

Montréal — 2019

PPU des Faubourgs

—
Présenté à
la commission
sur le développement
économique et urbain
et l'habitation

—
Préparé par
Grégory Tailon
M.Arch

Table des matières

Le Village

Structurer le passage Sainte-Rose
Réaménager la rue Sainte-Catherine

Molson — Radio-Canada — Quai De Lorimier

1. Prévoir les services publics
 - 1.1 Les besoins en équipements publics
 - 1.2 Un nouveau marché public
 - 1.3 Les écoles

2. Aménagement urbain
 - 2.1 Porter une attention aux connexions
 - 2.2 Assurer une relation avec le Plan directeur du Vieux-Port de Montréal
 - 2.3 Mettre en valeur le fleuve
 - 2.4 Miser sur le transport actif
 - 2.5 Limiter la taille des îlots
 - 2.6 Faciliter l'usage du transport collectif
 - 2.7 Etablir une vision pour les commerces

3. Architecture
 - 3.1 Mettre en valeur le patrimoine
 - 3.2 Assurer une diversité architecturale
 - 3.3 Exiger un niveau élevé de qualité architecturale

Passage Sainte-Rose

Réseau actif local

La rue Sainte-Rose, située entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard René-Lévesque, est un geste urbain insolite dans la trame du secteur. Il s'agit d'un passage qui traverse une série d'îlots d'est en ouest. Si certains segments ont été aménagés sous la mairie de Jean Doré, le passage n'exploite pas son plein potentiel.

Le passage Sainte-Rose permet de lier le secteur résidentiel aux stations de métro Beaudry et Papineau en évitant la rue Sainte-Catherine, souvent occupée par des événements et de grandes foules durant la saison estivale. Le passage devient donc intéressant pour les déplacements actifs locaux.

Avec l'arrivée de nombreux résidents sur les terrains au sud de René-Lévesque, le passage Sainte-Rose pourra faire partie d'un réseau actif à grande échelle pour assurer la fluidité des déplacements vers les pôles de transport collectif.

Présentement, il y a trois typologies le long du parcours.

1/3/4/6 : Réservés aux piétons, prennent la forme d'un parc linéaire.

5: Rue partagée, entièrement pavée, ouverte aux voitures, mais avec priorité aux piétons

2/7/8: Rues sous la forme habituelle.

Les segments 2/7/8 devraient être transformés en rues partagées. Les autres segments pourraient être réaménagés pour uniformiser l'ensemble de la promenade dans sa matérialité et son mobilier urbain.

Une attention particulière devrait être portée aux intersections, afin qu'elles soient sécuritaires et qu'elles permettent la fluidité et la continuité de la promenade sur toute sa longueur.





Image: Brique & Mortier / Grégory Taillon / Maxime Bonesso

Segment 2 - proposé

La transformation de cette rue en rue partagée permettrait la sécurisation, le verdissement et l'embellissement du passage.



Segments 6/7 - existant

Existant - Mobilier urbain désuet, intersection dangereuse, parcours discontinu, beaucoup de sols imperméables



Segments 6/7 - proposé

Uniformisation du mobilier urbain, chaussée rehaussée à l'intersection, uniformisation du parcours, ajout d'espaces verts et d'arbres, augmentation de l'espace destiné aux piétons.



Ste- Cath

La rue Sainte-Catherine est un élément clé du Village. Elle doit faire l'objet d'une attention particulière. C'est également l'occasion d'unifier l'ensemble de la rue Sainte-Catherine, notamment par une image de marque qui miserait sur les particularités de chacun des secteurs.

Ste- Cath

**Espace
commercial**

Ste- Cath

**Quartier des
spectacles**

Ste- Cath

**Village
gai**

rue Sainte-Catherine

situation actuelle



rue Sainte-Catherine

situation actuelle

L'aménagement actuel de la rue Sainte-Catherine ne répond pas à ses différents besoins. L'aspect général de la rue nuit fortement à l'image du secteur. Les installations éphémères compensent en partie à améliorer la qualité urbaine du lieu, mais il faut aller plus loin. Du mobilier urbain à la matérialité du sol, l'ensemble de la rue Sainte-Catherine devrait être revu.

La rue Sainte-Catherine se déroule sur plusieurs kilomètres et traverse de nombreux secteurs de l'arrondissement de Ville-Marie. En 2009, la portion située dans le Quartier des spectacles a été transformée en rue flexible afin de répondre aux besoins festivaliers du secteur. La portion située à l'ouest de la rue de Bleury fera l'objet d'une transformation majeure au cours des prochaines années, permettant ainsi de la rendre plus agréable et accueillante. Le PPU du Pôle du Quartier latin suggère de revoir l'aménagement de la rue Sainte-Catherine entre les rues Saint-Dominique et Saint-Hubert, afin d'améliorer l'expérience commerciale et de connecter le Quartier des spectacles au Village.

