

ÉTUDE MORPHOLOGIQUE DU SOUS-SECTEUR **BRIDGE-WELLINGTON**

PLANIFICATION DU SECTEUR DU HAVRE

Final – Principes de recomposition urbaine

17-0706.05
23 avril 2019

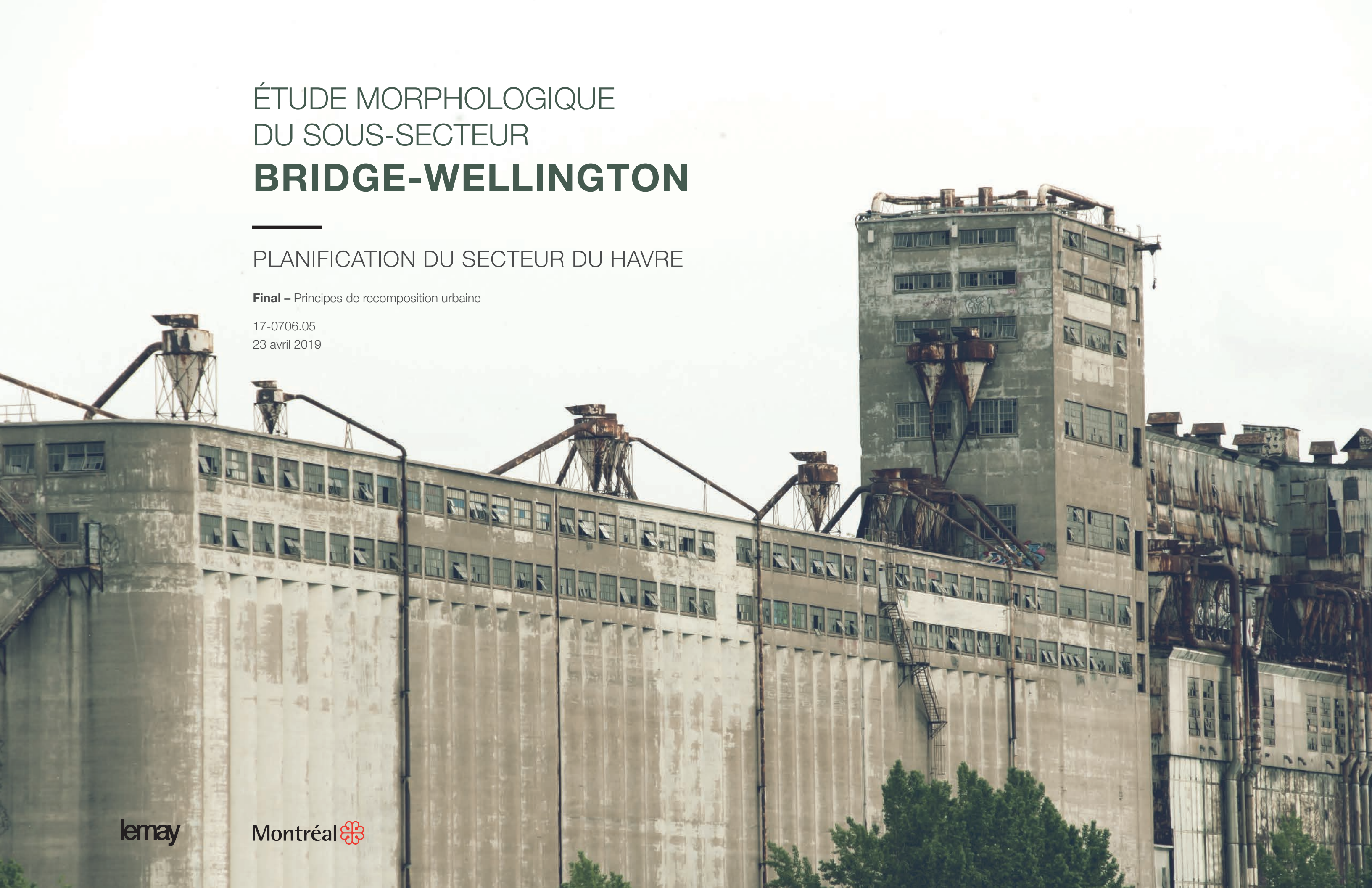




TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN SITUATION

1.1. INTRODUCTION	7
1.2. MANDAT	7
1.3. RAPPEL DES ORIENTATIONS DE LA VILLE	8
1.4. CONTEXTE D'INTERVENTION	8

2. SYNTHÈSE DE L'ANALYSE DES CONDITIONS EXISTANTES

2.1. ÉVOLUTION HISTORIQUE	14
2.2. VOCATION	16
2.3. MOBILITÉ	17
2.4. ENVIRONNEMENT	18
2.5. CHAMPS DE VISION	19
2.6. TRAME URBAINE	22

3. PRINCIPES DIRECTEURS D'AMÉNAGEMENT

3.1. TRAME URBAINE ET MOBILITÉ	27
3.1.1 Réseau viaire	30
3.1.2 Réseau cyclable	36
3.1.3 Réseau piéton	38
3.2. RÉSEAU D'ESPACES VERTS ET BLEUS	40
3.3. MORPHOLOGIE DU CADRE BÂTI	50



1. MISE EN SITUATION



1. MISE EN SITUATION

1.1. INTRODUCTION

Bridge-Wellington est un sous-secteur d'une grande richesse patrimoniale et archéologique qui est amené à connaître d'importantes transformations dans les prochaines années. Ces transformations vont provenir principalement de sa position stratégique à l'entrée de ville par l'autoroute Bonaventure, de l'arrivée du REM avec une station à proximité et du changement graduel de vocation des activités qui s'y opèrent déjà depuis quelques années. Conçu en étroite collaboration avec la Division de l'aménagement et du design urbain, le rapport d'étude typo-morphologique du sous-secteur Bridge-Wellington est le résultat d'un travail d'idéation mené par Lemay et ayant pour objectif d'établir les principes directeurs qui guideront la transformation de ce secteur. Ce mandat s'inscrit plus largement dans le cadre de la démarche de planification du secteur du Havre qui a déjà fait l'objet d'un important exercice de réflexion par la Ville de Montréal.

1.2. MANDAT

Le mandat vise à établir les principes et les critères de design urbain qui encadreront le développement du sous-secteur Bridge-Wellington. L'étude a été réalisée en deux parties distinctes et le présent rapport constitue l'aboutissement et la mise en commun de ces différents livrables effectués en cours de mandat.

La section 2 du rapport présente, sous forme de synthèse, les grands traits de la forme urbaine du sous-secteur Bridge-Wellington. S'appuyant sur différents diagnostics et études produites par la Ville de Montréal, cette section analyse les différentes composantes du paysage urbain de Bridge-Wellington. Cette section adresse aussi les relations du secteur avec les quartiers et infrastructures importantes avoisinantes. Au-delà du portrait descriptif, l'analyse morphologique est un exercice transversal permettant d'identifier clairement les principaux potentiels et contraintes de développement, constituant par le fait même les éléments révélateurs des principes directeurs d'aménagement. Appliquée dans cette étude, cette caractérisation morphologique a fait ressortir les potentiels et les contraintes de développement de Bridge-Wellington.

La section 3 du présent rapport établit les principes et les critères de design urbain qui guideront la transformation du secteur. S'appuyant sur les analyses réalisées précédemment, les grands principes de recomposition urbaine ont été subdivisés en 3 grandes thématiques : Trame urbaine et mobilité, réseau d'espaces verts et bleus, morphologie du cadre bâti. Pour chaque thématique, des objectifs de développement, des critères d'aménagements communs et d'autres spécifiques à certaines portions du sous-secteur ont été élaborés.



1.3. RAPPEL DES ORIENTATIONS DE LA VILLE

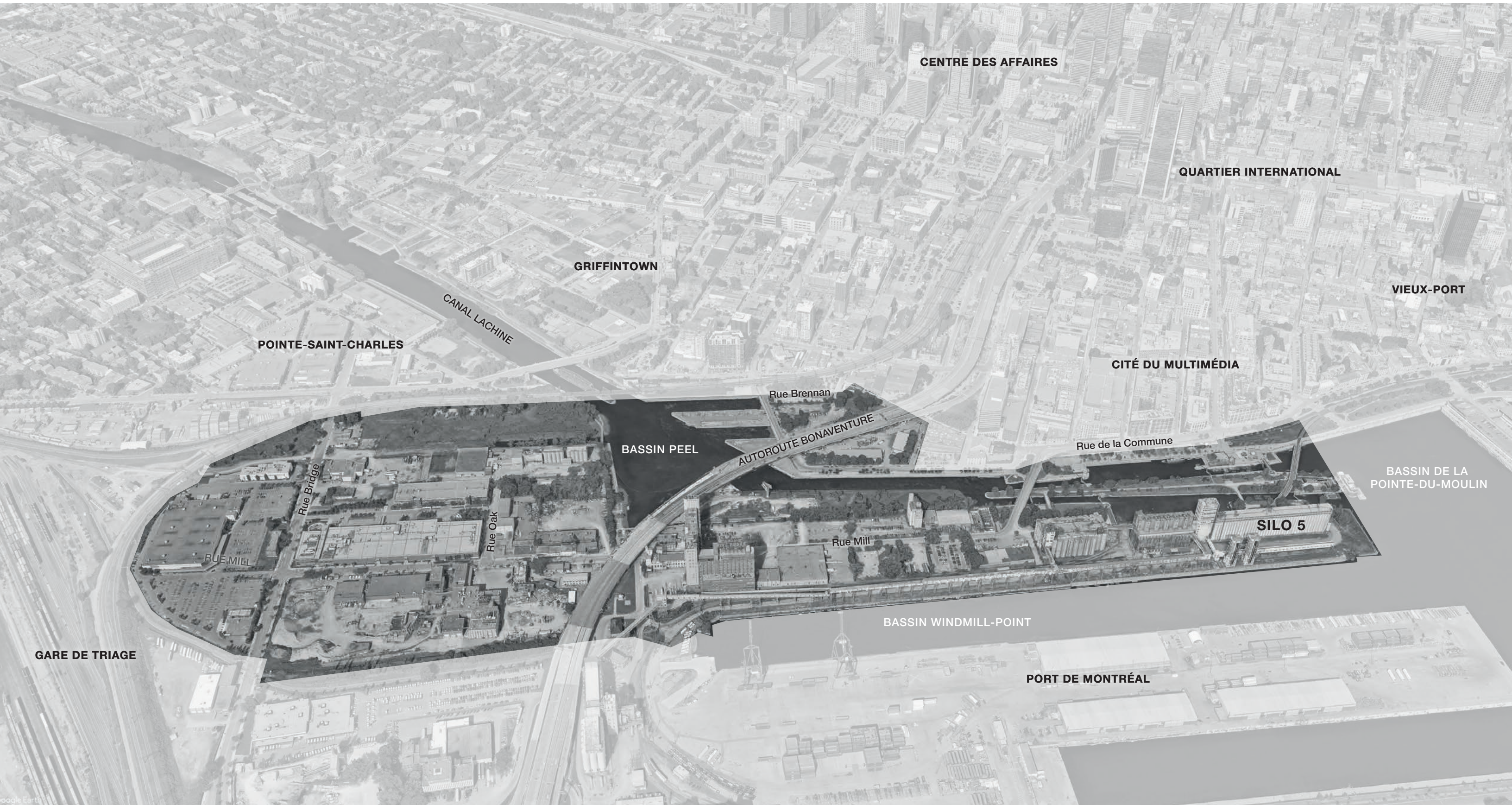
La stratégie de recomposition urbaine proposée dans le cadre de ce mandat a été orientée par les différents documents de planification en vigueur et s'appuie sur la vision de mise en valeur élaborée par la Ville de Montréal qui se décline ainsi :

- Des parcours d'entrée de ville de qualité à la sortie des ponts Champlain et Victoria ainsi qu'un meilleur rapport au fleuve et au canal de Lachine ;
- Des berges accessibles et mises en valeur offrant des paysages uniques sur le fleuve Saint-Laurent ainsi que sur le panorama urbain de Montréal et de la Rive-Sud ;
- Des activités économiques renouvelées, particulièrement aux abords du bassin Peel et des rues Bridge et Mill et leur compatibilité avec certaines activités économiques traditionnelles, tel que l'ADM ;
- Des composantes patrimoniales, archéologiques et paysagères et les caractéristiques historiques et identitaires du secteur reconnues, préservées et mises en valeur ;
- Des déplacements actifs sécuritaires et conviviaux et des liaisons aux lieux stratégiques et quartiers limitrophes renforcées ;
- Un environnement urbain de qualité et valorisé reposant sur les principes de développement durable, l'implantation d'une trame verte intégrée et la gestion responsable des eaux pluviales, des nuisances et des sols contaminés.

1.4. CONTEXTE D'INTERVENTION

Situé dans le secteur de planification du Havre, le sous-secteur Bridge-Wellington est bordé par les voies du CN, la rue Brennan et le canal de Lachine. Le secteur chevauche les arrondissements du Sud-Ouest et de Ville-Marie, en plus d'être à proximité du quartier Griffintown, de la Cité du Multimédia et du Centre des affaires, mais aussi du secteur d'emplois de Pointe-Saint-Charles et du Vieux-Port. Sa localisation à l'entrée de ville et sa proximité avec des quartiers en pleine mutation lui confèrent un rayonnement enviable à l'échelle métropolitaine et une position stratégique dans le développement de la ville.





LIMITES DU SOUS-SECTEUR BRIDGE-WELLINGTON



2. SYNTHÈSE DE L'ANALYSE DES CONDITIONS EXISTANTES



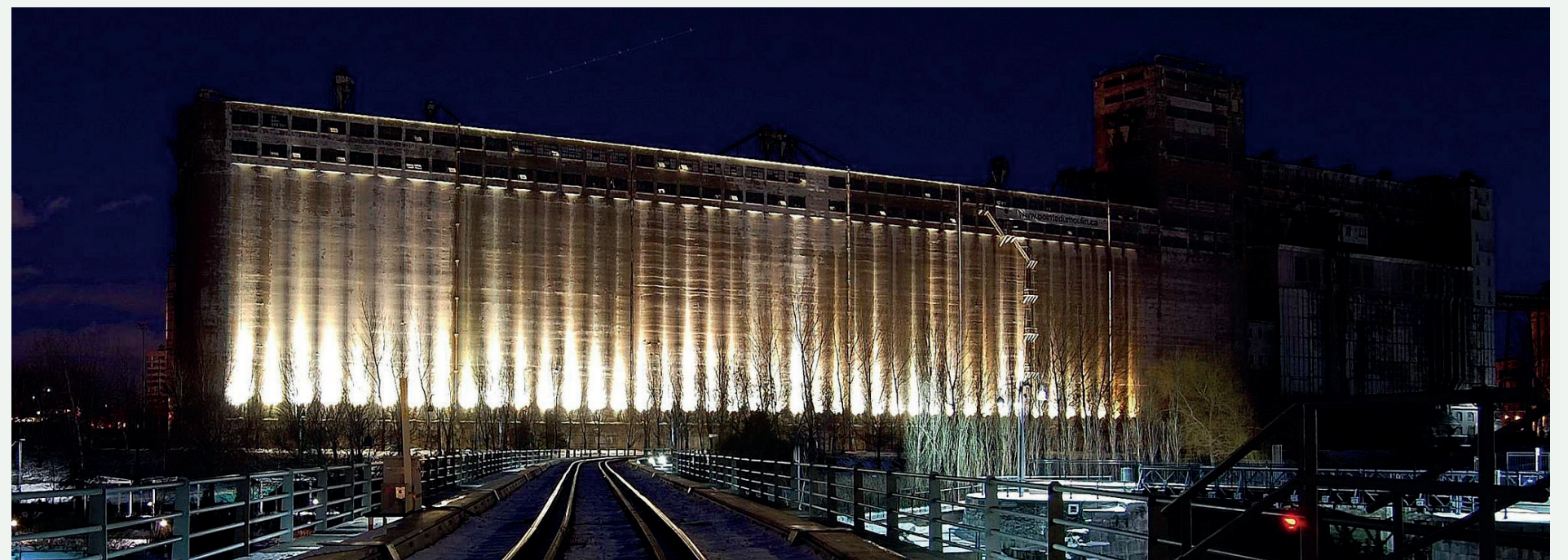
NEO
PORT INC
EST. 1988
1000 W. 10TH ST
CHICAGO, IL 60607
312-243-5000

NO PARKING
ANY TIME
P
15 MIN

2. SYNTHÈSE DE L'ANALYSE DES CONDITIONS EXISTANTES

L'étude d'un territoire par le biais d'une analyse typo-morphologique permet de déceler les éléments qui ont déterminé l'évolution du milieu et de repérer les composantes qui en font l'essence et contribuent à son identité. Cette analyse permet d'identifier ce que l'on doit retenir pour être en cohérence avec le reste de la ville et qui cohabite bien avec les quartiers voisins, tout en évitant de les dénaturer ou d'en altérer les spécificités. Une première lecture macro du territoire s'attarde au périmètre d'intervention, sans s'y limiter et permet de préciser le contexte d'insertion. Cette échelle d'analyse révèle les fondements de la structure urbaine et des composantes paysagères.

S'appuyant sur les nombreux diagnostics et études précédemment réalisés par la Ville de Montréal, le présent chapitre brosse, à travers 6 sections, un portrait sommaire des grands traits caractéristiques de la forme et du paysage urbains du sous-secteur Bridge-Wellington.

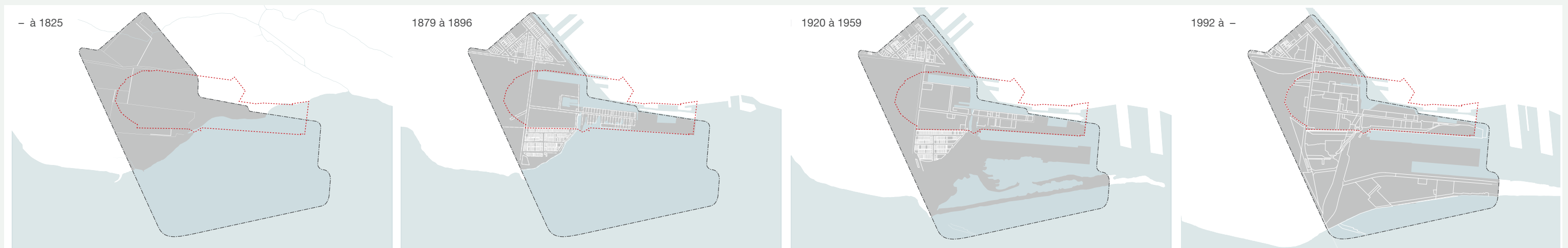


2.1. ÉVOLUTION HISTORIQUE

- L'emprise actuelle de l'autoroute Bonaventure se situe approximativement à l'emplacement de la berge d'origine du fleuve.
- Au fil des ans, des constructions de différents gabarits et d'implantations variées ont parsemé le sous-secteur Bridge-Wellington et ce, à l'intérieur d'une trame viaire discontinue.
- La construction du bassin Wellington est venue couper la rue Oak vers la rue Wellington.
- La rue Mill comme tracé fondateur est un axe fondamental dans l'évolution du cadre bâti.

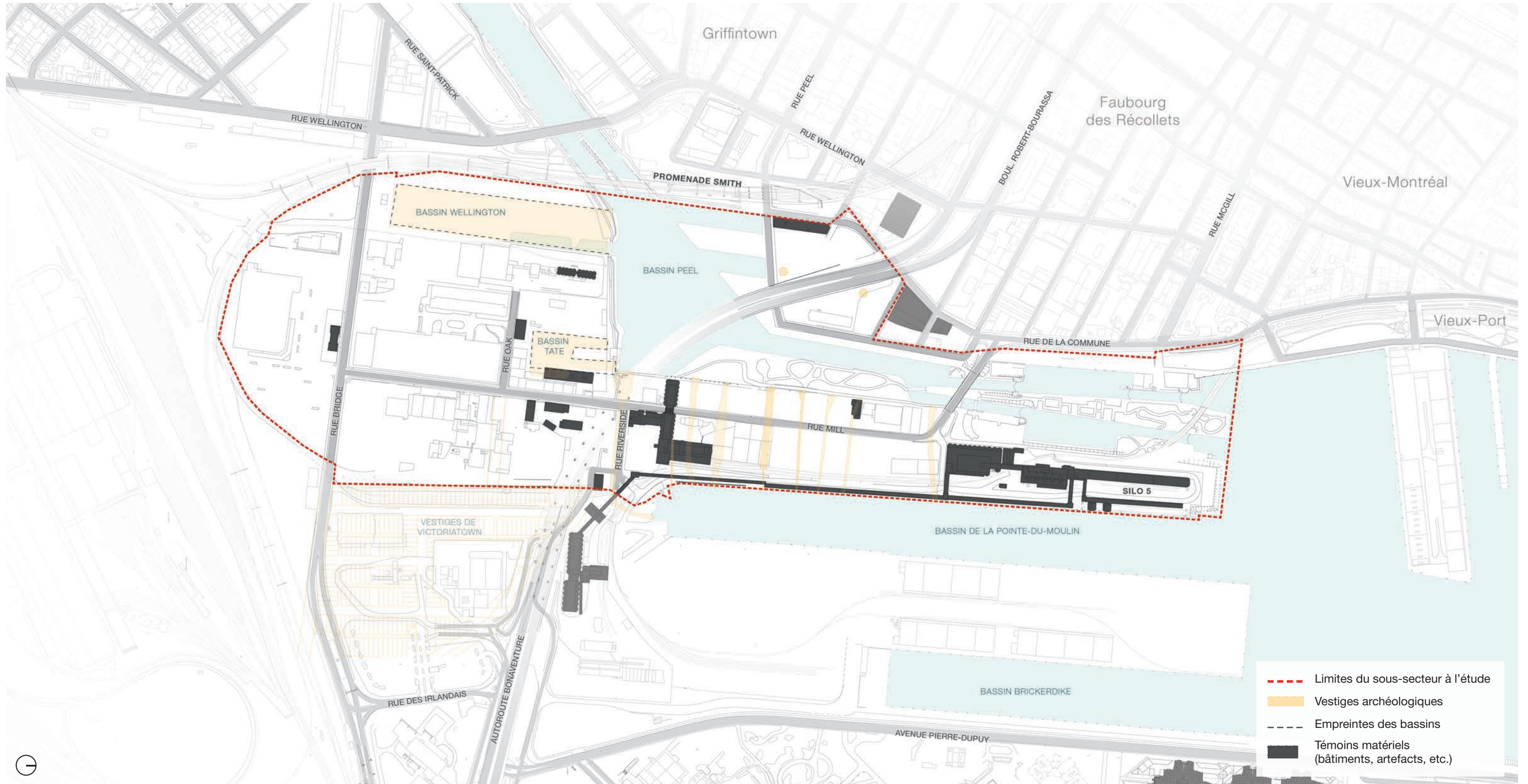
TÉMOINS SIGNIFICATIFS

- Plusieurs témoins bâtis de ce berceau de l'industrialisation du Canada dont plusieurs bâtiments bordant la rue Mill et constituent un ensemble patrimonial qualifié de site-machine.
- Les imposants silos et la tour de la minoterie ADM sont fortement associés au paysage du secteur et de Montréal au même titre que la croix du mont Royal et la tour du stade olympique.
- Plusieurs artefacts archéologiques du passé industriel sont recensés.



