Bonaventure doit aussi être orientée vers la réduction des impacts urbains d'une telle méga-structure aérienne découpant le coeur de la ville.

En effet, le site d'intervention, tel que défini par les mandants de la charrette, est un lieu déstructuré, graduellement abandonné au stationnement depuis les débuts de l'essoufflement de ses activités industrielles. Certes, la présence de la massive barrière de l'autoroute n'est pas la cause du déclin du secteur. On trouvait là une industrie liée aux activités du canal de Lachine auxquelles on a mis fin avec la création de la Voie maritime du St-Laurent. Mais lorsqu'on cherche maintenant à ranimer ce bout de ville, on se heurte nécessairement aux graves problèmes d'intégration des fonctions urbaines et de dévalorisation de l'environnement que cause cette forteresse érigée pour contrer la distance.

Nos propositions de réaménagement routier sont axées sur la volonté de

faire assumer aux voies publiques du secteur leur rôle traditionnel dans le support de la vie urbaine.

Ainsi, la disparition des voies élevées de l'autoroute permettrait de recomposer par le bâti, tout autour de son tracé actuel, le tissu complexe des liens fonctionnels et perceptuels qui assurent la continuité, l'unité, la vitalité de la ville.

Parallèlement, la redistribution équitable de la pression du trafic autoroutier actuel dans tout le réseau des artères centrales permettrait de réanimer les fonctions urbaines et la vie piétonne de chacune. La rue étant un lieu d'identification et d'interprétation du milieu, nos interventions auraient aussi pour but de multiplier les points de contact avec les éléments marquants de l'environnement du site, tel le mont Royal. Dans une telle perspective, il importe notamment de renforcer les liens nord-sud, beaucoup plus faibles au centre que les liens est-ouest.

Avec une telle approche, nous ne pouvons nous intéresser qu'au seul périmètre proposé aux équipes en charrettes. Notre intervention toucherait toute la section surélevée de l'autoroute, c'est-à-dire le tronçon qui s'étend du lieu d'aboutissement sur l'île du pont Victoria au point d'arrivée de l'autoroute au centre-ville. Nous considérons l'autoroute en tant que point d'accès à la ville, en tant que prétexte unique de créer une entrée prestigieuse à Montréal. Mais en travaillant à l'échelle d'un territoire élargi, nous cherchons à définir une intervention maximisant les effets restructurants sur la vie urbaine des secteurs environnants.

• Concept de développement

La principale intervention proposée est d'abaisser l'autoroute au niveau du sol du pont Victoria jusqu'au centre des affaires. Sur ce tronçon, chacune des courbes actuelles serait le lieu d'un nouveau carrefour, le tout créant (soit aux intersections de Wellington et de la Commune) un "Boulevard cérémonial". Cette intervention aurait pour effet de distribuer équitablement la circulation routière entre maintes artères du centre et offrirait la possibilité de reformuler des liens clairs entre la ville et la Cité du Havre (fig. 1).

Une option alternative de tracé du Boulevard (fig. 2) le connecterait à la rue Peel, reliant du même coup Wellington à de la Commune. Dans cette deuxième option, deux ponts traverseraient le canal de Lachine en des points assez rapprochés, ce qui ferait de ce lieu un point focal qui pourrait être souligné par le traitement architectural des ponts. La promenade et la piste cyclable le long du canal passeraient en-dessous et les usagers auraient une forte perception de l'articulation en ce point focal de deux axes majeurs, Peel et son prolongement, ainsi que de la Commune qui rejoint le Boulevard.

Une seconde intervention consisterait à restructurer les secteurs de part et d'autre du nouveau boulevard (faubourg des Récollets et quartier Griffintown) d'abord par l'intégration des voies ferrées à un long bâtiment encadrant le nouveau Boulevard afin de revaloriser le milieu (fig. 3, 4 et 5). Pour le secteur du faubourg des Récollets, il existe un fort potentiel de développement à caractère résidentiel. Un certain nombre de commerces de détail et d'espaces à bureaux peuvent aussi être encouragés. Nous proposons de respecter la trame des rues existantes.





Sur la rue Notre-Dame, limite désirable à l'expansion du centre des affaires, on développerait de l'habitation et des bureaux.

Il est important de mentionner que le faubourg des Récollets possède nombre de bâtiments historiques d'une bonne qualité architecturale. Nous proposons que soit faite une lecture attentive du bâti et du milieu, en vue d'assurer la préservation et la réhabilitation de l'existant valable. Partout où il faudra reconstituer le tissu urbain, il s'agira de le faire en inscrivant ce geste dans l'esprit de l'ensemble et en préservant l'atmosphère du secteur.

Du côté ouest, le secteur de Griffintown garderait son caractère et abriterait des industries légères, telles que des ateliers de reproduction graphique, des services pour automobiles et concessionnaires. On pourrait envisager de relocaliser au nord de Notre-Dame l'industrie de la fourrure, dans une zone adjacente au centre-ville. Dans ce secteur, le redéveloppement pourrait être stimulé par le remembrement de terrains, où l'on pourrait construire des immeubles de 10 à 15 étages.

