

Le courant Sainte-Marie

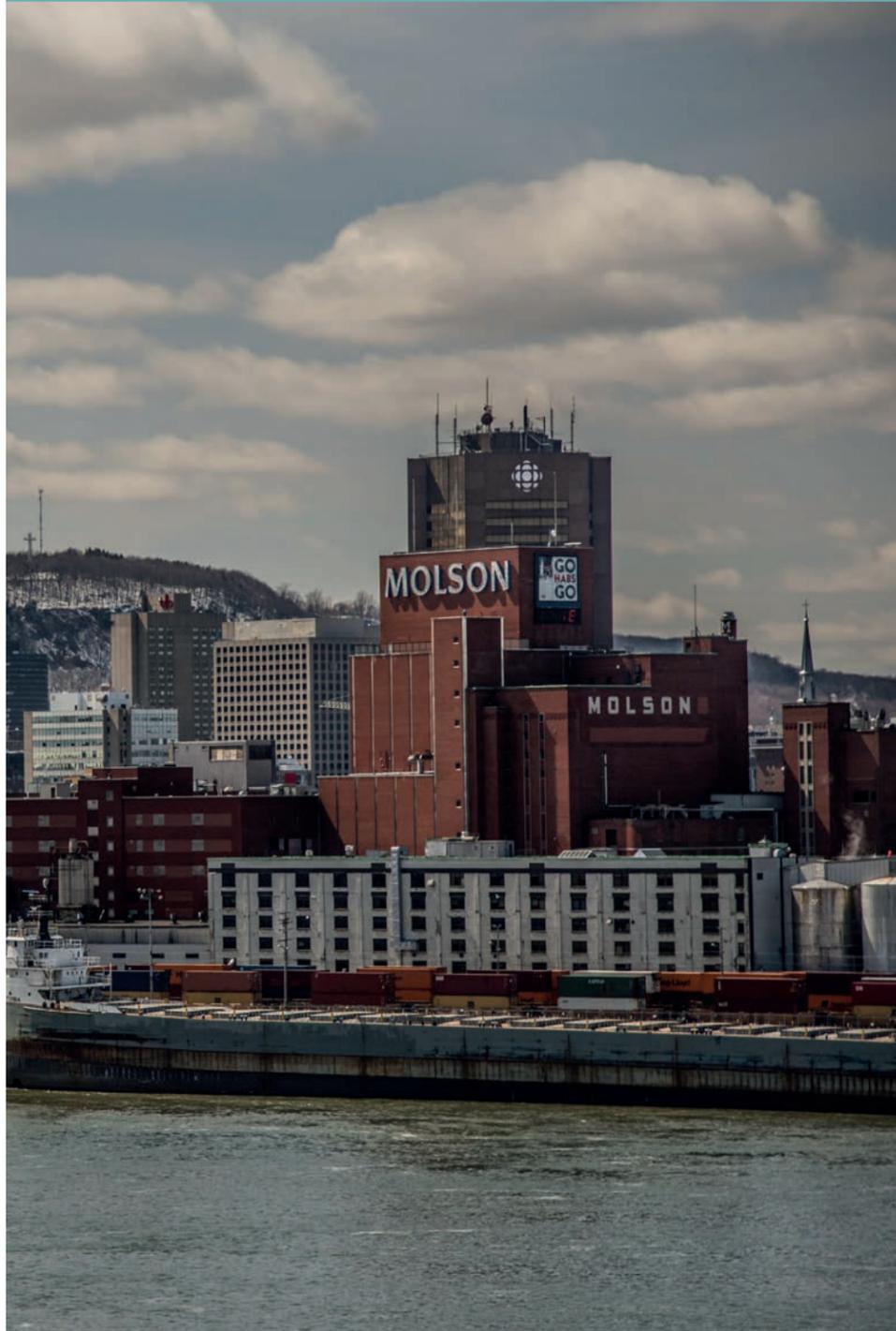
Cahier de présentation



MONTRÉAL

COMPLEXE INDUSTRIEL

MOLSON



Résumé

L'industrie de la brasserie Molson, l'une des plus vieilles industries de Montréal, a annoncé pendant l'été 2017 son déménagement à Longueuil. La raison de la délocalisation de ses activités est due aux installations qui sont désuètes. L'industrie a donc pris la décision de déménager et de construire un nouveau complexe plutôt que de rénover l'existant. Par contre, la localisation exacte de la nouvelle base de l'industrie Molson est encore en développement. À suivre.

Mandat

À la suite de l'analyse du site, nous avons découvert un besoin de retisser les liens entre les quartiers avoisinants, chacun de ces quartiers possédant une population distincte. Ainsi nous ajoutons le besoin de reconnecter les quartiers avec le fleuve et de mettre en valeur les vues naturelles et humanisées. De plus, la Ville de Montréal a exprimé son désir à plusieurs reprises de ramener les familles en ville, élément que nous nous sommes aussi assurés de répondre dans notre proposition. Notre mandat du projet se base sur la connectivité des quartiers à la biorégion, de la réconciliation des ruptures urbaines à la préservation de l'essence historique des lieux, de la mise en valeur des paysages à la création d'un milieu de vie convivial.

Vision

Ce projet urbain se veut d'être; convivial, pouvant accueillir des usagers et des habitants aux besoins et aspirations variées; innovant, qui participera à la transition écologique et servira de modèle pour la reconstruction des communautés du fleuve dans l'ensemble du Québec; résilient, capable de s'adapter dans le temps tout en conservant sa vocation et ses valeurs; permettant d'inscrire le site à la fois dans l'arrondissement Ville-Marie, tout en s'ouvrant sur le reste du Québec fluvial. Nous voulons que ce projet devienne un marqueur historique, mais qui soit aussi un projet à caractère innovant pour le reste de la ville. Intégrant les notions de développement durable, ce projet propose des installations d'agriculture urbaine, des systèmes de récolte d'eau pluviale et un système de chauffage urbain. Aussi, ce projet se rattache à des points d'ancrage significatifs et à une échelle métropolitaine par la trame verte, la trame bleue, les réseaux de transport en commun, tout en poursuivant le concept promenade-fleuve-montagne de la Ville de Montréal.

Forces du site

Ce site de 29 hectares, donnant sur la rivière Saint-Laurent et à proximité de la ville centre, est une opportunité incontournable pour un développement de grande envergure. Surtout qu'un site vacant de cette superficie avec une position clé est de plus en plus rare sur l'île de Montréal. Ses vues, ses marqueurs et son histoire procurent à ce site une chance de faire ressortir son propre Genius Loci en apportant une touche d'innovation. En plus de retisser les liens avec le fleuve, le futur quartier pourra devenir un point de convergence pour reconnecter les quartiers adjacents autour d'un projet rassembleur, novateur, inclusif et exemplaire.



Les défis

En terme des composantes qui ont nécessité une approche délicate lors de l'élaboration de la proposition d'aménagement, on retrouve actuellement deux ruptures majeures. La première étant l'autoroute Ville-Marie qui coupe le site en deux et qui est l'un des axes importants pour les connexions est-ouest de Montréal. La deuxième rupture est celle du rail de chemin de fer qui condamne l'accès au fleuve. Six rails sont implantés, dont seulement deux qui poursuivent leurs tracés vers l'ouest, et quatre autres servant de stationnements de wagons pour l'industrie de Molson. Autre composante qui a nécessité une réflexion particulière, c'est l'intention de Molson de conserver une présence symbolique pour rappeler ses 238 ans d'implantation sur les lieux.



Le projet du courant Sainte-Marie

Le projet propose de rétablir la trame historique qui a jadis été présente sur les lieux et qui a été détruite lors des phases de démolition et reconstruction du site. Nous avons donc déplacé la sortie de l'autoroute Ville-Marie sur l'avenue Viger, diminuant ainsi son emprise et en conservant la connexion est-ouest de l'île. Le geste de prolongement du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie a donc été fait sur le site. En terme de préservation, les composantes patrimoniales telles que la station de pompage Craig, la maison de Marguerite-Hay, la caserne de pompier numéro 7 et la partie de l'usine Molson conservée, sont encadrées par des places publiques afin de les mettre en valeur. De plus, ces places ont été conçues afin de conserver les points de vue sur les paysages intéressants et les bâtiments iconiques de Montréal. Pour la place centrale, celle-ci prévoit être le lieu de rencontre entre le pôle local et supralocal en plus de loger une agora permettant d'offrir un lieu de rassemblement et de contemplation des paysages, en plus d'être un rappel historique de l'ancien parc Sohmer qui a déjà été présent sur ces lieux. L'usine Molson étant l'une des composantes qui renforce cette centralité. Avec un souci de se rattacher non seulement à la biorégion, mais aussi aux activités du Vieux-Port-de-Montréal, la promenade le long du fleuve se voit être un geste de connectivité, mais aussi de prolongement de l'accès au fleuve vers l'est de l'île, consolidant ainsi les flux locaux et supralocaux.



Le phasage

Ce projet prévoit avoir recours à un pré-phasage pour tout ce qui est en lien avec la décontamination du site et les fouilles archéologiques. La première phase consiste à la construction du secteur résidentiel, l'école primaire et quelques commerces de proximité. Par la suite, la deuxième phase est celle de la zone supralocale avec le changement de vocation à l'intérieur des bâtiments de l'usine Molson. Aussi, cette phase prévoit mettre en place les commerces, des fermes verticales et des bureaux sur le site. La dernière phase est celle de l'aménagement de la promenade le long du fleuve et de l'implantation du SLR sur les anciens rails de chemin de fer.

Les retombés

En termes de bénéfices liés à la construction de ce projet, 2 600 logements seront mis en place dont 500 logements sociaux et 500 logements abordables. Cela permet de répondre aux objectifs de créer un milieu de vie convivial et inclusif. Afin de ramener les familles en ville, nous offrons des logements diversifiés allant de 2 à 4 chambres. Nous avons également proposé des toits en serres à des fins d'agriculture urbaine pour les habitants de ces immeubles. Afin de stimuler l'emploi, le projet du courant Sainte-Marie prévoit des incubateurs d'entreprises pour de l'industrie légère en plus d'espaces de bureaux. Cela crée 3 170 emplois qui permettent de compenser les 1 000 emplois perdus avec le déménagement de l'industrie Molson.