ÉVOLUTION DU PARCELLAIRE

Source : CIVILITI + Lafontaine & Soucy. Évolution historique et caractérisation du secteur bridge-wellington, Mars 2017. 338 p

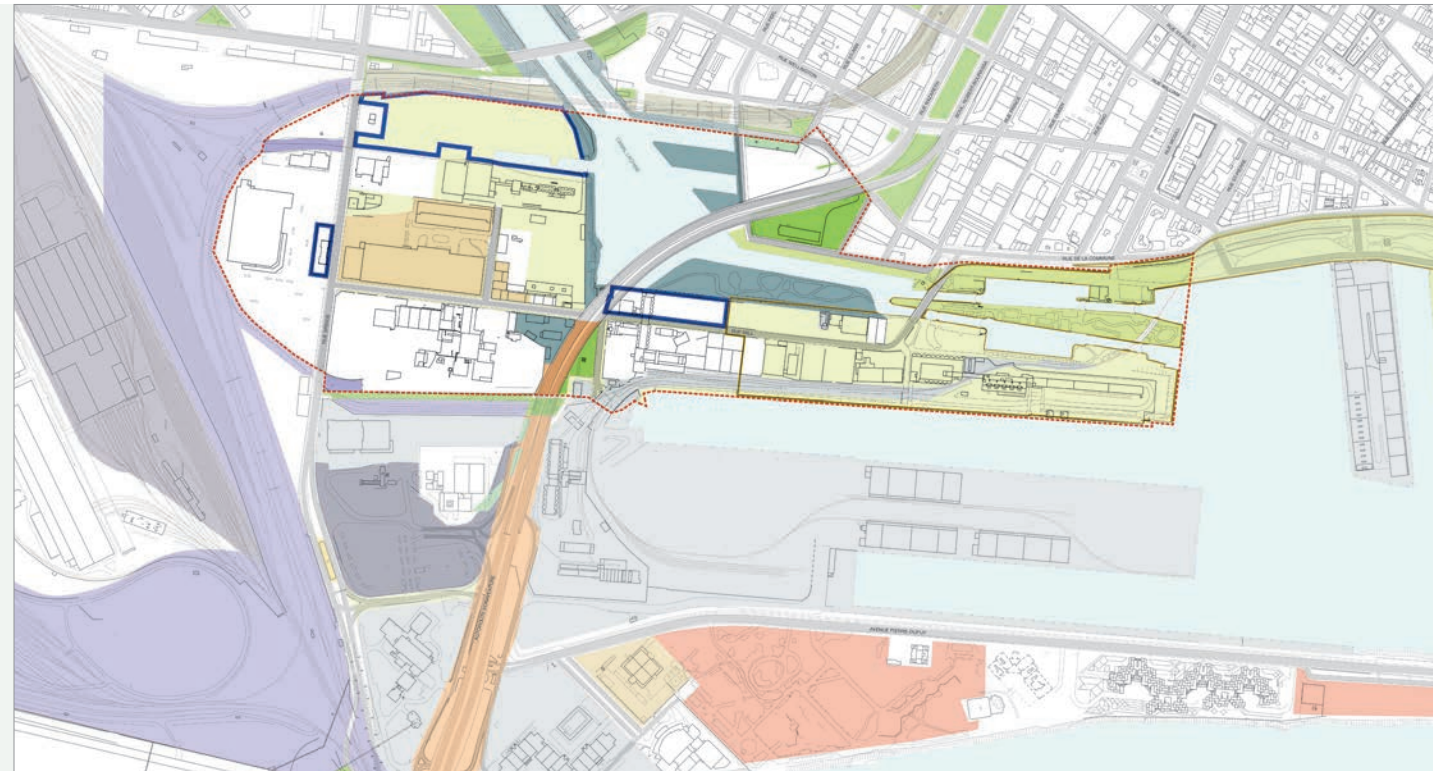


CARTE DES TÉMOINS SIGNIFICATIFS

2.2. VOCATION

GRANDS PROPRIÉTAIRES FONCIERS

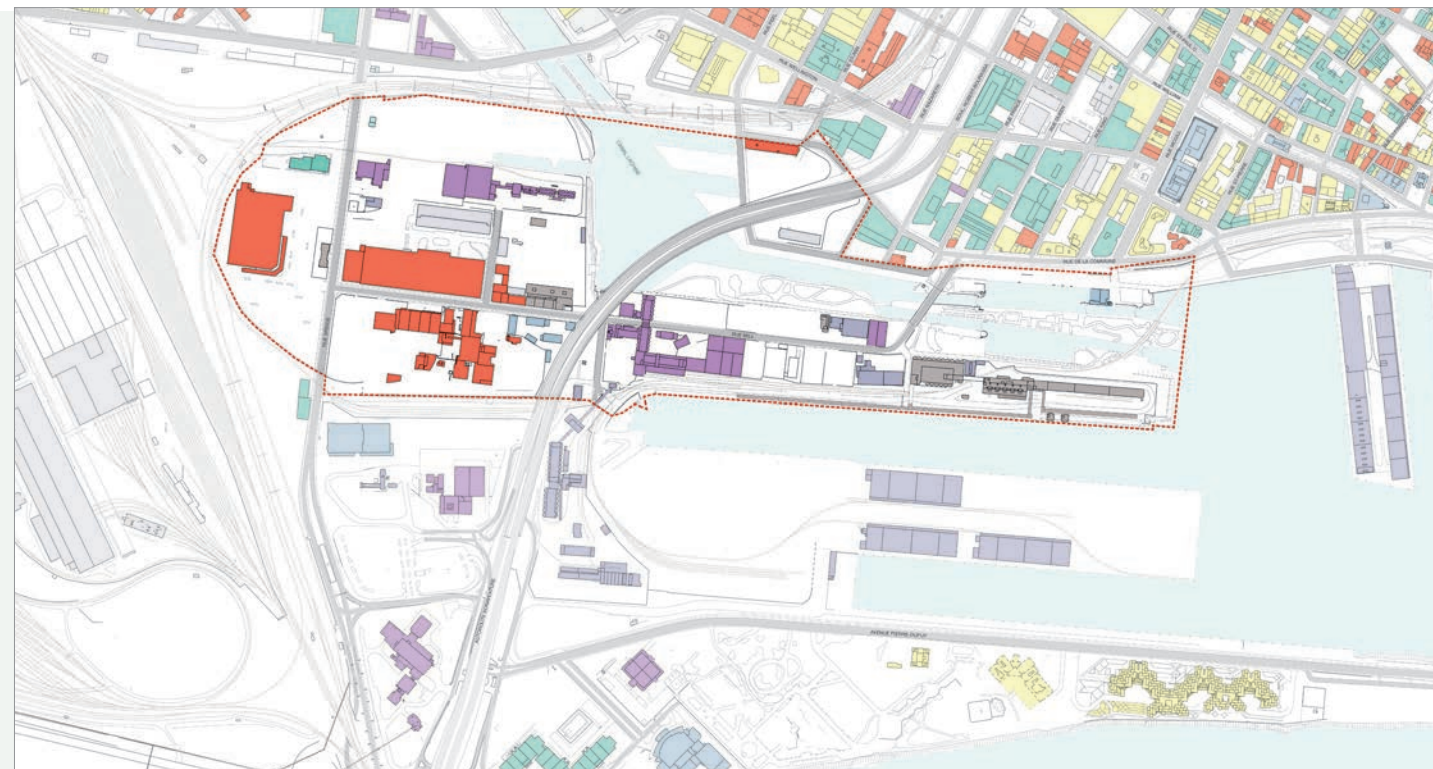
- Majorité de propriétaires publics.
- Les propriétaires privés et les sites avec plusieurs propriétaires sont surtout regroupés près de l'intersection des rues Bridge et Wellington.
- 3 sites visés d'un droit de préemption par la Ville de Montréal, dont le plus important est à l'entrée Bridge-Wellington et s'étend jusqu'à la propriété de Parcs Canada.
- Le secteur est du site (silo n°5 et Pointe-du-Moulin) est visé au Plan directeur pour le territoire élargi du Vieux-Port de Montréal et Pointe-du-Moulin / silo 5 (2017) pour y recevoir un important projet de requalification.



- Propriétaire multiples
- APM
- PJCCI
- Parcs Canada
- SCHL
- SIC
- CN
- CASILOC
- CDPQ Infra
- Hydro-Québec
- MTQ
- SVPM
- Ville de Montréal
- Droit de préemption en faveur de la Ville de Montréal
- Délimitation du plan directeur du Vieux-Port de Montréal

UTILISATION DU SOL

- À la limite de secteurs multifonctionnels effervescents (Griffintown et Faubourg-des-Récollets).
- Bordé à l'ouest (gare de triage) et au sud-est (Port de Montréal) par des activités générant de nombreuses contraintes : bruit, vibrations, poussière, trafic lourd, sécurité des piétons et cyclistes.
- Présence marquée d'activités industrielles lourdes bien implantées dans la portion est.
- Offre commerciale limitée.
- Présence d'espaces commercial/industriel léger/bureau.

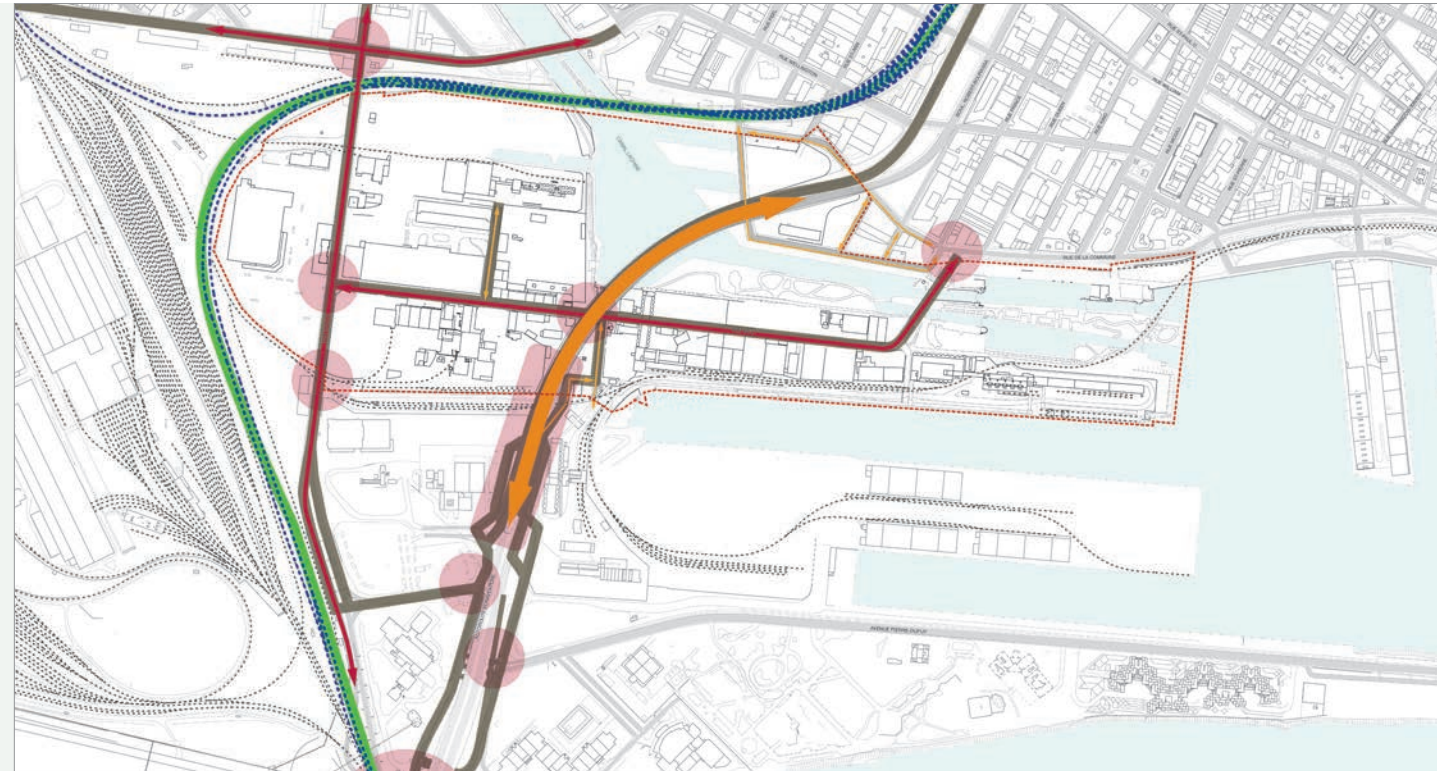


- Résidentiel
- Commercial
- Bureau
- Institutionnel
- Industriel
- Maritime
- Utilité publique
- Vacant

2.3. MOBILITÉ

MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

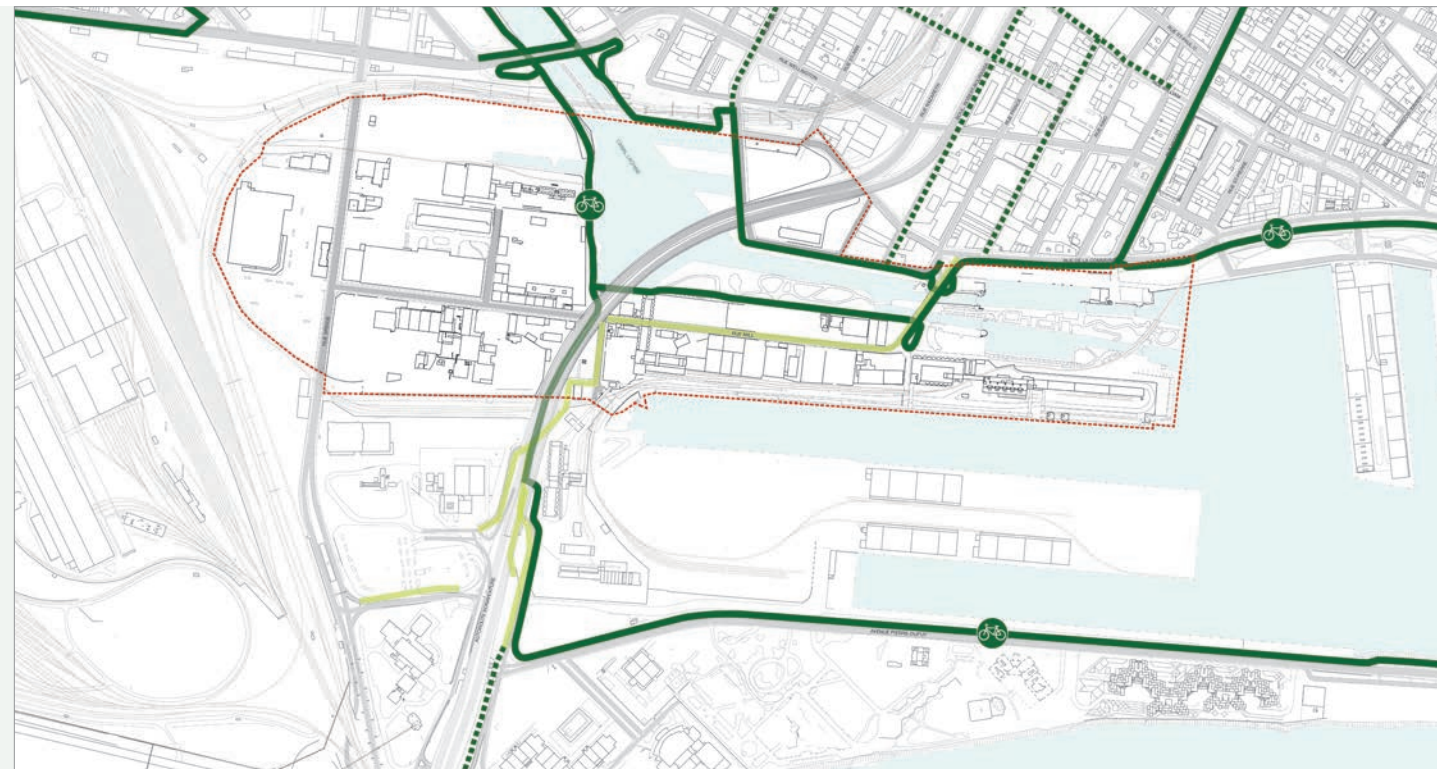
- Réseau routier à saturation de sa capacité et inadapté à un usage de transit :
 - Bridge : principal accès entre le pont Victoria et le centre-ville.
 - Mill : accès au Vieux-Montréal.
- L'autoroute Bonaventure n'est pas directement accessible, surplombant le sous-secteur et agit plutôt à titre d'infrastructure visuelle forte dans le paysage urbain.
- L'aménagement éventuel d'une station du REM plus ou moins à proximité de Bridge/Wellington facilitera l'accès au secteur.
- Cohabitation difficile des modes de déplacement : camionnage, transit automobile, rues locales en impasse ou entravées, etc.



- ➔ Autoroute Bonaventure
- ➔ Collectrice
- ➔ Rues locales
- ➔ Routes de camionnage
- - - - Voies ferrées pour transport de marchandises
- · · · Voies ferrées pour transport de passagers
- Tracé du REM
- Points de conflits

MOBILITÉ ACTIVE

- Le principal lien cyclable est un lien récréatif de propriété fédérale, des liens cyclables de transit municipaux sont nécessaires.
- Les espaces pour piétons sont inadéquats (étroitesse de plusieurs trottoirs, absence de plantation et de mobilier urbain adéquat).

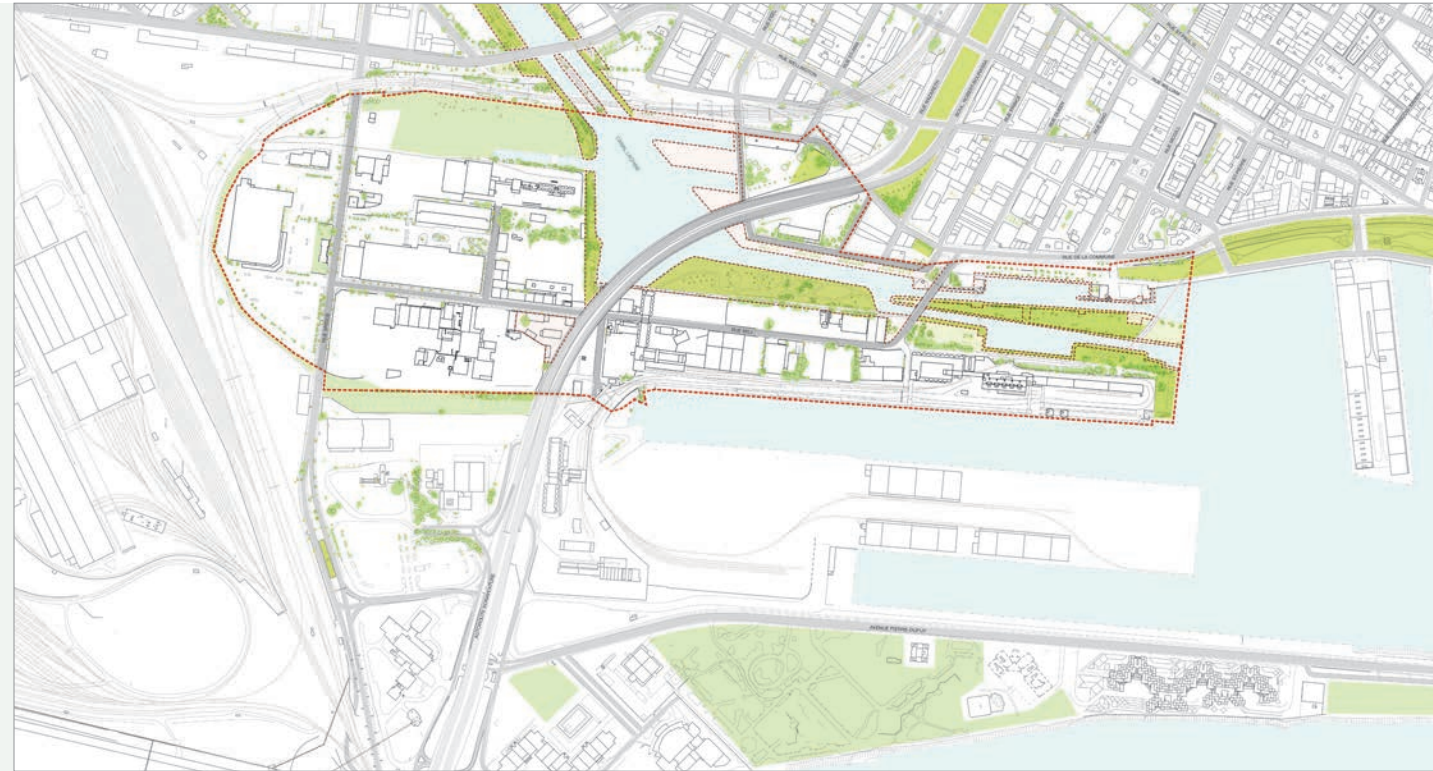


- 🚲 Liens cyclables
- - - Lien cyclables projetés
- Rues sans trottoir, de faible largeur ou avec obstacles

2.4. ENVIRONNEMENT

COUVERT VÉGÉTAL

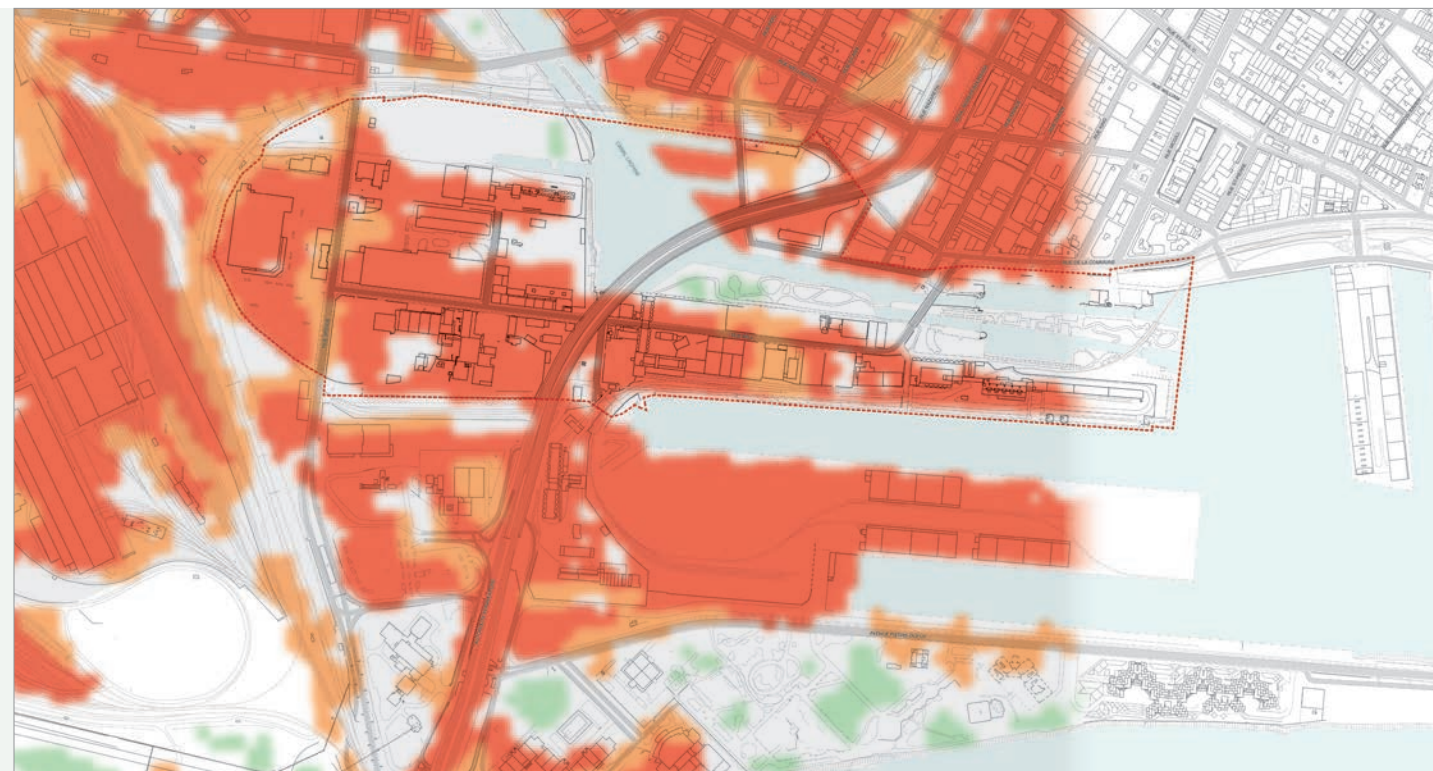
- Bordé au sud du canal de Lachine par les espaces verts gazonnés et plantés de Parcs Canada.
- Accès limités aux abords du canal de Lachine, depuis les rues Mill et Bridge.
- Faible canopée sur l'ensemble du sous-secteur sauf quelques îlots de plantation aux abords du canal de Lachine.
- Le couvert végétal est principalement composé de friches.
- Les abords des voies ferrées ont donné naissance à une flore diversifiée qui risque d'être perturbée par les travaux de mise en place du REM.