Il serait nécessaire d'intégrer au secteur un espace public pour accommoder les travailleurs et les résidents. Cet espace pourrait se situer entre les rues Notre-Dame et William, afin d'ac-

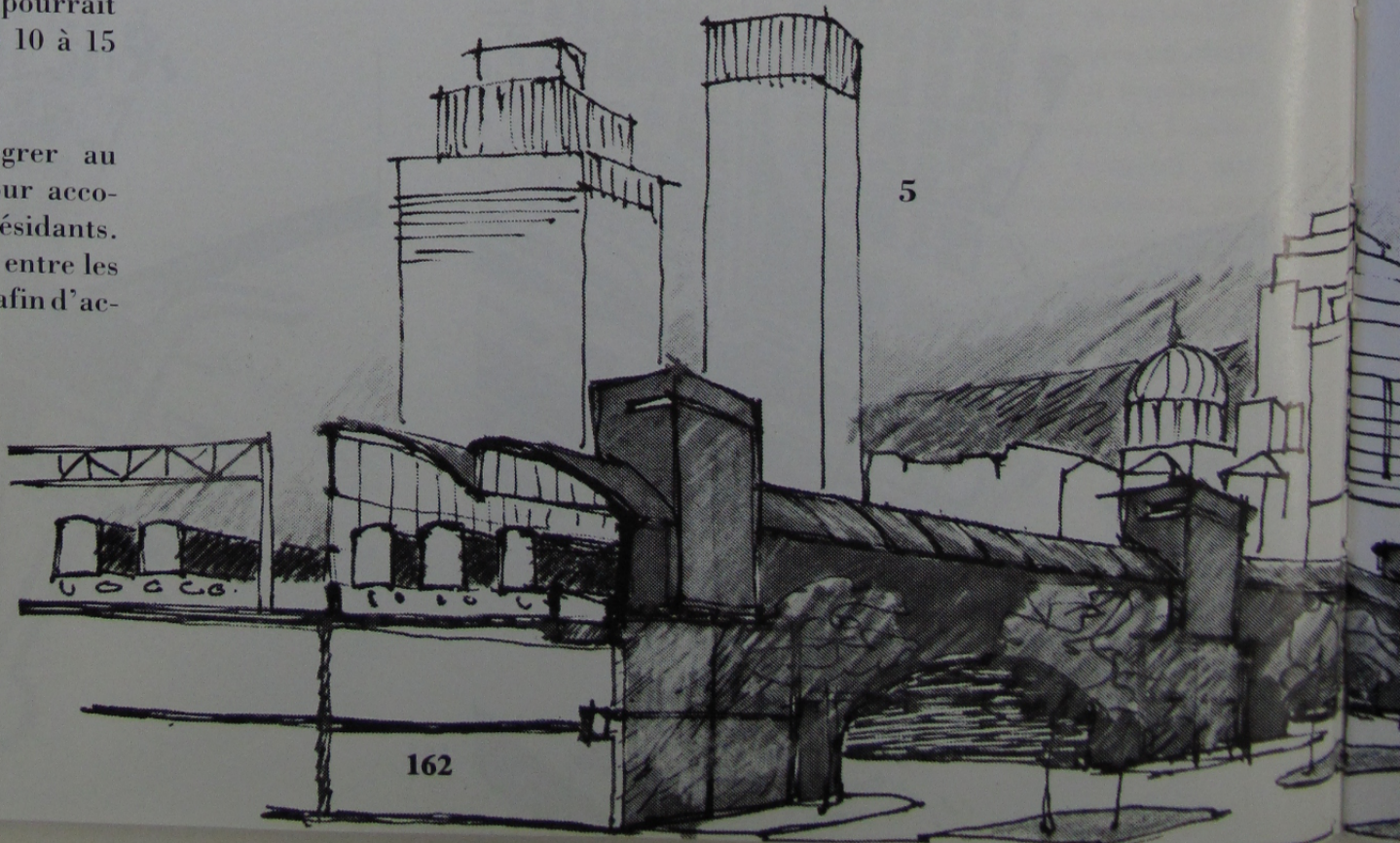
centuer l'importance de ces rues comme lien fondamental entre le quartier Griffintown et le faubourg des Récollets. Pour favoriser l'activité sur ces rues, ainsi que sur Wellington, on devrait y créer un cadre agréable, notamment par la plantation d'arbres.

La rue Peel devrait être redéfinie et restructurée afin d'accomplir sa vocation de "rue d'ambiance". Cet axe principal articulerait la nouvelle vague résidentielle venant de l'ouest et la fonction industrielle de l'est.

Enfin, une troisième intervention serait d'encourager les autorités concernées à entreprendre leur projet de réaménagement récréatif du canal de Lachine et du Vieux-Port, ainsi que celui du Musée ferroviaire. L'importance des projets de redéveloppement des rives pour la vitalité d'une ville n'est plus à démontrer. Cette vitalité peut d'ailleurs s'appuyer tout autant sur des activités récréatives douces