Table des matières

PRÉAMBULE.....	6
La firme Ipso Facto.....	6
La mission	6
La vision d'aménagement.....	7
Portage politique du projet.....	7
Remercement	7
MISE EN CONTEXTE.....	8
Localisation.....	9
Biorégion.....	10
Historique.....	12
Les actualités.....	14
Dynamique du secteur.....	15
Les quartiers.....	18
DEMARCHE.....	20
Analyse du site.....	21
Diagnostic.....	24
Analyse architecturale.....	29
Concepts préliminaires.....	30
Scénarios préliminaires.....	31
Programmation.....	31
Concept et scénario définitif.....	32
Processus d'évaluation.....	33
LE PROJET DU COURANT SAINTE-MARIE.....	34
L système urbain.....	36
Les deuxièmes vies.....	37
Parcours et ambiances.....	38
La qualité de vie.....	42
FAISABILITÉ.....	43
Phasage	43
Parties prenantes.....	45
Montage du projet.....	45
Planification.....	46
Règlementation.....	46
En terme de faisabilité.....	46
CONCLUSION.....	47
MÉDIAGRAPHIE.....	48

Liste des figures

Figure 1. Localisation, produite par l'équipe IF
Figure 2. Biorégion, produite par l'équipe IF
Figure 3. Morphogenèse du faubourg Québec de 1801 à 2017, produite par l'équipe Ipso Facto IF
Figure 4. Les projets, produite par l'équipe IF
Figure 5. Les quartiers, produite par l'équipe Ipso Facto IF
Figure 6. Variation de la population par groupes d'âges selon les quartiers, 1991 - 2016, produite par l'équipe IF
Figure 7. Évolution du pourcentage de ménages locataires consacrant 30% ou plus de leur revenu aux frais de logement, produite par l'équipe IF
Figure 8. Variation des secteurs d'emplois entre 1991 - 2017, produite par l'équipe IF
Figure 9. Les objectifs et principes, produite par l'équipe IF
Figure 10. Les potentiels et contraintes, produite par l'équipe IF
Figure 11. Analyse architecturale de l'usine Molson, produite par l'équipe IF
Figure 12. Concept de l'Ancre, produite par l'équipe IF
Figure 13. Concept de l'Îlot H, produite par l'équipe IF
Figure 14. Scénario de l'Ancre, produite par l'équipe IF
Figure 15. Scénario de l'Îlot H, produite par l'équipe IF
Figure 16. Programmation actuelle et projetée, produite par l'équipe IF
Figure 17. Concept La Croisée, produite par l'équipe IF
Figure 18. Scénario La Croisée, produite par l'équipe IF
Figure 19. Histogramme de l'évaluation comparative des trois scénarios, produite par l'équipe IF
Figure 20. Le système urbaine, produite par l'équipe IF
Figure 21. Schéma de la station de pompage Craig par Marie-Gill Blanchette, 2007
Figure 22. Chauffage urbaine, Luminus Énergie, 2012
Figure 23. Les parcours, produite par l'équipe Ipso Facto
Figure 24. Distribution des coûts, phase 1, produite par l'équipe IF
Figure 25. Distribution des coûts, phase 2, produite par l'équipe IF
Figure 26. Distribution des coûts, phase 3, produite par l'équipe IF

Liste des modélisations

Modélisation 1. Vue panoramique du projet La Croisée
Modélisation 2. Vue isométrique du projet La Croisée
Modélisation 3. Vue du Viaduc de Notre-Dame
Modélisation 4. Vue du Viaduc de Notre-Dame
Modélisation 5. Descente sur la rue Beaudry
Modélisation 6. Place Ernest Lavigne
Modélisation 7. Passage Saint-Antoine
Modélisation 8. Vue à partir des salles de classe de l'école primaire
Modélisation 9. Vue du site à partir du Quai de l'Horloge
Modélisation 10. La promenade Sainte-Marie
Modélisation 11. L'agora du pare Sohmer
Modélisation 12. La terrasse Molson
Modélisation 13. La promenade Luc-Laporte
Modélisation 14. Le Square Papineau
Modélisation 15. Le pré-phasage
Modélisation 16. Phase 1
Modélisation 17. Phase 2
Modélisation 18. Phase 3

L'équipe Ipsos Facto



Meryem Bourras

Originnaire de Laval, Meryem Bourras possède un diplôme d'études collégiales en Sciences humaines du collège de Bois-de-Boulogne. Meryem Bourras a participé au voyage d'études à Chicago et Détroit, lors du cours de Grandes Villes, à l'été 2017. Passionnée par la planification du territoire, Meryem occupe le poste d'édition, de rédaction et de correction des projets livrables de la firme Ipsos Facto. Souhaitant toujours peaufiner ses connaissances et compétences, Meryem complète son baccalauréat en urbanisme, à l'Université du Québec à Montréal, pour lequel elle a cumulé 87 crédits.



Marc-Étienne Tremblay

Originnaire de Québec, Marc-Étienne Tremblay possède un diplôme d'études collégiales en Sciences humaines du Cégep Limoilou. Passionné par la planification des transports et la réglementation d'urbanisme, Marc-Étienne occupe le rôle de designer graphique et des tâches de postproduction au sein de la firme Ipsos Facto. Désirant commencer rapidement sa carrière professionnelle dans une municipalité, il complète un baccalauréat en urbanisme à l'Université du Québec à Montréal, pour lequel il a cumulé 90 crédits.



Melissa Hurtado-Henao

Originnaire de Montréal, Melissa Hurtado Henao possède un diplôme d'études collégiales en Science de la nature du Cégep de Rosemont. De plus, elle a suivi une formation en commerce et affaires lors de son échange étudiant effectué en Allemagne à RWTH Aachen University. Elle prévoit continuer sa formation en environnement, spécialisée en adaptations aux changements climatiques à l'échelle internationale. Melissa est responsable du design graphique au sein de la firme Ipsos Facto. Elle complète son baccalauréat en urbanisme à l'Université du Québec à Montréal, pour lequel elle a cumulé 87 crédits.



Nicolas Le Berre

Originnaire de Chambly, Nicolas Le Berre possède un diplôme d'études collégiales du Cégep de Matane en urbanisme et aménagement du territoire. Passionné par les villes antiques et l'économie sociale, Nicolas occupe le rôle de coordonnateur au sein de la firme Ipsos Facto. Souhaitant toujours peaufiner ses connaissances et compétences, il complète actuellement un baccalauréat en urbanisme à l'Université du Québec à Montréal, pour lequel il a cumulé 90 crédits.



Clément Drolet

Originnaire de Lévis, Clément Drolet possède un baccalauréat en géographie de l'Université Laval. Passionné de voyage et d'histoire, Clément Drolet occupe le rôle de documentariste et de conseiller en design au sein de la firme Ipsos Facto. Souhaitant toujours peaufiner ses connaissances et compétences, M. Drolet complète actuellement le baccalauréat en urbanisme à l'Université du Québec à Montréal, pour lequel il a cumulé 90 crédits.



Danix Saint-Val

Originnaire de Montréal, Danix Saint-Val possède un diplôme d'études collégiales du Cégep de Rosemont en sciences humaines. Danix porte un grand intérêt pour l'organisation spatiale des villes. Elle occupe le rôle de chercheuse dans la firme Ipsos Facto. Pour approfondir ses connaissances, elle poursuit son baccalauréat en urbanisme à l'Université du Québec à Montréal, pour lequel elle a cumulé 72 crédits.

*...Ipso Facto, Cela va de soi et ce projet de société
devrait faire consensus...
Et pourtant!*

Avant-propos

Ce dossier urbain constitue l'aboutissement de huit mois de travail au terme desquels notre équipe de production a dû, en somme, répondre à une grande question : quel est le nom de ce projet ?

Les restrictions de temps, autant pour les recherches documentaires que pour leurs présentations, ainsi que l'attention portée à la qualité graphique de l'œuvre ne nous aura pas laissé d'autre choix : nous devons déterminer le moyen le plus efficace de communiquer, en moins de vingt minutes, l'esprit du lieu, le Genius Loci. Il fallait ainsi trouver la manière de mettre celui-ci à contribution dans la toile urbaine et humaine du quartier Centre-Sud et du Havre de Montréal.

Cela n'a pas toujours été évident, mais le débat a donné lieu à de véritables réflexions, autant sur la viabilité, la convivialité, que sur la résilience du projet et du système urbain, qui finalement ne devront faire qu'un.

Aussi, ce fut l'occasion d'imaginer, pour le courant Sainte-Marie, plus qu'un village éphémère, un quartier à échelle humaine, en rupture de la vision urbanistique où seule la poussée spéculative détermine le besoin, la densité et l'usage; sur l'occasion d'entamer la planification d'un territoire bien commun...



« Allons! Faisons-nous un nom et Bâtitsons-nous une ville
pour ne pas être dispersé aux quatre coins de la terre!
-Genèse 11:4

La firme

Ipsos Facto

Fondé en 2017 par un groupe d'étudiants de l'Université du Québec à Montréal, Ipsos Facto est un organisme à but non lucratif dédié à la viabilité du développement du territoire québécois et de ses multiples collectivités. Notre mission est de faire prospérer les villes et villages du Québec en entamant la transition vers une économie verte et répondant aux aspirations collectives. Notre rôle est d'agir à titre de consultant expert auprès des municipalités, de groupes communautaires et environnementalistes.

Privilégiant une approche active de collaboration citoyenne, notre firme s'assure de mettre en valeur et de développer dans les communautés d'accueil une expertise locale du territoire. Cette approche est nécessaire afin de redonner aux habitants les outils nécessaires à la compréhension et à la transformation de leurs milieux de vie. Que ce soit par le biais de projets d'aménagement du territoire, de développement urbain, de planification, de reconversion ou de revitalisation, Ipsos Facto agit toujours dans le but de faire rejaillir le génie du lieu.



La mandat

Inquiété par l'absence de débat public et de programme particulier d'urbanisme (PPU) encadrant la reconversion de l'ancien Faubourg à m'lasse, pour lequel déjà cinq projets d'envergure ont été annoncés par des développeurs immobiliers, la corporation de développement communautaire (CDC) Centre-Sud nous a mandatés pour déposer à la Ville de Montréal un mémoire présentant la vision d'aménagement du milieu communautaire pour l'ensemble de ce secteur.*

De plus, la (CDC) Centre-Sud nous a mandaté pour l'élaboration d'un projet urbain complet situé à la jonction de ces grands projets et venant lier ceux-ci dans un tout cohérent. Ce projet devra, à terme, permettre à la communauté du Centre-Sud de se réappropriier le fleuve et ses berges tout en répondant aux nombreux besoins environnementaux, sociaux, culturels et économiques du quartier.