- Espace vert aménagé
- Espace vert (friche)
- ⋯ Parc Canada

ÎLOTS DE CHALEUR

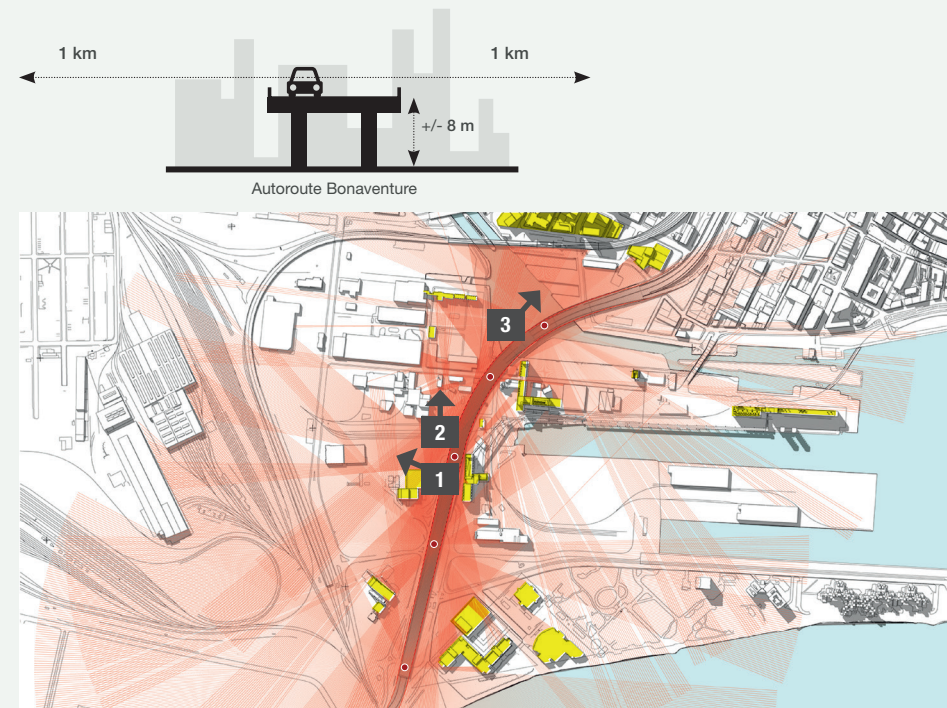
- Les grands espaces minéralisés et les toitures des bâtiments de grandes surfaces constituent des îlots de chaleur importants pour l'ensemble du sous-secteur (SADR de l'agglomération de Montréal).
- Le canal de Lachine et ses abords partiellement verdoyants constitue le seul endroit permettant de contrer les effets des îlots de chaleur.



- Température de surface les plus froides
- ↓
- Température de surface les plus chaudes

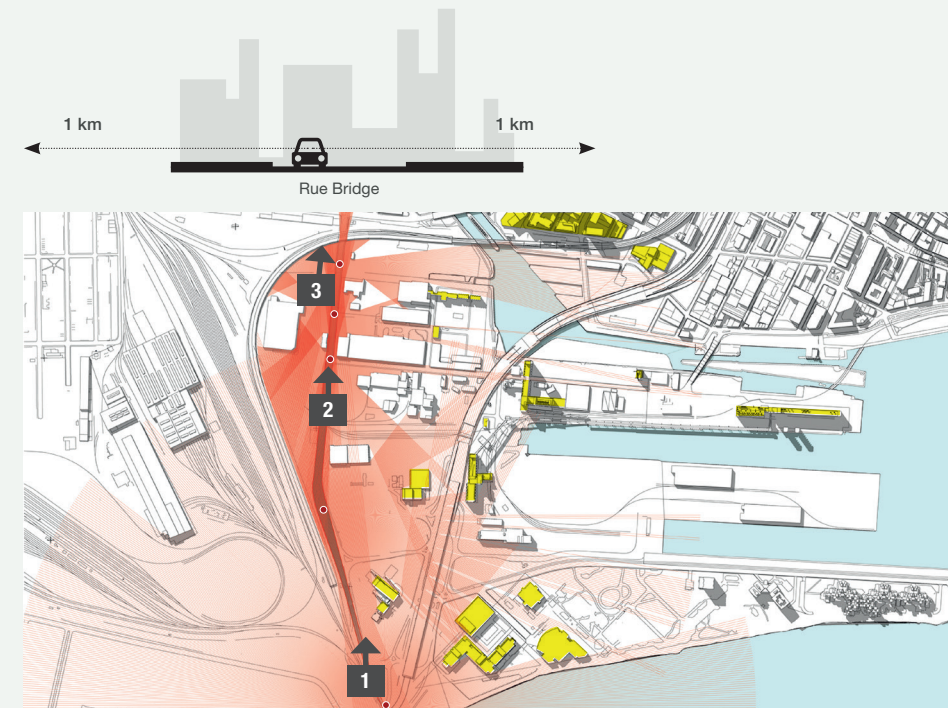
2.5. CHAMPS DE VISION

AUTOROUTE BONAVENTURE




- Entrée de ville principale vers le centre-ville / Vieux-Montréal/Vieux-Port, via l'autoroute Bonaventure.
- Parcours autoroutier en surplomb du sous-secteur Bridge-Wellington dégageant des vues sur le profil du centre-ville et du mont Royal, la Cité du Havre, le port de Montréal, les silos et l'enseigne de Farine Five Roses, etc.
- Opportunités de mise en scène de plusieurs bâtiments iconiques de Montréal tels que, Habitat 67, les bâtiments administratifs du Port de Montréal, le poste électrique d'Hydro-Québec, les silos et convoyeurs ainsi que le nouveau quartier Griffintown et à plus long terme, du nouveau profil du sous-secteur Bridge-Wellington.

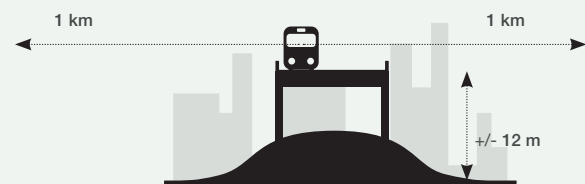
RUE BRIDGE




- Entrée de ville principale de la rive-sud via le pont Victoria.
- Accès de type boulevard urbain, offrant soit des vues partiellement encadrées, lorsque construits (ex : bureau administratif Casiloc), soit ouvertes sur les terrains vacants ou les aires de stationnement de surface (ex : site Costco).
- Opportunités à long terme d'un meilleur encadrement par de nouvelles constructions de part et d'autre de la rue.

 Bâtiment d'intérêt et/ou iconique d'une hauteur supérieure à 9 m

CORRIDOR FERROVIAIRE



 Bâtiment d'intérêt et/ou iconique d'une hauteur supérieure à 9 m

- Entrée de ville via les déplacements des passagers de train en tenant compte de l'implantation du Réseau Express Métropolitain (REM).
- Parcours ferroviaire en surplomb du sous-secteur Bridge-Wellington dégageant des vues assez larges, de type panoramas, sur le profil du centre-ville, le nouveau quartier Griffintown, la Cité du Havre, le port de Montréal, les silos, les cours de triage à l'ouest, etc.
- Opportunités de mise en scène du fleuve ainsi que de plusieurs bâtiments iconiques de Montréal tels que, Habitat 67, le poste électrique d'Hydro-Québec, le nouveau quartier Griffintown et à plus long terme, du nouveau profil du sous-secteur Bridge-Wellington.

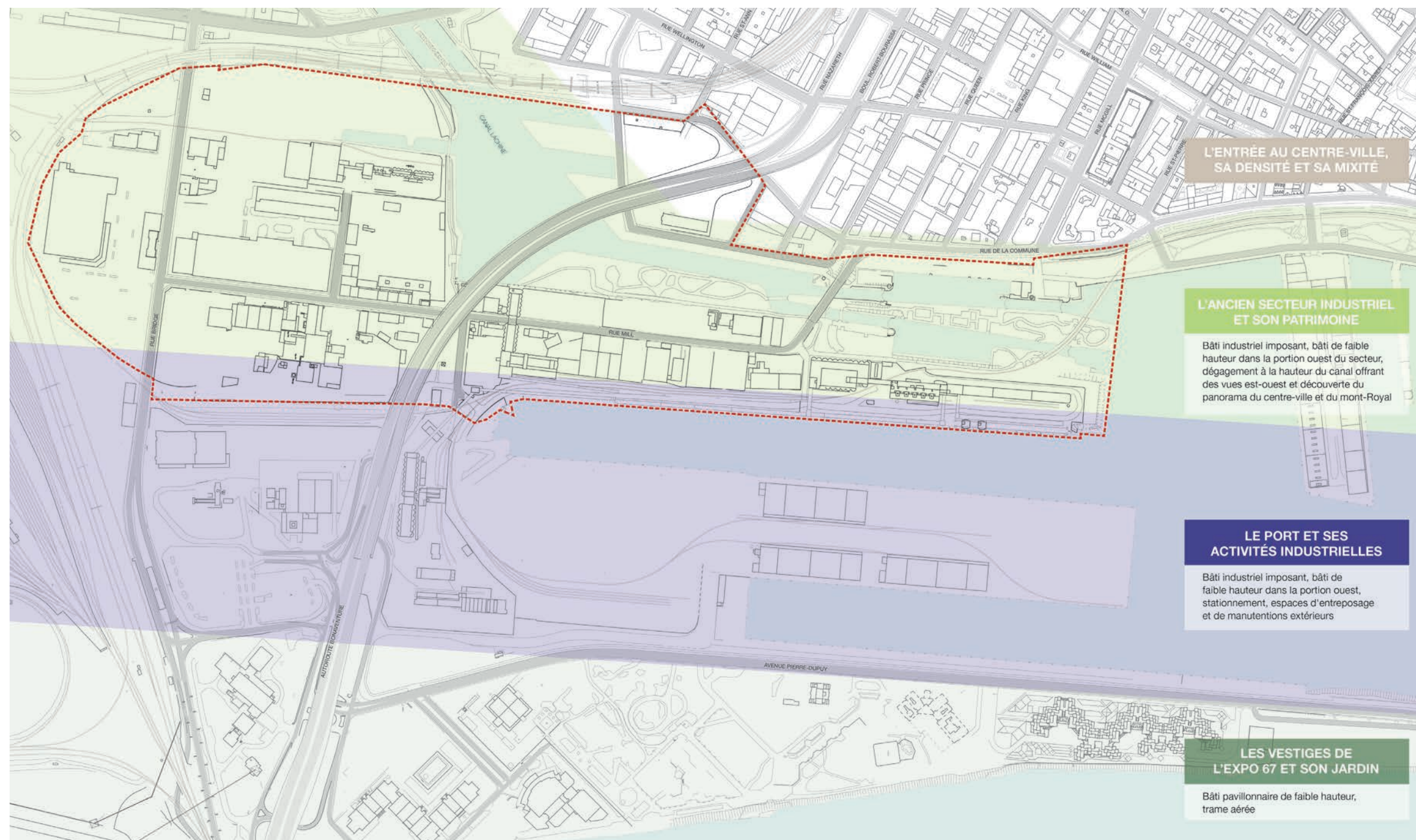
RUE MILL (NON REPRÉSENTÉ)

- Entrée, de type plus local, au sous-secteur Bridge-Wellington/Vieux-Montréal via la rue Mill.
- Accès de type rue locale, offrant des vues partiellement encadrées, lorsque construits (ex : bureau administratif Casiloc), soit ouvertes sur les terrains vacants ou les aires de stationnement de surface.
- Parcours d'exception (vue fortement cadrée) par la présence des silos qui surplombent la rue Mill.



Vaste territoire situé à l'entrée de la ville, le sous-secteur Bridge-Wellington se distingue par la grande diversité de son cadre bâti (bâtiments d'intérêt patrimonial, repère visuel, témoins d'une autre époque, bâtiment contemporain) et la variété des activités qui s'y déroulent (industriel, commercial, portuaire).

La lecture croisée des différentes analyses a conduit à la caractérisation de 4 grandes entités qui se lisent successivement à partir de l'entrée de la ville au sud du secteur : les vestiges de l'Expo 67 et son jardin, le port et ses activités industrielles, l'ancien secteur industriel et son patrimoine et l'entrée au centre-ville, sa densité et sa mixité.



**L'ENTRÉE AU CENTRE-VILLE,
SA DENSITÉ ET SA MIXITÉ**

**L'ANCIEN SECTEUR INDUSTRIEL
ET SON PATRIMOINE**

Bâti industriel imposant, bâti de faible hauteur dans la portion ouest du secteur, dégagement à la hauteur du canal offrant des vues est-ouest et découverte du panorama du centre-ville et du mont-Royal

**LE PORT ET SES
ACTIVITÉS INDUSTRIELLES**

Bâti industriel imposant, bâti de faible hauteur dans la portion ouest, stationnement, espaces d'entreposage et de manutentions extérieurs

**LES VESTIGES DE
L'EXPO 67 ET SON JARDIN**

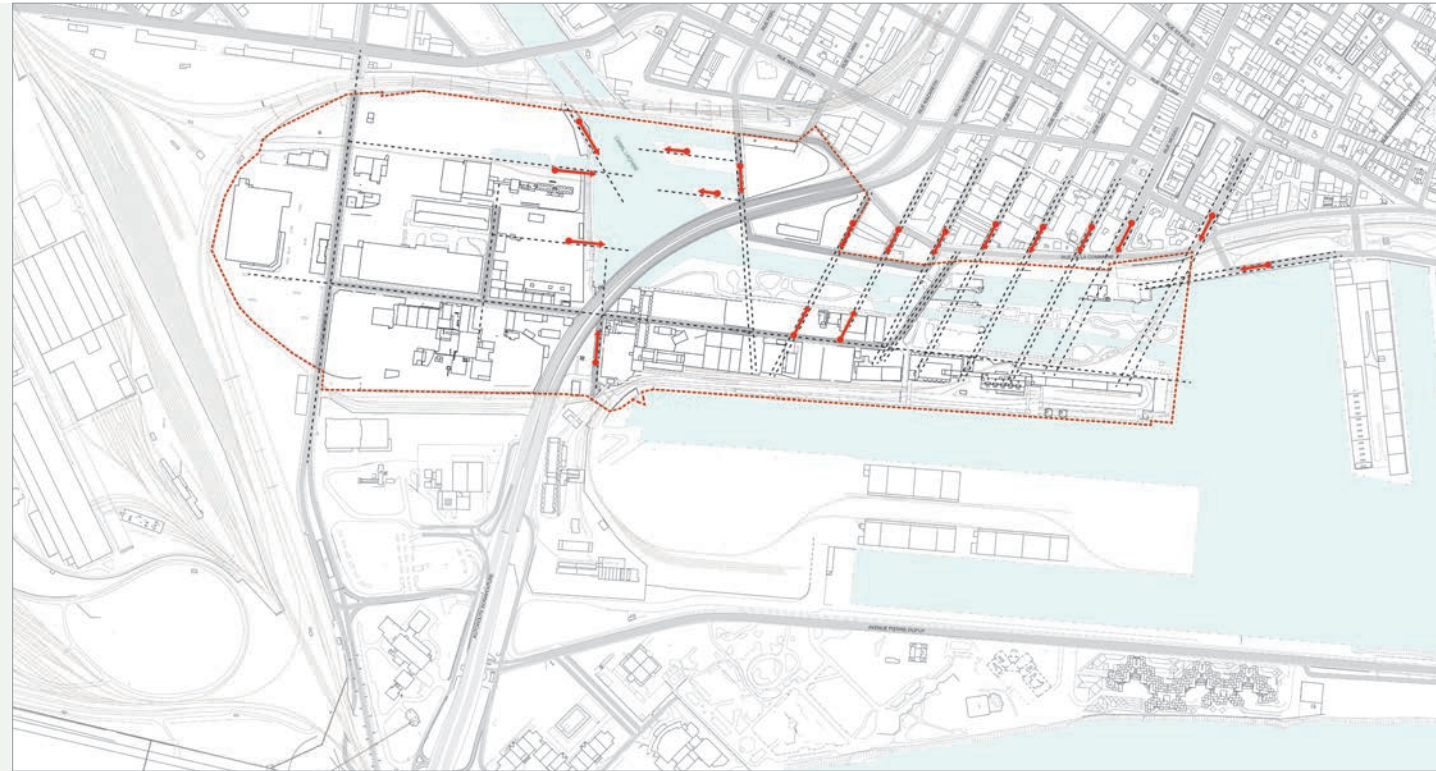
Bâti pavillonnaire de faible hauteur, trame aérée

CARTE DES GRANDS PAYSAGES

2.6. TRAME URBAINE

PERMÉABILITÉ

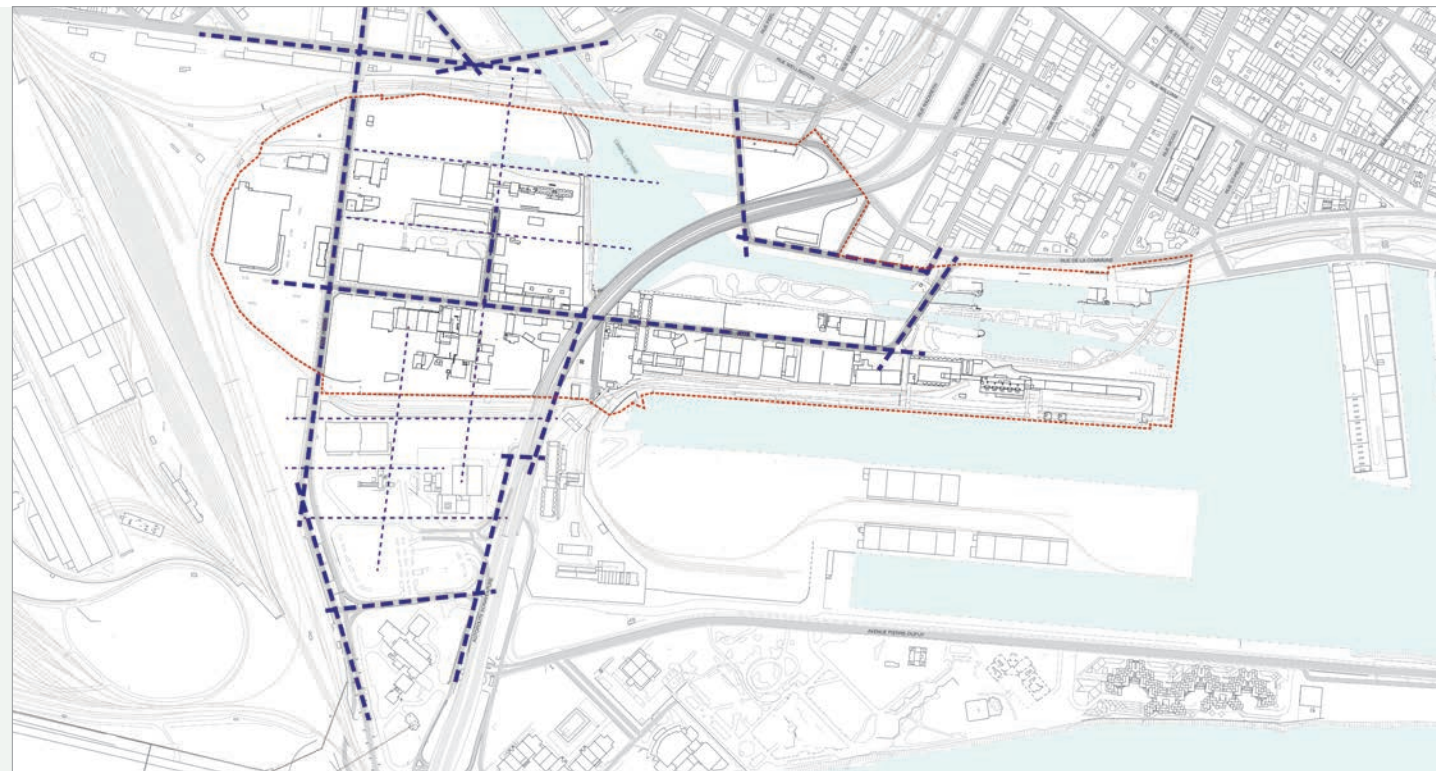
- La perméabilité du site demeure limitée mais pourrait être améliorée par des ouvertures vers le canal de Lachine et les propriétés de Parcs Canada.
- Des aménagements sur la rive nord du canal dissimulent le canal et sa rive sud, tels que la présence d'un mur de crue et d'un mur de soutènement sur la rue de la Commune.
- Les terrains de propriété privée, en bordure du canal offrent un potentiel important d'ouverture du secteur vers le canal et le centre-ville.



—●—→ Lien visuel vers le site

GRILLE DE RUES

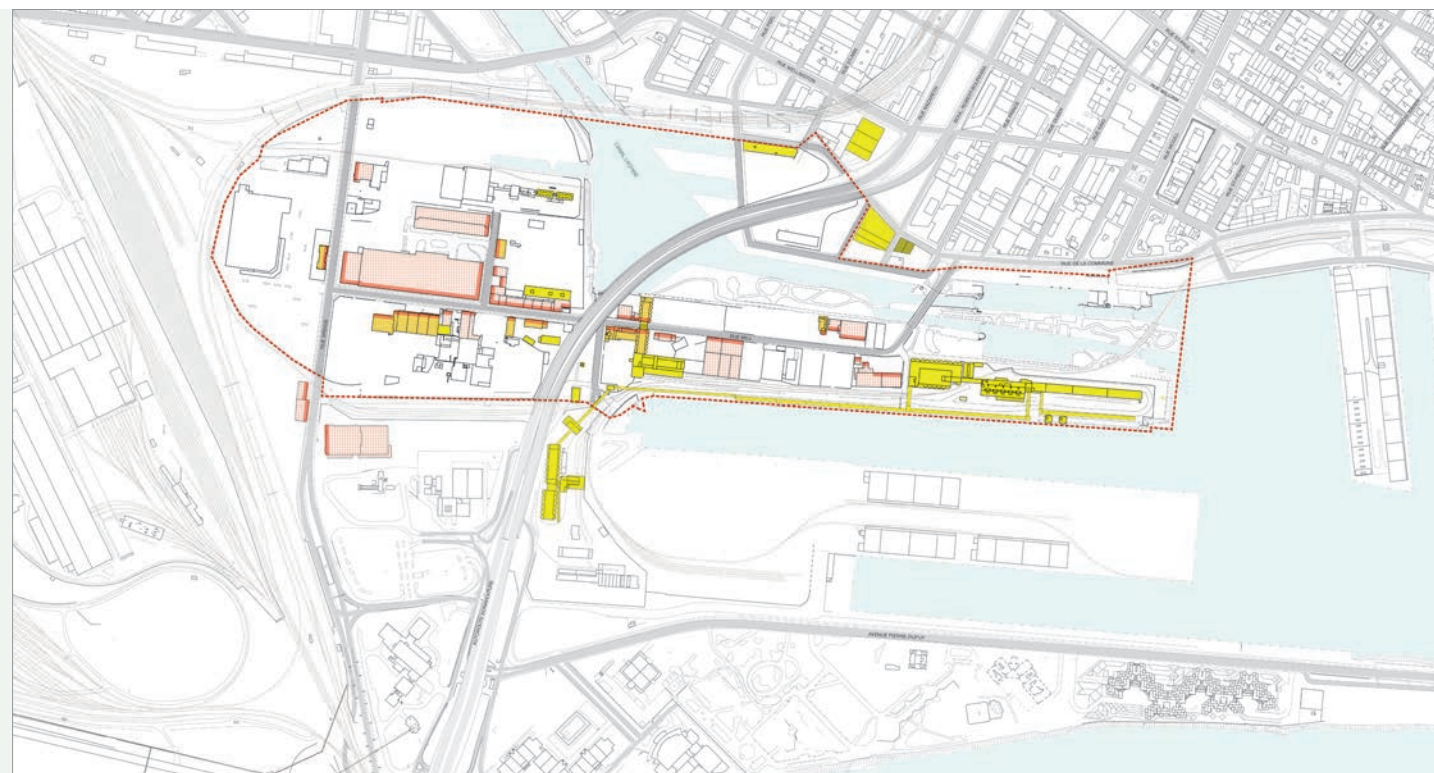
- Les rues sont espacées et peu nombreuses.
- L'ancien cadastre de Victoriatown au sud du sous-secteur, (hors d'étude) peut servir d'inspiration pour:
 - proposer des liens additionnels au réseau routier voisin ;
 - améliorer la connectivité ;
 - optimiser la requalification de grandes propriétés.