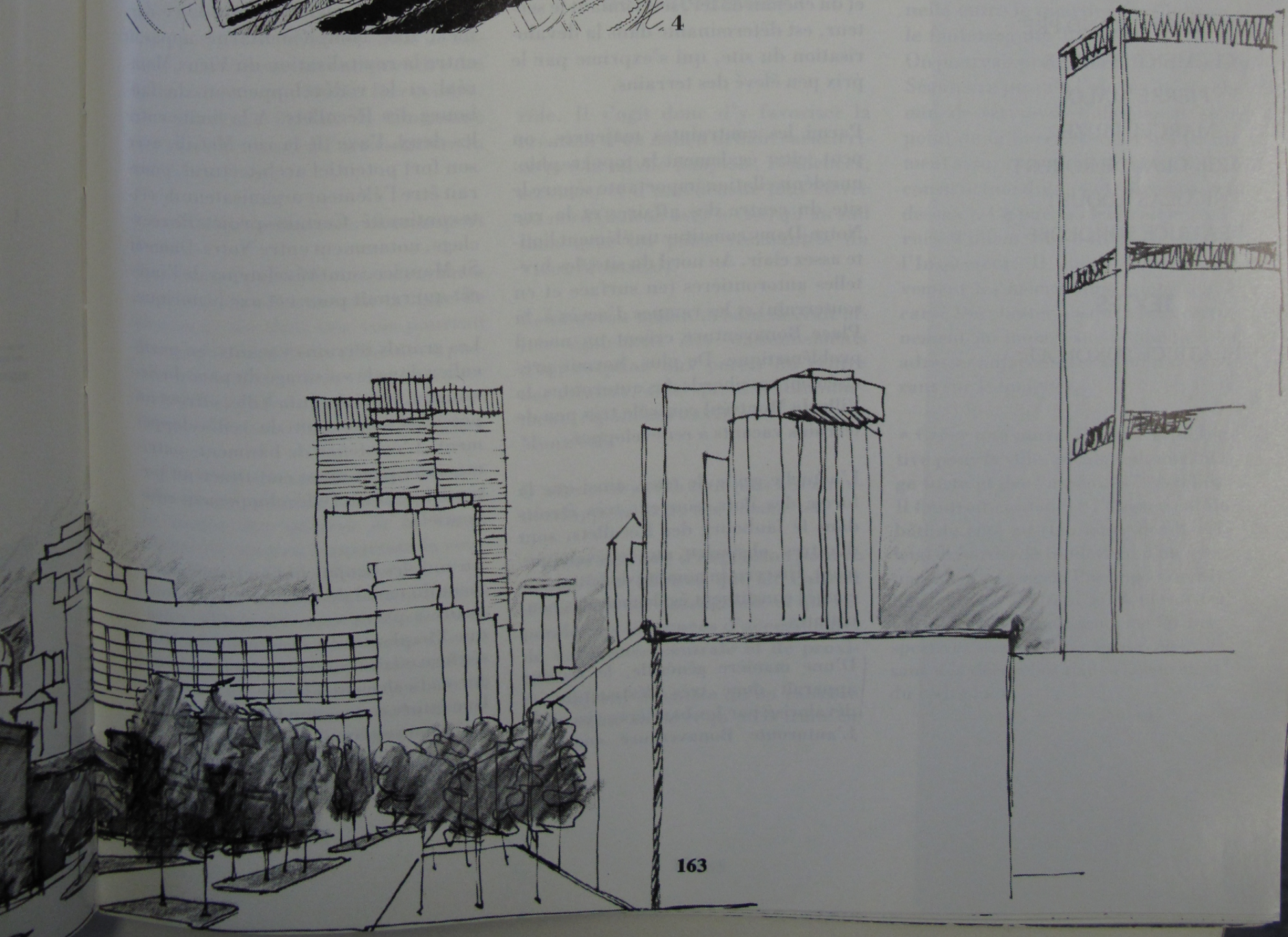
que sur le résidentiel ou le commerce. L'histoire même du bord du fleuve en témoigne; elle nous a laissé des bâtiments puissants qui marquent encore le site. En ce sens, un secteur d'activités industrielles légères s'inscrirait dans cette histoire. Il faut éviter la "boutiquisation" stéréotypée des redéveloppements sur l'eau, comme on en connaît tant en Amérique du Nord, et parier plutôt sur la diversité d'activités réelles, vivantes. Et une entrée en ville qui a un caractère fort n'a pas besoin d'interventions cosmétiques pour l'enjoliver.

"Il faut éviter la "boutiquisation" stéréotypée des redéveloppements sur l'eau, comme on en connaît tant en Amérique du Nord, et parier plutôt sur la diversité d'activités réelles, vivantes".





ce.
en
oâ-
ore
ti-
ait
la
lé-
en
et
ti-
en
as
es



ÉQUIPE TEAM
2

CHEFS D'ÉQUIPE

DAVID FARLEY
JERONIMO JUNQUERA

PARTICIPANTS

JEAN BERTRAND
LOUISE DE GRAND PRÉ
CLÉMENT DEMERS
PIERRE MALO
MARCEL PIUZE
MARIE-CLAUDE ROBERT
NICOLAS ROQUET
BÉATRICE SOKOLOFF

TEXTES

BÉATRICE SOKOLOFF

De la limite à la suture

Deux événements ont été déterminants pour l'évolution de notre site: la fermeture du canal de Lachine et la construction de l'autoroute Bonaventure. Depuis une vingtaine d'années ce site présente les traits caractéristiques d'une zone de transition. Le déclin de l'industrie y a laissé des traces, dont la plus importante est la présence à l'ouest de la brasserie O'Keefe. De très vastes espaces vacants, dont certains sont utilisés pour le stationnement, témoignent de l'attente de vocations futures qui tardent à se préciser. La présence de l'autoroute et du chemin de fer, sectionnant le secteur, est déterminante dans la dévalorisation du site, qui s'exprime par le prix peu élevé des terrains.

Parmi les contraintes majeures, on peut citer également la topographie: une dénivellation importante sépare le site du centre des affaires et la rue Notre-Dame constitue un élément limite assez clair. Au nord du site, les bretelles autoroutières (en surface et en souterrain) et les rampes d'accès à la Place Bonaventure créent un noeud problématique. De plus, hormis précisément ces abords des autoroutes, la Ville de Montréal contrôle très peu de terrains vacants à redévelopper.

L'actuelle grille de rues, ainsi que la forme des îlots, souvent très étroits dans le faubourg des Récollets, sont d'autres obstacles au redéveloppement. Un certain nombre de bâtiments classés constituent également des contraintes.