Dans cette même logique de consolidation urbaine, d'amélioration des milieux de vie et de bonification de l'expérience commerciale, la portion de la rue Sainte-Catherine située entre les rues Saint-Hubert et Parthenais* devrait faire l'objet d'un réaménagement complet.

Parmi les lacunes de l'aménagement actuel, notons la ségrégation des espaces piétons et voitures, qui fonctionne difficilement avec les piétonnalisations estivales qui ont lieu depuis quelques années. Lorsque la rue est fermée aux voitures, le dénivelé entre la chaussée et les trottoirs complique l'installation des terrasses, nuit à l'accessibilité universelle et empêche une utilisation complète et efficace de la rue par les passants. De plus, la matérialité en béton et en asphalte donne un caractère repoussant à l'espace.

Au niveau du mobilier urbain, on note un très faible nombre de bancs publics et de poubelles. Afin de supporter les installations éphémères au-dessus de la rue, 180 poteaux temporaires ont été installés. Bien que les installations éphémères soient un succès, cette série de poteaux participe au fouillis visuel de la rue, et leur aspect temporaire nuit à l'image générale du lieu.

**Actuellement, la limite est de la SCD du Village se situe à la rue Cartier, et la plupart des interventions sur la rue, incluant les installations éphémères, respectent ces limites. Toutefois, afin de bien s'encrer au pôle du métro Papineau, d'inclure le futur développement du Quai de Lorimier et de compenser pour la barrière urbaine qu'est le pont Jacques-Cartier, il serait souhaitable de considérer la rue Sainte-Catherine de Berri à Parthenais dans les différents aspects qui la concernent, incluant les installations éphémères et un éventuel réaménagement complet de la rue.*

rue Sainte-Catherine

situation proposée



rue Sainte-Catherine

situation proposée

La principale transformation de la rue Sainte-Catherine devrait concerner l'aménagement du sol. Afin d'assurer une flexibilité et une accessibilité complète, la rue devrait être nivelée, comme c'est le cas dans le Quartier des spectacles. Ainsi, en mode hivernal, l'espace piéton serait défini par les bollards amovibles et les pavés tactiles, alors que durant la période estivale, lorsque l'accès est interdit aux voitures, l'espace public s'étendrait de façade à façade, sans barrières ni dénivelés.

Au sol, l'asphalte et le béton laisseraient place à du pavé, qui offre une apparence plus élégante et une échelle plus près du piéton.

Côté mobilier urbain, des places assises devraient être ajoutées sans toutefois surcharger l'espace, ce qui aurait pour effet de réduire la flexibilité de la rue. L'idéal serait de miser sur un ensemble de mobilier urbain amovible qui pourrait être déplacé selon les périodes de l'année et les besoins des événements.

Les lampadaires de la rue Sainte-Catherine ont une certaine valeur patrimoniale. L'idéal serait de les restaurer, mais il a été déterminé pour les autres secteurs de la rue que l'opération serait trop coûteuse. Si tel est le cas, il est préférable d'opter pour un modèle contemporain, idéalement dessiné spécifiquement pour l'occasion, plutôt que de tenter de reproduire le modèle historique.

Les installations éphémères au-dessus de la rue sont devenues une signature du secteur. L'installation de Claude Cormier ne reviendra pas à l'été 2020, mais un concours en cours permettra de trouver une installation pour la remplacer. Le réaménagement de la rue serait l'occasion de pérenniser les poteaux qui supportent ces installations. Si les lampadaires historiques s'avèrent être irrécupérables, le nouvel éclairage de rue devrait être intégré à ces nouvelles structures permanentes afin de réduire le nombre d'éléments verticaux présents dans le paysage.

