



SECTEUR DES FAUBOURGS

POUR UNE NOUVELLE INTERFACE ENTRE LA VILLE ET SON FLEUVE

4 AVRIL 2019

nōs
architectes

INTRODUCTION

NÓS ARCHITECTES

Fondée par Gil Hardy et Charles Laurence Proulx, la firme NÓS rassemble des créateurs dotés d'expertises diversifiées et complémentaires autour de projets communs. Propulsé par un esprit résolument contemporain, chaque projet se présente comme l'occasion d'inventer un milieu de vie unique et à la mesure de ses usagers grâce à une proposition audacieuse, réaliste et intégrant les particularités d'un environnement donné.

NÓS est un mot appartenant à plusieurs langues, dont le latin, le français, l'espagnol, le portugais, l'anglais, le thèque, etc. ce qui lui confère un caractère quasi universel. NÓS est ici employé comme un « nous » au sens large, englobant, rassembleur, inclusif, au-delà des cultures et identités linguistiques. Il évoque l'idée d'un collectif à la fois multiculturel et pluridisciplinaire.

L'équipe mène des projets d'envergure tels que les tours d'habitation Union sur le Parc à Montréal, des installations sur l'espace public, dont le réaménagement des abords du Musée des Beaux-Arts de Montréal et la scène FM-R au Canal-de-Lachine.

NÓS, c'est l'esprit d'une nouvelle génération qui réalise, par le biais des arts et de l'architecture, des lieux et des espaces à l'image de leur identité plurielle. NÓS, c'est le devenir de NOUS. Un NOUS qui décroïsonne les pratiques traditionnelles.

La jeune firme cultive déjà une histoire particulière avec le quartier, par le développement de trois installations au Village au Pied-du-Courant, dont le bateau, une proposition pour le réaménagement des berges dans le cadre de la future exposition de la Biosphère "Mtl+" et la coordination de la démarche de conception et de Placemaking (avec Pauline Butiaux) pour le terrain appelé "Portes Sainte-Marie".



LE BATEAU, VILLAGE AU PIED-DU-COURANT

CADRE DE RÉFLEXION

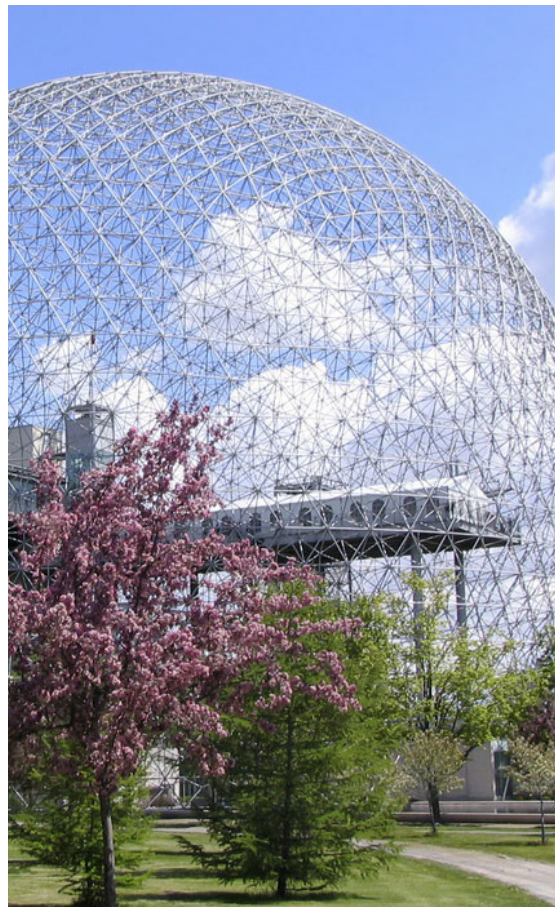
Dans le cadre notamment de la prochaine exposition de la Biosphère, intitulée “Mtl+ - projections pour une nouvelle urbanité”, NÓS a récemment réfléchi au secteur du Pied-du-Courant à l’horizon 2067 et aux tendances urbaines et sociales qui l’animeront et définiront notre façon de vivre dans les prochaines décennies.

Ce projet de recherche propose la reconversion d’une infrastructure, celle des voies ferrées et des quais du Port de Montréal et adresse des enjeux sociaux, économiques, environnementaux et de santé publique notamment, par la création d’un espace public structurant à l’échelle du territoire.

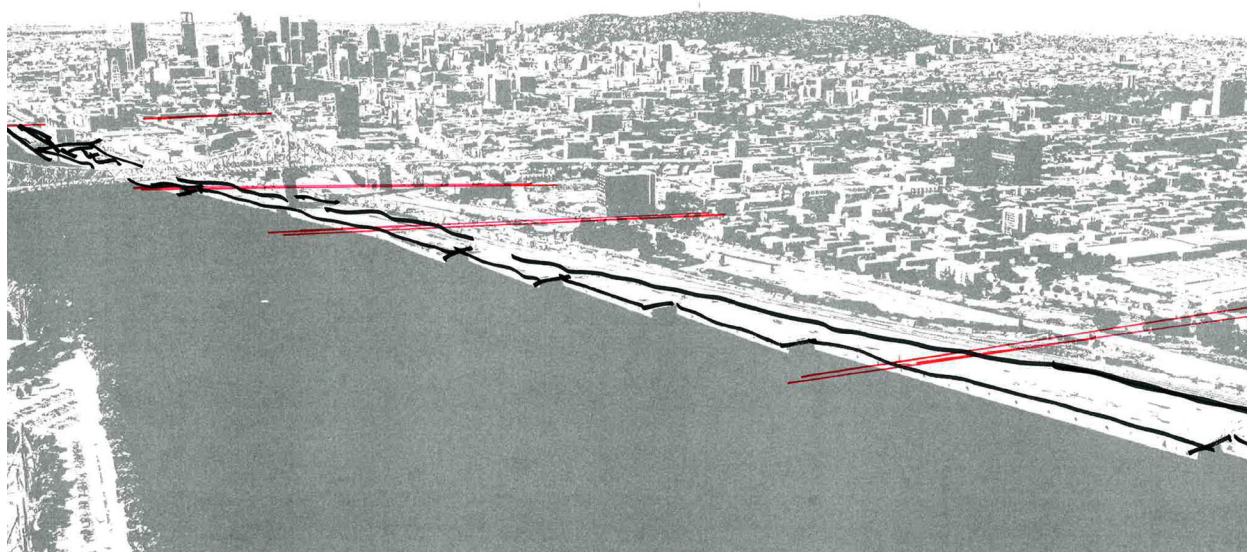
La firme souhaite ici partager cette vision de développement à long terme, ainsi que des pistes de solution adaptées à ces nouveaux paradigmes, axées sur la prédominance de l’espace public et l’accès au Fleuve.