D'une manière générale, le secteur apparaît donc très déstructuré et dévalorisé par les barrières visuelles. L'autoroute Bonaventure constitue

sans aucun doute le facteur principal à corriger si l'on veut définir un redéveloppement d'ensemble du site.

Cependant, malgré son état actuel peu attrayant, ce secteur possède à moyen et long terme un potentiel très intéressant. Un de ses atouts majeurs est certainement la proximité du centre-ville, dont il constitue une zone d'expansion à long terme, compte tenu des autres limites à l'extension du centre-ville au nord et à l'ouest. La contiguïté avec le Vieux Montréal est aussi un élément fort de potentiel. Compte tenu des paramètres de revitalisation de ce dernier, une complémentarité apparaît entre la revitalisation du Vieux Montréal et le redéveloppement du faubourg des Récollets. A la limite entre les deux, l'axe de la rue McGill, avec son fort potentiel architectural, pourrait être l'élément organisateur de cette continuité. Certains projets de recyclage, notamment entre Notre-Dame et St-Maurice, sont révélateurs de l'intérêt qui renaît pour cet axe historique.

Les grands terrains vacants, en particulier dans le voisinage du parc du Séminaire projeté par la Ville, offrent un potentiel important de redéveloppement. L'existence de bâtiments patrimoniaux peut aussi constituer un potentiel pour un redéveloppement résidentiel.

Au sud, les projets liés au réaménagement du canal de Lachine et aux nouveaux espaces verts récréatifs, ainsi que l'implantation éventuelle du Musée ferroviaire contribueraient à changer radicalement l'image du secteur. Une future connection Peel/de la Commune consoliderait ces avantages.

• Objectifs

Un premier groupe d'objectifs détermine les interventions d'aménagement qui permettraient l'insertion de notre site dans un contexte urbain plus large, dans les directions nord-sud aussi bien qu'est-ouest.

- **Intégrer la Cité du Havre à la ville.** Cet objectif demanderait qu'on rabaisse l'autoroute Bonaventure au sol sur tout son parcours.

- **Ouvrir le quartier Griffintown sur le Vieux-Port et le canal de Lachine.** De chaque côté du boulevard remplaçant l'autoroute, un parc linéaire viendrait rejoindre le parc du canal de Lachine, lequel pourrait comprendre des équipements tel le Musée ferroviaire. La connection Peel/de la Commune contribuerait aussi à l'articulation du sud de notre site.

- **Améliorer la desserte en transport du site.**

On pourrait utiliser les infrastructures existantes (en l'occurrence la ligne de chemin de fer dont une voie pourrait desservir le centre des affaires en passant par le Musée ferroviaire) et relier le centre au parc du canal de Lachine et même au PRAIMONT Bridge - Wellington.

- **Favoriser l'expansion du centre-ville au sud, rétablir la relation entre le centre des affaires et le Vieux Montréal, tout en supportant la revitalisation du Vieux Montréal.**

Cet objectif est très important dans la relance de tout le secteur. La force de l'articulation entre le centre des affaires et le Vieux Montréal dépend largement de la création d'un lieu bien défini spatialement, tant dans les dimensions nord-sud qu'est-ouest. Le faubourg des Récollets pourrait jouer ce

“Cependant, à notre avis, c'est la diminution de l'emprise de l'autoroute et la création d'un boulevard urbain de prestige, reliant le bord du fleuve et le centre-ville, qui constitueraient l'intervention déterminante et qui permettraient au potentiel d'ensemble du site de s'actualiser.”

rôle. Il s'agit donc d'y favoriser la création d'un milieu urbain caractérisé par la mixité (emplois, résidences, services) et d'une densité plus élevée au nord (liaison avec le CDA) qu'au sud (lien avec les pôles résidentiels du Vieux Montréal).

Ce nouveau milieu urbain devrait offrir également des stationnements d'interception aux portes du centre des affaires, ainsi que des stationnements répondant aux besoins du Vieux Montréal.

D'autres objectifs sont plus liés au redéveloppement du site comme tel.

- **Créer une aire d'expansion pour le centre des affaires qui ait l'attrait d'une adresse prestigieuse et qui réponde aux exigences d'accessibilité, de cohérence centrale et de proximité.**

Cet objectif demande qu'on rabaisse l'autoroute au sol et qu'on la traite en

boulevard urbain prestigieux, animé et visuellement attrayant. Il faudrait également créer des îlots nouveaux appropriés au développement visé.

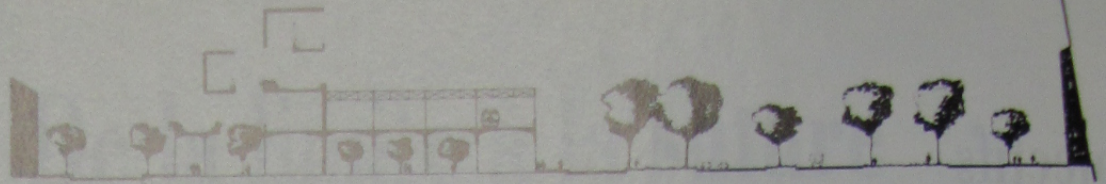
- **Adapter la grille des rues à de nouvelles fonctions et à de nouvelles densités.**

Pour cela, il faudrait créer des îlots appropriés, qui soient en contact avec un élément fort, structurant (place, boulevard, rue offrant une perspective vers le centre).

