

### 3) L'entrée de ville du boulevard University

L'actuelle forme de l'autoroute avec sa partie surélevée amène une multitude de zones dégradées de part et d'autre de l'emprise jusqu'à la Place Bonaventure. Un premier pas de restructuration a été franchi par la construction de deux bâtiments dans la Cité du Multimédia avec façade sur l'autoroute puis plus au nord, par le réaménagement du boulevard University en vis-à-vis du quartier international. L'emploi de matériau noble, la reconfiguration de l'emprise de rue au profit des piétons donne déjà une indication forte du potentiel de requalification de ce secteur. Mais pour réellement devenir un cadre significatif d'échanges et d'activités, il nous semble souhaitable de construire un front bâti bien défini et ce, des deux côtés de l'axe Bonaventure et University dans la mesure où la réduction de l'emprise de la voirie sera possible.

Le projet de SLR prévoit passer au-dessus du bassin Peel en parallèle de l'autoroute Bonaventure jusqu'à la Place Bonaventure à l'est du corridor ferroviaire. Une station « station Multimédia » puis station Bonaventure sont prévues à proximité. (11) Le pont du SLR est parallèle au bâtiment-pont du corridor ferroviaire et pourrait à moyen terme être masqué par les nouveaux bâtiments construits à l'ouest du boulevard University. (12)

#### Rabatement des voies surélevées de Bonaventure

Un geste significatif pourrait être posé : la suppression des voies surélevées avec la construction d'un nouveau pont au-dessus du bassin Peel et la fin de l'autoroute à cette étape. Nous croyons qu'il est essentiel que l'entrée en ville se formalise par l'aménagement d'un boulevard traversant les zones de la Cité du Havre, de Bickerdike/Autostade, de la Cité du Multimédia/ Faubourg des Récollets puis du Quartier international.

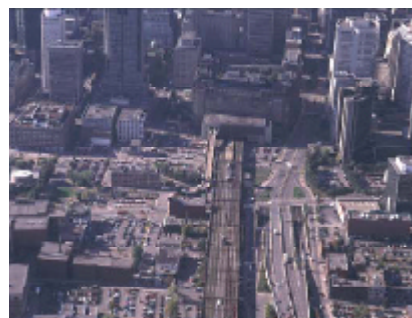
#### Propositions de requalification de la rue University :

- Un nouveau segment du boulevard University de trois voies dans chaque sens avec terre-plein et voies de réserve pour les virages à gauche. (13)
- Déplacement des entrées et sorties du tunnel Ville-Marie au sud de la rue Wellington. Cette hypothèse demeure cependant à être validée selon les contraintes en sous-sol et hors sol. (14)
- Ériger un front bâti de 8 à 12 étages des deux côtés et particulièrement du côté ouest sur les terrains libérés par la réduction de l'emprise du boulevard (voies de services). (12)



2000, Bassin Peel.