Plus largement, nous souhaitons ici rappeler l’importance de l’accès aux berges, des lieux communs dans la ville, leur rôle fondamental de support de l’urbanité et de contribution à la résilience urbaine.

Ce projet de démonstration d’un espace public d’échelle métropolitaine sera dévoilé le 1er juin à la Biosphère dans le cadre du lancement de l’exposition Mtl+.



BIOSPHERE - SOURCE : MTL VISITORS GUIDE



CONCEPT D'INTERVENTION DE LA PROPOSITION ESPACE DE LIBERTÉ

POUR UNE VILLE RÉSILIENTE

UNE INFRASTRUCTURE SOUPLE POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DEMAIN

Le projet mène une réflexion sur la reconversion d'une infrastructure montréalaise existante, dans le contexte de 2067 : celle des berges du Saint-Laurent entre le Vieux Port et l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

Pour répondre à ce défi, NÓS s'est entourée d'experts, dont Philippe Gachon, professeur d'hydroclimatologie au département de géographie de l'UQAM et président du comité scientifique de l'institut des sciences de l'environnement, chaire de recherche stratégique sur les risques hydrométéorologiques liés aux changements climatiques.

VISION 2067

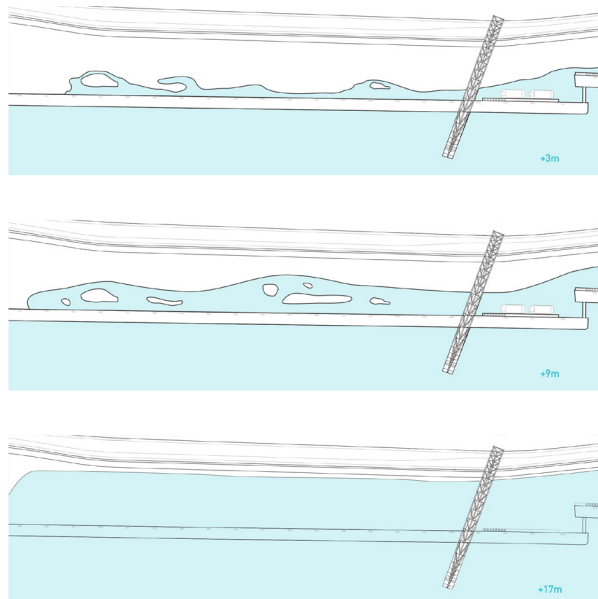
L'équipe a élaboré certaines hypothèses des défis qui nous attendent dans un horizon de 50 ans :

- le nombre de jours de chaleur extrême a augmenté et l'accès aux points d'eau est devenu un enjeu majeur de santé publique. Les Montréalais recherchent le confort de la proximité des plans d'eau, où l'air est plus frais et humide;
- les chocs de température et de précipitations sont de plus en plus importants et fréquents. Le niveau d'eau du Fleuve en est impacté : il subit des variations, à la hausse comme à la baisse et les quais sont périodiquement submergés.

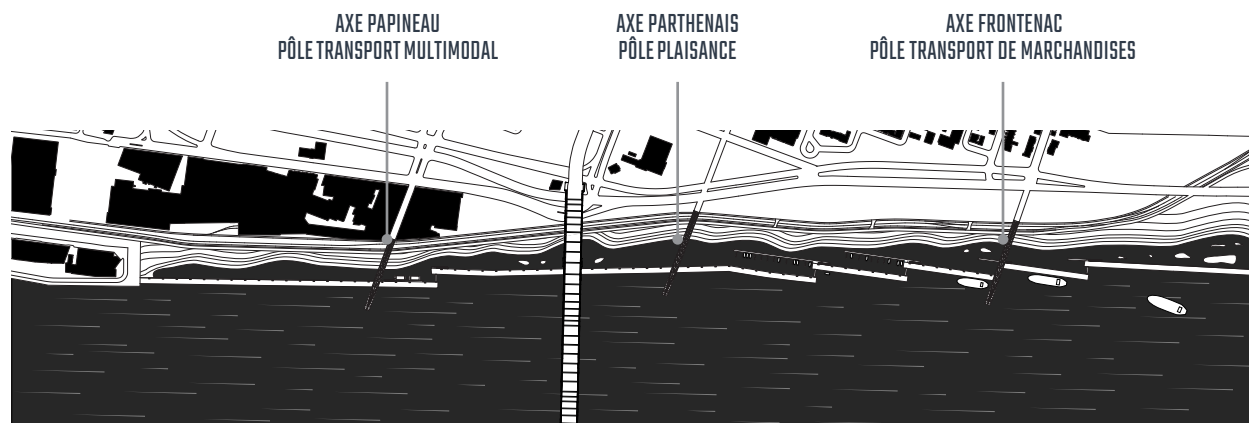
RÉSILIENCE ET COHABITATION

Dans ce contexte, l'équipe a proposé la conversion des quais en infrastructure souple, accueillant un usage public à des fins de plaisance, de mobilité active et d'activités économiques. En redonnant au Fleuve la possibilité de prendre de l'expansion en cas de crue majeure, le projet assure l'accès à l'eau et l'augmentation de la résilience de la ville.

La proposition maintient aussi les activités portuaires en les étendant les échanges commerciaux de proximité, stimulant ainsi l'économie locale et poursuivant l'histoire portuaire du site dans l'imaginaire collectif.