- **Rétablir une connexion fonctionnelle entre le quartier Griffintown et le faubourg des Récollets.**

On pourrait prolonger le futur parc du Séminaire jusqu'à l'autre côté du chemin de fer, avec l'allègement en ce point de la barrière des voies (traitement assurant une transparence par la construction d'un pont soigneusement dessiné). Ce parc s'étendrait entre les rues William, St-Paul, St-Henri et de l'Inspecteur. Il aurait approximativement les mêmes dimensions que le carré Dorchester, ce qui aurait certainement un impact sur le prestige des adresses adjacentes et un effet structurant sur le quartier.

- **Créer une porte d'entrée significative pour la ville, présentant une image forte et des “aménités” visuelles.** Il faudrait consolider l'alignement du bâti du côté est (faubourg des Récollets) et border le Boulevard d'un aménagement paysager. Par opposition au bâti continu limitant le Boulevard à l'ouest, on pourrait modeler les perspectives visuelles du côté est, en utilisant des décrochés dans l'alignement du cadre bâti.



• Option 1

Nous présenterons deux options alternatives, mais qui se définissent toutes les deux par rapport à la grande intervention restructurante que représenterait l'abaissement au sol de l'autoroute Bonaventure et sa transformation en un grand boulevard créant une entrée majestueuse en ville. Dans les deux cas, les solutions présentées mettent l'accent sur le traitement de quatre problèmes:

- l'accès à la ville: prise en considération de la circulation, ainsi que de l'aspect visuel de la "porte d'entrée";
- le lien avec le Vieux Montréal;
- la réarticulation du faubourg des Récollets avec le quartier Griffintown: on cherche à reconstituer la continuité de cet espace tout en assurant la perméabilité est-ouest;
- la prise en compte du bord du fleuve: avant que le Boulevard ne se définisse comme tel, le tracé routier est encadré par un parc linéaire qui rejoint le parc du canal de Lachine.

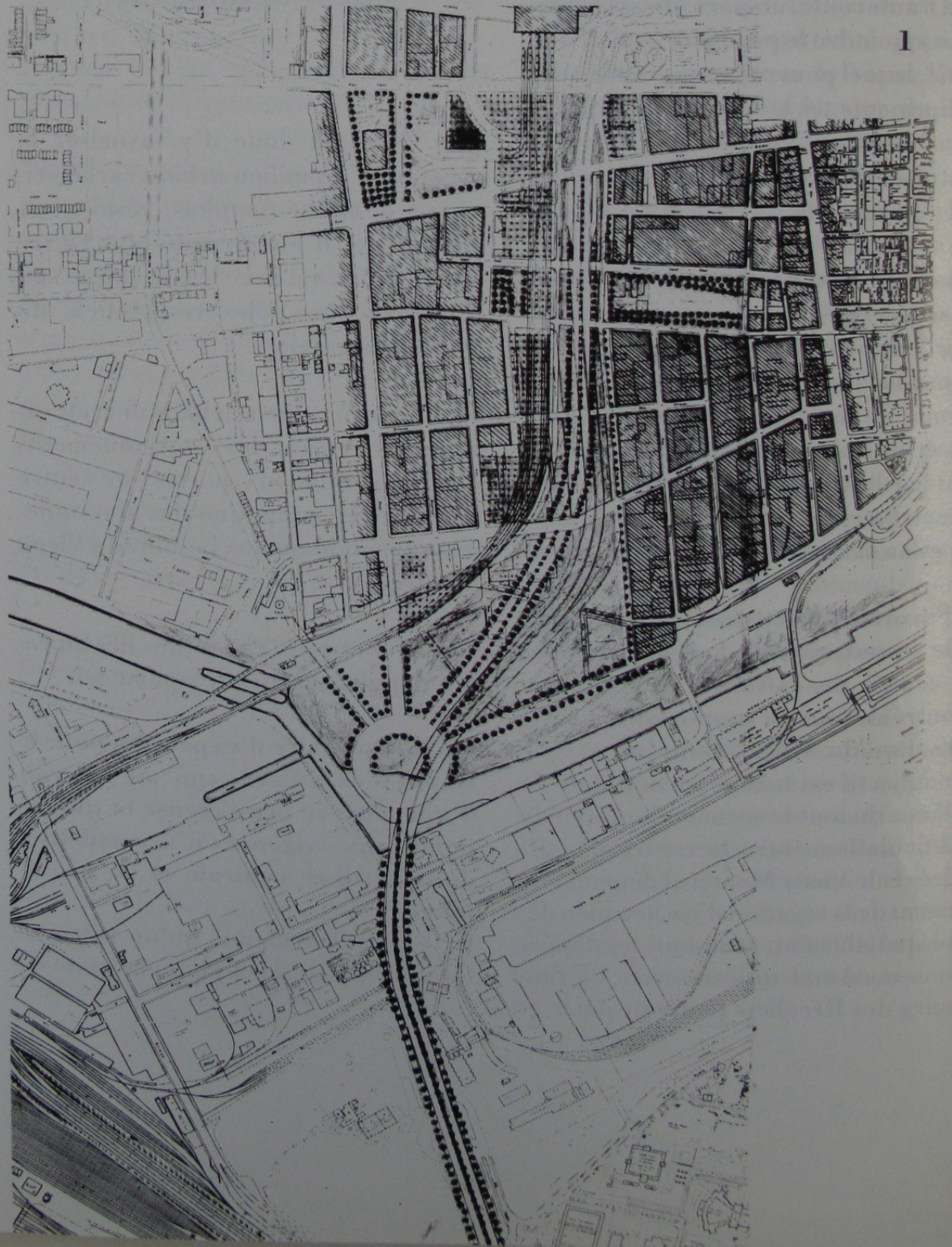
La raison invoquée pour démolir l'autoroute est que 85% des véhicules se dirigent directement au centre. C'est dire que seulement 15% des véhicules utilisent une liaison avec l'autoroute Ville-Marie, aujourd'hui jugée essentielle. Le chemin de fer demeure, par contre, et il est souligné en tant qu'autre mode d'entrée en ville.