— — — — Rues existantes
- - - - Victoriatown

ENCADREMENT DE LA RUE

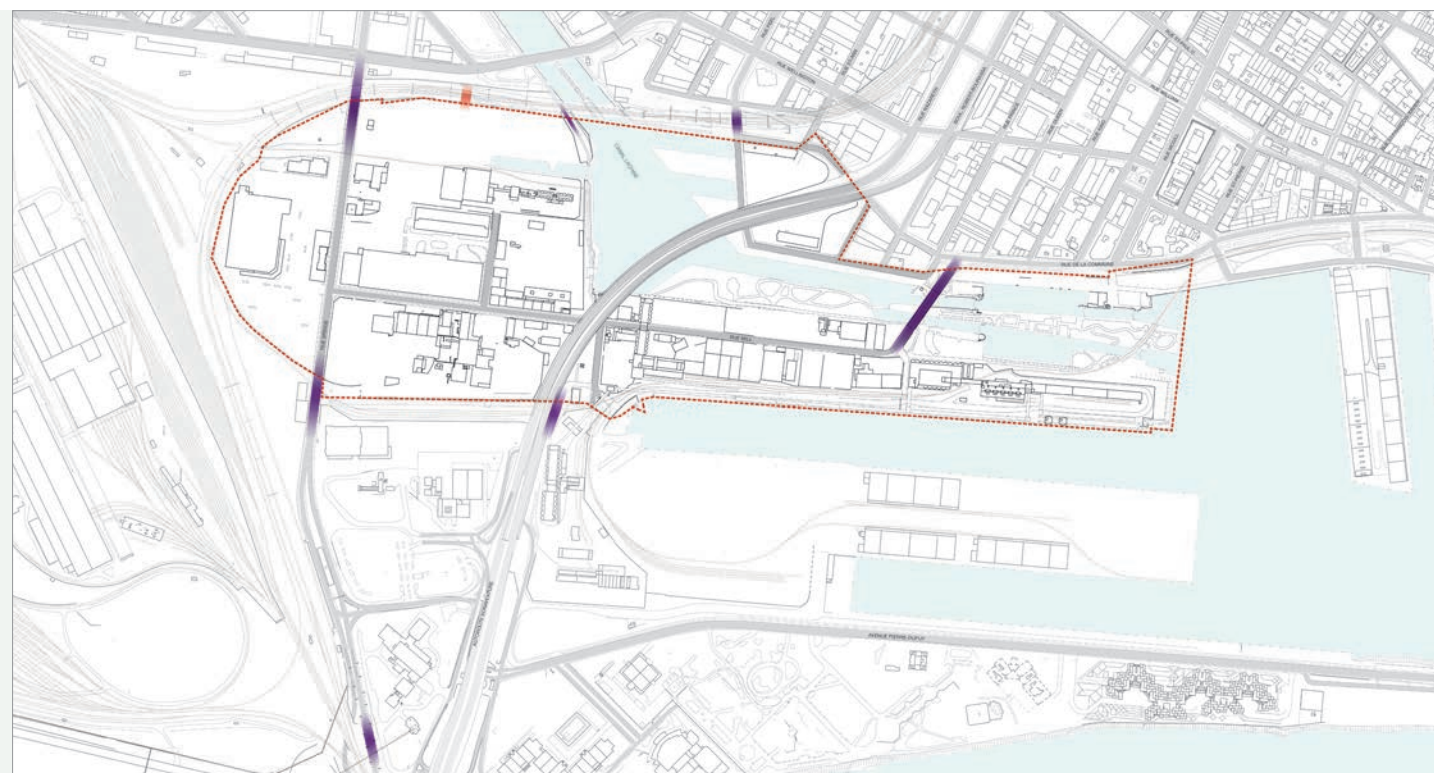
- Forte présence de bâtiments patrimoniaux de part et autre de la rue Mill.
- Faible marge de recul le long de la rue Mill.
- Gabarit imposant de certains bâtiments particulièrement sur la rue Mill.
- L'articulation des façades de nouveaux bâtiments (Casiloc) permet d'animer en partie la rue et propose une facture architecturale inspirée du bâti industriel qui pourrait servir de « bon exemple » dont s'inspirer.



- Encadrement sur rue
- Bâtiment patrimoniaux classés (Provincial)
- Bâtiment d'intérêt

SEUILS

- Sous-secteur Bridge-Wellington enclavé et doté d'un nombre limité d'accès depuis les rues Bridge et Mill.
- Seuils marqués par des ouvrages d'art créant un effet de portail :
 - les ouvrages d'art ferroviaires aux deux extrémités de la rue Bridge ;
 - le pont Mill au-dessus du canal de Lachine ;
 - les silos de la minoterie ADM à mi-chemin de la rue Mill marquant le seuil du site de la Pointe-du-Moulin ;
 - l'ouvrage d'art ferroviaire à la jonction des rues Peel et de la Commune.



- Seuil d'entrée du secteur
- Seuil potentiel



3. PRINCIPES DIRECTEURS D'AMÉNAGEMENT



3. PRINCIPES DIRECTEURS D'AMÉNAGEMENT

L'analyse typo-morphologie du secteur a permis de mettre en relief les différents enjeux liés à l'arrimage du sous-secteur à son contexte, à la mobilité incluant tous les modes de déplacements, à l'apport de nouveaux espaces publics et son encadrement par un nouveau cadre bâti.

Les principes directeurs se déclinent à travers 3 grands thèmes intrinsèquement liés au développement du secteur :

- la trame urbaine et mobilité ;
- le réseau des espaces verts et bleus ;
- la morphologie du cadre bâti.

3.1. TRAME URBAINE ET MOBILITÉ

Les infrastructures de transport et les circulations de transit en place engendrent de fortes ruptures dans la trame urbaine et une cohabitation difficile des différents modes de déplacement. Le déploiement du réseau express métropolitain (REM) et les opportunités de développement immobilier de nombreux terrains vont inciter à repenser le réaménagement des réseaux véhiculaires, cyclables et piétonniers existants et la création de nouvelles connexions. Le retissage de la trame urbaine est indispensable pour assurer une plus grande perméabilité du sous-secteur ainsi qu'une meilleure connectivité aux quartiers limitrophes. Cette nouvelle trame se doit aussi d'accueillir des déplacements qui sont davantage conviviaux et sécuritaires, par des mesures favorisant l'écomobilité et balisant la présence de l'automobile dans le sous-secteur.



OBJECTIFS

RÉSEAU VIAIRE

- Requalifier les rues importantes existantes afin d'améliorer l'expérience et la sécurité des piétons.
- Favoriser la cohabitation harmonieuse des modes de déplacement sur les emprises publiques.
- Considérer les circulations de transit et le camionnage sans qu'ils nuisent à l'accessibilité du sous-secteur et aux transports actifs.
- Planifier de nouvelles rues afin d'offrir plus de perméabilité à l'intérieur du sous-secteur et aux secteurs adjacents.
- Prévoir des aménagements harmonisés et de qualité pour l'ensemble des rues existantes et projetées.
- Sécuriser les intersections clés (viaducs, traverses piétonnes, etc.).
- Limiter le nombre d'entrées charretières et le stationnement de surface.



RÉSEAU CYCLABLE

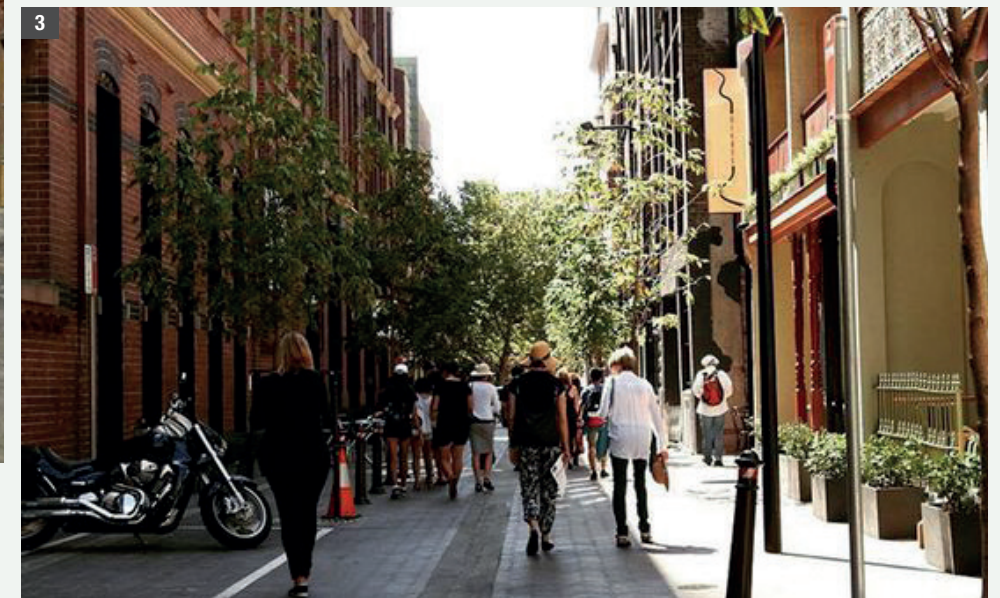
- Consolider le réseau cyclable, continu, structuré et sécuritaire, de part et d'autre du canal.
- Prévoir de nouvelles passerelles au-dessus du canal afin d'améliorer l'accessibilité aux deux rives.
- Déployer le réseau cyclable à l'intérieur du secteur, en lien avec les points d'attrait et les espaces publics existants et proposés.
- Connecter le nouveau réseau cyclable avec le réseau existant et proposé.

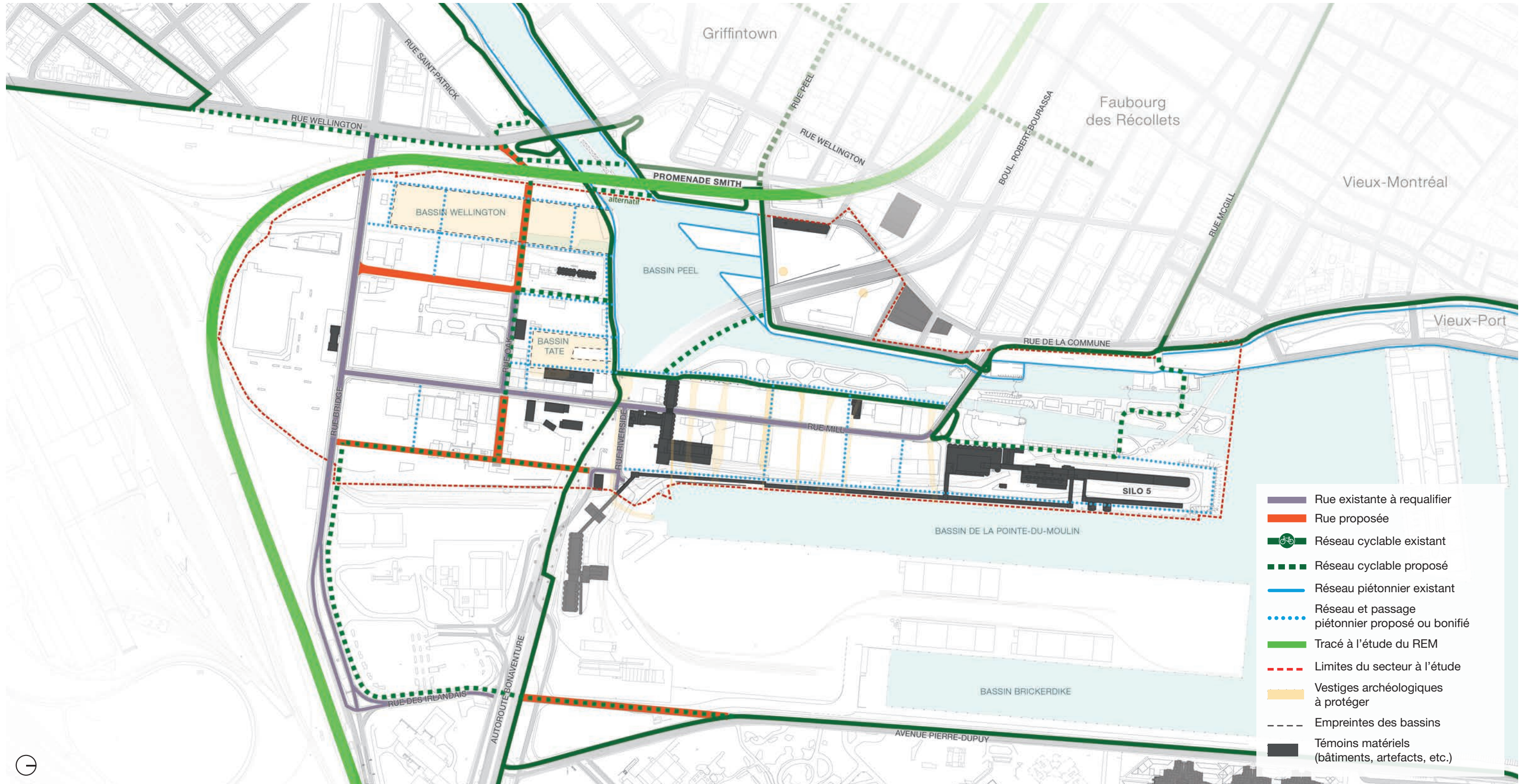


1. Montréal, Canada
2. Belem, Portugal
3. Kensington Street, Sydney, Australie

RÉSEAU PIÉTONNIER

- Implanter un réseau piétonnier, continu, structuré et sécuritaire, de part et d'autre du canal et au-dessus du canal par l'ajout de nouvelles passerelles.
- Favoriser la perméabilité des îlots et faciliter l'accès piétonnier aux rives du canal.
- Déployer un nouveau réseau piétonnier en lien avec les points d'attrait et les espaces publics existants et proposés.
- Favoriser un partage plus équilibré de la rue en priorisant les piétons et cyclistes.
- Prioriser une accessibilité accrue au réseau vert et bleu par la création de nouveaux passages piétonniers publics.





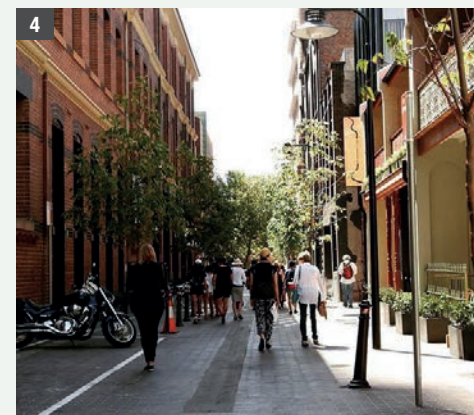
CARTE RÉSEAU MOBILITÉ

3.1.1 RÉSEAU VIAIRE

RÉFÉRENTS

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT COMMUNS À L'ENSEMBLE DU RÉSEAU :

- Réaménagement complet des emprises de rues existantes.
- Installation de nouveaux mobiliers urbains (lampadaires, bancs, poubelles, support à vélos, abribus, etc.).
- Aménagement de traverses piétonnières sécuritaires aux intersections-clés des rues.
- Harmonisation des nouvelles rues avec le réaménagement des rues existantes.



1. « Woonerf » Quartier de vie, Southwark, London
2. Viaduc, Montréal
3. Bethesda Row, Bethesda, Maryland, É-U
4. Kensington Street, Sydney, Australie

RUE BRIDGE

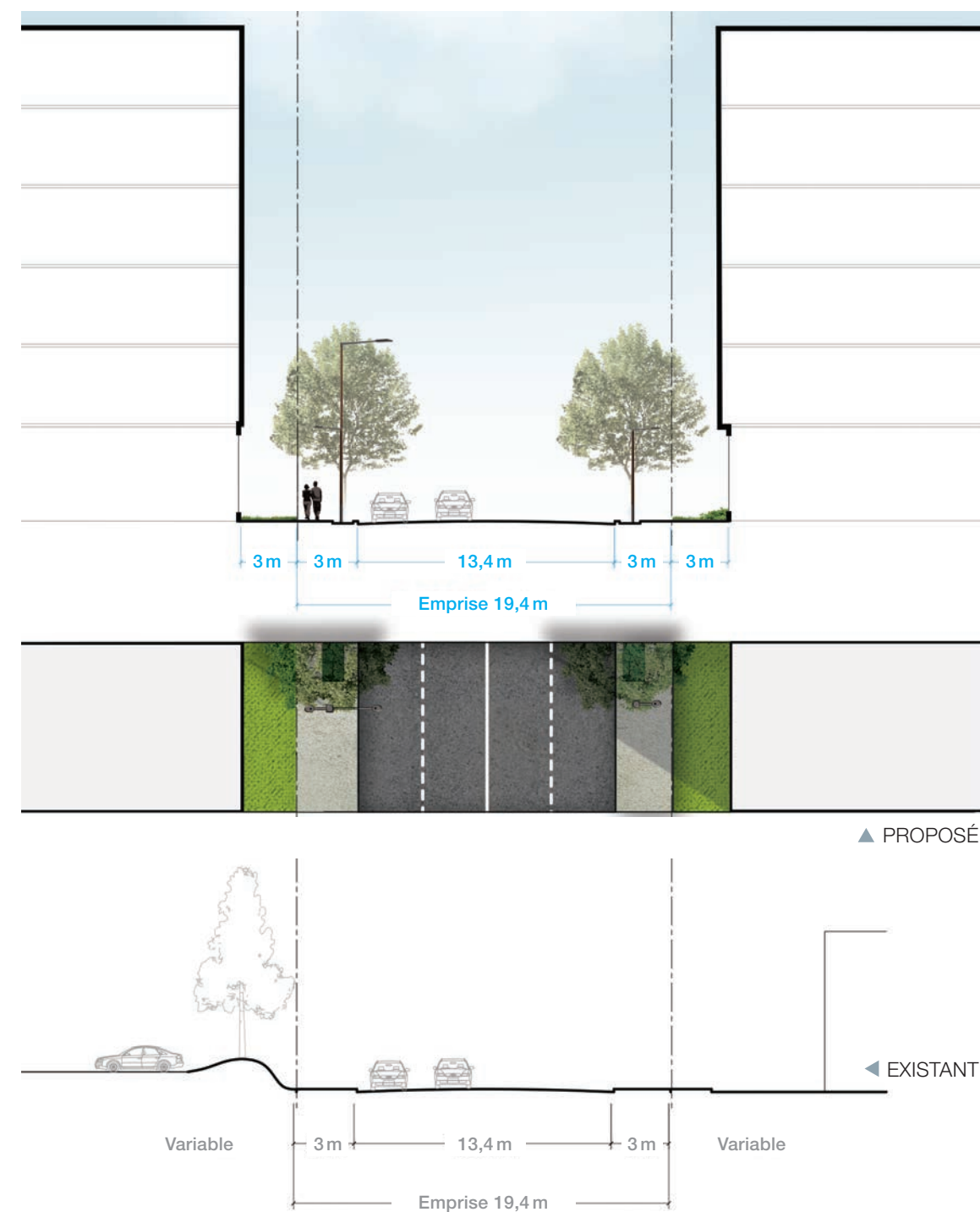
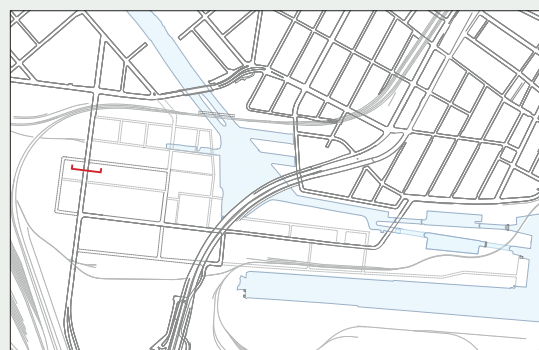
PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES :

Requalification de la rue, de type collectrice, comprenant :

- Réaménagement des trottoirs avec plantation d'arbres.
- Maintien des trottoirs à 3 mètres de largeur (ou préférentiellement augmenter à 3,5 mètres de largeur).
- Implantation des nouveaux bâtiments avec une marge de recul de 3 mètres.

CONDITIONS EXISTANTES :

- Emprise variant de 19,4 à 20,5 mètres (± 20 mètres).
- Largeur de la chaussée : environ 13,4 m.
- Voies de circulation (bidirectionnelles).
- Trottoirs somme toute convenable. Largeur de 3 mètres.
- Trottoir de part et d'autre de la chaussée (symétrie).
- Plantation d'arbres en fosse des deux côtés de la chaussée, les fosses sont situées sur le trottoir près de la chaussée. Arbre à moyen déploiement. Offre une certaine protection pour le piéton. Un recul par rapport à la circulation.
- Lampadaires autoroutier de type Cobra Del, implantés du côté ouest de la rue. Alignés avec les fosses d'arbres.
- Mobilier : présence d'arrêt d'autobus du côté est de la rue (hors emprise).
- Plusieurs stationnements en cours avant.



3.1.1 RÉSEAU VIAIRE

RUE MILL EST

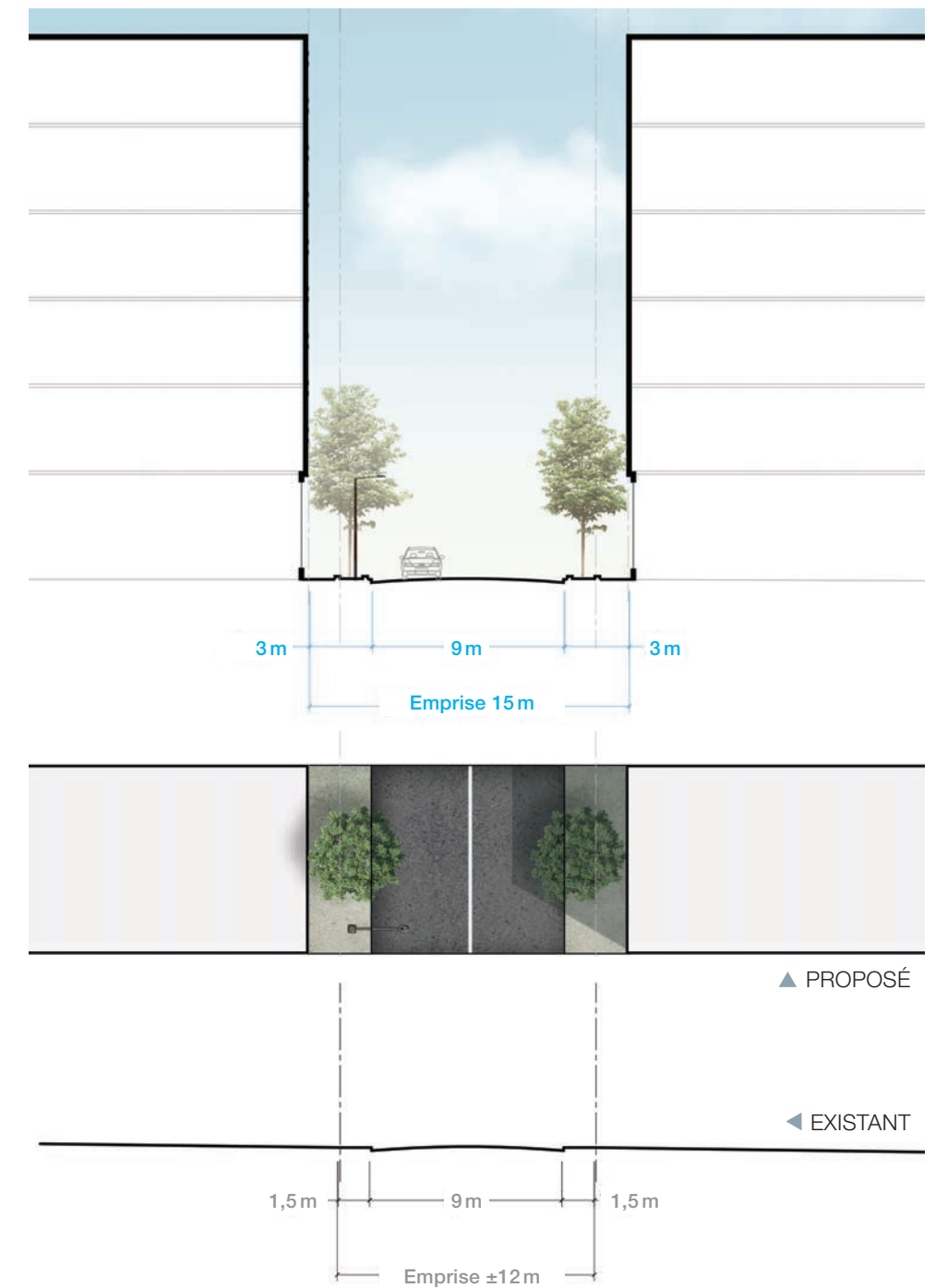
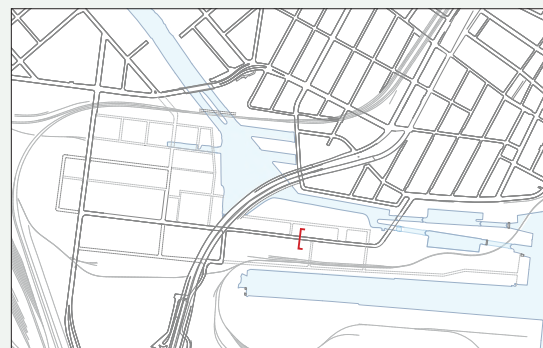
PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES :

Requalification de la rue, de type collectrice, comprenant :

- Acquisition ou cession de terrains de part et d'autre afin d'élargir l'emprise de la rue au bénéfice de la circulation piétonne.
- Réaménagement des trottoirs, avec élargissement de 1,5 mètre à 3 mètres (ou préférentiellement augmenter à 3,5 mètres de largeur), avec plantation d'arbres.