De plus, notre équipe sera présente pour assurer le suivi et les représentations nécessaires auprès des différentes instances de la Ville de Montréal dans l'éventualité du déclenchement de consultation par L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) dans ce secteur.

La vision d'aménagement

La vision d'aménagement de ce projet, inspirée de l'ancienne vocation de portage de ce lieu à partir de Québec, est enchâssée à la vision 2025 du Havre de Montréal. Cette vision, allant du pont Champlain au pont Jacques-Cartier et rattachée à la « porte sur l'international » que constitue le projet de rabaissement de Bonaventure, permet d'inscrire notre concept dans un projet plus large de réappropriation publique des berges et du fleuve. Ainsi, nous avons tenté de relier conceptuellement le sommet du Mont-Royal aux quatre portes de l'île de Montréal, soit l'entrée des ponts Champlain, Victoria, de la Concorde et Jacques-Cartier, lesquelles représentent le fleuve Saint-Laurent et le caractère insulaire de Montréal.

Toutefois, la réalisation d'un véritable liant social ne pourra se faire qu'au travers d'un projet urbain présentant les valeurs et les qualités suivantes : convivial, pouvant accueillir des usagers et des habitants aux besoins et aspirations variées; innovant, qui participera à la transition écologique et servira de modèle pour la reconstruction des communautés du fleuve dans l'ensemble du Québec; résilient, capable de s'adapter dans le temps tout en conservant sa vocation et ses valeurs; permettant d'inscrire le site à la fois dans l'arrondissement Ville-Marie, tout en s'ouvrant sur le reste du Québec fluvial.

À terme, nous espérons que les retombées de ce projet sauront, comme le courant Sainte-Marie, redescendre le chemin qui marche et essaimer, de Contrecoeur à Blanc-Sablon, les germes d'une nouvelle forme d'urbanité.

*Le mandat à été élaboré dans le cadre du projet terminal 2018, UQÀM.

Portage politique du projet

Avec l'élection de Projet Montréal aux élections municipales de novembre dernier, ainsi que la majorité au conseil de la nouvelle mairesse Valérie Plante, ancienne conseillère du district Sainte-Marie depuis 2013, nous croyons qu'une réelle fenêtre s'ouvre pour le développement harmonieux de ce quartier, tant au niveau de la conception des aménagements publics, de l'apaisement de la circulation, mais aussi de la mise en place de transport en commun structurant : en effet, le parti de Projet Montréal avait déjà, en 2013, promis la modernisation par l'implantation d'un SLR de la rue Notre-Dame Est, tout en développant un quartier de 12 500 habitants tout juste à l'Est du pont Jacques-Cartier.

Notre projet, profitant de la conjoncture politique actuelle et du déménagement annoncé de Molson, propose donc un premier geste concret dans le développement du site de l'entrée maritime. Notre projet entame ainsi la modernisation de Notre-Dame Est du Viaduc jusqu'au pont Jacques-Cartier, incluant le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie jusqu'à Panet et permettant de relier l'entrée maritime au Vieux-Port par une véritable trame verte et bleue.

Personnes-ressources

Dans le cadre de ce travail, nous avons pu compter sur l'expertise de la Corporation de Développement Communautaire (CDC) Centre-Sud afin d'établir plusieurs orientations et nous assurer de répondre aux revendications historiques du secteur. La CDC Centre-Sud se définit comme « la voix des organismes communautaires du quartier. Son rôle est de faire connaître leurs actions et services, de les soutenir dans leurs activités et de porter des revendications communes auprès des acteurs politiques et socio-économiques locaux. En prônant une approche territoriale intégrée, la CDC Centre-Sud vise à susciter la concertation des différents acteurs et la participation citoyenne afin d'assurer un développement solidaire et démocratique du quartier. »

Remerciement

Nous tenons à remercier la supervision ainsi que la contribution de notre professeur Priscilla Ananian ainsi que de l'auxiliaire de cours Jean-Philippe Dallaire qui nous ont accompagnés tout au long de notre démarche. De plus, pour leurs rôles de jury lors de nombreuses présentations de notre projet et leurs assistances dans le cadre de nos recherches, nous tenons à saluer les encouragements et les observations des professeurs et chargées de cours François Racine, Samir Admos, Alain Caron, Denis Proulx, Benoit Frate ainsi que David Hanna. Pour terminer, nous tenons à remercier la CDC-Centre Sud, ainsi que l'équipe de Rayside Labossière pour l'organisation de l'évènement « réfléchir ensemble une vision de développement du Sud-Est de Ville-Marie », ainsi que pour l'intérêt que la CDC-Centre-Sud présente envers notre projet.

Panorama du complexe industriel Molson, Automne 2017



1 MISE EN CONTEXTE

La mise en contexte consiste dans un premier temps en la localisation du site d'intervention dans sa région et sa ville. La mise en relation de celui-ci avec les nombreux quartiers qui le borde, ainsi que la présentation des limites formelles du site d'intervention.

Dans un second temps, la dynamique du secteur est présentée à travers les nombreux projets en cours, en développement et à venir. Comme nous le verrons, chacun des quartiers adjacents au site présente des dynamiques et personnalités qui leur sont propres.

Troisièmement, le portrait historique est réparti en trois périodes clés, réparties sur plus de 230 années, liées à de profondes transformations du site et des populations le constituant. Ce portrait met en évidence l'histoire du quartier et les processus de destruction et de reconstruction qui l'ont transformé pour définir ce qu'il est aujourd'hui.

Enfin, la section se termine par la présentation de la biorégion, un territoire défini par les limites géographiques de son bassin versant, un écosystème particulier ainsi que par sa population. Ce territoire nous permet d'articuler le site d'intervention au travers d'éléments géographiques, topographiques, de son réseau hydrographique, ainsi que de ces corridors écologiques et paysages identitaires.

La région

L'est du Canada est caractérisé par une perte de poids politique, économique et démographique par rapport au reste du pays. Malgré son importance historique, la région perd de l'importance au profit de l'Ontario et des principales provinces de l'Ouest, l'Alberta et la Colombie-Britannique. Montréal est toutefois géographiquement avantageux de par l'embouchure du fleuve Saint-Laurent, sa proximité avec la frontière américaine et des ressources naturelles abondantes et diversifiées. Le Québec et la communauté métropolitaine de Montréal (CMM) continuent d'être le second moteur, derrière Toronto, à mener l'est du pays.

Quant à la CMM, située à l'intersection des grands axes de transport régional, interprovincial et international, celle-ci représente le plus important ensemble politique, économique et culturel du Québec. Située en amont du Saint-Laurent, comprenant les meilleures terres arables de la province ainsi que le plus important secteur manufacturier et tertiaire, la CMM joue un rôle essentiel dans l'évolution économique et politique du Québec. À ce titre, les responsabilités de la CMM en termes de lutte au changement climatique sont énormes et la ville de Montréal se doit jouer un rôle exemplaire.

Vues aérienne de Montréal, 2016



La ville

Moteur économique du Québec, ville insulaire, internationale et multiethnique. Montréal se démarque par sa vitalité culturelle, ses quartiers aux multiples visages et sa forte urbanité. Composé de quartiers, de pôles d'innovation, d'éducation et d'emploi, tissé à travers un réseau communautaire fort, des parcours historiques et paysagers uniques. Montréal est facilement identifiable par ses nombreuses icônes; le Mont-Royal, le stade olympique, la tour Ville-Marie, le Vieux-Montréal, le pont Jacques-Cartier, l'île Sainte-Hélène, la tour Molson, etc. qui constituent des paysages habités et humanisés.

Ces dernières années, la ville de Montréal et particulièrement l'arrondissement Ville-Marie est un immense chantier. Cette image est bien connue et illustre une dynamique où les projets urbains rénovent la ville d'une façon, espérons-le, plus harmonieuse que par le passé. Les nombreux chantiers, la croissance de la population du centre-ville, la gentrification de quartiers populaires, les enjeux de mobilité, etc. mettent en lumière une métropole en pleine mutation.

Place Vauquelin, Vieux-Montréal, Été 2017



BIORÉGION

Lors de l'élaboration du projet, nous avons dû considérer les éléments entourant le secteur d'étude qui constituent la zone d'impact, notamment les quartiers environnants, les espaces verts, le fleuve Saint-Laurent, la perméabilité de la trame, etc. Pour ce faire, nous avons effectué une analyse à partir de la biorégion de Ville-Marie. À l'aide de cette carte, il a été facile de relever plusieurs connectivités qui se font dans le secteur et qui impliquent le terrain d'étude. Cet élément d'analyse a permis au projet de s'intégrer dans son environnement afin de créer un tout harmonieux. À l'aide des théories de la Biorégion urbaine d'Alberto Magnaghi et de celle de la Ville Poreuse par Paola Viganò et Bernardo Secchi, nous avons pu identifier les connexions pertinentes et les liées à nos concepts et au scénario final la Croisée.

Selon Magnaghi, il faut préconiser un retour à la terre ce qui veut dire trouver des moyens pour qu'un territoire puisse avoir sa propre autonomie. Celui-ci doit puiser dans ses propres ressources et viser, dans la mesure du possible, l'autosuffisance. Le territoire doit aussi être conçu comme un bien et héritage commun dont la communauté doit prendre soin. L'approche territoriale a été essentielle pour le développement local et supralocal de la Croisée. En redonnant l'accès au territoire à la population, notamment les espaces qu'occupait la brasserie, dont les stationnements, l'accès aux berges, nous favorisons la prise en charge du territoire par ses habitants. Ensuite, concernant le concept de Viganò et Secchi, la ville poreuse est « un ensemble de corps qui doit trouver des relations entre eux, comment se toucher, se pénétrer et s'intégrer ». Ces auteurs accordent beaucoup d'importance à l'eau sur un territoire, pour son apport historique, pour la biodiversité, mais aussi pour un transport doux. Les espaces publics sont un atout essentiel pour assurer une connectivité sur un territoire, car ils facilitent la mise en relation de celui-ci. À partir de ces bases théoriques, deux éléments présents dans le secteur lié à la biorégion ont été relevés, une trame bleue et une trame verte.