VARIATIONS DE NIVEAUX DU SAINT-LAURENT



PLAN D'ENSEMBLE

OUVRIR LA VILLE SUR LE FLEUVE

Le projet propose la création de liens nord-sud dans le prolongement des principaux axes du secteur. Trois passerelles monumentales assurent la continuité de la trame jusqu'aux berges. Appuyées sur l'infrastructure existante, ces structures souples s'achèvent en belvédères offrant des vues imprenables sur le Saint-Laurent et l'île Sainte-Hélène.

RESTAURER L'ESPACE DE LIBERTÉ

Le profil des quais est conservé, mais ceux-ci sont amincis pour constituer une digue d'une largeur d'une dizaine de mètres. Par l'enlèvement de matière, un nouvel espace est libéré entre la ville et le Fleuve, alimenté par des percements qui permettent à l'eau de s'infiltrer. Le mouvement naturel de l'eau dans cet espace, par l'apport et le retrait de sédiments, crée un lagon intérieur parsemé de milieux humides, de plages et de bassins où la plaisance, la baignade, la récréation, l'aquaculture et de nouveaux écosystèmes s'installent. Un paysage évolutif prend forme.

En cas de sécheresse, une rétention de l'eau dans l'espace permet aux Montréalais de profiter d'un point de fraîcheur, tandis que le patinage s'y invite en hiver. En cas d'événements climatiques extrêmes, l'expansion du Saint-Laurent dans l'espace de liberté protège la ville.

RECONVERTIR LES QAIS EN PROMENADE

La grande digue, correspondant à l'emprise des anciens quais, formalise une promenade linéaire publique.

Ce lien interurbain est réservé à la circulation des piétons et des cyclistes et constitue une alternative à l'utilisation des voies de circulation routière. Il redonne les bords du Fleuve au public et reconnecte le Vieux-Port aux quartiers Sainte-Marie, Hochelaga, Maisonneuve et Mercier, dans une promenade riveraine au panorama à couper le souffle.

Point d'accès à l'eau, il valorise le Fleuve par l'implantation d'une navette fluviale et l'approvisionnement de marchandises en circuit court. Ce retour du canotage cohabite avec le maintien des activités économiques et logistiques portuaires. Le projet propose également sa réappropriation à des fins récréatives et de plaisance.

“L'INTRODUCTION D'ESPACES DE LIBERTÉ DANS LA PLANIFICATION A LE POTENTIEL DE FAVORISER LA RÉSILIENCE DES INFRASTRUCTURES, DE CRÉER DE NOUVEAUX MILIEUX DE VIE ET UNE RÉAPPROPRIATION VIABLE ET DURABLE PAR LES CITADINS”.

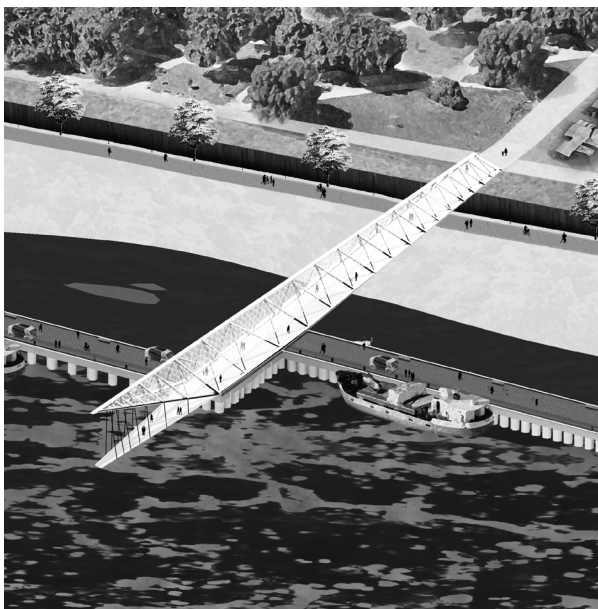
PHILIPPE GACHON



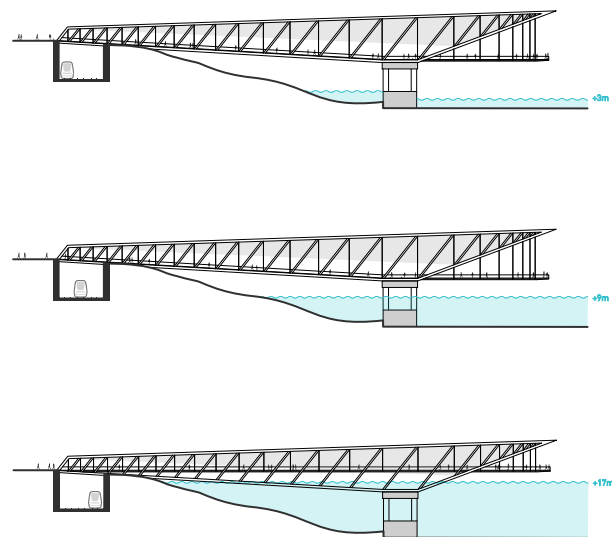
PASSERELLES VERS LE FLEUVE

Bien qu'il s'agisse d'un projet de recherche, la proposition se veut tout de même réaliste, en prenant en charge le maintien des activités portuaires et ferroviaires. Elle comporte également des interventions rapidement réalisables, comme la création de passerelles permettant aux Montréalais de retrouver un accès public au Fleuve. En continuité des axes Papineau, Parthenais et Frontenac, les passerelles correspondent chacune à un usage thématique. Munies d'un tablier mobile, elles permettent l'extension du domaine public vers le Fleuve quel que soit le niveau d'eau du Saint-Laurent.

Les passerelles des pôles Papineau et Parthenais sont à l'usage exclusif des piétons et cyclistes, tout en permettant l'accès aux véhicules d'urgence sur la promenade. Au pôle Frontenac, la passerelle accueille piétons et cyclistes, mais aussi des navettes autonomes pour assurer le transfert des marchandises au réseau viaire.