CONDITIONS EXISTANTES :

- Emprise entre 12-12,5 mètres.
- Largeur de la chaussée : varie entre 9 à 10 mètres.
- 2 voies de circulation (bidirectionnelles).
- Largeur des trottoirs : entre 1-1,5 mètre. Empiète de 0,3 -1,5 mètre sur l'emprise privée au niveau de la rue Riverside, avant le viaduc.
- Trottoirs présents des deux côtés de la chaussée.
- Mobilier : poteaux électriques implantés sur le trottoir du côté nord, en plein centre du trottoir, lampadaires du côté nord.
- Aucune plantation d'arbres.
- Implantation des bâtiments : alignement 0.



RUE MILL OUEST

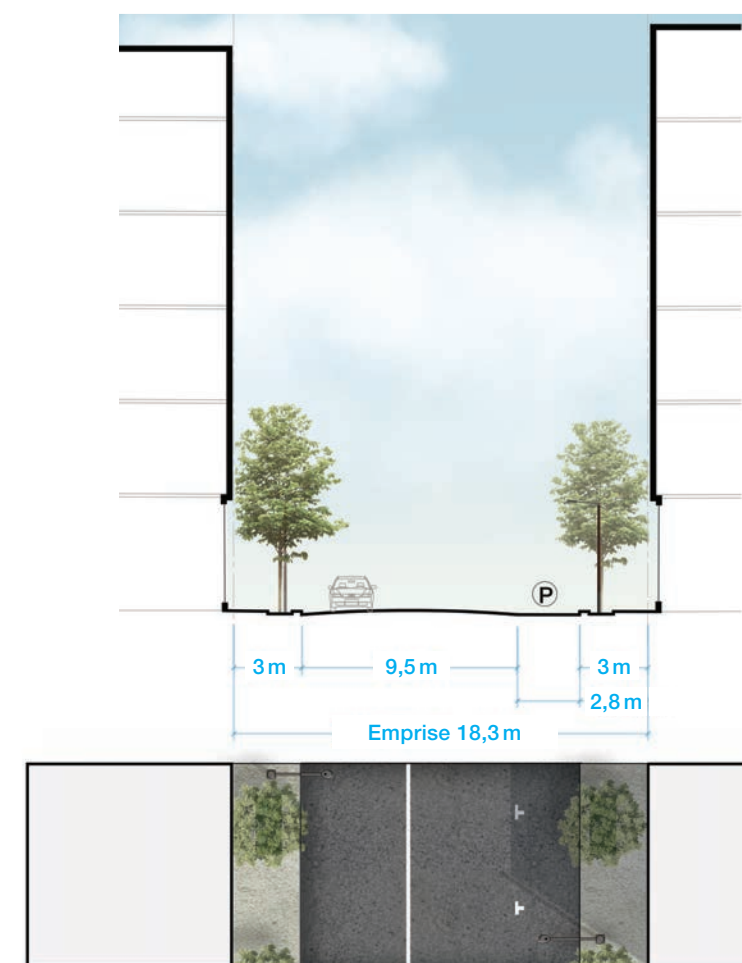
PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES :

Requalification de la rue, de type collectrice, comprenant :

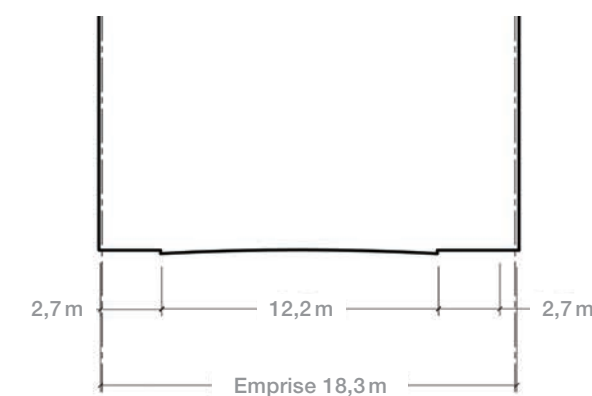
- Acquisition ou cession de terrains de part et d'autre afin d'élargir l'emprise de la rue au bénéfice de la circulation piétonne.
- Maintien des trottoirs à 3 m de largeur.

CONDITIONS EXISTANTES :

- Emprise régulière de 18,3 mètres.
- Largeur de la chaussée : entre 12-12,3 mètres.
- 2 voies de circulation (bidirectionnelles). Élargissement des voies à l'intersection de la rue Bridge.
- Largeur des trottoirs : Généralement entre 2,6 et 3 mètres. Au niveau du Casiloc, trottoir sur l'emprise publique : entre 2,3-2,6 mètres. + Environ 0,6 mètre sur l'emprise privée (Casiloc).
- Trottoirs présents des deux côtés de la chaussée.
- Plantation d'arbres en fosse, du côté nord et du côté sud. Arbres à petit et moyen déploiement. Du côté nord, les arbres sont implantés en bordure de la chaussée, tandis que du côté sud, ils sont implantés en fond de trottoir.
- Poteaux électriques implantés sur le trottoir du côté sud.
- Lampadaires situés du côté sud de la rue, attachés à même les poteaux électriques.
- Implantation des bâtiments : marge de recul de 0 mètre pour les anciens bâtiments. Environ 3,4 mètres au niveau du Casiloc.
- Présence de stationnement en avant du côté sud en face du Casiloc.
- Présence de traverses piétonnes.
- Contraintes : rétrécissement des voies de circulation sous le viaduc, diminution de la largeur des trottoirs, présence de poteaux électriques sur le trottoir du côté nord.



▲ PROPOSÉ



◀ EXISTANT

3.1.1 RÉSEAU VIAIRE

RUE OAK

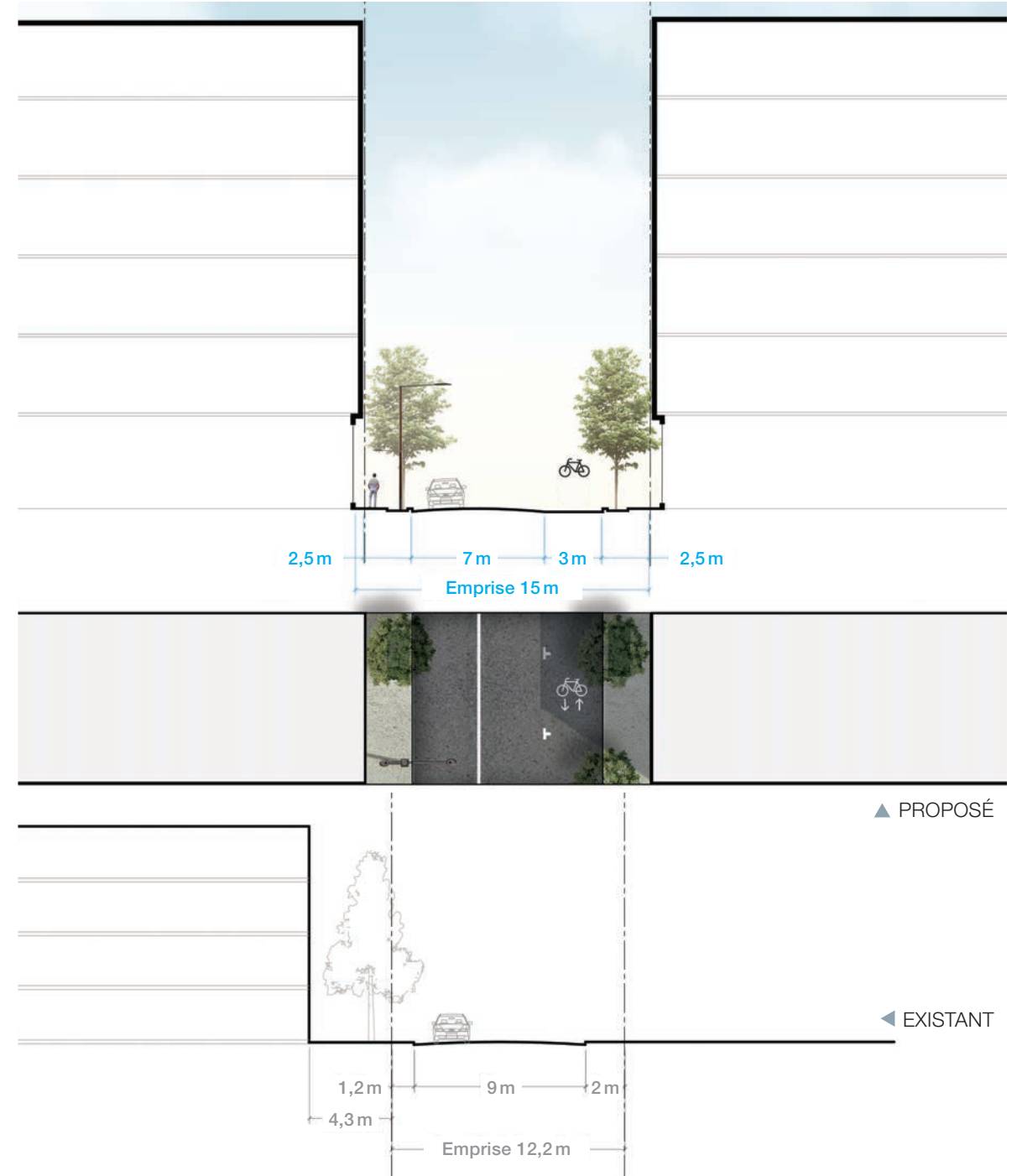
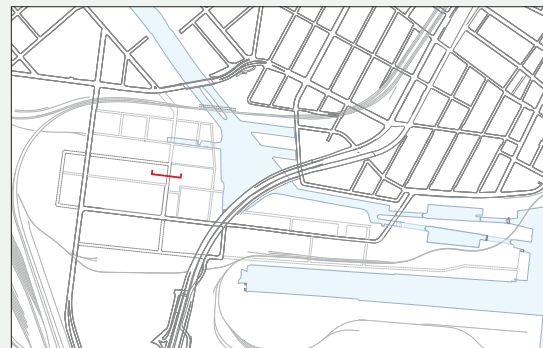
PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES :

Prolongement et requalification de la rue, de type local, comprenant :

- Prolongement de la rue, vers le nord, permettant de se connecter à la rue Saint-Patrick, sous l'emprise ferroviaire, similaire au prolongement de la rue la Commune vers la rue Peel via le nouveau viaduc sous les voies ferrées (étude de faisabilité et d'opportunités requise).
- Prolongement de la rue, vers le sud, jusqu'au prolongement d'une nouvelle rue proposée est/ouest (entre les rues Bridge et Riverside).
- Acquisition, cession de terrains et/ou démolition des bâtiments existants requis pour le prolongement de la rue.
- Aménagement d'une voie à sens unique avec une bande cyclable.
- Réaménagement de nouveaux trottoirs de 2,5 mètres (ou préférablement augmenter à 3 mètres de largeur), avec plantation d'arbres.

CONDITIONS EXISTANTES :

- Emprise de 12,2 mètres + 4 mètres au niveau du Casiloc.
- Largeur de la chaussée : 12,1 mètres au niveau du Casiloc et 9 mètres au niveau du stationnement étagé.
- 2 voies de circulation (bidirectionnelles).
- Largeur des trottoirs : +/- 2 mètres sur le trottoir est et au niveau du Casiloc. Trottoir absent du côté ouest au niveau du stationnement étagé.
- Trottoirs asymétriques. Trottoir absent du côté ouest au niveau du stationnement étagé.
- Plantation d'arbres sur le domaine privé, du côté ouest. Arbres à petit déploiement.
- Poteaux électriques implantés sur le trottoir du côté ouest.
- Lampadaires implantés du côté ouest de la rue, à même les poteaux électriques.
- Plusieurs stationnements en cours avant et lots vacants créent une rupture dans le cadre bâti.



RUES : RIVERSIDE ET PIERRE-DUPUY

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

SPÉCIFIQUES À LA RUE RIVERSIDE :

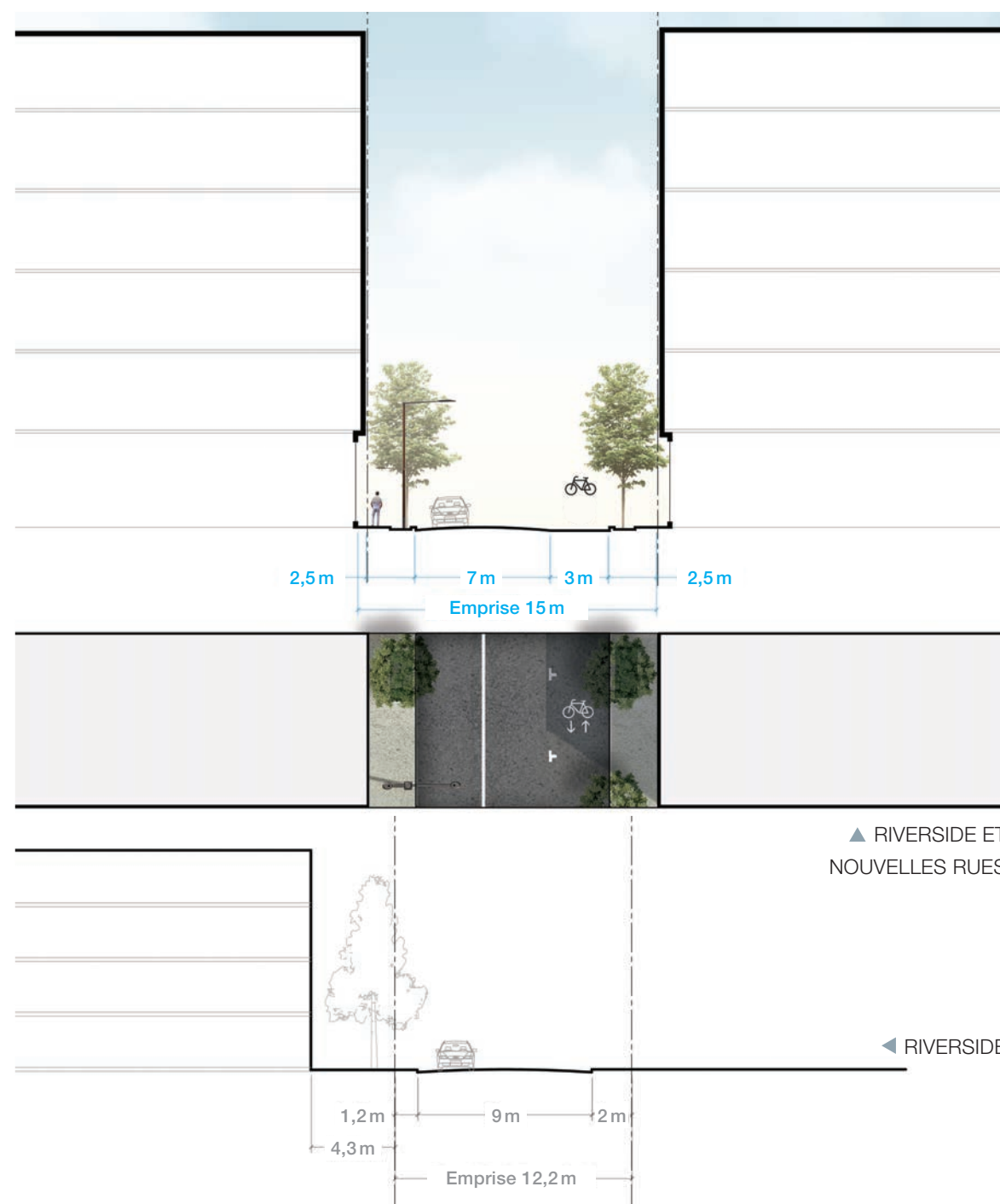
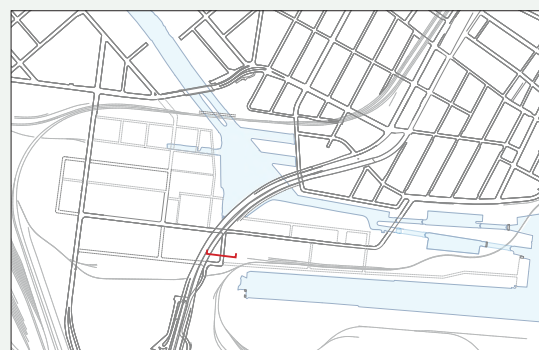
Requalification de la rue, comprenant :

- Requalification de la rue en lien avec la nouvelle rue proposée est-ouest.
- Réaménagement des trottoirs (avec et sans plantation).
- Réaménagement de la piste cyclable (en site propre), entre la rue Mill et l'avenue Pierre-Dupuy.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

SPÉCIFIQUES À L'AVENUE PIERRE-DUPUY :

- Réalignement de l'avenue Pierre-Dupuy (hors secteur d'étude).
- Réalignement de la rue vers l'ouest vers la rue des Irlandais.
- Acquisition ou cession de terrains requis pour le réalignement de l'avenue.
- Réaménagement de nouveaux trottoirs, avec plantation d'arbres.
- Réaménagement du carrefour (Avenue Pierre-Dupuy et rue des Irlandais) sous l'autoroute Bonaventure.



RÉSEAU VIAIRE PROPOSÉ

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT COMMUNS :

Requalification de la rue, comprenant :

- Planification de nouvelles rues conviviales et sécuritaires, priorisant les déplacements piétonniers et cyclistes.
- Installation de mobiliers urbains harmonisés avec l'ensemble des rues du secteur (lampadaires, bancs, poubelles, support à vélos, abribus, etc.).
- Aménagement de traverses piétonnières sécuritaires aux intersections-clés des rues.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUES :

Aménagement de deux nouvelles rues, de type local, comprenant :

- Aménagement d'une rue est/ouest entre les rues Bridge et Oak.
- Aménagement d'une rue entre les rues Bridge et Riverside (sous l'autoroute Bonaventure).
- Acquisition ou cession de terrains requis pour l'aménagement de ces nouvelles rues.
- Aménagement avec des voies à double sens avec bande cyclable.
- Réaménagement de nouveaux trottoirs de 2,5 mètres (ou préférablement augmenter à 3 mètres de largeur), avec plantation d'arbres.



3.1.2 RÉSEAU CYCLABLE

CRITÈRES D'AMÉNAGEMENTS COMMUNS POUR LES LIENS EXISTANTS :

Réaménagement de certains liens cyclables existants, afin de les rendre plus conviviaux et sécuritaires comprenant :

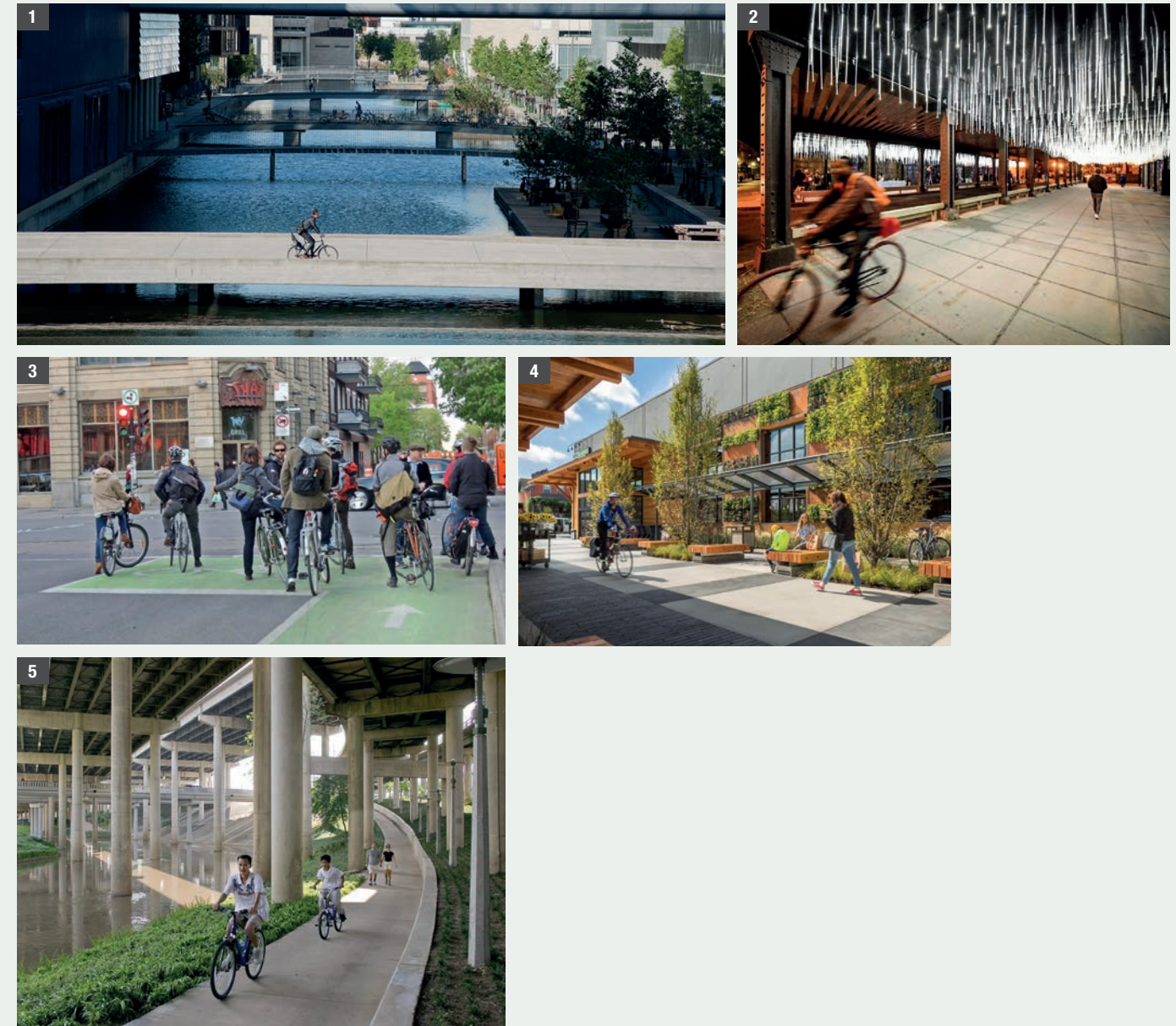
- Réaménagement du lien cyclable bordant l'autoroute Bonaventure et le chemin des Moulins/rue Riverside
- Réaménagement du lien cyclable en parallèle du mur d'origine du canal (côté sud) bordant l'actuel remblai dans le canal de Lachine.

CRITÈRES D'AMÉNAGEMENTS COMMUNS POUR LES LIENS PROJETÉS :

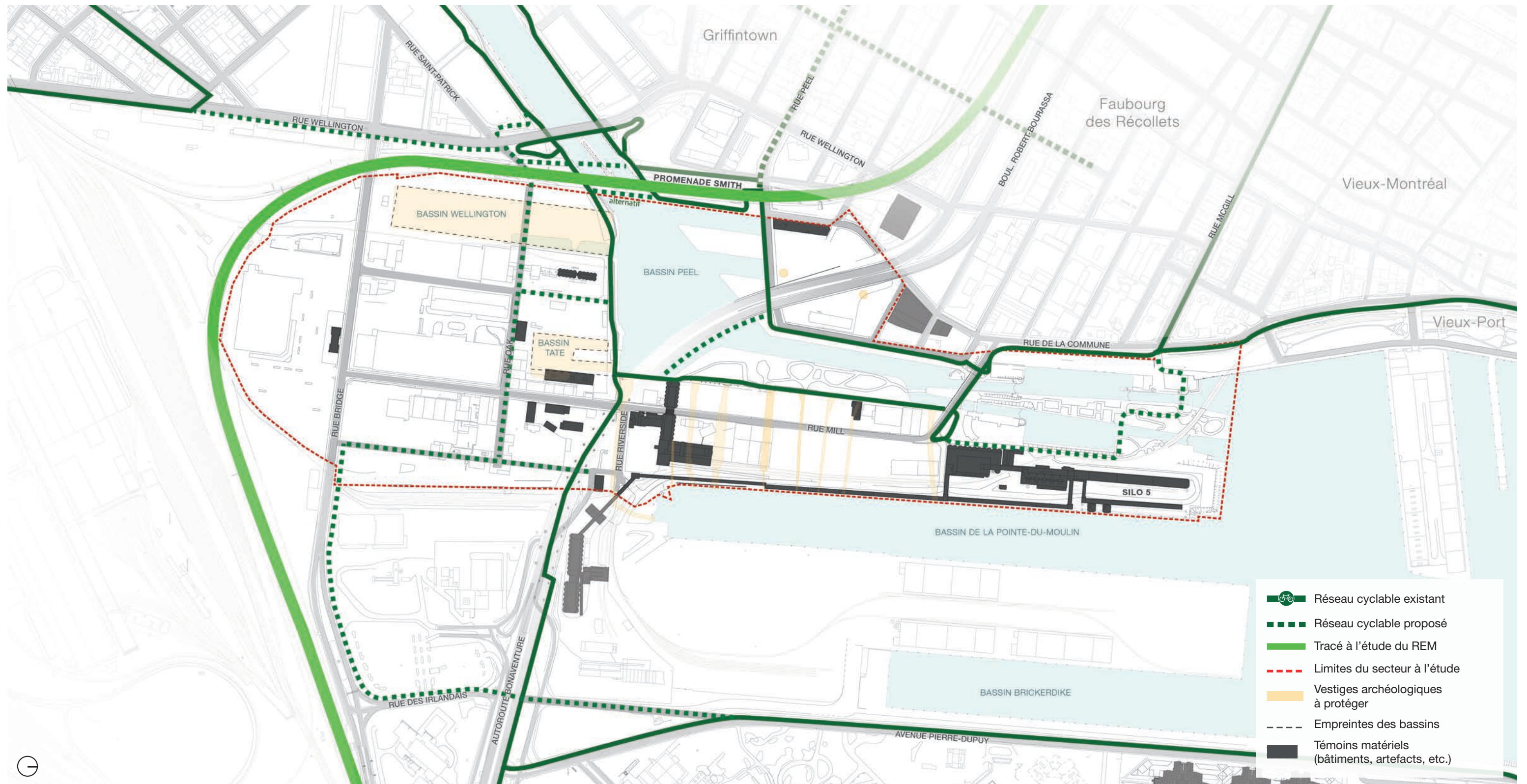
Création de nouveaux liens cyclables afin de compléter et bonifier le réseau existant et améliorer l'accessibilité au secteur, comprenant :

- Création de nouveaux liens, par le biais de passerelles, afin d'accéder de part et d'autre du canal de Lachine, offrant **trois options**, soit :
 - Dans l'axe de la promenade Smith via l'ancien pont ferroviaire (à réaligner) ou par une nouvelle passerelle au sud de l'emprise des voies ferrées existantes
 - Dans l'axe de l'autoroute Bonaventure, par une nouvelle passerelle, au sud de celle-ci, liant les deux pistes cyclables bordant le canal de Lachine
 - Dans le prolongement Est de la rue Mill bordant le silo n°5 et traversant le canal via les écluses (piste existante, mais plutôt informelle et peu visible)
- Création de nouveaux liens cyclables afin de mieux desservir le secteur et les attraits (site archéologique et artefacts (artefacts, bassins, bâtiments d'intérêt patrimoniaux, lieu commémoratif, etc.) :
 - Dans l'axe du réalignement de l'avenue Pierre-Dupuy vers la rue des Irlandais et la rue Bridge (nouveau parc commémoratif des Irlandais)
 - Dans l'axe des nouvelles rues projetées Est/Ouest et dans l'axe de la rue Oak.