Trame bleue



Vieux-Port de Montréal vue de l'île Sainte-Hélène, Été 2017

Malgré l'urbanité apparente du site, celui-ci fait partie intégrante d'un écoterritoire, principalement au travers de sa trame verte et bleue. La porte Sainte-Marie occupe le bas du bassin versant de Ville-Marie, dont les eaux, divisées à l'origine en quatorze ruisseaux et rivières, descendaient du Mont-Royal pour se déverser dans le fleuve Saint-Laurent. En amont de la rivière Saint-François de la pointe à Callières, le ruisseau Saint-Martin occupe le nord du site, sous la rue Saint-Antoine (Québec Science, 2017).

Ce ruisseau prend ses sources du flanc est du Mont-Royal, descendant anciennement les ruisseaux d'Outremont et du Mile-End, passant par le parc Lafontaine (toujours visible) et rejoignant les ruisseaux Angus et Papineau avant de passer sous Saint-Antoine. Encore aujourd'hui, il est possible d'entendre le courant sous la rue Papineau, dans la dépression séparant l'édifice Molson du bâtiment de la compagnie Canadian Rubber. Ce plan illustre bien de quelle façon l'hydrographie, au même titre que le réseau viaire, relie des quartiers entre eux, en plus de contribuer, lorsqu'elle est à l'air libre, à la purification de l'air et à la lutte contre les îlots de chaleurs.

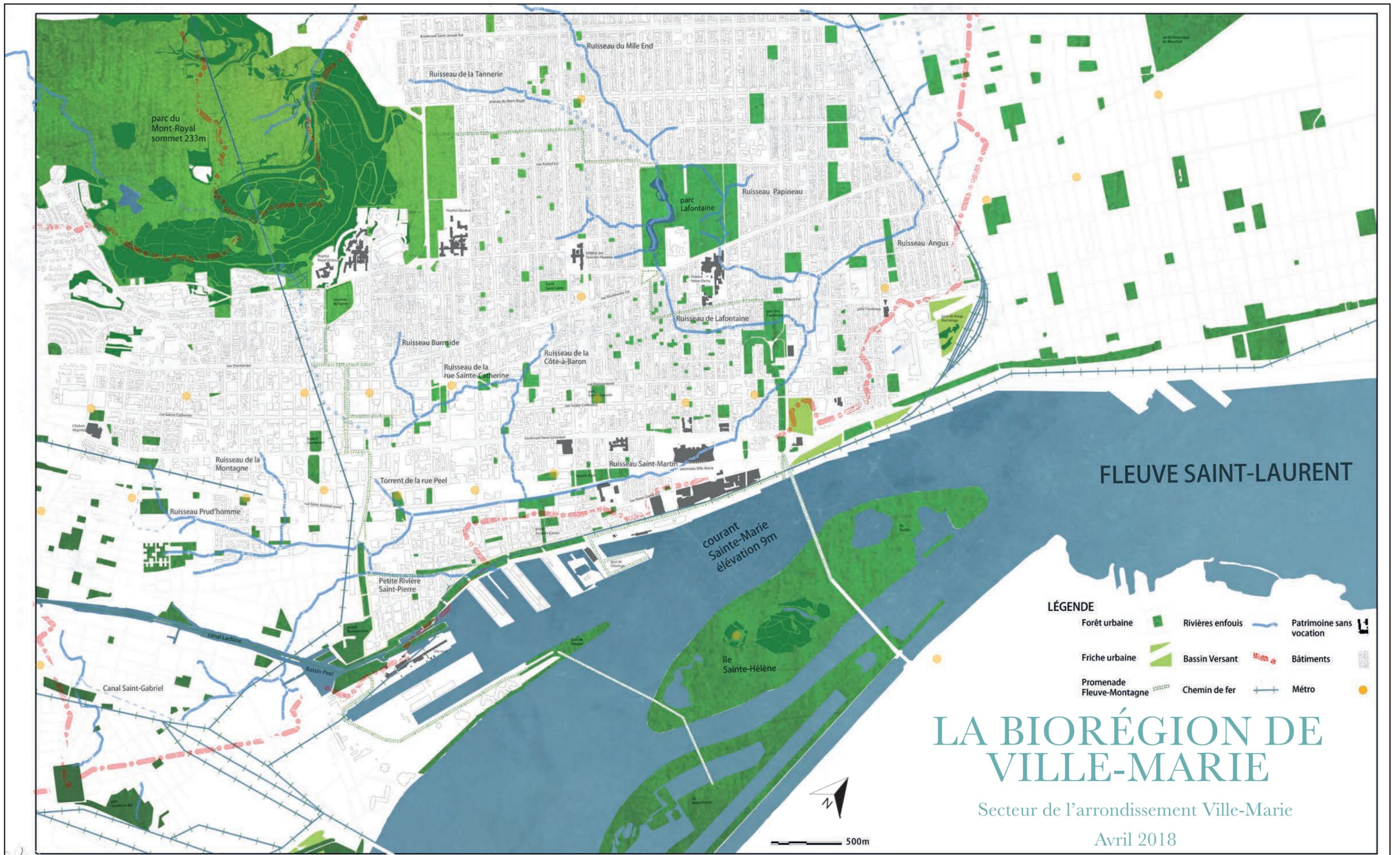
Trame verte



Vue aérienne de Montréal et du Mont-Royal, 2016

Alors que le site est peu accidenté, celui-ci correspond à la côte Sainte-Marie (Beauregard, 1984), première terrasse du fleuve Saint-Laurent et berceau du développement de Montréal. La topographie détermine la réserve d'eau de McTavish ayant remplacé le réservoir Saint-Louis suite au grand incendie de 1852. Tous deux illustrent la remontée vers la montagne, ainsi que l'importance des considérations topographique dans l'aménagement d'un site pour tirer profit de la force hydraulique. Alors que l'actuelle usine Molson est à une altitude d'environ quatre-vingts mètres, la croix du Mont-Royal, réglementant la hauteur des bâtiments de l'arrondissement, culmine à une altitude de deux-cent-cinquante-et-un mètres (Ministère de la Culture du Québec, 2016).

Malheureusement, le projet de relier le Saint-Laurent et le Mont-Royal par la promenade Fleuve-Montagne ne répond pas aux attentes (La Presse, 2017), et la question de la protection des vues sur la montagne, comme la protection des vues du fleuve, demeure entière. Notre vision propose la mise en valeur du sommet à partir des ponts du Havre de Montréal, reliant ainsi l'histoire, l'hydrographie, la topographie, et les grands symboles de Montréal dans un design englobant.



HISTORIQUE



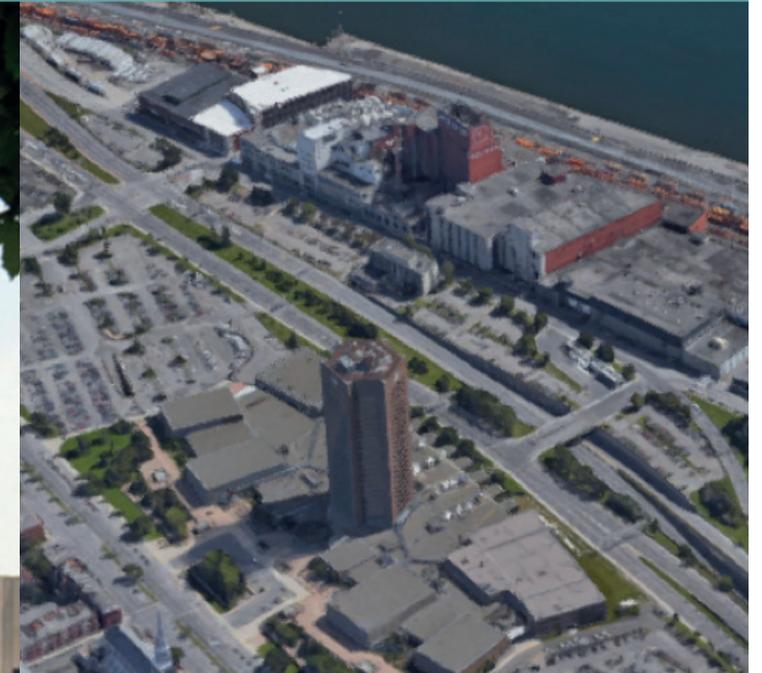
1800



1887



1975



2017

En 1785, Molson acheta la petite brasserie qui appartenait à Thomas , située au Pied-du-Courant (illustrée en rouge sur la morphogénèse). Autour de 1815, les limites du faubourg Québec s'étendaient le long du ruisseau Saint-Martin qui est « canalisé sous la rue Saint-Antoine. » (Rayside Architecte. 2009). En 1809, Molson construit le premier navire à vapeur du Canada, qui en 1824 franchit le courant Sainte-Marie. Grâce à cela, Montréal se développe à l'ouest de la brasserie. En 1840 a eu lieu la construction du collège et des Terrasses Molson. L'incendie de 1852 ravage le Faubourg Québec et la brasserie. Par ailleurs, la destruction permit à Molson et à d'autres industries de s'agrandir par la suite. Une partie du faubourg disparaît en 1883 lors de l'édification de la gare Dalhousie.

La pollution et les inondations répétées du secteur vont cesser après la construction de la station de pompage Craig en 1887. Le Faubourg à m'lasse, tel que le quartier est désormais surnommé, subi durant cette période trois phases de destructions consécutives. Alors que le parc Sohmer était la proie des flammes en 1918, marquant la fin de la belle époque pour le faubourg, une partie du quartier est détruite pour construire le pont Jacques-Cartier. Molson va reprendre le terrain qu'occupait le parc Sohmer pour agrandir sa brasserie. De 1953 à 1955, d'autres bâtiments sont détruits pour élargir la rue Dorchester (désormais René Lévesque).

La construction de la tour de Radio-Canada et la destruction du Faubourg à m'lasse a eut lieu entre 1963 et 1964. En 1974, arrive l'autoroute Ville-Marie dans l'est du centre-ville La brasserie Molson a cessé d'agrandir son usine après les dernières transformations de 1964 et 1975. Le quartier se retrouve avec de très grands îlots, à cause des grands projets et des destructions.