PASSERELLES PROPOSÉES

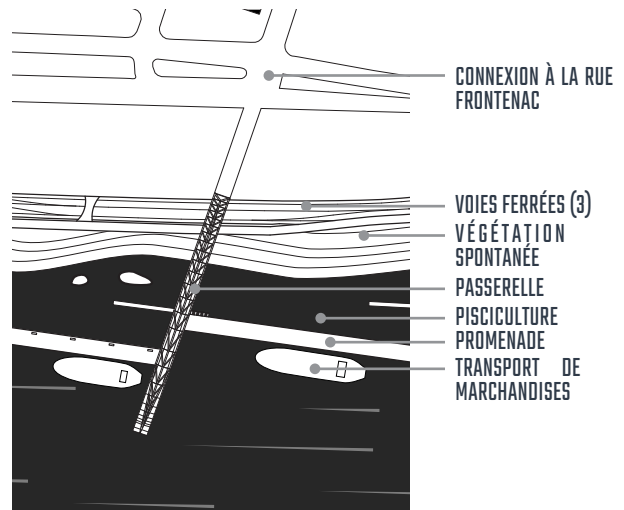


VARIATIONS DE NIVEAUX DU SAINT-LAURENT

AXE FRONTENAC - PÔLE TRANSPORT DE MARCHANDISES

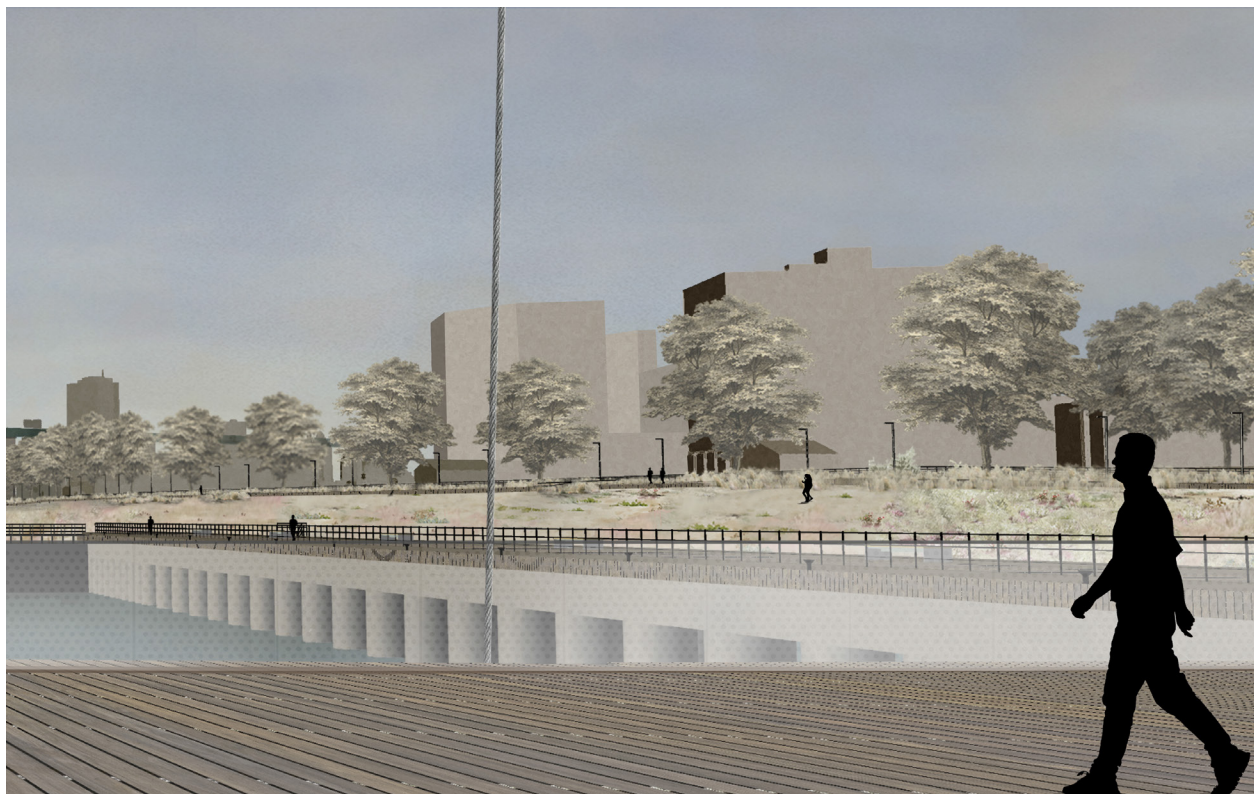
Avant la construction de ponts, le canotage représentait le seul moyen d'assurer le transport interrives des marchandises et des passagers. Le Saint-Laurent a perdu cet usage, au profit d'une activité portuaire lourde et d'un trafic de transit vers les Grands Lacs.

Le projet propose de faire revivre cette utilisation du cours d'eau, dans un objectif de mobilité et d'approvisionnement local. Les points de contact des passerelles avec la promenade riveraine créent de nouveaux pôles, offrant une opportunité de poursuivre l'appropriation du Fleuve et des infrastructures par la population grâce au canotage et de diversifier les activités économiques.

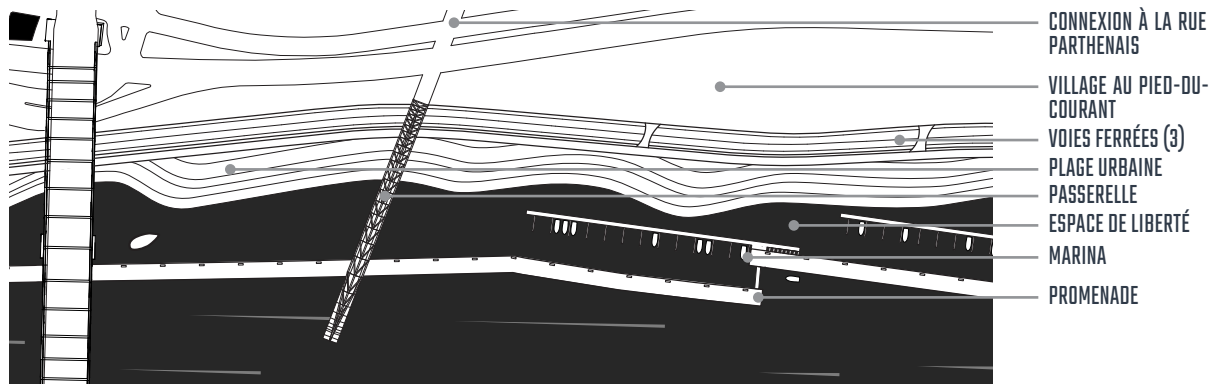


Au pôle Frontenac, la configuration en zigzag de la digue casse le fort courant Sainte-Marie et offre plusieurs zones de calme propices à l'amarrage de larges embarcations de transport de marchandises.