Pour générer des activités liées au nouveau quartier résidentiel, on vient s'appuyer sur une grande structure forte, un élément architecturalement marquant, qui décrit un axe nord-sud et qui doit supporter des activités mixtes de bureau et de commerce. Il lui correspond un axe piétonnier, prolongeant les réseaux souterrains existants

(à partir de Bonaventure), dans la tradition de la ville souterraine caractéristique de Montréal.

C'est dans le traitement de cet axe, ainsi que du Boulevard, que réside la différence entre les deux options. Dans la première, le Boulevard est un distributeur de la circulation, dans la deuxième, il commence seulement lorsque l'autoroute descend après avoir franchi la jonction qui relie Peel à de la Commune.

Cette proposition (fig. 1 et 2) présente un Boulevard commençant déjà hors de la ville et arrivant dans un espace ouvert qui permet de lire immédiatement la structure et la silhouette de la ville et, à l'est, le profil du Vieux Montréal. Par conséquent, à cette hauteur, le faubourg des Récollets reste composé d'un cadre bâti assez bas. Le parc linéaire s'ouvre sur un grand espace vert, où un rond-point distribue la circulation juste après le passage du canal de Lachine. Du côté ouest, le grand bâtiment-mur, très fort, ferme la perspective.





• Option 2

Le lien entre le quartier Griffintown et le faubourg des Récollets est assuré par le renforcement de l'activité dans l'axe du chemin de fer et par la continuation, à l'ouest des voies ferrées, du parc du Séminaire. On retrouve des bâtiments en hauteur seulement en arrivant au nord de Notre-Dame, et on prévoit un redéveloppement flexible, progressif, suite à l'intervention majeure de l'axe nord-sud. Ce redéveloppement respecte la typologie du quartier.

Au rez-de-chaussée du bâtiment intégrant le chemin de fer, l'axe commercial remonte jusqu'au centre. Cet axe est perméable, il s'ouvre sur l'est et l'ouest et il est traversé par les rues principales (William, Ottawa, Wellington).

En entrant en ville soit par la route, soit par le train, on a une belle perspective sur la ville. Le chemin de fer fait ainsi partie intégrante de la ville. Mais le bâtiment intégrant le chemin de fer est continu, pour souligner l'intention de favoriser la croissance de la ville d'est en ouest.

Le Boulevard accueillera deux sortes de trafic:

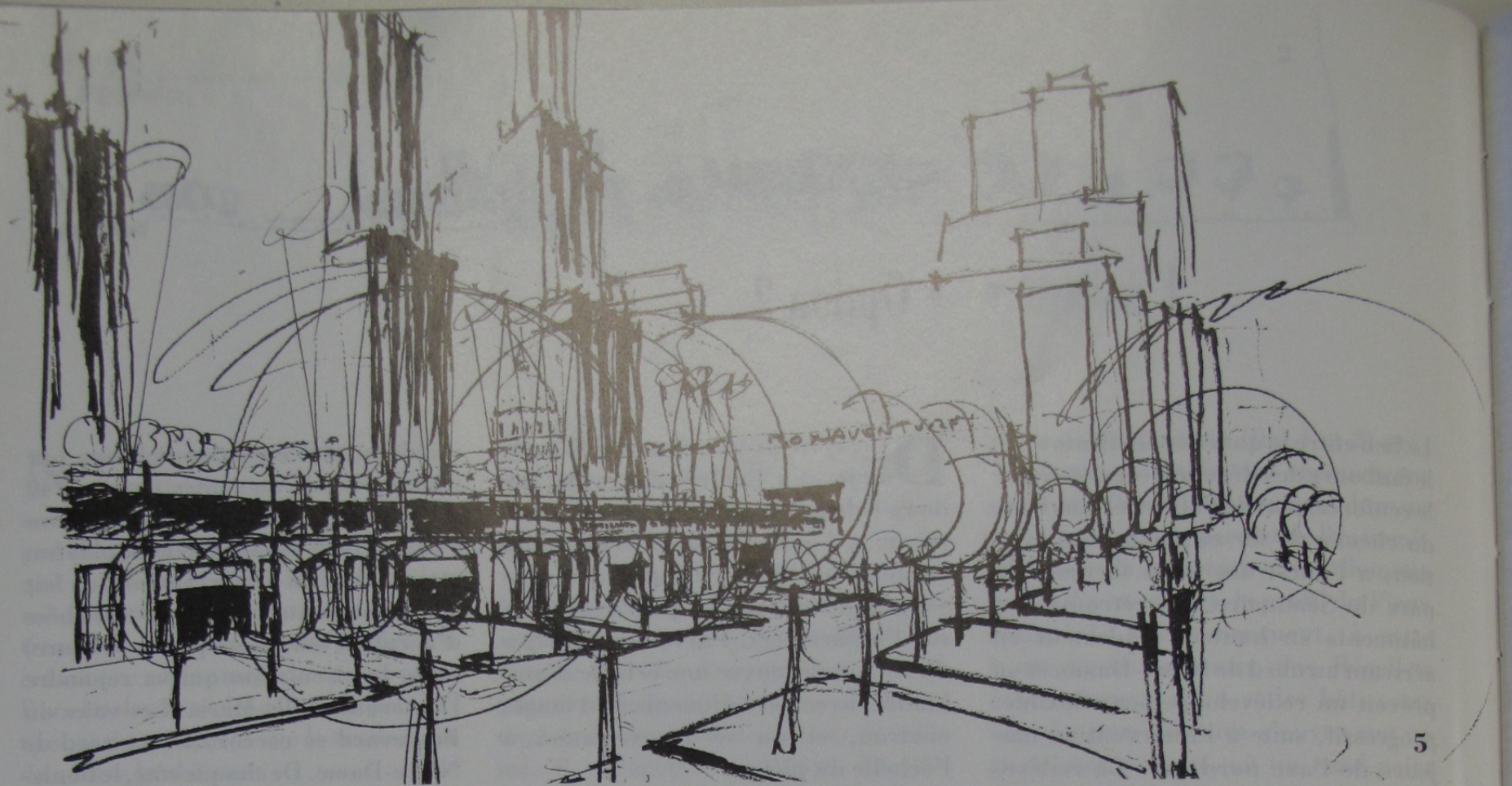
- le trafic de passage, dirigé vers le centre, plus rapide, qui utilise les voies centrales (bordées d'arbres et séparées par une autre rangée d'arbres);
- le trafic lié aux activités du Boulevard, qui utilise des voies de service de chaque côté. Les voies de service sont importantes: on s'y arrête, on peut y stationner, cela crée un va-et-vient des gens et contribue à l'animation de la rue.