RÉFÉRENTS



1. Canal, Copenhagen, Denmark
2. Parcours d'art souterrain, NoMa, Washington
3. Piste cyclable, Montréal, Canada
4. Slabtown Marketplace, Portland, Oregon, É-U
5. Buffalo Bayou Promenade, Houston, É-U



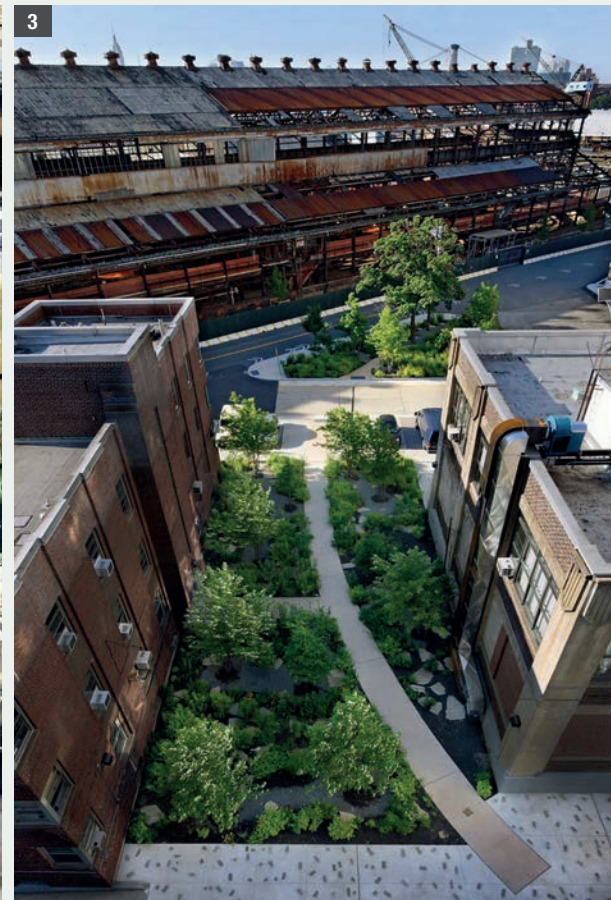
CARTE DU RÉSEAU CYCLABLE PROPOSÉ

3.1.3 RÉSEAU PIÉTON

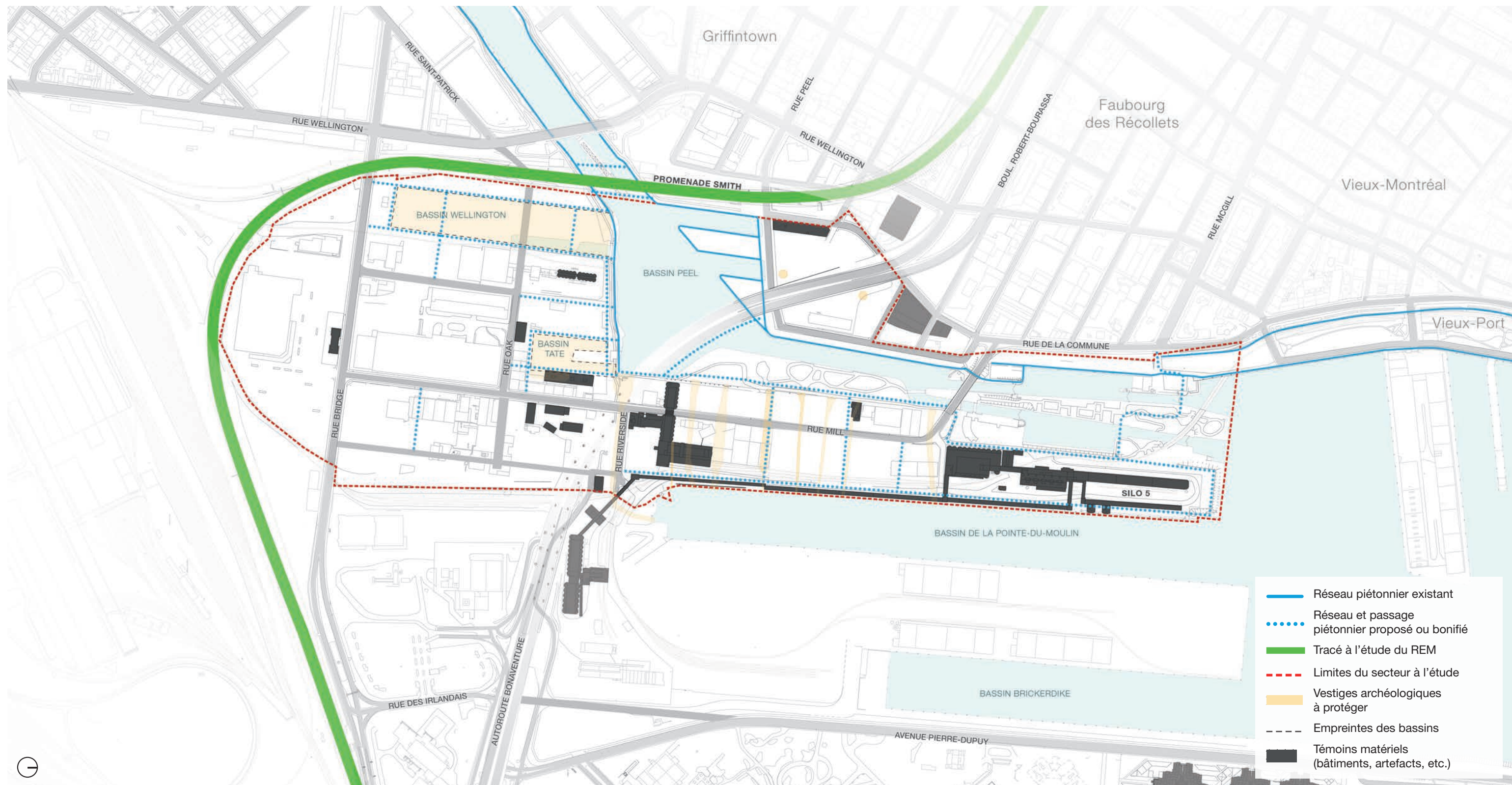
RÉFÉRENTS

Création de nouveaux liens et passages piétonniers afin de bonifier le réseau existant donnant accès au réseau vert et bleu du secteur (canal de Lachine et les bassins Wellington, Tate et Pointe-du-Moulin) :

- Maintien d'une emprise au pourtour des bassins Wellington, Tate et Pointe-du-Moulin (coté sud du canal de Lachine) et du silo n°5, afin de préserver une accessibilité continue et publique.
- Maintien d'une emprise sur les terrains bordant le côté sud du canal de Lachine afin de préserver une accessibilité continue et publique.
- Aménagement de plusieurs passages piétonniers :
 - Perpendiculairement, de part et d'autre de la rue Mill, afin de préserver des accès publics vers les abords du canal de Lachine et du quai du bassin Pointe-du-Moulin, en suivant le tracé de certains pertuis afin de mettre en valeur le lotissement hydraulique et possiblement certains équipements.
 - Dans le prolongement des nouvelles rues Est-Ouest, afin d'améliorer la perméabilité vers le canal de Lachine.



1. Stranden - Aker brygge, Oslo, Norvège
2. À confirmer
3. Brooklyn Navy Yard - BLDG 92, New York, É-U



- Réseau piétonnier existant
- ⋯ Réseau et passage piétonnier proposé ou bonifié
- Tracé à l'étude du REM
- - - Limites du secteur à l'étude
- Vestiges archéologiques à protéger
- - - Empreintes des bassins
- Témoins matériels (bâtiments, artefacts, etc.)

CARTE DU RÉSEAU PIÉTON PROPOSÉ

3.2. RÉSEAU D'ESPACES VERTS ET BLEUS

Les fonctions industrielles et commerciales du secteur ont constitué à travers le temps un frein à l'implantation d'un réseau d'espaces publics de qualité. Les nouveaux usages du sous-secteur requièrent la mise en réseau des espaces verts et bleus existants révélant la richesse paysagère des lieux, tout en s'appuyant sur de nouveaux lieux publics animés. Ces interventions permettront d'assurer l'accessibilité au canal et à ses berges à tous, de créer des lieux publics sûrs et animés, de diminuer les îlots de chaleur et de révéler les atouts historiques et patrimoniaux du sous-secteur.

OBJECTIFS

- Planifier et aménager de nouveaux espaces publics (place, parc, sentier, etc.) en constituant une véritable trame verte et bleue interconnectée.
- Assurer une interface publique avec le parc linéaire, les bassins, ou tout autre espace à vocation publique.
- Améliorer l'offre en espaces verts et de loisirs accessibles et appropriables par les usagers.
- Soutenir le développement de la biodiversité par la diversification des essences d'arbres et de végétaux.
- Renforcer le verdissement des espaces par des aménagements paysagers tenant compte des qualités paysagères, archéologiques et architecturales du site.
- Bonifier la canopée par la plantation d'arbres sur l'ensemble des rues existantes et proposées.
- Révéler la présence de l'eau au pourtour des anciens bassins, actuellement remblayés, constituant des sites archéologiques d'importances.
- Implanter de nouveaux passages publics nord-sud sur l'emplacement des anciens déversoirs.
- Implanter des passages à vocation publique afin de mettre en valeur le principe des lots hydrauliques.

CRITÈRES D'AMÉNAGEMENTS COMMUNS AUX ESPACES PUBLICS EXISTANTS

Réaménagement de certains espaces verts et bleus existants, situés principalement de part et d'autre du canal de Lachine, comprenant :

- Bonification du couvert végétal (plantation d'arbres, arbustes, végétaux, etc.) répondant aux critères suivants :
 - Diversification des essences (arbres et végétaux) et priorisation des espèces indigènes.
 - Augmentation de la canopée afin de lutter contre les îlots de chaleur.
 - Conception des plantations tenant compte des qualités paysagères, archéologiques et architecturales des espaces publics.
- Création de nouveaux liens et passages piétonniers afin de bonifier le réseau existant donnant accès au réseau vert et bleu du secteur (canal de Lachine et les bassins Wellington, Tate et Pointe-du-Moulin) (Voir section Trame urbaine et mobilité).
- Reconfiguration du remblai du canal de Lachine, situé entre l'autoroute Bonaventure et le pont Mill, afin de mettre en valeur le mur d'origine du canal et augmenter la présence de l'eau.
- Installation de nouveaux mobiliers urbains (lampadaires, bancs, poubelles, support à vélos, signalisation) et harmonisation avec le mobilier existant ou projeté (canal de Lachine, Vieux-Port de Montréal, etc.).

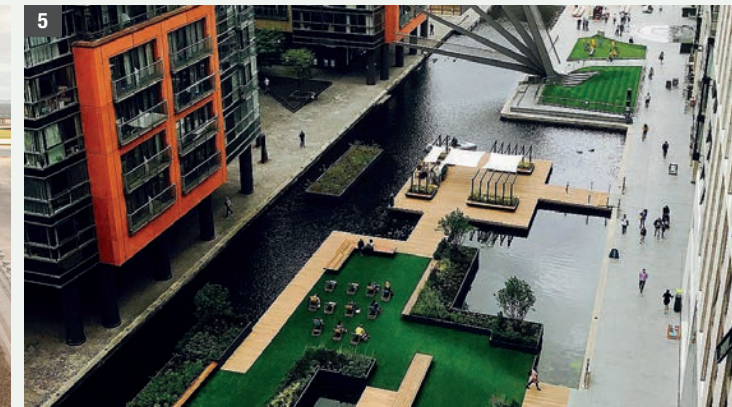
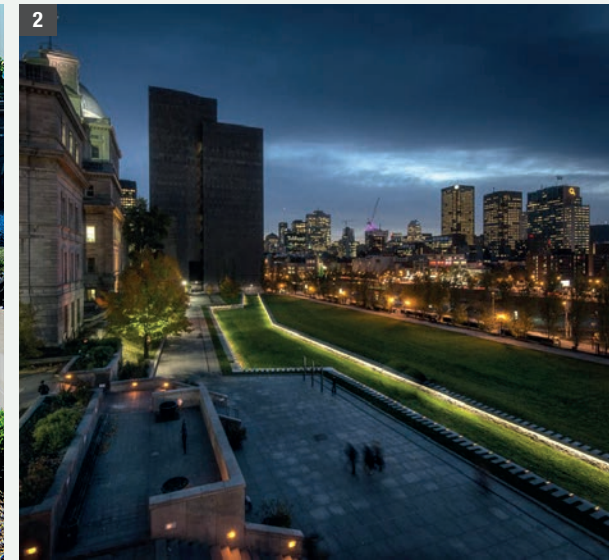
RÉFÉRENTS

CRITÈRES D'AMÉNAGEMENTS COMMUNS AUX ESPACES PUBLICS ET PUBLICS-PRIVÉS PROPOSÉS

- Création de nouveaux espaces publics répondant aux critères suivants :
 - Augmentation de l'offre en matière d'espaces publics en réponse aux nouvelles affectations.
 - Mise en valeur des vestiges archéologiques et témoins matériels (bâtiments, artefacts, lieux commémoratifs, etc.).
 - Diversification des essences (arbres et végétaux) et priorisation des espèces indigènes.
 - Augmentation de la canopée dans la conception de ces nouveaux espaces afin de lutter contre les îlots de chaleur.
 - Conception des plantations tenant compte des qualités visuelles, archéologiques et architecturales des espaces publics.
 - Gestion des eaux de surface par l'aménagement de noues paysagères et de jardins de pluie.
- Installation de nouveaux mobiliers urbains (lampadaires, bancs, poubelles, support à vélos, signalisation) et harmonisation avec le mobilier existant ou projeté (Canal de Lachine, Vieux-Port de Montréal, etc.).

CRITÈRES D'AMÉNAGEMENTS COMMUNS AUX FRICHES URBAINES

- Conservation de zones tampons de part et d'autre des emprises ferroviaires existantes.
- Renforcer le couvert végétal en plantant des espèces indigènes dans ces espaces sous-utilisés.



1. White River State Park, Indianapolis, É-U
2. Champs-de-Mars, Montréal, Canada
3. Bassin-à-gravier, Montréal, Canada
4. Musée maritime national, Helsingør, Danemark
5. Terrasse flottante, Londres, Royaume-Uni

3.2. RÉSEAU D'ESPACES VERTS ET BLEUS

1 BASSIN WELLINGTON

Mise en valeur du bassin comprenant :

- Embellissement des murs et des vestiges archéologiques par le dégagement des abords du bassin et la mise en eau partielle, variant entre 5 mètres (nord) et 10 mètres (sud) de largeur.
- Aménagement d'une interface publique au pourtour du bassin, en bordure des murs d'origine de 10 mètres de largeur, afin d'en assurer l'accessibilité publique, et ce, jusqu'au canal de Lachine.
- Maintien en partie du remblai au centre du bassin permettant d'y aménager des équipements publics et une programmation d'activités.

2 BASSIN TATE

Mise en valeur du bassin comprenant :

- Mise en valeur des murs et des vestiges archéologiques par le dégagement des abords du bassin, par la mise en eau partielle et/ou par un changement de niveau du remblai du bassin, de 5 mètres de largeur
- Aménagement d'un passage piétonnier au pourtour du bassin, de 6 mètres de largeur, en bordure des murs d'origine afin d'en assurer l'accessibilité publique, et ce, jusqu'au canal de Lachine
- Maintien en tout ou partie du remblai au centre du bassin permettant d'y aménager des équipements publics et une programmation d'activités.

3 PLACE « ANCIEN BUREAU ADMINISTRATIF DU CN »

- Aménagement d'une place végétalisée, au pourtour de l'ancien édifice administratif du CN, afin de le mettre en valeur.
- Place pouvant être de nature publique ou privée avec accès public.

4 PARC DE LA STATION DE POMPAGE RIVERSIDE

- Aménagement d'un espace public plus convivial, sécuritaire et attrayant en dessous de l'autoroute Bonaventure sous réserve de la chute à neige (égouts), au carrefour des rues Mill et Riverside, permettant d'y aménager des équipements publics et une programmation d'activités.
- Bonification des aménagements par la mise en valeur des multiples vestiges archéologiques et témoins matériels présents à proximité (station de pompage Riverside, ancien tracé de la rue Riverside, ateliers du canal et caserne de pompiers n°21, bâtiment du Montreal Dry Dock et déversoir 2)
- Installation de mobiliers urbains (lampadaires, bancs, poubelles, support à vélos).
- Mise en lumière de cet ouvrage d'art (autoroute et station de pompage) et des témoins matériels.

5 PARC DU DÉVERSOIR 1

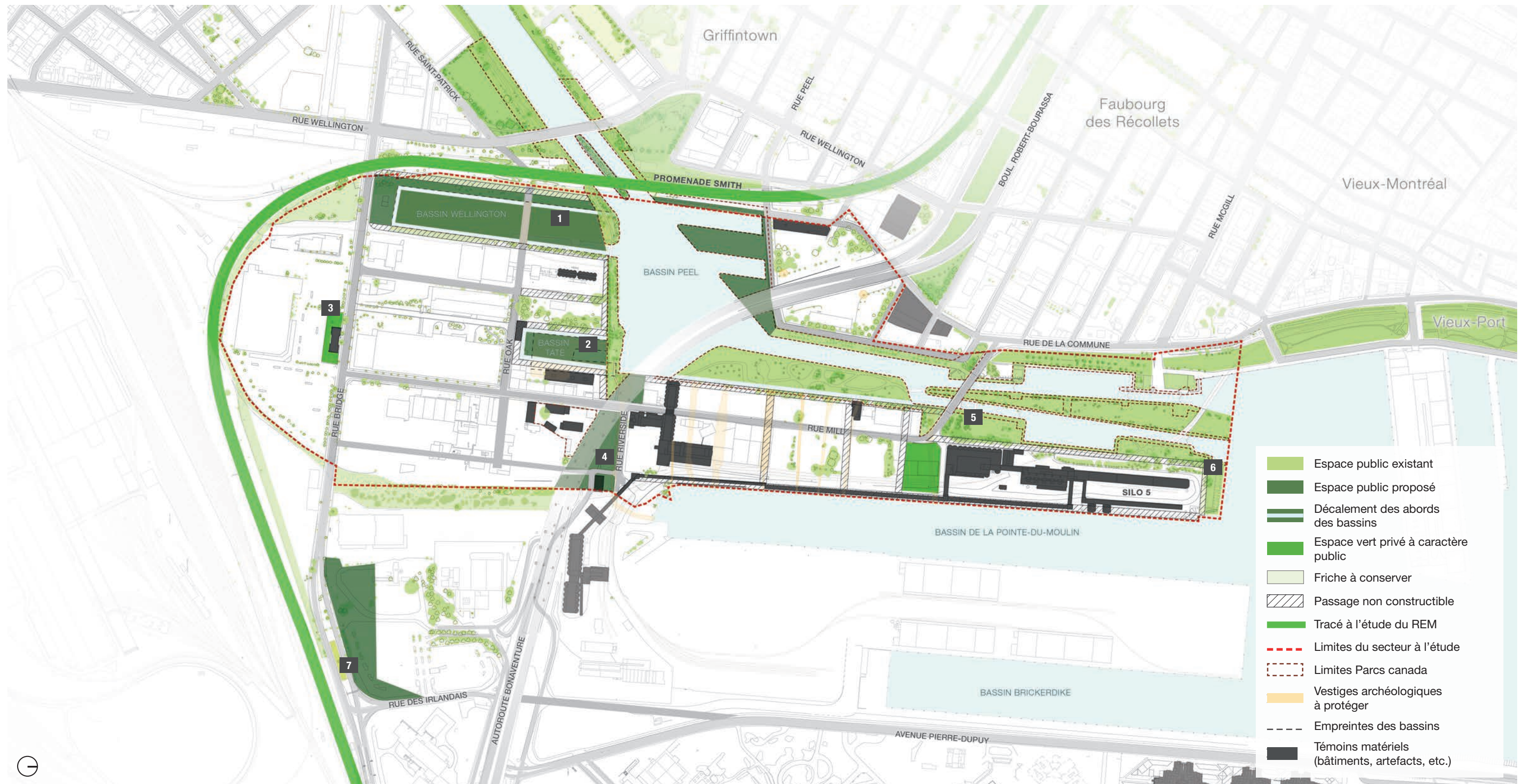
- Aménagement d'un espace public en bout d'axe du pont Mill, afin préserver une percée visuelle vers les activités portuaires et le quai du bassin de la Pointe-du-Moulin.
- Bonification des aménagements par la mise en valeur des multiples vestiges archéologiques et témoins matériels présents à proximité (déversoir 1, pertuis et turbines des différents lots hydrauliques, convoyeurs aériens, etc.).
- Installation de mobiliers urbains (lampadaires, bancs, poubelles, support à vélos).
- Espace pouvant être de nature publique ou privée avec accès public.

6 PARC DE LA POINTE DU MOULIN

- Aménagement d'un espace public en bout de la Pointe-du-Moulin (Élévateur à grains n°5), afin de donner accès au panorama vers le Vieux-Montréal et Vieux-Port et le fleuve
- Mise en valeur des multiples vestiges archéologiques et témoins matériels présents à proximité (Élévateur à grains n°5, convoyeurs aériens, œuvre monumentale de Robert Roussil, ancien moulin à vent, etc.)
- Installation de mobiliers urbains (lampadaires, bancs, poubelles, support à vélos).