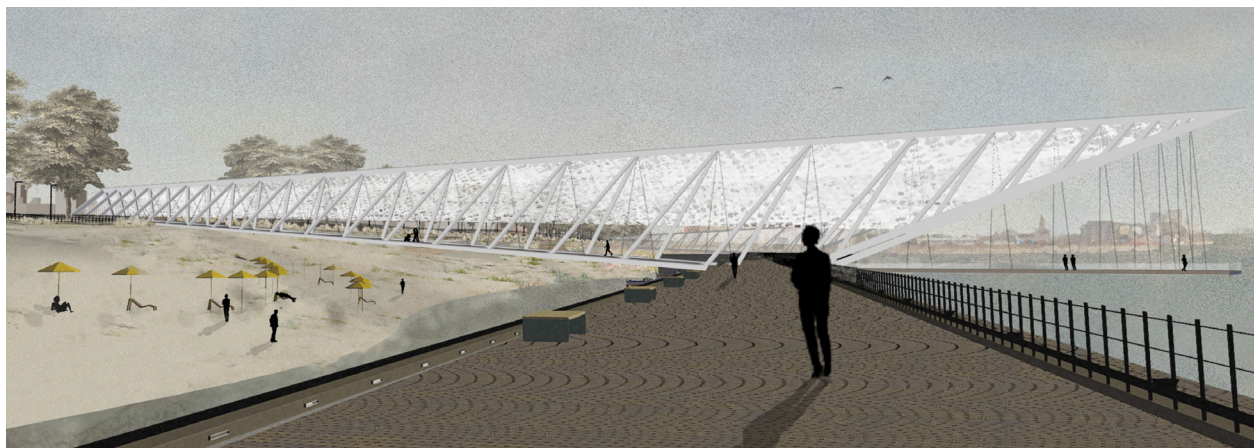
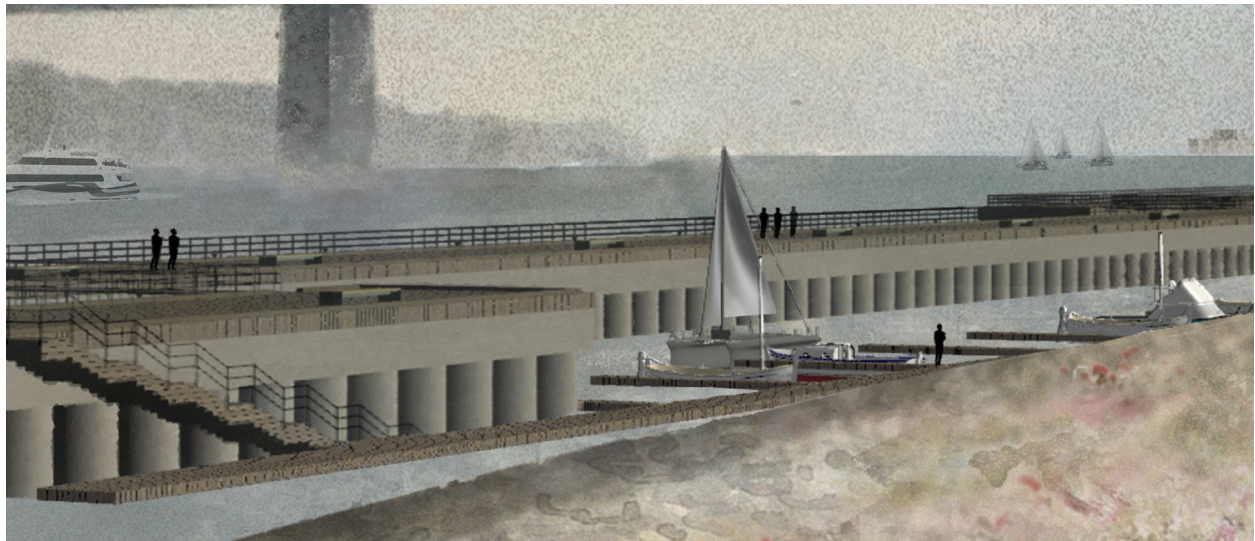
Point de rupture de charge au sein de circuits courts, il fait transiter chaque jour les denrées assurant l'approvisionnement local des Montréalais, notamment alimentaire, par des navettes autonomes assurant leur transfert au réseau viarie. De l'autre côté de la digue, un espace de pisciculture se déploie dans l'espace de liberté.



AXE PARTHENAIS - PÔLE PLAISANCE



La linéarité de la promenade au niveau du pôle Parthenais crée quant à elle un vaste bassin dans l'espace de liberté, au Pied-du-Courant. Large plan d'eau calme, il permet aux bateaux de s'amarrer au port de plaisance et aux baigneurs de profiter de la plage, avec pour toile de fond le pont Jacques-Cartier et l'île Sainte-Hélène.

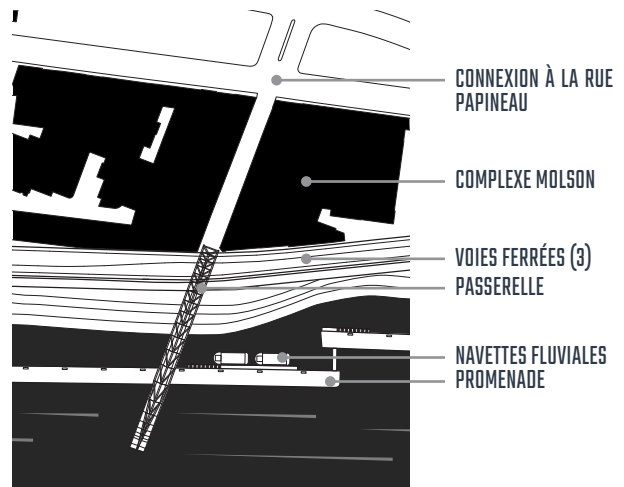


AXE PAPINEAU - PÔLE TRANSPORT MULTIMODAL

Dans le prolongement de la rue Papineau, la gare multimodale Molson, reliée au métro, est un hub reliant plusieurs réseaux de transports en commun à l'échelle du Grand Montréal.