Finalement, il est important que l'ensemble du réaménagement mise sur la qualité et la sobriété des matériaux, du design et des détails de construction afin que le projet permette une flexibilité du lieu au fil des besoins, des saisons et des époques.

place publique

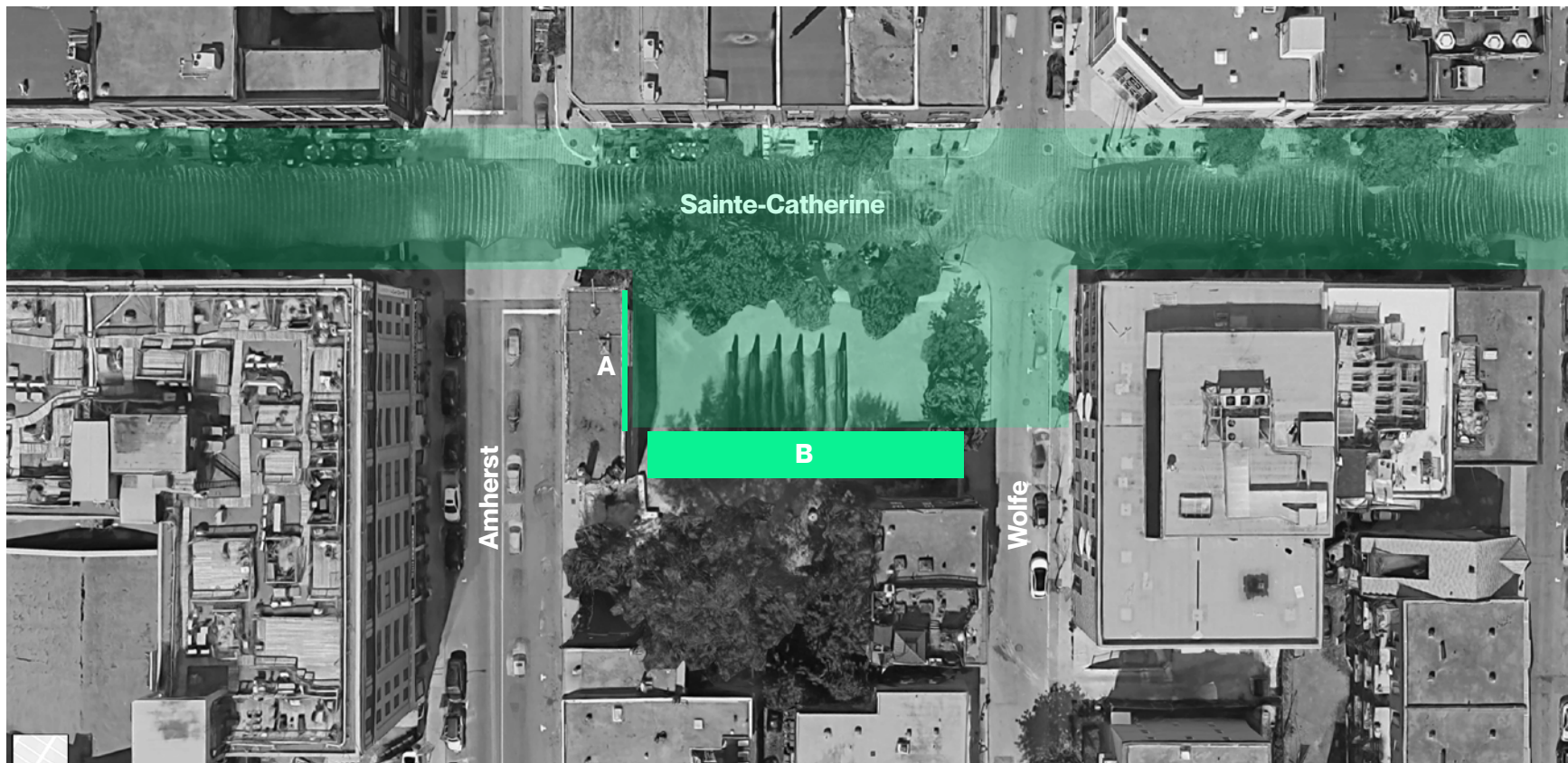
proposée

Depuis quelques années, le terrain vague situé au coin des rues Sainte-Catherine et Wolfe est animé par des installations artistiques éphémères.

Afin d'assurer la pérennité de cet espace public et de maintenir une animation tout au long de l'année, le terrain vague pourrait être aménagé en véritable place publique. Idéalement, cette place serait conçue de pair avec un nouvel aménagement de la rue Sainte-Catherine.

L'aménagement devrait être assez flexible pour permettre la poursuite des installations éphémères.

Afin d'en assurer le bon fonctionnement, il serait souhaitable de consolider le cadre bâti. Le bâtiment situé au coin des rues Sainte-Catherine et Amherst, qui offre actuellement un grand mur aveugle à l'espace public, pourrait être percé et ouvert (A). Au fond du site, un pavillon pourrait être construit pour cadrer la place et y aménager un commerce qui animerait la place toutes les saisons (B). Ce pavillon pourrait également inclure des toilettes publiques.