À l'été 2017, la brasserie Molson a annoncé son départ pour aller s'installer sur un site mieux localisé, l'usine ayant besoin de plus d'espaces et de moderniser ses équipements devenus trop vieux. La société de Radio-Canada va aussi déménager sa tour et a l'intention d'aménager des bureaux et de construire des logements dans l'ancienne tour. La construction est en cours. (Radio-Canada. 2017)

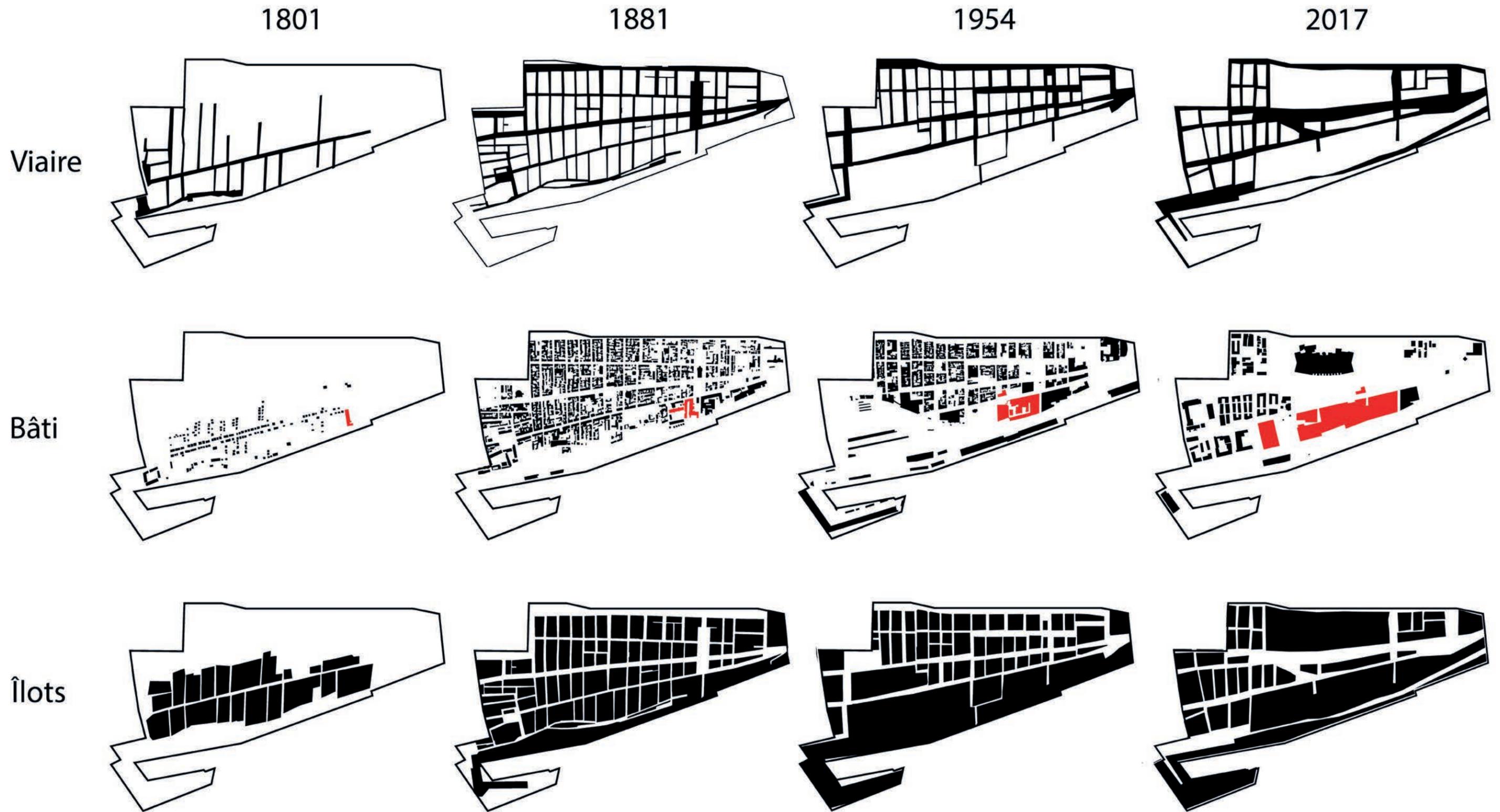


Figure 3. Morphogenèse du faubourg Québec de 1801 à 2017



LES ACTUALITÉS

L'annonce du déménagement de la brasserie Molson et de la construction de la nouvelle Maison de Radio-Canada marque la fin d'une époque. D'autres actualités ont paru dans les médias au courant de la dernière année, concernant la station de pompage Craig et le réaménagement des abords du pont Jacques-Cartier.

Premièrement, le déménagement de l'usine à Longueuil met fin à sa présence ininterrompue au coin de Notre-Dame et de Papineau sur 230 ans. En effet, l'occupation de l'industrie Molson Coors prendra fin en 2021, lorsque sa nouvelle usine sera construite. Les dirigeants de l'entreprise ont démontré une volonté de maintenir une présence symbolique sur le site, ainsi que d'y laisser une partie de leurs activités administratives, un musée ainsi qu'une microbrasserie. Cependant, nul ne sait ce qui adviendra des bâtiments de cet imposant complexe industriel, notamment la tour, les cheminées et une partie de la façade datant du début du 20e siècle.

Deuxièmement, le projet de la nouvelle Maison de Radio-Canada était attendu depuis longtemps. Au final, la société d'État déménage sur son propre terrain, à l'angle du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Papineau, dans des locaux modernes et plus adaptés à ces besoins actuels. Les travaux ont commencé à l'été 2017 et se poursuivront jusqu'à la fin de 2019. Pour le reste du terrain, le groupe immobilier Mach prévoit de conserver la grande tour, emblématique de la Cité des Ondes et de développer nouveau quartier à l'emplacement actuel des terrains de stationnement et du basilaire qui occupent une grande majorité du site.

Troisièmement, la station de pompage Craig fait parler d'elle pour les travaux de sécurisation et de rénovation qui sont en cours (Le Devoir, 2018). La ville n'a pas encore défini une vocation pour la station, mais elle voulait s'assurer que le bâtiment ne se dégrade plus au point d'être dangereux. L'administration publique reconnaît de plus son importance patrimoniale.

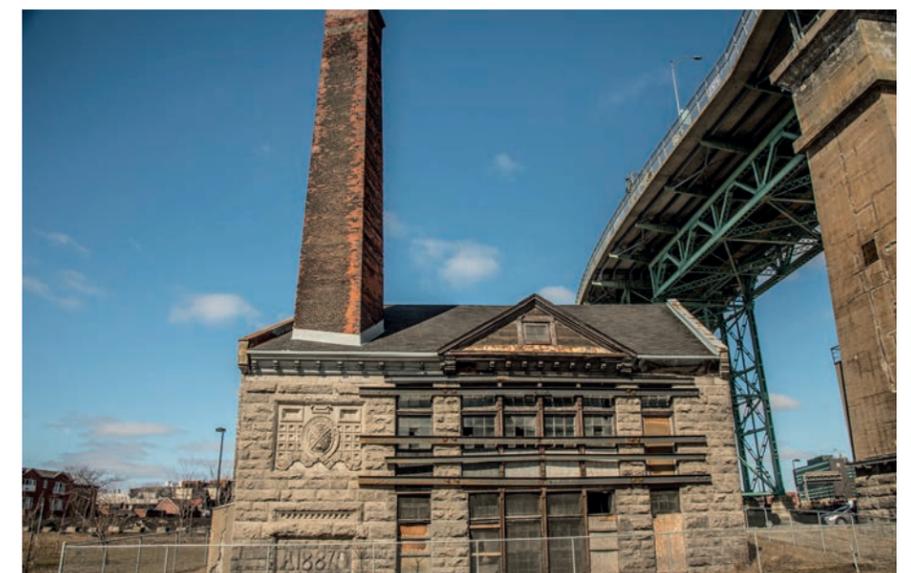
Enfin, le 2 avril 2017, la Ville de Montréal et la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée ont présenté un projet commun pour le réaménagement des terrains sous le pont Jacques-Cartier et ses abords. Cela représente une nouvelle importante pour les citoyens et les usagers de ce secteur accidentogène, peu attractif et qui sépare deux importants quartiers de l'arrondissement, soit les quartiers Sainte-Marie et Saint-Jacques.



Façade et tour Molson, Hiver 2018



Image de synthèse de la Nouvelle Maison Radio-Canada, 2017



Station de pompage Craig, début des travaux de rénovation, Hiver 2018

DYNAMIQUES DU SECTEUR

Transformations

Alors que l'on s'intéressa beaucoup dans les dernières années aux transformations du secteur de Griffintown, ancien secteur ouvrier puis industriel, logé entre le canal Lachine et le centre-ville, il semble que l'attention commence à se concentrer vers l'est.

À la suite de l'adoption du programme particulier d'urbanisme de Sainte-Marie en 2011, les annonces de projets s'accumulent et encerclent le site : le projet de condo Solano et la construction de la nouvelle Maison de Radio-Canada, ainsi que les projets annoncés de réaménagement de l'entrée du pont Jacques-Cartier et du quai de Lorimer.

La nouvelle du déménagement des activités industrielles du complexe Molson, à la jonction de ces projets d'envergure, ne laisse plus guère le choix que de repenser globalement ce lieu. Tous ces projets représentent l'occasion de réaliser l'énoncé d'intention établi dans la vision du Havre 2025, du moins dans sa portion entre les ponts Jacques-Cartier et Victoria. Le geste de relier ces kilomètres de berges dans une vision cohérente de planification à échelle humaine, permettra enfin de redonner l'accès au fleuve à l'ensemble des communautés de Ville-Marie.

De plus, il permettra de débloquer un nouveau foncier dont le centre-ville de Montréal a cruellement besoin pour répondre au besoin institutionnel des populations locales, nouvelles ou anciennes.

Projets en cours

Plusieurs nouveaux projets contribuent à changer la dynamique du site. La carte des projets recense six projets immobiliers, à caractère principalement résidentiel, qui modifient particulièrement le site d'intervention. Ces projets sont ceux du groupe Mach, les condominiums Solano, le projet Quai de Lorimer, le projet Montcalm et le complexe Glo2.

Le projet du groupe Mach est le seul qui annonce un seuil minimal de logements sociaux et abordables de 40%. Les projets en cours tels que Quai de Lorimer et Solano n'ont pas encore annoncé ce type de mesures. Il y a également des projets comme les nouveaux développements immobiliers à Griffintown, le projet de la compagnie Molson Coors et le projet du réseau électrique métropolitain (REM).