Cotoyant les trains de marchandises, des trains de passagers circulent désormais sur les voies ferrées, tandis qu'un terminal de navettes fluviales électriques assure des liaisons rapides par voie maritime.

Le fleuve retrouve sa vocation de voie de circulation au service de la communauté en dehors de la contrainte des ponts et de la congestion routière, soutient une activité durable et stimule l'économie locale.



CONTRIBUTION AU PPU

En comprenant les enjeux des changements climatiques à venir à Montréal, l'équipe a pu élaborer des pistes de solution adaptées à des enjeux et réalités qui dépassent le cadre habituel de conception. Nous sommes convaincus que la réflexion du PPU doit se concentrer sur la qualité de vie souhaitée à terme dans le secteur, dont la réappropriation des berges fait partie.

LE REDÉVELOPPEMENT SIMULTANÉ DE PLUS DE 20 HECTARES DANS L'ARRONDISSEMENT CENTRAL DE LA MÉTROPOLE MARQUERA DURABLEMENT LE SECTEUR ET PLUS LARGEMENT L'URBANISATION DE LA GRANDE RÉGION MONTRÉLAISE. EN 2067, LE CENTRE URBAIN SERA À SATURATION. IL EST PEU PROBABLE QU'UNE TELLE OCCASION SE REPRÉSENTE D'ICI-LÀ ET NOUS PENSONS FERMEMENT QUE LE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR EN REQUALIFICATION EST UNE OPPORTUNITÉ À NE PAS MANQUER POUR RÉPONDRE DÈS AUJOURD'HUI AUX ENJEUX DE DEMAIN.

POUR LA CRÉATION D'UN WATERFRONT

UN ESPACE PUBLIC STRUCTURÉ

La réappropriation des berges à terme, constituera un rare espace public d'échelle métropolitaine. Un espace ouvert si vaste nécessite une définition spatiale claire pour assurer son activation, ainsi qu'une forte densification des secteurs limitrophes pour assurer l'implantation de commerces et services connexes, sa connectivité et sa proximité à la vie urbaine, son attractivité ou encore assurer sa sécurité.

DANS L'OBJECTIF DE CRÉER UN IMPACT POSITIF POUR TOUT LE QUARTIER À TRAVERS CES REDÉVELOPPEMENTS, NOUS PENSONS QUE SEUL L'ESPACE PUBLIC PEUT VÉRITABLEMENT ASSURER LE RÔLE D'ÉLÉMENT STRUCTURANT.

À GRANDS ESPACES PRIVÉS, VASTES ESPACES PUBLICS

La présence de plus de 20 hectares privés en redéveloppement dans le secteur cristallise les discussions et les enjeux de planification dans le périmètre du PPU. De par leur taille et leur localisation, ces nouveaux ensembles immobiliers vont avoir un impact majeur et durable sur le quartier. Ils représentent aussi une opportunité d'appuyer la création d'un tel espace public.

L'espace public est accessible à tous et en tout temps, est gratuit, créé de l'animation, de la sociabilisation, une vie de quartier... Son rôle dans la qualité urbaine est primordial, particulièrement dans les quartiers centraux où les résidents ne disposent que de peu d'espaces extérieurs privés. L'ambiance urbaine et le sentiment d'appartenance au quartier dans l'avenir dépendent de la construction d'un réseau fort d'espaces publics de qualité à l'échelle du territoire du PPU, tel qu'illustré dans la proposition Mtl+.

DES ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ PASSENT PAR LA CRÉATION D'UN WATERFRONT : UNE FORTE DENSIFICATION DU CADRE BÂTI SUR LES AXES QUI LONGENT LES BERGES.



HAFENCITY, HAMBOURG - SOURCE : KCAP



THE RED APPLE, ROTTERDAM - SOURCE : KCAP

FAVORISER LA CRÉATION D'ESPACES PUBLICS

Sur les terrains privés s'opère nécessairement une logique de viabilité économique du redéveloppement qui limite la superficie pouvant être allouée à des espaces publics. La limitation de la hauteur des constructions pousse par ailleurs le redéveloppement à maximiser son empreinte au sol. Nous sommes donc convaincus que le développement en hauteur est plus intéressant pour la vie urbaine que le développement au sol.

À densité égale, une faible hauteur a en effet pour conséquence une forte emprise au sol, qui ne permet pas son utilisation pour des espaces publics tels que des places et parcs. Ajoutons que le dégagement du sol par des constructions de plus grande hauteur crée également moins de vis-à-vis et un meilleur ensoleillement des logements et des espaces publics.

Plus de hauteur, comme plus de densité, renvoient cependant dans l'imaginaire collectif à des formes bâties qui ne sont pas à échelle humaine. Nous avons pu le constater lors des forums citoyens, le manque de références communes de développements compacts à échelle humaine, laissant une grande place aux espaces publics, sclérose le débat. Celui-ci doit s'enrichir, non pas autour de chiffres abstraits, mais d'exemples réussis d'ambiances urbaines, de perceptions de la densité et de la hauteur, et surtout de qualité urbaine.

Enfin, contrer l'étalement urbain implique de retenir et attirer les résidents dans les quartiers centraux. Cet enjeu est d'autant plus crucial que la présence du pont Jacques-Cartier rend la proximité de la rive sud très attrayante. En ce sens, un des éléments clés de l'attractivité du secteur sera la qualité du réseau d'espaces publics.