Molson — Radio-Canada — Quai De Lorimier

Dans les prochaines années, les sites de Molson, Radio-Canada et du Quai De Lorimier connaîtront des transformations majeures.

Afin d'assurer un développement cohérent et de qualité de ces nouveaux projets, il est important d'avoir une vision d'ensemble claire du secteur.

Les recommandations suivantes concernent principalement les terrains occupés par ces trois projets.

1. Prévoir les services publics

Afin que le nouveau secteur développé soit un quartier complet, il est important de prévoir plusieurs services publics en amont des trois projets. Le développement du quartier Griffintown a démontré qu'il est très complexe d'arrimer les différents services au quartier une fois que le développement a débuté.

1.1 Les besoins en équipements publics

Les trois projets immobiliers vont grandement augmenter le nombre de résidants dans le secteur. Bien que plusieurs équipements publics existent à proximité, il serait pertinent d'étudier si leur capacité sera suffisante, et si de nouveaux équipements sont nécessaires. Vu l'énorme superficie qui sera développée, certains équipements seront également à une distance importante des nouvelles habitations.

Cette étude devrait principalement concerner les piscines publiques et les bibliothèques municipales.

1.2 Un nouveau marché public

Depuis plusieurs décennies, les nouveaux quartiers montréalais se développent sans marchés publics. Pourtant, ces pôles sont très importants pour plusieurs raisons, que ce soit pour assurer un accès aux produits frais et locaux, ou simplement pour offrir un lieu de rencontre pour tous les citoyens. La popularité des marchés Atwater et Jean-Talon reste très élevée, et le besoin de nouveaux marchés se fait sentir. Le Marché Saint-Jacques, qui répondait difficilement aux attentes actuelles d'un marché public, fermera prochainement ses portes pour être converti en épicerie.

Il serait donc judicieux de prévoir un nouveau marché public. Le site de Radio-Canada semble idéal puisque le marché desservirait autant les nouveaux développements que les quartiers existants.

1.3 Les écoles

Les secteurs de Griffintown et du site de l'ancien Hôpital de Montréal pour enfants montrent l'importance de planifier les projets d'école très tôt dans le processus de développement.

Vu la quantité importante de nouveaux résidants dans le secteur, ainsi que la grande superficie du site développée, il faudrait s'assurer de bien considérer les besoins présents et futurs, et de tout de suite réserver le ou les sites nécessaires pour la construction d'écoles.

Ce serait également une occasion de construire une école innovante, issue d'un concours d'architecture, dans l'esprit de ce qui est proposé par l'organisme sans but lucratif du lab-école.

1. Aménagement urbain

L'ensemble des trois projets couvre une très grande superficie, idéalement située. L'aménagement du secteur doit être impeccable. Il est essentiel d'avoir une vision d'ensemble, et de ne pas développer chaque projet à la pièce. Le PPU des Faubourgs arrive très tard dans le processus, mais souhaitons que les trois développeurs puissent adapter leurs projets et s'assurer de leur bon fonctionnement entre eux et avec les quartiers existants.

2.1 Porter une attention aux connexions

Afin d'assurer le bon fonctionnement des trois projets entre eux ainsi qu'avec les quartiers existants, il faut porter une attention particulière aux connexions. Les projets doivent être développés dans la continuité des trames existantes. Il faut absolument éviter les plans introvertis, tournés sur eux-mêmes et qui tournent le dos aux quartiers adjacents. Le passage d'un secteur à l'autre doit être fait de manière fluide et naturelle.

2.2 Assurer une relation avec le Plan directeur du Vieux-Port de Montréal

La société du Vieux-Port de Montréal travaille actuellement sur un plan directeur qui couvre l'ensemble de son territoire. Dans la même logique de fluidité des connexions, il est essentiel de s'arrimer à ce plan directeur et de s'assurer que le projet du site Molson se fasse dans la continuité.

2.3 Mettre en valeur le fleuve

Le développement du site Molson représente une rare opportunité de s'ouvrir sur le fleuve. Le site est séparé du fleuve par les terrains du Port de Montréal. Il faut trouver un moyen de diminuer cette barrière au maximum, de dégager l'ensemble des vues et de permettre aux citoyens de s'approcher le plus près possible de l'eau. Une promenade riveraine devrait être aménagée de manière à relier la promenade prévue au Plan directeur du Vieux-Port de Montréal au parc du Pied-du-Courant.

2.4 Miser sur le transport actif

L'ensemble des nouveaux développements doit d'abord miser sur le transport actif. Toutes les nouvelles rues tracées devraient être de type «rue partagée», offrant la priorité aux piétons et aux cyclistes. L'aménagement des rues devrait être pensé de manière à assurer une vitesse réduite des voitures.