Avancement des travaux de la Nouvelle Maison Radio-Canada, Hiver 2018



Projets en développement

Le site d'intervention s'inscrit en partie dans le faubourg Québec, un quartier ayant subi de nombreuses transformations au cours des dernières décennies. De nos jours, ce quartier fait face à de nouveaux développements. Plusieurs projets de modernisation du quartier insufflent un vent de prospérité économique à cette portion du territoire de Montréal. En effet, on recense de nombreux projets qui sont en cours à l'intérieur des limites du quartier. Par exemple : le projet de la nouvelle Maison Radio-Canada, le Centre hospitalier de l'Université de Montréal et le projet Solano. Cela, en précisant que le site d'intervention est un site historiquement à vocation mixte, puis industrielle, celui-ci de par le grand nombre de friche industrielle présente est enclin vers la revalorisation économique et sociale. Toutefois, un certain nombre de ces projets menace de venir gentrifier le secteur si ceux-ci ne sont pas réalisés avec un nombre suffisant de logements sociaux et abordables, les quartiers Saint-Jacques et Sainte-Marie, ainsi que leurs populations étant historiquement très vulnérable économiquement. La firme Ipso Facto a su tirer profit de cette dynamique pour présenter un projet urbain novateur qui s'inscrit dans les préoccupations actuelles et qui respecte l'histoire du site.

Tour de l'Horloge et Biosphère, été 2017



Projets projetés

Il existe six nouveaux projets à caractère non résidentiel qui sont présentement en réflexion soit : la délocalisation de Molson, le square Viger, et le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie. De plus, la Société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporé a entamé, ce printemps, des consultations publiques sur le réaménagement des abords du pont Jacques-Cartier. Ces projets en réflexion sont des projets planifiés, mais dont les dispositifs demeurent inconnus pour le moment. Concernant les projets résidentiels, de nombreux projets sont aussi planifiés, principalement celui du Quai DeLorimier (anciennement appelé Porte Sainte-Marie).

Son annonce en 2016 par le promoteur Bertone n'a toutefois toujours pas débouché sur des annonces plus concrètes de démarche auprès de la ville de Montréal. Le projet a depuis disparu du portfolio en ligne du promoteur et ne semble plus constituer une priorité. Quant au projet de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie dans le secteur de Radio-Canada, le MTQ a effectué des études dans les années 2010, mais les coûts ainsi que la répartition de ceux-ci ont retardé l'avancé du projet, malgré le recouvrement effectué en 2017.

Dessous sous-utilisé du pont Jacques-Cartier, Hiver 2018



EUT 5015 - HIVER 2018

Urbanisme transitoire

Depuis les années 1970, les tables de concertation des quartiers revendiquent l'accès aux berges du fleuve Saint-Laurent. (DSP, 2008) Bien qu'il n'y ait pas encore de plan prévu pour les activités du secteur du Courant Sainte-Marie, l'organisme la Pépinière affilié à la Corporation du développement communautaire Centre-Sud mène plusieurs activités dans le secteur. Cependant, les acteurs de ces milieux communautaires et des tables de quartier nous ont laissés entendre qu'un Programme particulier d'urbanisme est en préparation, serait annoncé publiquement et soumis à des consultations publiques vers le mois de mai 2018. Le Village Éphémère au pied-du-courant est un événement organisé à chaque année sur les berges du fleuve Saint-Laurent sur une friche appartenant à la Ville de Montréal et au Ministère des Transports et de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec. Cet événement permet à la population de profiter des berges tout en intégrant des activités de plaisance et des ateliers participatifs. Plusieurs groupes citoyens militent pour la préservation et la mise en valeur des vues sur les paysages iconiques naturels et humanisés de ce site. En effet, ces derniers souhaitent avoir une meilleure accessibilité aux berges. Le Groupe d'Intervention Sainte-Marie, les AmiES du Courant, Sentier Urbain, Les Escapes Improbables, le Groupe information travail (GIT) et Conscience urbaine travaillent en collaboration pour animer les berges du fleuve.



Village éphémère Au-Pied-du-Courant, été 2016, crédit photo La Pépinière

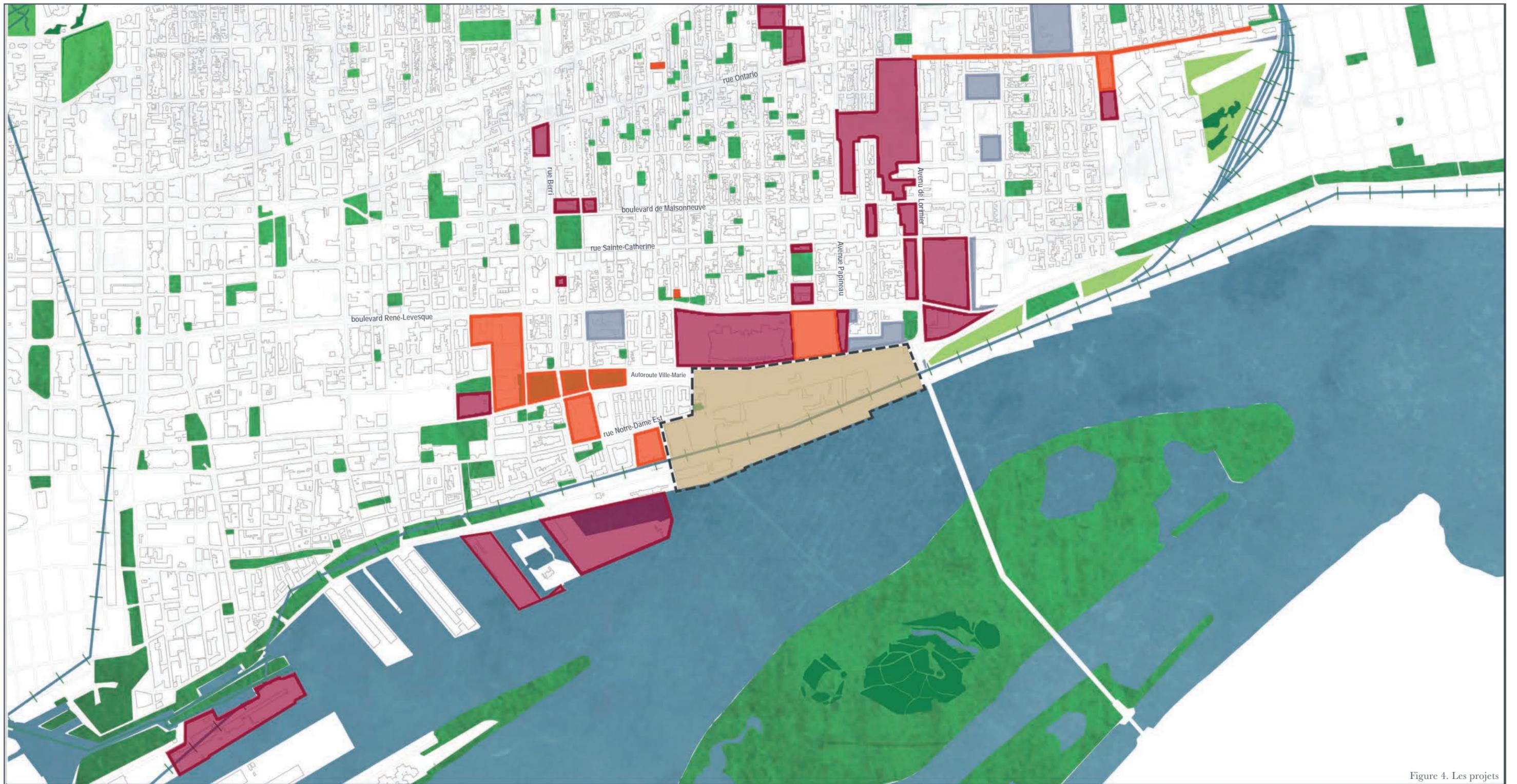


Figure 4. Les projets

Dynamiques du secteur

- Site d'intervention
- Projet planifié
- Projet en cours
- Projet en réflexion



- Hydrographie
- Espace vert



LES QUARTIERS

Adjacent au site d'intervention, se trouve une pluralité de quartiers qui ont tous leur particularité, leurs défis et leurs dynamiques.

Le Vieux-Montréal est un quartier historique, lieu emblématique de la fondation de la ville et ancien quartier industriel de la métropole. C'est aujourd'hui un important lieu touristique où les visiteurs peuvent se loger, se restaurer et se divertir. Secteur habité, le quartier est plus aisé et éduqué que la moyenne de Ville-Marie et en comparaison aux autres quartiers limitrophes. De plus, on y trouve de nombreux emplois. Le Vieux-Montréal est bien desservi en transport en commun avec plusieurs stations de métro à proximité, et en parcs grâce au parc linéaire de la Commune. Contigu au Vieux-Port et ses quais, ce secteur constitue le seul point d'accès de qualité au fleuve de l'arrondissement Ville-Marie.

Développé dans les années 2000, le Faubourg Québec a été construit sur l'ancienne gare de triage Dalhousie/Viger du Canadien Pacifique. Comprenant plusieurs centaines de logements en coopératives et OBNL, la portion au sud du viaduc Notre-Dame Est est toutefois occupée par des tours de condominiums construites par le groupe Solano.

Décrivant les alentours de l'Université du Québec à Montréal, le Quartier latin est principalement fréquenté par les étudiants, ainsi que les clientèles de la grande bibliothèque et de la Place Dupuis. Avec la construction du Centre hospitalier universitaire de Montréal (CHUM), la vocation institutionnelle du secteur sera de nouveau renforcée.

Le secteur de la rue Sainte-Catherine est fréquenté par la communauté LGBTQ+ de Montréal, le Village est aussi l'un des quartiers pauvres de l'agglomération. La démolition du Bourbon (Journal Métro, 2015), l'un des anciens pôles d'activité du secteur, dénote en partie sa dévitalisation depuis le début des années 2000, malgré le succès de sa piétonnisation estivale.

Séparés par la rue Papineau, les quartiers Sainte-Marie et Saint-Jacques sont les principaux secteurs du quartier Centre-Sud. Ceux-ci sont reconnus pour la défavorisation d'un grand

nombre de ses habitants, malgré un certain renouveau du quartier Sainte-Marie, réalisé par sa communauté artistique au cours des dernières années.

Toujours en activité à l'est des anciens entrepôts frigorifiques, bien que ne servant qu'au triage des trains, ce secteur du Port de Montréal est caractérisé par la présence de plusieurs voies ferrées, ainsi que de quais où peuvent s'amarrer des bateaux à cale profonde. Toutefois, aucun déchargement ou entreposage n'y est effectué.