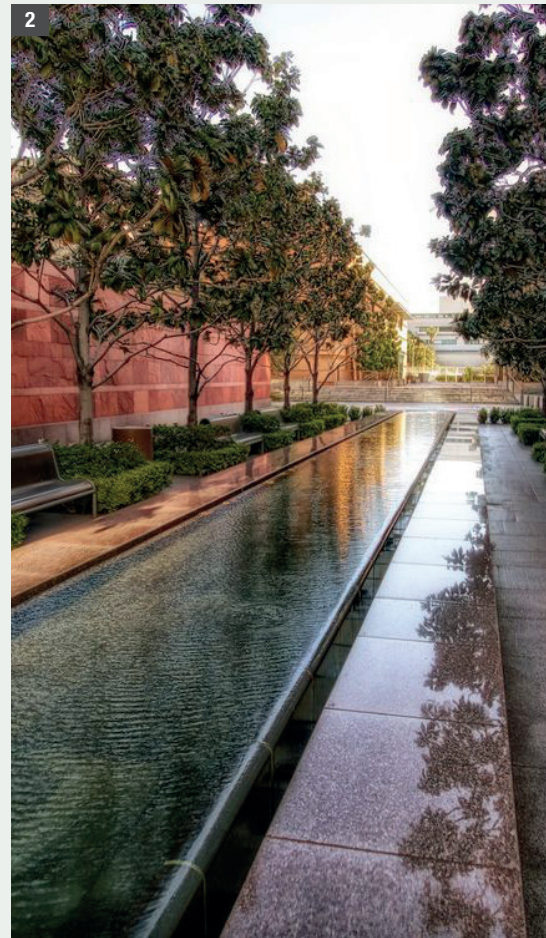
7 LIEU DE COMMÉMORATION DES IRLANDAIS (HORS SECTEUR D'ÉTUDE)

- Assurer la connectivité du lieu de commémoration au nouveau réseau cyclable et piétonnier avec les espaces verts existants et proposés du sous-secteur.



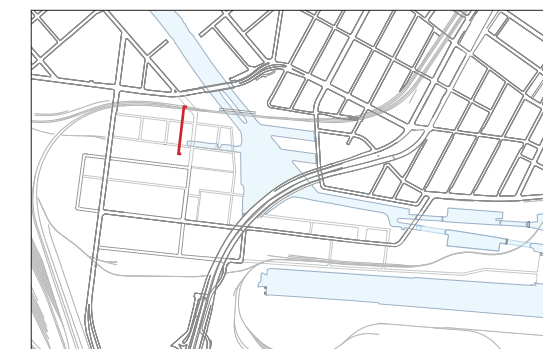
CARTE DU RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS ET VERTS

RÉFÉRENTS



1. Zeytouneh Square, Beyrouth Liban
- 2.
3. Mile Ex End festival, Viaduc Van Horne, Montréal, Canada
4. Installation artistique publique sous un viaduc, Toronto, Canada
5. Kwun Tong Promenade, Hong Kong, Chine

BASSIN WELLINGTON

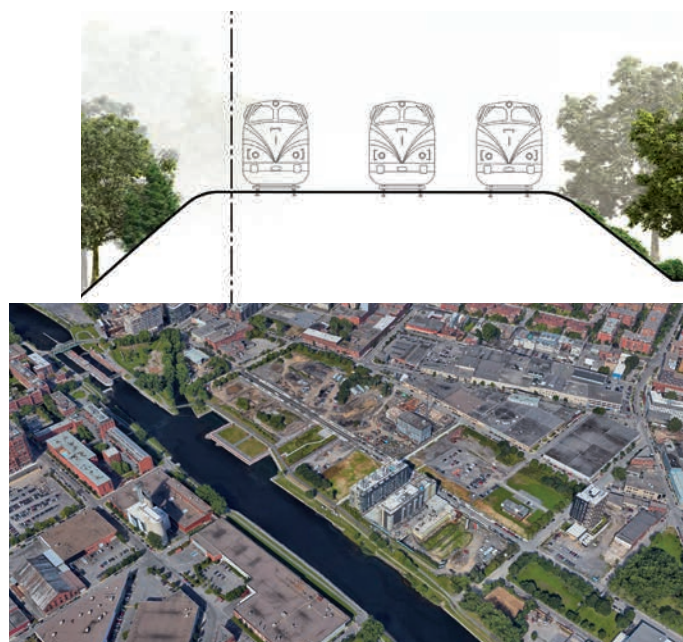


Création d'un front construit en bordure des bassins afin de créer une animation et rendre les parcours plus sécuritaires et conviviaux, comprenant :

- Implantation des bâtiments par rapport au bassin Wellington :
 - RDC à 6 étages : en parallèle du bassin.
 - 7 étages et plus : perpendiculaire au bassin.
- Implantation des bâtiments par rapport aux abords du canal de Lachine :
 - RDC à 20 étages : perpendiculaire au canal.
- Rez-de-chaussée en transparence favorisant une interaction entre les bassins et ses usagers.
- Autre option : Rez-de-chaussée privé (marge de recul minimale de 3 mètres).
- Marge de recul de l'emprise publique aux abords des bassins :
 - alignement 0 à 3 mètres (si emprise publique bordant le bassin à 10 mètres).

USAGES

- RDC : Usages commerciaux (Bureau, commerces, institution, etc.).
- RDC : résidentiel (marge de recul minimale à 3 mètres).
- 1 à 6 étages : Usages commerciaux ou résidentiels.
- 7 étages et plus : Usages bureaux et/ou résidentiels.



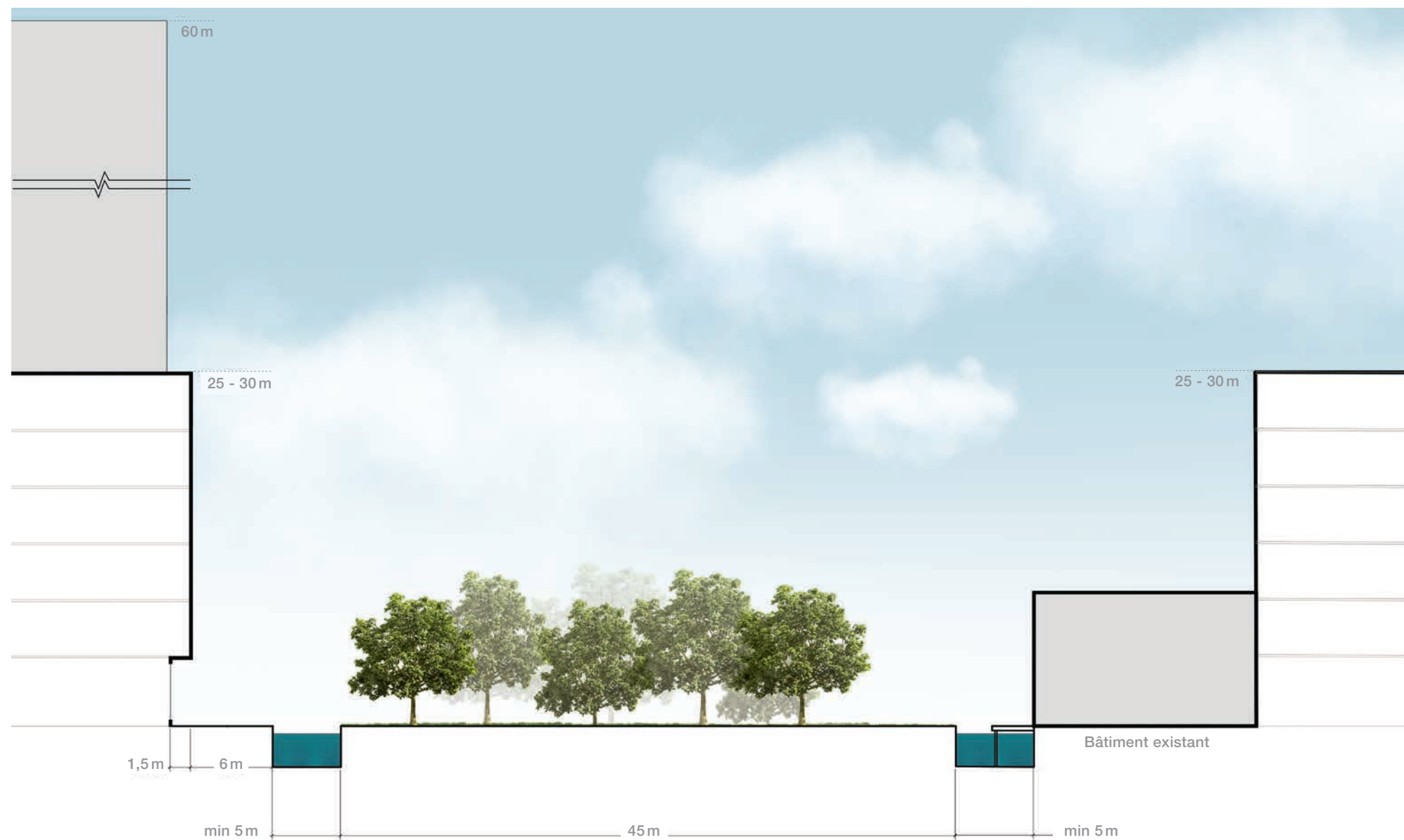
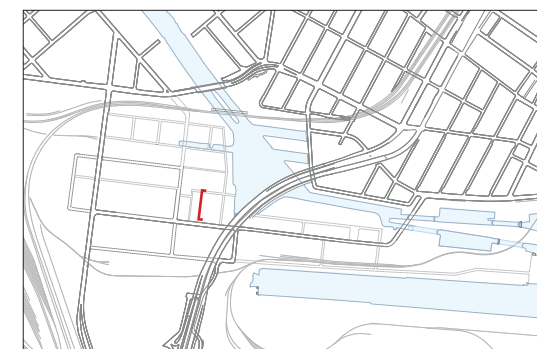
BASSIN TATE

Création d'un front construit en bordure des bassins afin de créer une animation et rendre les parcours plus sécuritaires et conviviaux, comprenant :

- Implantation des bâtiments par rapport au bassin Tate :
 - Rez-de-chaussée à 6 étages : en parallèle au bassin.
 - 7 étages et plus : perpendiculaire au bassin.
- Implantation des bâtiments par rapport aux abords du canal de Lachine :
 - RDC à 20 étages : perpendiculaire au canal.
- Rez-de-chaussée en transparence favorisant une interaction entre les bassins et ses usagers.
- Autre option possible: Rez-de-chaussée privé (marge de recul minimale de 3 mètres).
- Marge de recul de l'emprise publique aux abords des bassins :
 - Alignement 0 à 3 mètres (si emprise publique bordant le bassin à 6 mètres).

USAGES

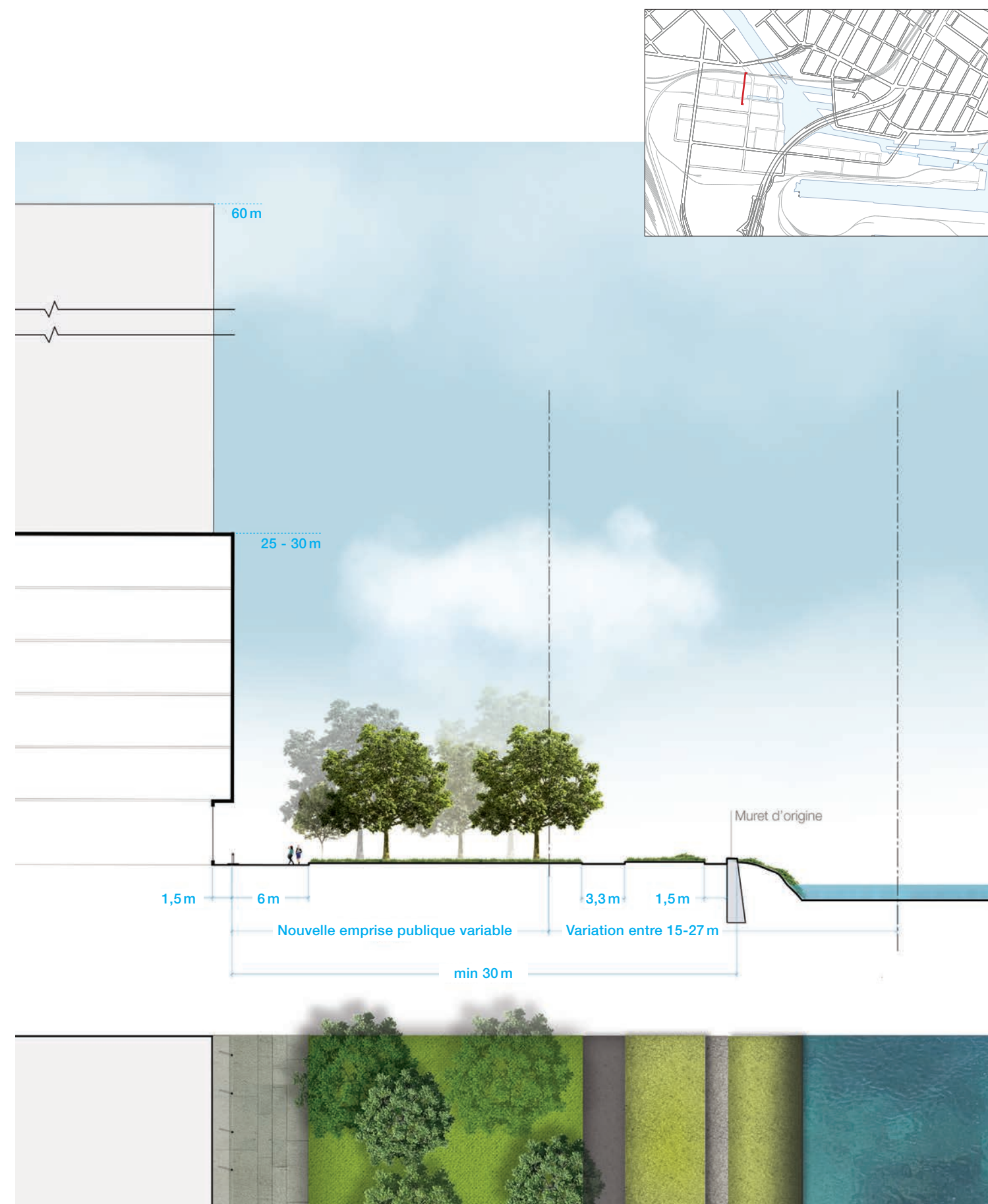
- RDC : Usages commerciaux (Bureau, commerces, institution, etc.).
- RDC : résidentiel (marge de recul minimale à 3 mètres).
- 1 à 6 étages : Usages commerciaux ou résidentiels.
- 7 étages et plus : Usages bureaux et/ou résidentiels.



ABORDS AU CANAL DE LACHINE PRÈS DU BASSIN PEEL

Création d'un front construit en bordure du bassin Peel comprenant :

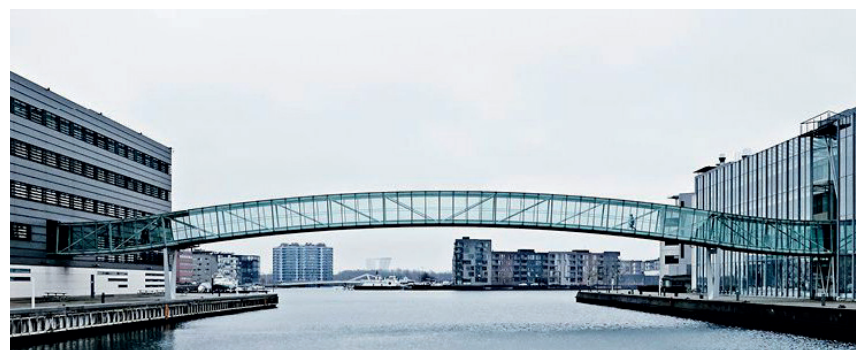
- Implantation des bâtiments par rapport aux abords du canal de Lachine :
 - RDC à 20 étages : perpendiculaire au canal.
- Rez-de-chaussée en transparence favorisant une interaction entre le canal et ses usagers.
- Autre option possible : Rez-de-chaussée privé (marge de recul minimale de 3 mètres).
- Acquisition d'une nouvelle emprise publique pour des fins de parc linéaire afin de bonifier la bande riveraine aux abords du canal de Lachine:
 - RDC : Usages commerciaux (Bureau, commerces, institution, etc.)
 - RDC : résidentiel (marge de recul minimale à 3 mètres)
 - 1 à 6 étages : Usages commerciaux ou résidentiels.
 - 7 étages et plus : Usages bureaux et/ou résidentiels.



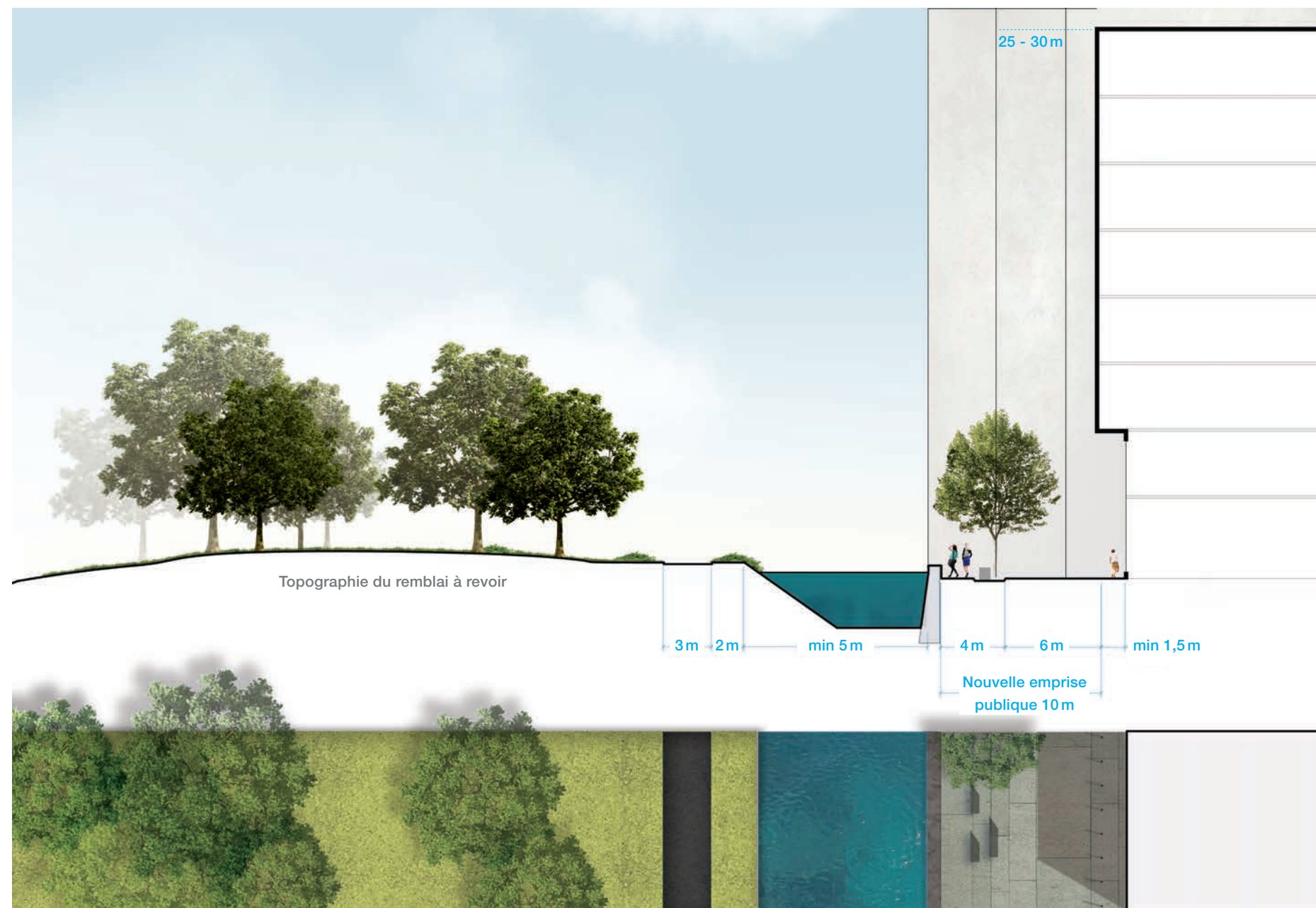
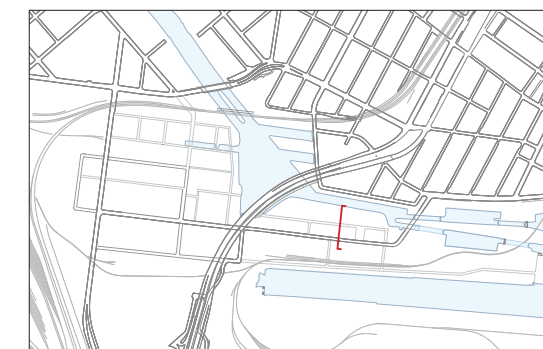
ABORDS AU CANAL DE LACHINE PRÈS DU CANAL DE LACHINE (BORDANT LA RUE MILL)

Création d'un front construit en bordure du bassin Peel comprenant :

- Implantation des bâtiments par rapport au canal :
 - Rez-de-chaussée à 6 étages : en parallèle au canal.
 - 7 et plus : perpendiculaire au canal.
 - 7 étages et plus : perpendiculaire au canal.
- Implantation des bâtiments par rapport au canal :
 - RDC à 20 étages : perpendiculaire au canal.
- Rez-de-chaussée en transparence favorisant une interaction entre le canal et ses usagers.
- Autre option possible : Rez-de-chaussée privé (marge de recul minimale de 3 mètres).
- Acquisition d'une nouvelle emprise publique pour des fins de passage piétonnier bordant l'ancien mur du canal :
 - RDC : Usages commerciaux (Bureau, commerces, institution, etc.).
 - RDC : résidentiel (marge de recul minimale à 3 mètres).
 - 1 à 6 étages : Usages commerciaux ou résidentiels.
 - 7 étages et plus : Usages bureaux et/ou résidentiels.



AALBORG UNIVERSITY, COPENHAGUE, DANEMARK



3.3. MORPHOLOGIE DU CADRE BÂTI

La diversité des implantations, des échelles et des styles architecturaux des bâtiments existants offre un paysage urbain dont la lecture d'ensemble est difficile. Le parcours d'entrée de ville depuis les ponts Champlain et Victoria traverse des entités paysagères distinctes depuis les jardins et vestiges de l'Expo 67, en passant par la ville portuaire, jusqu'au secteur industriel et patrimonial du canal de Lachine. L'approche encadrant les nouveaux usages et hauteurs du cadre bâti s'appuie sur cette transition paysagère tout en visant à la bonifier.

S'inscrivant dans la poursuite de Griffintown et en adéquation avec le nouveau réseau vert et bleu, les vocations résidentielles et mixtes prennent place de part et d'autre du canal. La confirmation du pôle d'emploi et commercial s'effectue ensuite au pourtour de la trame de rue consolidée. Enfin, les fonctions industrielles et portuaires qui sont vouées à rester sont regroupées aux abords des zones de contraintes anthropiques (bruits, poussières, voies ferrées, etc.) , dans la portion la plus éloignée des résidences.

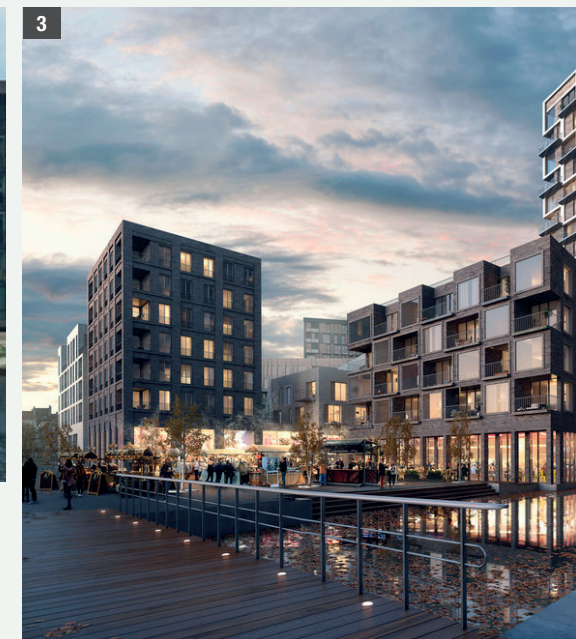
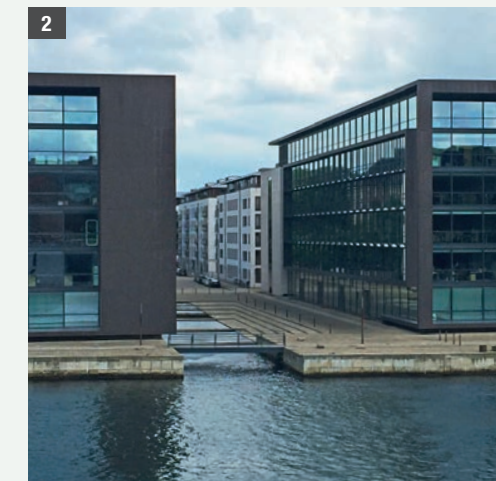
Dans la continuité du profil des nouveaux immeubles de Griffintown, les abords du canal constituent les portions de plus grande hauteur, maximisant les vues sur le centre-ville et le canal. Le silo n°5 constitue ensuite un repère de hauteur maximale sur le reste du secteur. Les hauteurs diminuent ensuite graduellement en fonction de l'éloignement du centre-ville.