2.5 Limiter la taille des îlots

Afin d'encourager les déplacements en transport actif, il est essentiel de limiter la taille des îlots. Les longues façades découragent les piétons, diminuent le sentiment de sécurité et nuisent à la fluidité des déplacements. En se connectant à la trame existante des quartiers au nord du boulevard René-Lévesque et en s'inspirant de la taille des îlots existants dans le secteur, on s'assure d'offrir une taille idéale.

2.6 Faciliter l'usage du transport collectif

L'usage du transport collectif doit être encouragé par diverses mesures. La première réside dans le transport actif. Pour que les résidents et usagers des nouveaux secteurs soient tentés d'utiliser les stations de métro de la ligne verte, il faut s'assurer que l'accès au transport actif soit facile et sécuritaire.

Il serait également important d'intégrer dès que possible les études du projet de tramway vers l'est de l'île, puisque celui-ci risque de passer à proximité du site.

2.7 Établir une vision pour les commerces

Le développement des trois projets signifie également l'ouverture de nombreux nouveaux commerces. Bien que cela soit positif pour le secteur, il est important de s'assurer que leur arrivée se fasse de la bonne manière.

Il faut éviter de créer trois pôles commerciaux distincts, introvertis et redondants. Il est essentiel d'avoir une vision d'ensemble. Les commerces des trois secteurs doivent être complémentaires entre eux, mais également par rapport à l'offre de la rue Sainte-Catherine. Ils doivent être accessibles et attractifs pour tous, et non seulement pour les résidents du projet dans lequel ils se trouvent. Aussi, afin de maintenir un niveau d'activité élevé au niveau de la rue, il faut éviter les développements de type centre commercial. Bien que les commerces à grande surface tels que les épiceries peuvent se retrouver à d'autres niveaux, il est préférable de garder toute l'activité commerciale au niveau rez-de-chaussée.

1. Architecture

Vu la quantité importante de nouveaux bâtiments qui seront construits dans le cadre des trois projets de développement, il est essentiel de porter une grande attention à la qualité de l'architecture. De plus, de nombreux bâtiments ayant une importance patrimoniale sont présents dans le secteur.

3.1 Mettre en valeur le patrimoine

Plusieurs bâtiments du secteur ont une importance patrimoniale, que ce soit par leur place dans l'histoire ou par leur qualité architecturale. La tour de Radio-Canada, la Prison au Pied-du-Courant, la station de Pompape Craig, le bâtiment de l'horloge de Molson, la cheminée de Molson, les façades historiques de Molson le long de la rue Notre-Damé est ainsi que le bâtiment de la Canadian Rubber Co devraient tous faire l'objet d'une attention particulière. Il est important de non seulement les conserver et les restaurer, mais également de leur trouver une nouvelle fonction qui assurera leur conservation dans les années à venir.

3.2 Assurer une diversité architecturale

Les terrains à développer, qui occupent une très grande superficie, sont séparés entre trois développeurs. Chacun de ces développeurs travaille avec une firme ou une équipe de firmes d'architecture. Il peut être tentant, pour des raisons économiques, d'opter pour une architecture générique et uniforme pour l'ensemble des bâtiments. Cette option nuit toutefois à la qualité urbaine d'un nouveau quartier. Afin de générer un paysage urbain visuellement riche, de créer un grain intéressant, de susciter l'intérêt des passants et de donner une personnalité propre aux quartiers et aux axes, il est essentiel d'offrir une diversité dans l'architecture. Tout en maintenant une ligne directrice et une cohérence, chaque bâtiment devrait présenter quelque chose de différent. À travers une variété dans les volumétries et la matérialité, il peut être simple d'atteindre ce but sans une différence de coût marquée.

3.3 Exiger un niveau élevé de qualité architecturale

Le site à développer se situe à un endroit clé de la Ville de Montréal, en bordure du fleuve, visible du pont Jacques-Cartier et du belvédère Kondiaronk. Il représente également un des derniers terrains d'envergure à développer à proximité du centre-ville. Il est essentiel que l'ensemble des bâtiments et des aménagements urbains soient d'un niveau de qualité exemplaire. Les détails de construction doivent être fins et soignés et les matériaux choisis doivent être durables. Dans une logique de développement durable, il faut s'assurer que ces nouveaux bâtiments traversent les décennies, et qu'ils représentent un patrimoine de qualité pour l'avenir. Chaque élément doit être réfléchi et dessiné de manière durable et visuellement intégré à l'ensemble, avec un souci de rigueur et de raffinement.