La cité des ondes, projet moderniste des années soixante visant la revitalisation de l'est du Centre-Ville, a été réalisée au travers d'importantes vagues de démolition du Faubourg à m'lasse, ancien quartier ouvrier et populaire du Centre-Sud. Regroupant plusieurs entreprises médiatiques et télévisuelles, ce projet occupe bien plus que l'immense îlot de Radio-Canada. La transformation de cet îlot par le déménagement de Radio-Canada, l'abandon de la production et de ses activités télévisuelles à même la maison mère et l'actuelle transformation des médias télé traditionnels annonce de profonds changements pour ce secteur.

Enfin, plus qu'un paysage, le fleuve et l'île Sainte-Hélène constituent, respectivement, la principale voie de transport maritime du Québec. Véritable îlot de verdure de l'envergure du Mont-Royal à deux pas du centre-ville, l'île Sainte-Hélène est reliée à celui-ci par des navettes fluviales, le pont de la Concorde et le pont Jacques-Cartier.



Vieux-Montréal, Été 2017



Rue Sainte-Catherine piétonnisée, été 2017



Place Émilie-Gamelin, Automne 2017



Tour de Radio-Canada, Automne 2017



Vue de la gare de triage du Port-de-Montréal, Automne 2017



Vue vers l'Est du quai Jacques-Cartier, Hiver 2018



Pour faire un survol des différentes étapes du processus d'idéalisation et de production, il a été primordial d'effectuer une analyse du site, de la zone d'impact et la zone d'influence. Ceci étant essentiel dans la démarche afin d'étudier les besoins réels en termes de population, d'aménagement, de préservation et d'innovation.

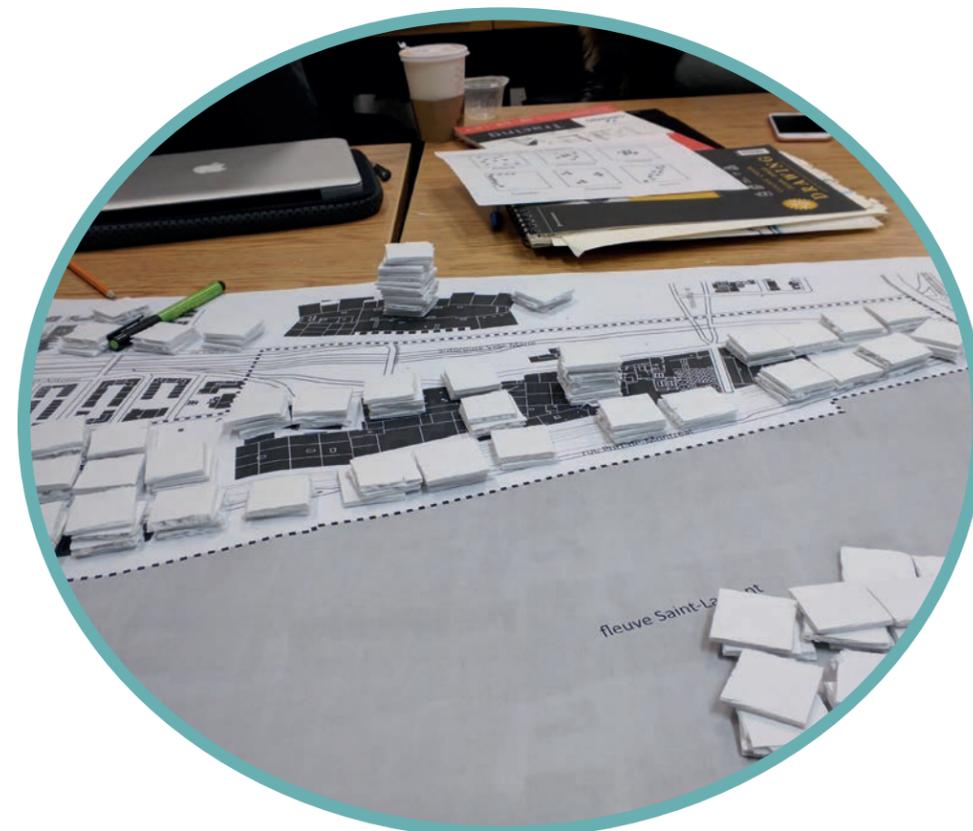
Nous avons débuté notre démarche par une analyse du contexte socio-économique de la population, permettant de comprendre les besoins de celle-ci. Les quartiers ayant été pris en considération sont les quartiers Sainte-Marie, Saint-Jacques et le Vieux-Montréal. Ce choix a été nécessaire afin d'obtenir un échantillon représentatif, notre site d'intervention ne comptant que 400 habitants. À la suite de cette analyse, nous avons ciblé trois principales composantes en lien direct avec nos objectifs étant ressortie comme des besoins importants dans le secteur. Ainsi, nous abordons la question des familles, la vulnérabilité économique et les emplois.

Par la suite, à partir d'observation sur le terrain nous avons constaté le fort potentiel en termes de paysages et points de vue à partir du site d'intervention, lequel a été répertorié. Nous avons donc cherché à mettre en valeur au maximum ces paysages. Un autre élément important est la question des différentes planifications du secteur qui sont en cours et celles qui sont requises pour ce territoire.

L'élaboration des enjeux, des objectifs et des principes a été déterminée à partir d'une prise en considération des besoins de la population, de notre vision en termes d'aménagement et des plans d'action de la Ville de Montréal. Une étude plus approfondie sur les potentiels, contraintes, forces et faiblesses ont guidé notre réflexion sur ce qui pouvait être fait sur ce site. Nous tenons à rappeler qu'il y a eu une évolution constante sur cette question, certains éléments que l'équipe avait déterminés comme des contraintes au départ s'étant transformés en potentiels et en forces à la lumière des analyses effectuées.

L'étape suivante a été de prendre en considération les analyses urbanistiques faites au préalable afin d'élaborer deux concepts préliminaires à travers les points d'ancrage et les axes de mouvements. Nos deux concepts devant être des réponses distinctes, mais complètes à la problématique, nous avons déterminé des thématiques pour chacune d'entre elles. Ces concepts ont servi à l'élaboration de nos scénarios, soit le dessin concret des îlots, rues et bâtiments.

Par la suite, un processus d'évaluation a été mis en place afin de cibler les forces et faiblesses de chacun des scénarios préliminaires, ce qui nous a amenés à l'élaboration du concept et scénario final. Cette composante est aussi passée par un processus d'évaluation afin de s'assurer de l'intégrité et de l'objectivité de la démarche.



Atelier de modulation, Automne 2017



Exercice de conceptualisation, concept de l'Îlot H, Automne 2017

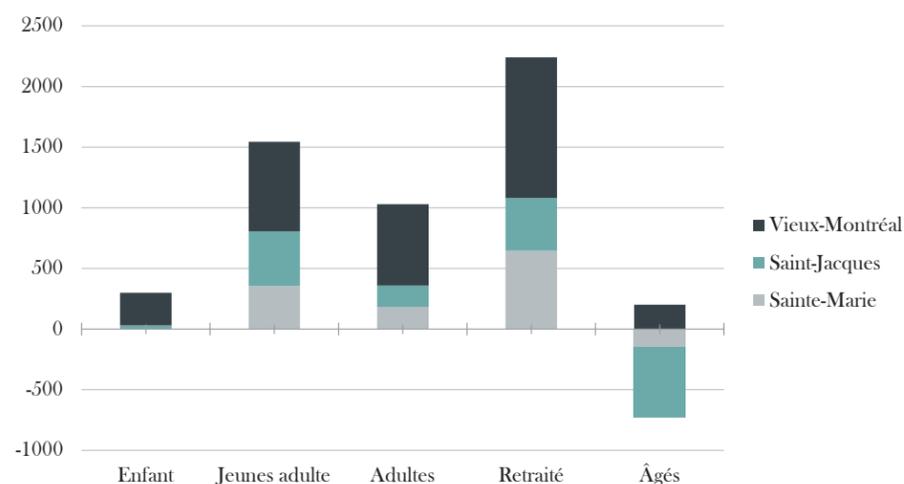
LES ANALYSES DU SITE

Familles et ménages

Alors que le quartier a été en grande partie reconverti pour faire place à de nouveaux logements (plus de 3 000 ces 20 dernières années), ces constructions se sont fortement concentrées dans le secteur du Vieux-Montréal englobant le Faubourg Québec. Ce graphique nous indique que, malgré une forte augmentation de la population dans les vingt dernières années, celle-ci est principalement attribuable à l'arrivée de jeunes adultes et de personnes retraitées.

Une décroissance importante des aînés est aussi observable dans les secteurs de Sainte-Marie et de Saint-Jacques. Alors que les jeunes enfants, principalement ceux d'âge scolaire, manquent à l'appel, on observe que les familles quittent le quartier dès que leur enfant tombe en âge scolaire. En effet, il y a près de 50 % moins d'enfants de 0-4 an que de 10-14 ans. La taille des logements, en moyenne de 3,5 pièces et le faible nombre de chambres (moins de 2 chambres par logement), contribue à l'exode des ménages des quartiers dès que leur famille s'agrandit. Cette tendance n'est pas nouvelle et est aussi observée ailleurs sur l'île de Montréal, notamment à Griffintown.

Figure 6. Variation de la population par groupes d'âges selon les quartiers, 1991 - 2016



Vulnérabilité

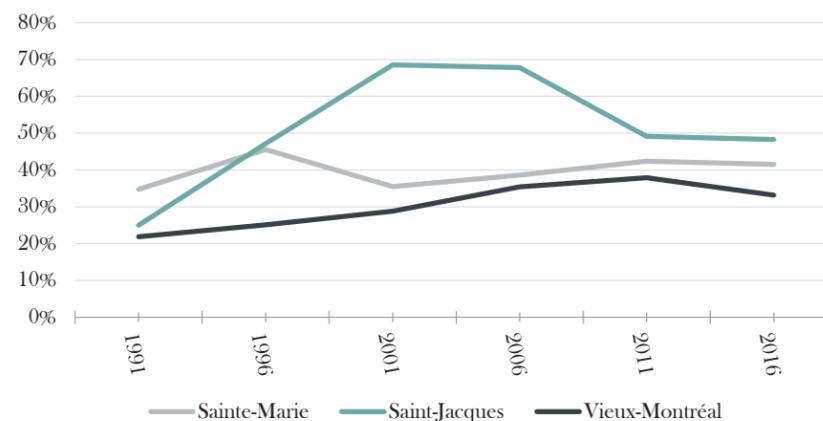
La vulnérabilité sociale et matérielle de la population des quartiers environnants est inégale, mais néanmoins très présente. Selon la direction régionale de santé publique CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, les quartiers composant le territoire du Centre-Sud sont parmi les plus défavorisés matériellement de Montréal et les plus défavorisés socialement au Québec (Santé Montréal, 2011).