Dans cette proposition (fig. 3 à 6), on joue, à l'entrée de la ville, sur deux échelles qui viennent se superposer: à l'arrivée, on est encore en hauteur, on voit la ville qui flotte avec ses grands immeubles qui s'inscrivent sur l'espace vert. Parvenu au niveau du sol, on découvre une échelle d'ambiance, avec des bâtiments de 4 étages environ, et on se trouve aussi à l'échelle du piéton.

Après avoir ramené l'autoroute au sol, on définit un grand Boulevard qui est

scindé en deux parties séparées par une esplanade au centre (environ 40 m). La largeur totale étant d'environ 90 m, on crée ainsi une échelle plus humaine. Dans la partie centrale, on fait passer en souterrain (avec tranchées d'aération masquées par la verdure) toute la circulation qui va rejoindre l'autoroute Ville-Marie. Les voies du Boulevard se raccordent au nord de Notre-Dame. De chaque côté, le Boulevard est bordé de larges trottoirs (environ 10 m), au-dessous desquels se trouvent de nombreux stationnements





5

publics dont les accès sont assurés via les rues latérales (et non par le boulevard Université).

Le grand bâtiment sur la voie ferrée regagne progressivement le gabarit du centre-ville. La volumétrie d'ensemble décrit un triangle, et les hauteurs se modulent jusqu'à 30 étages, en rejoignant René-Lévesque. Dans le reste du secteur, on retrouve des gabarits plus bas tant à l'ouest qu'à l'est, dans le quartier mixte des Récollets, où les éléments architecturaux intéressants sont intégrés aux nouveaux développements.

Au-dessus de la voie ferrée, on trouve des galeries marchandes, avec un lien piétonnier surplombant le Boulevard qui permet de relier le parc du canal de Lachine à l'autoroute Bonaventure. De là, un deuxième lien piétonnier, offrant d'autres activités commerciales ou

d'ambiance, reprend le langage de la ville le long d'une esplanade à l'échelle du piéton mais au niveau de l'automobile.

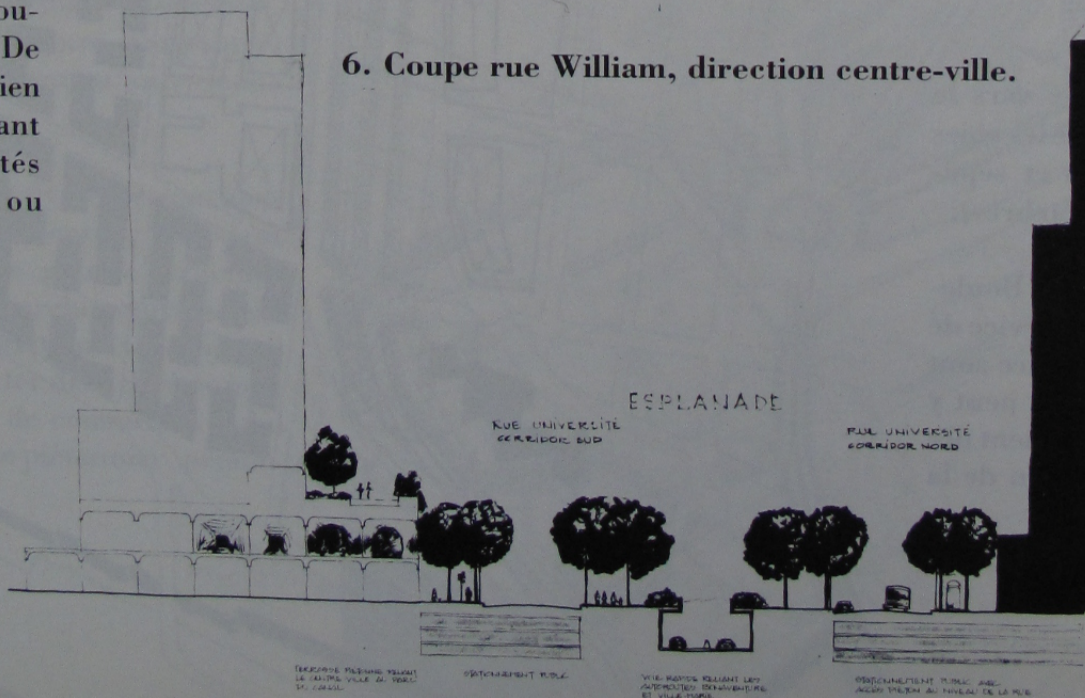
Le raccord Peel/de la Commune passe sous le chemin de fer et sous l'autoroute. Il permet d'augmenter la fluidité de l'entrée en ville (actuellement de la Commune dirige peu ou mal le trafic vers d'autres directions). Si l'autoroute ne descend qu'après avoir passé au-dessus du raccord, c'est pour éviter le déferlement des voitures qui chercheraient à aller au centre par différents chemins, créant ainsi des engorgements sur St-Antoine ou Notre-Dame. Par ailleurs, le réseau ferroviaire du Vieux-Port traverse l'autoroute Bonaventure et il semblait malvenu de contrecarrer son fonctionnement.