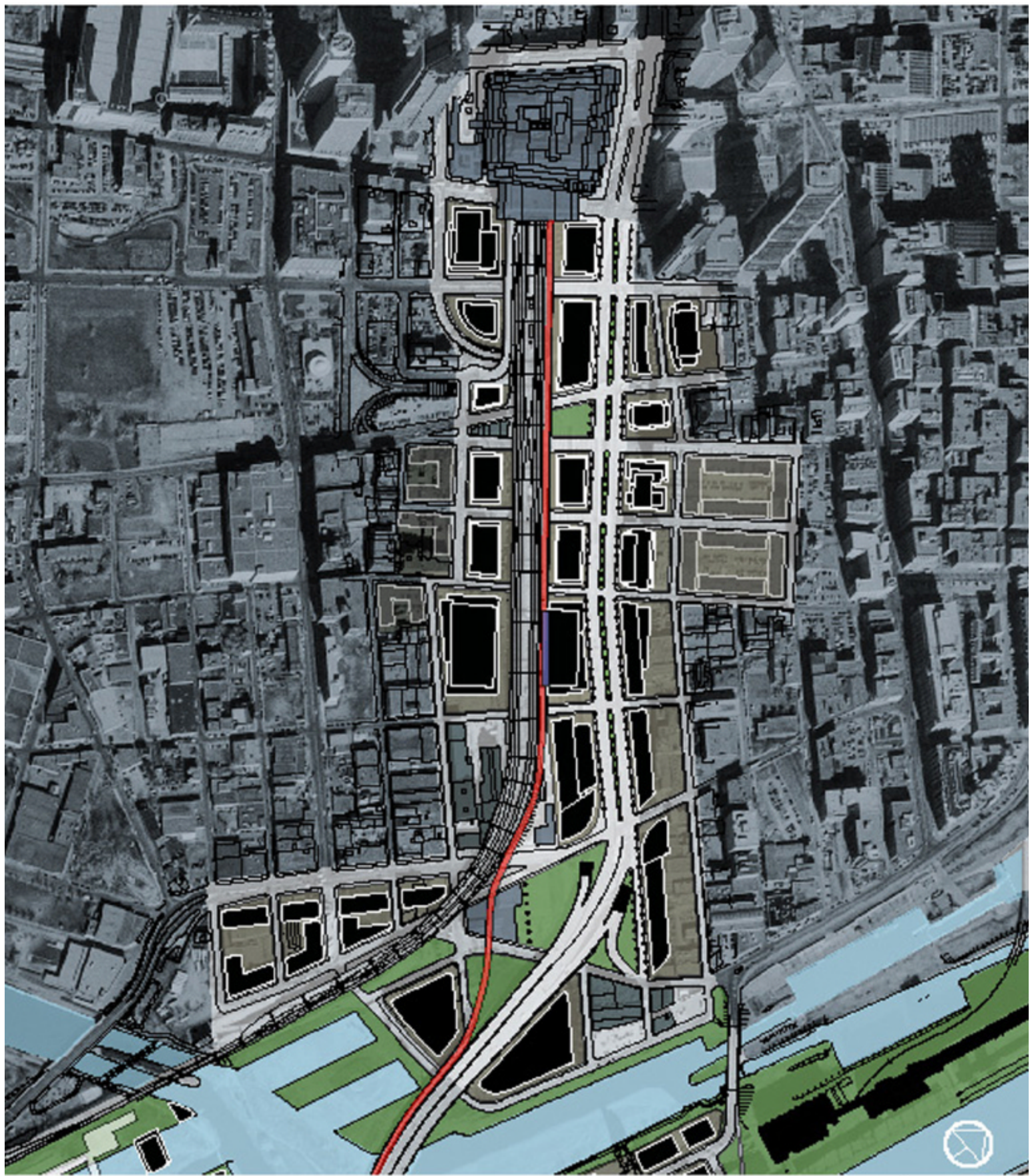
Source : Ministère des Transports du Québec



2000, Entrée de la rue University.