OBJECTIFS

Pour ce faire :

- Conserver la prédominance des bâtiments iconiques (Silo n°5, Farine Fives Roses et ADM) dans le paysage urbain/bâti.
- Mettre en valeur les témoins patrimoniaux matériels et vestiges archéologiques.
- Aménager des interfaces conviviales et à échelle humaine des rez-de-chaussée avec l'espace public.
- Concevoir des façades de qualité dont l'articulation et la composition contribuent à l'animation de l'espace public.
- Privilégier des relations fortes avec le canal par des bâtiments d'échelle modérée à la volumétrie rythmée et implanter perpendiculairement au parc linéaire.
- Préserver certaines percées visuelles emblématiques (centre-ville, canal, silo n°5, mont Royal, etc.).
- Assurer une intégration harmonieuse des agrandissements et nouvelles insertions bâties.
- Contribuer à l'enrichissement du paysage urbain de l'entrée de ville via l'autoroute Bonaventure et le corridor ferroviaire (trains de passagers).
- Aménager les stationnements en souterrain pour l'ensemble des constructions tout en protégeant et/ou mettant en valeur les ouvrages hydrauliques ou autres artefacts archéologiques.
- Assurer la mise en valeur des caractéristiques patrimoniales du secteur lors de la transformation des bâtiments existants ou la construction de nouveaux bâtiments.

RÉFÉRENTS



1. Centre de congrès Malmö Live, Malmö, Suède
2. À confirmer
3. Développement urbain Key West, Bruxelles, Belgique

3.3.1 CRITÈRES GÉNÉRAUX APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES

LES TÉMOINS DE L'HISTOIRE DU SITE

Les îlots de formes rectangulaires et l'ajout de nouvelles rues constituent la nouvelle trame du sous-secteur.

L'alignement varie entre 0 à 3 mètres de l'emprise de la rue en fonction de l'achalandage desdites rues Mill et Bridge : 3 mètres, rue Oak et nouvelles rues : 0 m.

L'implantation des bâtiments s'inscrit dans la continuité des perspectives existantes et met en valeur les percées visuelles sur les bâtiments, le paysage ou tout autre élément d'intérêt.

L'ÉCHELLE DU PIÉTON

La trame des rues et des liens piétons encourage la création de multiples intersections, mais décourage la circulation de transit. Les implantations des nouveaux bâtiments sur les îlots favorisent :

- la perméabilité de la trame urbaine ;
- la création de liens piétonniers formels ou informels qui connectent sécuritairement le secteur aux différents espaces verts et publics.

LES GABARITS

L'implantation, la volumétrie ainsi que l'architecture doivent mettre en valeur la relation du sous-secteur avec le canal et le paysage du centre-ville.

Les bâtiments de plus grands gabarits accueillant principalement des activités commerciales, de bureaux et/ou d'emplois sont situés dans la partie sud du sous-secteur (soit au sud de la rue Mill), à proximité des activités industrielles et portuaires existantes.

Cet ensemble de bâtiments crée un pôle d'emplois compatibles aux activités présentes et aux nuisances engendrées par celles-ci.

Les bâtiments privilégient la mixité verticale et horizontale des fonctions pour assurer une dynamique urbaine continue.

Les gabarits développés sont répartis en deux niveaux et doivent maximiser l'ensoleillement des espaces publics :

- Le basilaire (le corps principal du bâtiment) atteint une hauteur variant entre 25 à 30 mètres et est implanté parallèlement aux rues et bassins.
- Les tours, jusqu'à 60 mètres de hauteur, sont perpendiculaires aux rues, aux bassins et au canal.

Les toits sont aménagés afin d'en favoriser leur appropriation par les occupants et réduire les îlots de chaleur (toit vert extensif ou intensif).

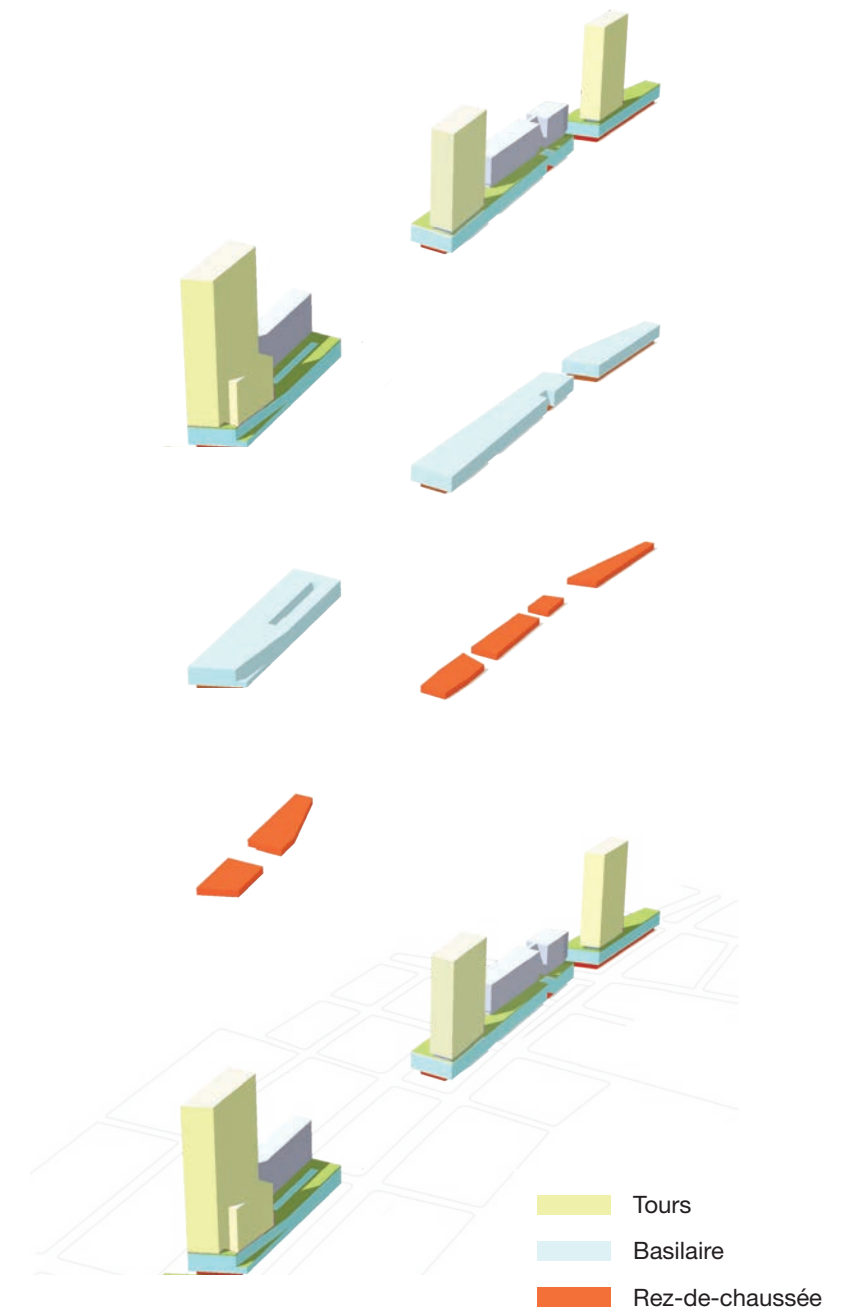
LES ÉLÉMENTS ICONIQUES

L'implantation de nouveaux bâtiments-repères au même titre que certains bâtiments iconiques existants (silos, Farine Five Roses, etc.) s'inscrivent dans la continuité des perspectives existantes et mettent en valeur les percées visuelles sur ces bâtiments, paysage ou tout autre élément d'intérêt.

Le rez-de-chaussée	
Usages	Principalement commerciaux et/ou publics contribuant ainsi à l'animation des rues et des bassins.
Hauteurs minimale	5 mètres afin d'assurer un meilleur encadrement de la rue ou des espaces publics.
Implantation	Parallèlement aux rues et bassins À proximité du domaine public
Autres considérations	Les marges de recul deviennent un prolongement du bâtiment avec l'espace public (terrasse, espace d'accueil, îlots de verdure, etc.). La transparence est privilégiée.

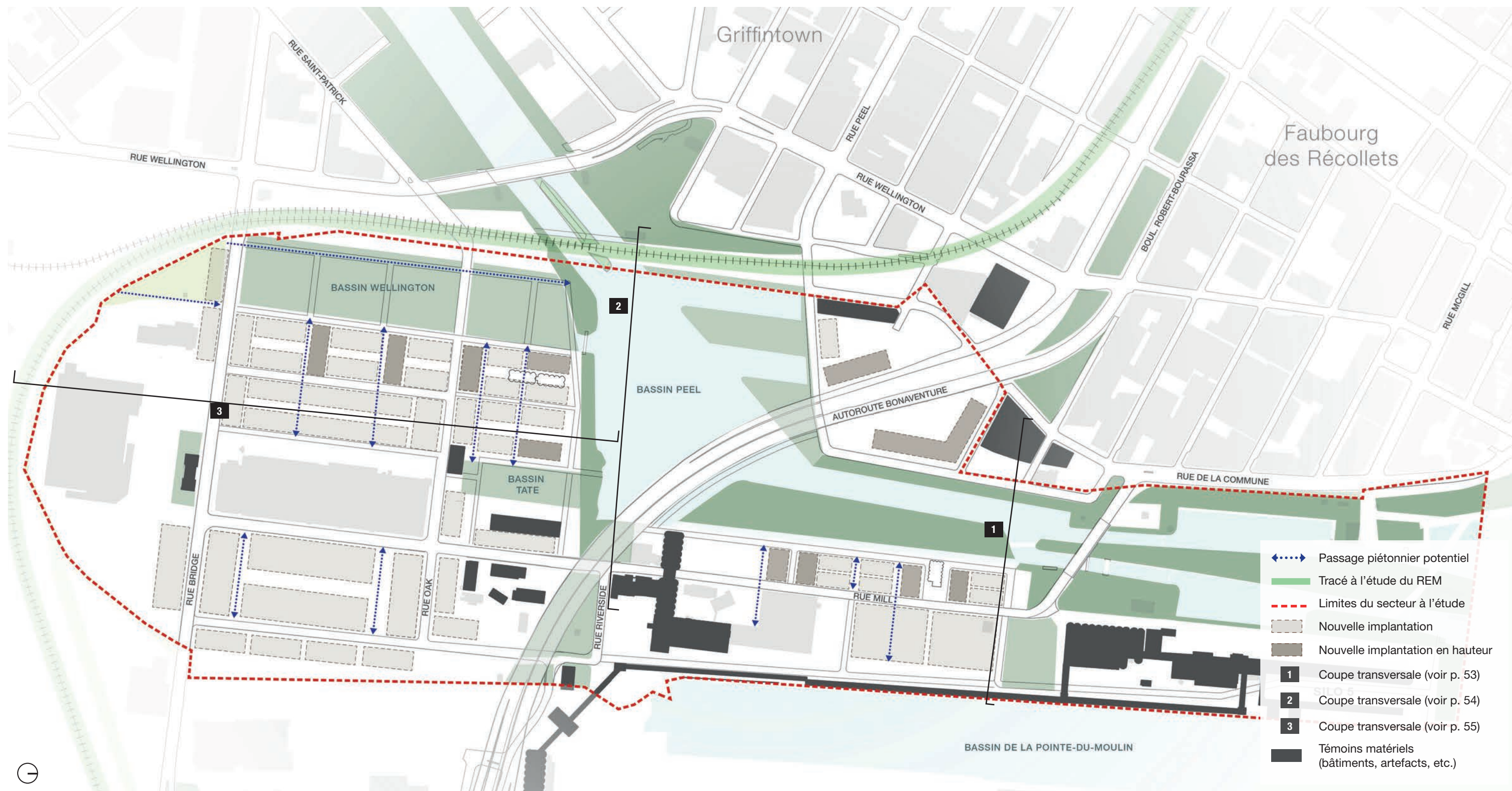
Basilaire	
Usages	Mixte
Hauteurs	25 à 30 mètres
Implantation	Parallèlement aux rues et bassins
Autres considérations	Assurer un traitement harmonisé dans l'expression architecturale des basilaires afin d'assurer une lecture continue. Les têtes d'îlots sont bordées par une volumétrie plus élevée créant ainsi un meilleur encadrement des rues et des parcs en bordure des bassins. Maximiser les ouvertures dans les toits, sur un ou plusieurs niveaux, afin de maximiser la présence d'éclairage naturel.

Tours	
Usages	Principalement résidentiel
Hauteurs	En bordure du canal, elles peuvent atteindre une hauteur de 60 mètres pour assurer une continuité au quartier Griffintown et marquer l'entrée Bonaventure.
Implantation	Perpendiculaires aux rues, bassins et au canal. Taux d'implantation maximal de 60% sur le toit des basilaires.
Autres considérations	Tours étroites et effilées afin de privilégier le dégagement maximal des vues vers le centre-ville et à partir de la montagne.



AXONOMÉTRIE DES COMPOSANTES

Source : Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville, de la rue Saint-Jacques à la rue Brennan, Groupe Cardinal Hardy, 2008, p. 45

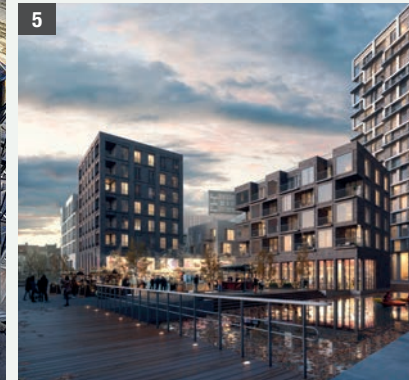


- ⋯ Passage piétonnier potentiel
- Tracé à l'étude du REM
- - - Limites du secteur à l'étude
- Nouvelle implantation
- Nouvelle implantation en hauteur
- 1 Coupe transversale (voir p. 53)
- 2 Coupe transversale (voir p. 54)
- 3 Coupe transversale (voir p. 55)
- Témoins matériels (bâtiments, artefacts, etc.)

CARTE DE RECOMPOSITION DES ILOTS

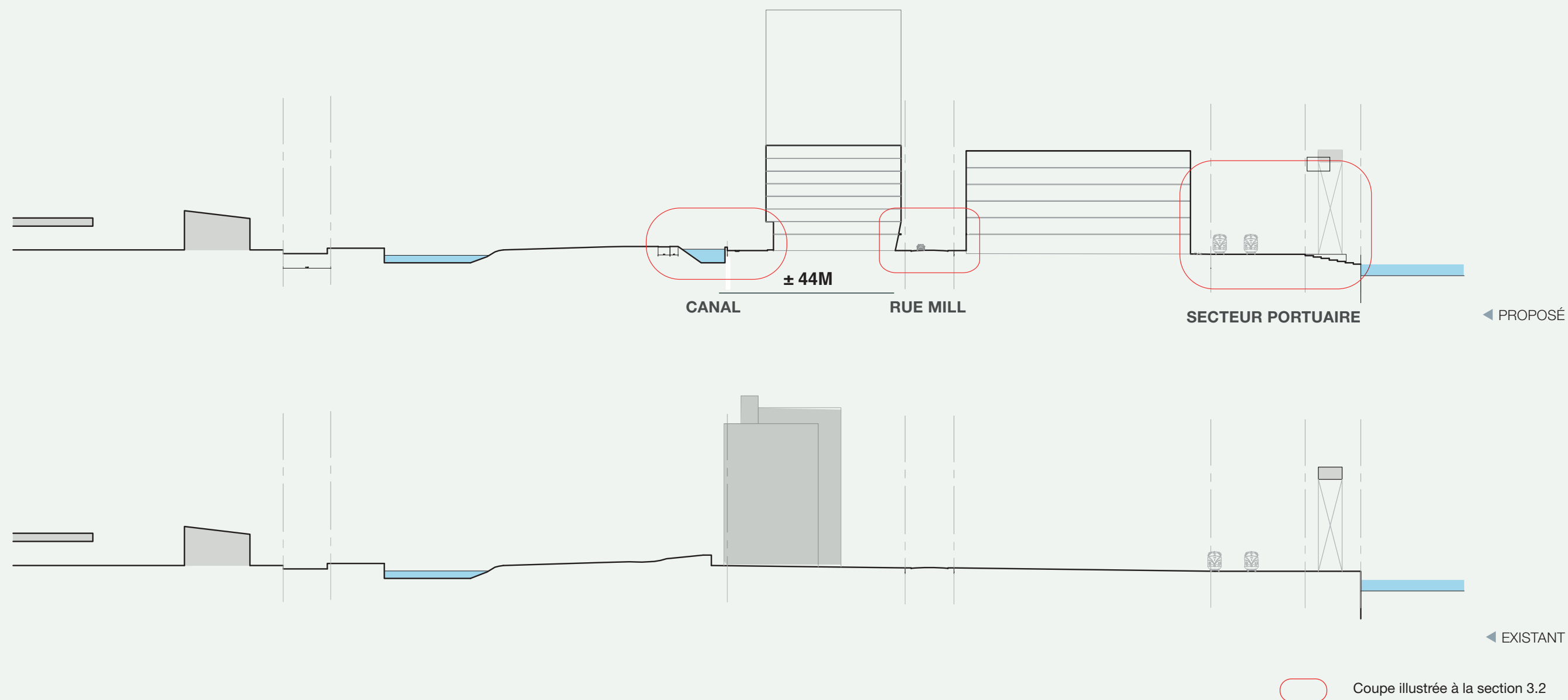
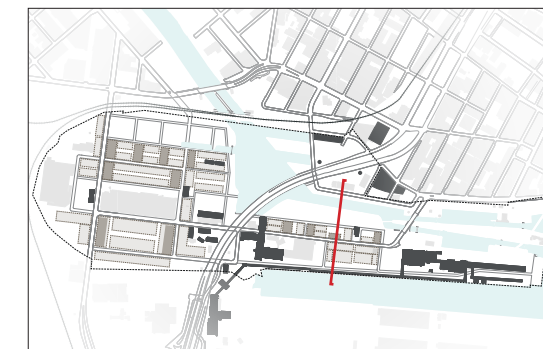
3.3.1 CRITÈRES GÉNÉRAUX APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES

RÉFÉRENTS

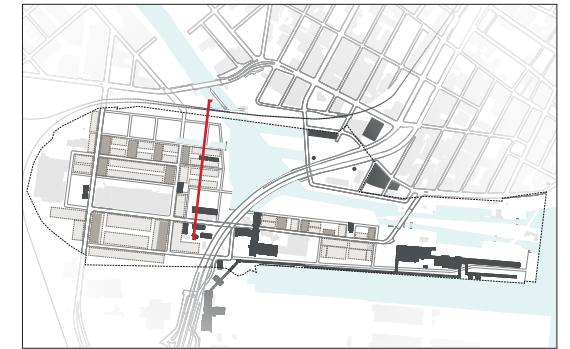


1. One Crown Place, Londres, Royaume-Uni
2. Zeitz Museum of Contemporary Art Africa, Cape Town, Afrique du Sud
3. Stranden-Aker Brygge, Oslo, Norvège
4. Bassins du Havre, Montréal, Canada
5. Key West, Bruxelles, Belgique

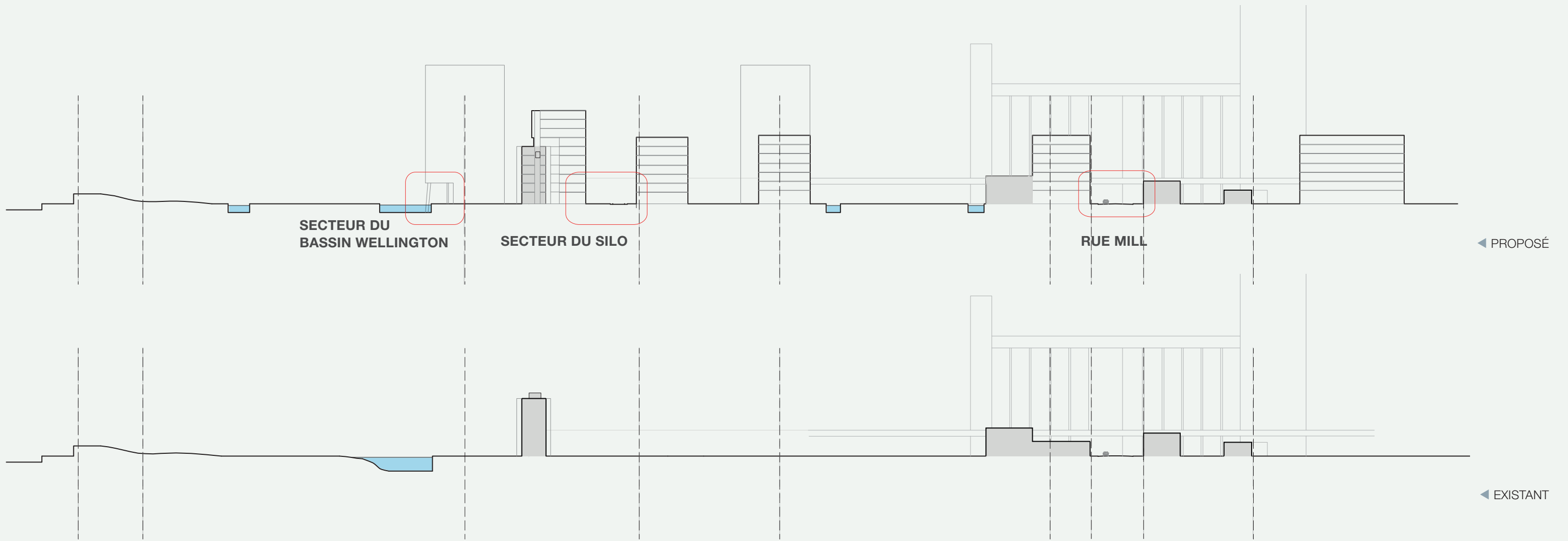
1 COUPE TRANSVERSALE



3.3.1 CRITÈRES GÉNÉRAUX APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES

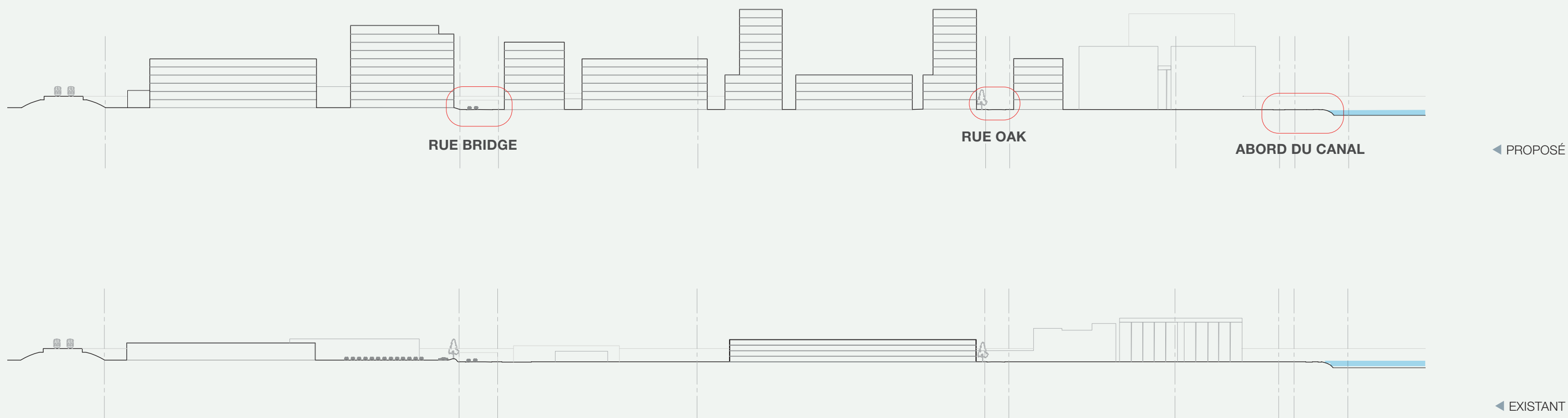
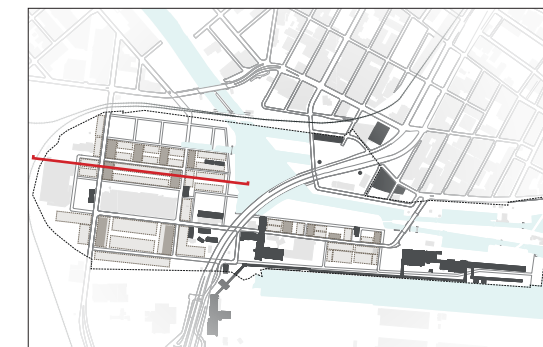



2 COUPE TRANSVERSALE



 Coupe illustrée à la section 3.2

3 COUPE TRANSVERSALE



 Coupe illustrée à la section 3.2