Tout comme dans l'option 1, on reprend l'idée du lien est-ouest via le parc du Séminaire enjambant les voies. Espace commun, de rassemblement, ce parc est important pour l'identification à un quartier reconstitué de part et d'autre de l'ancienne coupure. Il requiert un traitement homogène du bâti sur sa périphérie, pour accentuer sa fonction de lien et de pôle pour tout le quartier.

Un lien visuel nord-sud, dans le faubourg des Récollets, s'opérerait par la continuation de la rue Queen, avec une perspective sur la tour de la Bourse, visible depuis le fleuve. Cette artère regrouperait la vie active du quartier (services et commerces de quartier), alors que l'axe du boulevard Université s'adresse davantage au lien entre le

fleuve et le centre et possède de ce fait une certaine autonomie par rapport aux quartiers périphériques.

6. Coupe rue William, direction centre-ville.



• Mise en oeuvre

Un projet de cette envergure devrait être planifié par étapes, mais celles-ci ne peuvent être définies en-dehors d'une conception d'ensemble. Nous pensons que le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard est une condition essentielle d'un développement optimum à moyen terme. Compte tenu des coûts croissants d'entretien des structures surélevées, il faudra tôt ou tard en arriver là. Par conséquent, la planification du développement de ce secteur devrait en tenir compte.

Un certain nombre d'opérations stratégiques pourraient commencer sans tarder. Des études financières devraient pouvoir démontrer la supériorité de l'option démantèlement quant à ses effets d'entraînement (redéveloppement + retombées en taxes), conjugués avec d'autres opérations publiques: élaboration d'un plan d'ensemble dans lequel les projets futurs devraient s'inscrire, amélioration du contrôle du sol par la Ville, révision de la grille des rues en fonction des objectifs de redéveloppement, création d'espaces publics (parc du Séminaire, parc du Canal de Lachine), élaboration d'une réglementation restrictive correspondant aux objectifs du plan, recours à des programmes particuliers d'urbanisme, aide au remembrement parcellaire.

L'annonce du projet de démantèlement de l'autoroute ainsi que l'élaboration d'un plan d'ensemble cohérent garantissant une progression harmonieuse des étapes de redéveloppement offrirait des paramètres clairs aux investisseurs.

“L'annonce du projet de démantèlement de l'autoroute ainsi que l'élaboration d'un plan d'ensemble cohérent garantissant une progression harmonieuse des étapes de redéveloppement offrirait des paramètres clairs aux investisseurs.”

Il est raisonnable de penser que le secteur est (faubourg des Récollets) soit redéveloppé en priorité autour du double enjeu de relier le fleuve au centre et d'assurer la revitalisation du Vieux Montréal. La mise en forme de ce territoire s'étalerait sur une période de 15 à 20 ans. La modulation des densités et la mixité des activités permettraient d'envisager le développement de 18 millions de pi². La densité d'habitation devrait être suffisante pour attirer les services complémentaires. Cette densité se justifie par la proximité du centre-ville, ainsi que par l'échelle donnée par la rue McGill, axe structurant de la communication entre le centre-ville et le Vieux Montréal. On devrait pouvoir créer 2000 à 3000 logements, pour une population d'environ 9 000 habitants. Les espaces verts que nous proposons seraient cohérents avec cette prévision de population. Au nord de la rue William, le développement serait plus dense, avec dominance de bureaux et résidences de presti-

ge. Au sud, l'habitation serait dominante, mais un mélange d'activités de type “soho” pourrait s'y ajouter dans la partie centrale (artistes, graphisme, activités culturelles, restaurants, etc.).

Il est indispensable, dans ce redéveloppement, de substituer les stationnements actuels nécessaires au Vieux Montréal et d'y ajouter des stationnements requis par les nouvelles activités, en plus des stationnements d'interception pour dégager le centre-ville.

La partie de Griffintown, à l'ouest, pourrait prendre plus de temps à se redévelopper, compte tenu des contraintes actuelles et du rythme probable de développement. On considère que le centre-ville peut descendre jusqu'à Notre-Dame. Au-delà, l'industrie (O'Keefe) pose des contraintes majeures. Dans l'attente d'une vocation claire, ce secteur devrait être considéré comme une zone d'aménagement différé. La constitution de réserves de terrain par la Ville pourrait être le moyen de contrôler le développement futur. Pour l'instant, la connexion Peel/de la Commune serait l'intervention structurante la plus appropriée.

Par la suite, quand le redéveloppement se sera amorcé dans le faubourg des Récollets et que les retombées du boulevard urbain et de la consolidation de son axe nord-sud se feront jour, la revalorisation du secteur ouest deviendra possible, en prenant appui sur la première tranche consolidée le long de l'axe nord-sud et autour du parc du Séminaire.