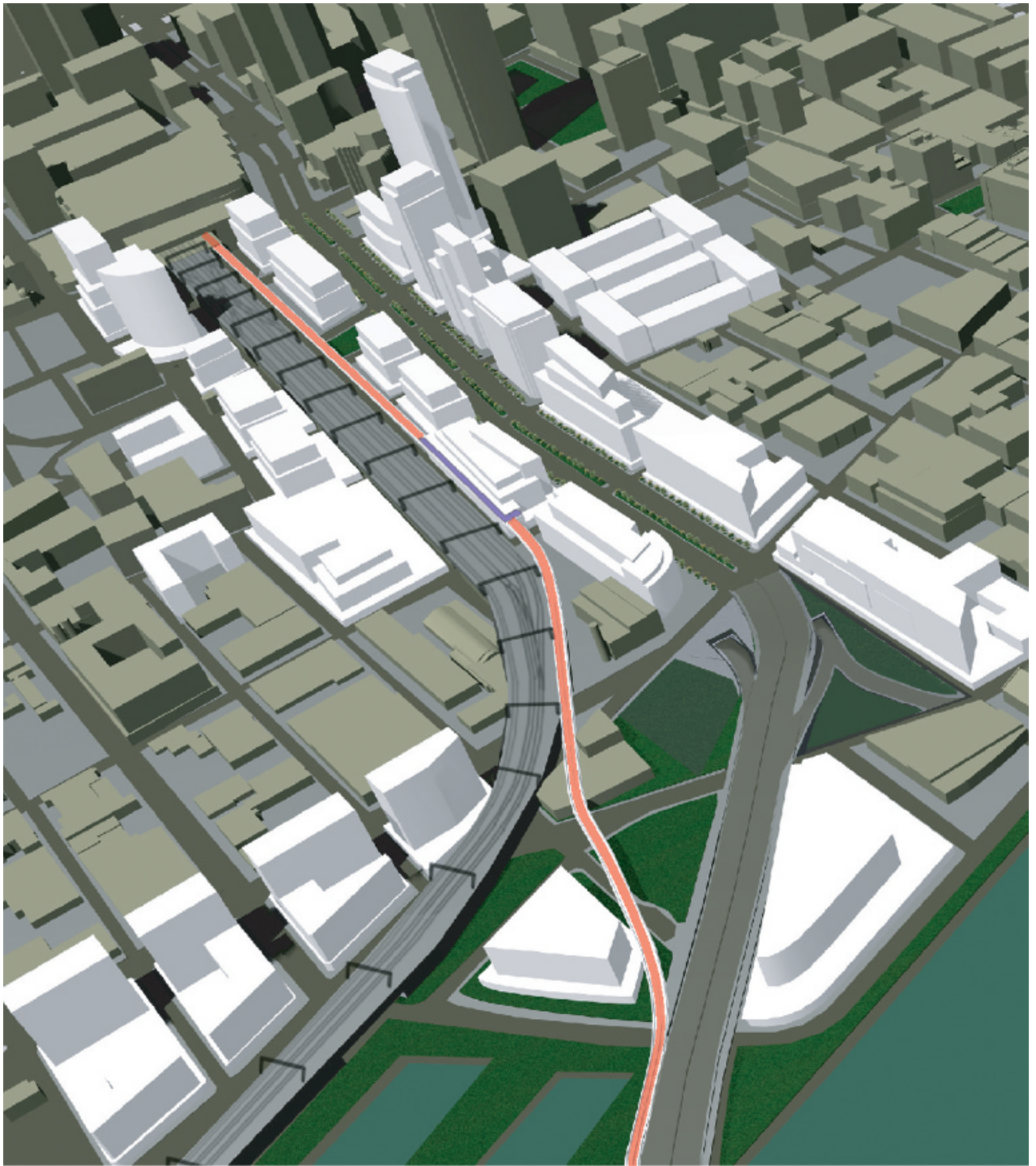
Source : Ministère des Transports du Québec





<b>OSCAR CARDINAL HARDY</b>  AMENAGEMENT ET DESIGN URBAIN	<i>d'act</i>  <b>VILLE DE MONTRÉAL          SECTEUR CENTRE</b>	<i>échelle</i> sans échelle	<i>projet</i> 48-31
	<i>projet</i> ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE PROPOSITION DE PORTE D'ENTRÉE RUE UNIVERSITY	<i>préparé par</i> Etienne Couët Ernst Perleid	<i>date</i> FÉV 03
		<i>approuvé par</i> Michel Dufrane	<i>feuille no</i> <b>2</b>





**GRUPE  
CARDINAL  
HARDY**  
 AMÉNAGEMENT ET  
 DESIGN URBAIN

client

**VILLE DE MONTRÉAL  
SECTEUR CENTRE**

projet

ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE  
 VISUALISATION DE L'ENTRÉE DE VILLE RUE UNIVERSITY

échelle

sans échelle

projet

46-31

préparé par

Etienne Coutu  
Ernst Perdriel

date

JAN 03

approuvé par

Michel Dufresne

feuille no.

**3**