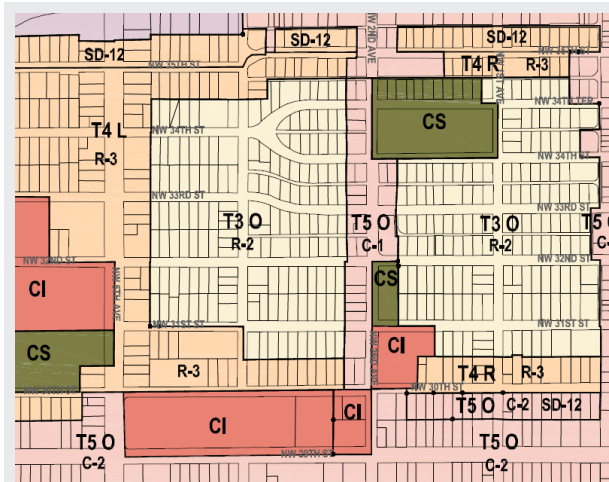
Il est donc primordial de créer les conditions qui permettront aux développeurs de maximiser la superficie allouée aux lieux communs, afin de réellement ancrer le redéveloppement du secteur des Faubourgs sur une trame de qualité, accessible à tous. Les redéveloppements doivent participer à cette planification à grande échelle en créant une continuité d'espaces menant ultimement au Fleuve Saint-Laurent et reconnectant le quartier à sa proximité de l'eau.

Parallèlement, l'accès aux berges est un incontournable pour démocratiser la vue sur le Fleuve, avec la création d'un véritable front bâti encadrant et définissant l'espace public de "waterfront".



ESPACES PUBLICS DU SECTEUR DES FAUBOURGS - SOURCES : DIVERSES





MIAMI 21 - SOURCE : FORM-BASED CODES INSTITUTE

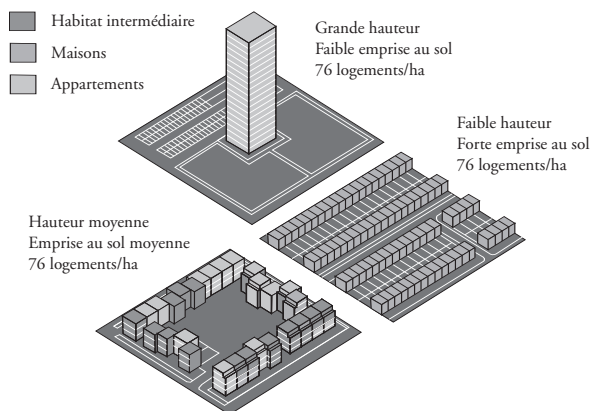
Déjà adopté par plusieurs municipalités québécoises, le form based code bouleverse le zonage traditionnel pour s'affranchir de la notion de densité.

Le form based code s'appuie sur le type de voie publique sur lequel le bâtiment fait front pour dicter sa forme.

Il fixe son alignement sur rue, la visibilité des accès, la proportion des ouvertures ou encore les hauteurs minimales et maximales, en fonction de la vocation et du caractère de la rue.

La densité est ici abandonnée au profit de l'ambiance urbaine générée.

**NOUS INVITONS LA VILLE DE MONTRÉAL
À SENSIBILISER LA POPULATION SUR LES
AVANTAGES À LONG TERME DE LA DENSIFICATION
DES SECTEURS CENTRAUX ET À DÉMYSTIFIER LE
LIEN ENTRE DENSITÉ ET HAUTEUR, POUR PARLER
ENSEMBLE DE FORMES URBAINES ET DE QUALITÉ
DE VIE ET NON DE CHIFFRES.**



MODULATIONS MORPHOLOGIQUES DE LA DENSITÉ - SOURCE : IAURIF



THE RED APPLE, ROTTERDAM, PAYS-BAS - SOURCE : KCAP ARCHITECTS & PLANNERS

À Rotterdam, la forme bâtie n'est pas régulée par un rapport superficie construite / superficie du terrain mais sur celui du volume construit / superficie du terrain.

Pour un mètre carré du terrain, il est permis de construire un volume de 35 m³, sans limite de hauteur. Pour construire plus haut, il faut que le volume soit plus élancé. Pour construire plus bas, il doit être plus massif.

Si l'effet est en fin de compte relativement similaire, cette approche a l'avantage de mettre l'accent sur la volumétrie et la forme urbaine plutôt que sur la densité et les superficies de plancher.

POUR UNE RÉFLEXION COLLECTIVE

APPROCHE

DÉVELOPPEMENT DURABLE

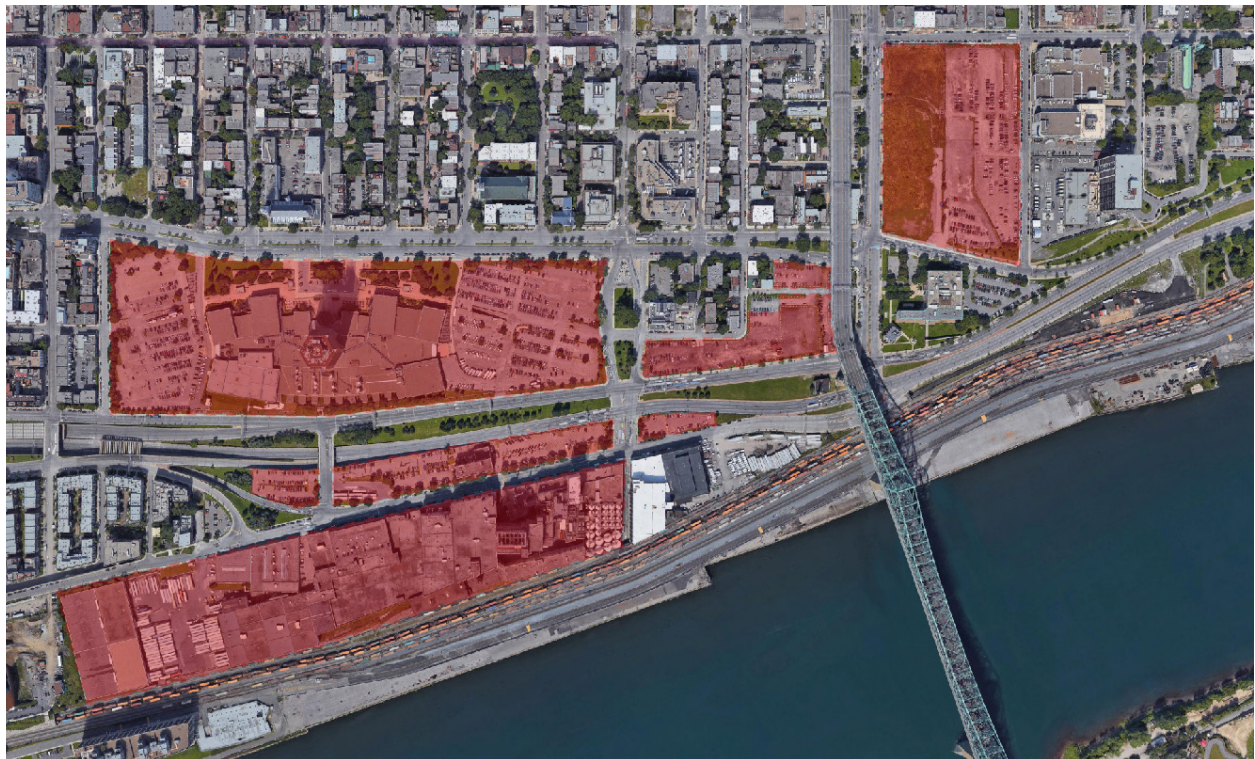
Trois terrains constituent le secteur en requalification du Programme particulier d'urbanisme des Faubourgs. Ces trois terrains sont développés par des promoteurs différents, avec leurs équipes de professionnels.

Considérant la grande taille de ces terrains, la concomitance de leur développement et leur proximité géographique, nous pensons qu'il serait pertinent de considérer la planification de ces terrains dans un ensemble, en développant des interventions en commun, ou minimalement en synergie.

Chacun de ces développements va par exemple nécessiter une gestion des eaux ou encore un ou plusieurs systèmes de chauffage. Il est évidemment possible de gérer toutes ces problématiques sur chaque site. Néanmoins, avec 20 hectares de redéveloppement, n'est-ce pas l'occasion de sortir des silos traditionnels et de profiter d'une taille critique pour avoir davantage d'ambition dans les équipements ou interventions retenus?

Nous voyons dans le développement de 20 hectares l'occasion de proposer des solutions qu'il ne serait pas techniquement faisables ou économiquement viables de développer sur chacun des trois sites en requalification individuellement.

NOUS INVITONS LES DÉVELOPPEURS DES TROIS GRANDS SITES EN REQUALIFICATION À RÉFLÉCHIR AUX POSSIBILITÉS QU'OFFRE UNE COLLABORATION DANS LA PLANIFICATION D'INTERVENTIONS COMMUNES.



TERRAINS EN REQUALIFICATION

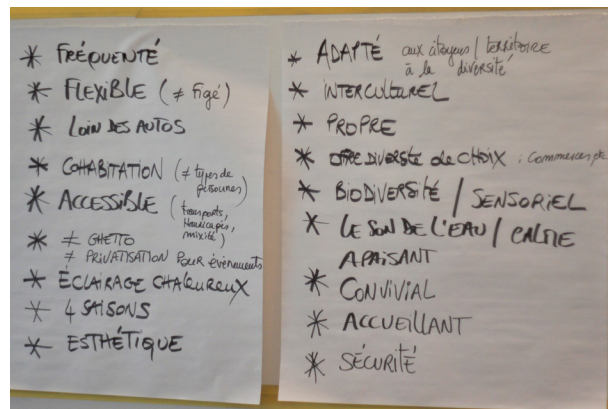
CO-CRÉATION

La richesse collective du Centre-Sud est une spécificité incontestable du quartier, détenant une expérience et une connaissance du territoire inégalées. Véritable mémoire du secteur, le tissu communautaire en place constitue également l'assise de son développement social futur. La planification du secteur en requalification doit tirer parti de cette richesse, à la fois pour assurer une continuité du développement avec l'existant et ancrer durablement son intégration dans le tissu urbain comme social.

La Corporation de développement communautaire Centre-Sud, via son Comité d'accompagnement des grands projets, joue en ce sens un rôle primordial.

Néanmoins, nous pensons qu'il est possible d'aller plus loin dans l'implication de la collectivité, notamment en impliquant les futurs résidents au cours du processus de conception qui s'étalera sur plusieurs années, ou encore des acteurs de la société civile.

NOUS INVITONS LES DÉVELOPPEURS DES TERRAINS EN REQUALIFICATION À INTÉGRER LA SOCIÉTÉ CIVILE DANS LE PROCESSUS DE CONCEPTION.



DÉMARCHE PLACEMAKING - NÓS + PAULINE BUTIAUX

CONCLUSION

Le redéveloppement des terrains en requalification dans le secteur des Faubourgs est une situation unique, de par sa taille critique, les spécificités du quartier, sa localisation au coeur de la métropole, ou encore son horizon de développement. À ce titre, il ne peut être envisagé comme un développement commun.

L'élaboration d'un PPU, avec une consultation de la population par l'OCPM, vient en partie répondre à ce contexte particulier. Celui-ci doit bien s'inscrire dans la vision des documents de planification d'échelons supérieurs, qui prône une densification des centres urbains, mais aussi saisir l'opportunité de travailler en synergie pour aller plus loin dans la création d'un milieu de vie durable pour tous. Travailler le territoire en réseau d'espaces publics, travailler son succès ensemble. Construire la ville aujourd'hui en pensant à demain. Innover, évoluer, s'ouvrir au Fleuve.

La proposition de NÓS à l'exposition Mtl+ est ambitieuse, mais pas irréaliste dans un contexte de densification urbaine. Si nous rêvons collectivement d'accéder au Saint-Laurent, de créer un espace de liberté permettant l'émergence d'un nouveau lieu de contact entre les Montréalais et le Fleuve, de retrouver le lien qui nous unit à l'eau en tant qu'élément identitaire comme de voie de transport et de réseau économique, si nous priorisons la création d'une diversité d'espaces publics en réseau comme base de redéveloppement, si nous sommes convaincus qu'il est possible de repousser le cadre traditionnel de planification en nous unissant, nous nous devons d'inscrire ces objectifs dans la vision de planification du secteur des Faubourgs.

UN PPU EST UNE OPPORTUNITÉ. NOUS CROYONS QUE LE PPU DES FAUBOURGS EST CELLE DE LA TRANSFORMATION DES PRATIQUES CONVENTIONNELLES DE DÉVELOPPEMENT, POUR EN CONSTRUIRE ENSEMBLE DE NOUVELLES, À L'IMAGE DE LA VILLE DE DEMAIN.

nōs