Pour les quartiers Sainte-Marie, Saint-Jacques et le faubourg Québec, près de la moitié des locataires consacrent plus de 30 % de leur revenu pour payer le loyer (36 % pour la ville de Montréal). Dans ces mêmes quartiers, 80 % des citoyens sont locataires contre 64 % pour le reste de l'île.

De plus, à l'automne 2017, on dénombrait trois camps de sans-abris à l'intérieur des limites du site d'intervention. D'après le dénombrement des personnes en situation d'itinérance à Montréal le 24 mars 2015, plus de 125 personnes seraient dans cette situation dans l'arrondissement.

Enfin, en 2017, presque 3000 ménages, soit environ 35 % des ménages du quartier, vivent sous le seuil de revenu disponible nécessaire pour se sortir de la pauvreté (IRIS, 2016)

Figure 7. Évolution du pourcentage de ménages locataires consacrant 30% ou plus de leur revenu aux frais de logement

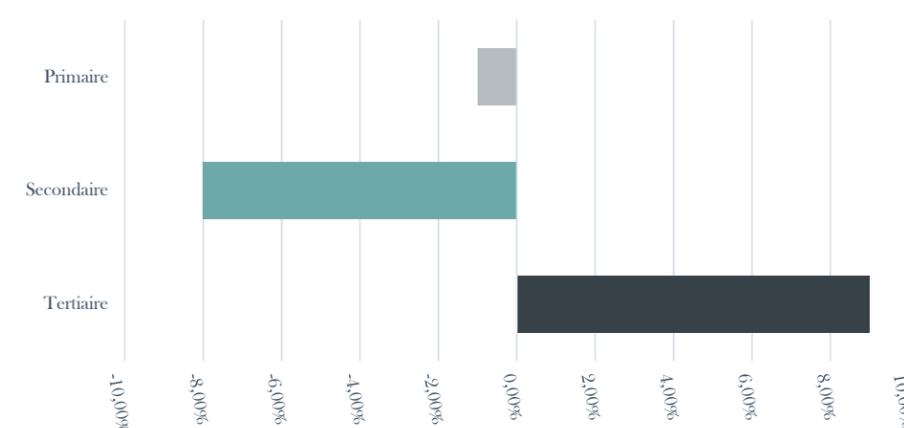


Emplois

Le niveau de scolarité et l'économie influencent grandement l'emploi. Depuis 30 ans, l'économie du secteur a muté vers les emplois liés au secteur tertiaire, particulièrement dans la vente et service, aux affaires et à la gestion. Ces emplois sont soit très bien rémunérés, mais nécessitent une forte scolarité (affaire et gestion), ou sous le seuil de la pauvreté (ventes et services), contribuant au creusement des inégalités dans le secteur. De plus, le départ de la brasserie Molson fait perdre 550 emplois du secteur secondaire sur le territoire, tendance lourde du déclin de l'industrie manufacturière qui avait déjà perdu plus de 400 emplois au courant des 30 dernières années.

Le portrait de la scolarité nous permet de constater la transformation du Vieux-Montréal. Entre 1991 et 2017, presque 2000 diplômés universitaires supplémentaires s'installent dans le quartier. Toutefois, dans les quartiers environnants, le nombre de personnes n'ayant pas obtenu de diplôme continu d'augmenter, même si proportionnellement il occupe une place moins importante qu'avant.

Figure 8. Variation des secteurs d'emplois entre 1991 - 2017





Vue du Vieux-Port illuminer, Automne 2017



Vue du Vieux-Port et du Vieux-Montréal, Automne 2017

Paysages

Le site propose de nombreux points de vue intéressants sur des paysages naturels et humanisés. Pour un lieu à vocation industrielle, le site possède des points de vue uniques qui devront être préservés et mis en valeur dans le projet du courant Sainte-Marie. Le fait de donner aux futurs habitants des points de vue de qualité sur des éléments iconiques dans la ville de Montréal est un bon moyen de renforcer l'identité des lieux et d'attirer de nouveaux ménages dans le quartier.

Pour localiser les points de vue intéressants, il est d'abord nécessaire d'identifier les éléments du paysage qui doivent être visibles et par la suite mis en valeur par des aménagements qui offrent des points de vue. Parmi les éléments incontournables du paysage montréalais, on retrouve évidemment le Mont-Royal ainsi que le fleuve Saint-Laurent et ses îles. Ces deux éléments naturels ont souvent été considérés tout au long de l'élaboration du projet afin qu'ils soient visibles à partir de plusieurs points de vue. Le fleuve en particulier a grandement influencé les idées d'aménagement pour qu'un maximum de futurs résidents ait une vue sur le havre à partir même de leur domicile. Le site offre aussi des vues sur d'autres éléments particuliers comme le quai de l'Horloge, le pont Jacques-Cartier ainsi que la Biosphère sur l'île Sainte-Hélène. Ces paysages se sont déclinés en plusieurs points de vue et points du site présentant des vues dégagées sur les éléments iconiques de la ville.

De plus, lors de l'élaboration du projet, le site a aussi été intégré en tant que partie du paysage montréalais, tel que visible notamment du belvédère du pont Jacques-Cartier ou du parc de Dieppe. En suivant cette idée, l'aménagement des espaces et les bâtiments proposés dans le projet ne doivent pas cacher des vues sur des éléments symboliques que l'on retrouve à l'intérieur ou près du site. En ce sens, la hauteur des bâtiments a été limitée afin qu'aucune vue significative ne soit obstruée après la réalisation du projet.

Points de repères

Durant l'élaboration et la conception du projet, les points de repère ont dû être considérés pour leur capacité primaire à orienter les individus dans l'espace urbain (Lynch, Cullen). De plus, les points de repère ont aussi été considérés comme des éléments qui permettent aux résidents de se créer une identité et une carte mentale de leur milieu de vie. Des points de repère peuvent jouer un rôle important d'identification ou d'appartenance à un lieu. Pour les Montréalais par exemple, le Mont-Royal sera toujours un repère visuel, mais aussi un symbole identitaire de la ville de Montréal. Le projet du courant Sainte-Marie doit aussi laisser la place à des points de repère qui permettent aux locaux et visiteurs de s'orienter, et aussi à des repères symboliques qui donnent la chance au quartier de développer sa propre identité.

On retrouve à proximité ainsi qu'à l'intérieur du site d'intervention des points de repère importants pour s'orienter. Trois de ces points de repère importants sont la tour de brique de Molson, la tour de Radio-Canada et le pont Jacques-Cartier. La tour Molson et la tour Radio-Canada sont tout particulièrement importantes, car elles ont la capacité d'être des repères locaux, mais aussi des repères régionaux. Le projet doit alors considérer ces deux points de repère comme des éléments qui devraient être visibles de plusieurs endroits à l'intérieur du site de projet. L'aménagement du futur quartier devrait aussi intégrer des repères visuels afin d'aider les habitants à se localiser.

La tour de brique Molson a toujours été un symbole marquant de la ville de Montréal. Depuis sa construction, cette tour fait partie du paysage montréalais et aussi de l'identité du quartier. Cette grande tour de brique, surtout son horloge et sa cheminée (Bumbaru, 2018), doit être préservée et présente le potentiel de devenir un symbole du nouveau quartier. La tour Molson est un repère autour duquel il est facile de se construire une identité.

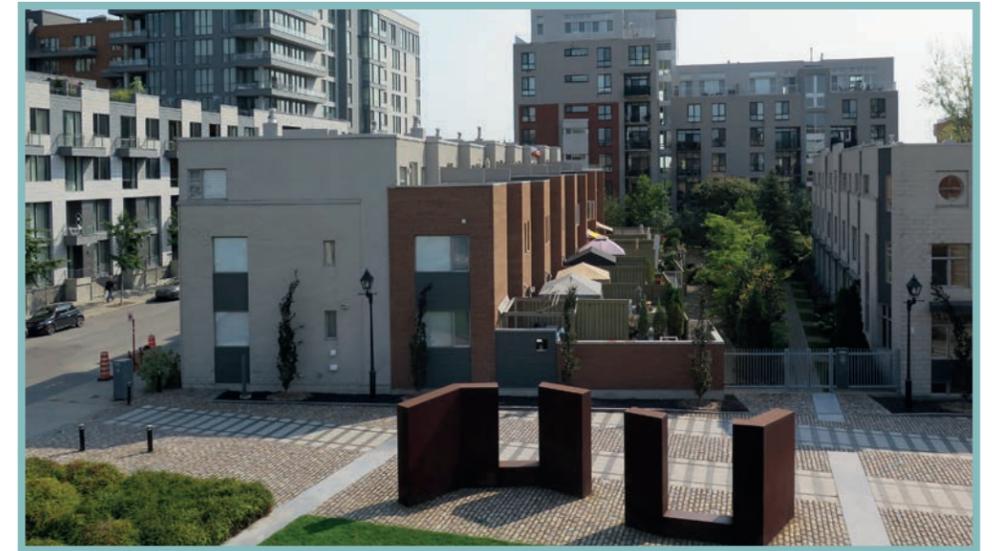


Cadre bâtis riverain

Un grand nombre de typologies du cadre bâti montréalais sont présentes sur le site. Toutefois, la grande hétérogénéité des styles et des gabarits de construction fait en sorte qu'il n'est pas possible de généraliser un style architectural. Cela est en grande partie explicable par les vagues successives de démolition de ce quartier ancien, passant de l'incendie, aux inondations, à l'industrialisation, puis aux projets autoroutiers et à la construction de Radio-Canada. Nous avons plutôt procédé au recensement et à la caractérisation, photographies à l'appui, de bâtiments typiques ou exceptionnels à l'intérieur et à proximité du site. Nous avons accordé une attention particulière au bord de fleuve afin de faire ressortir toute la diversité et la richesse de ce cadre bâti éclectique.

D'abord la maison de faubourg, bien que peu présent dans le site, peut servir de modèle pour des insertions de faible densité en ruelle ou en arrière-cour. À contrario, le bâti institutionnel présente de par de sa valeur architecturale et sa richesse un fort potentiel de mise en valeur. De par la mission publique qu'il incarne, le bâti institutionnel peut donner un sens à l'espace public. À l'inverse, on retrouve aussi le style brutaliste, rejetant la rue par le nombre restreint d'ouvertures et par sa surutilisation du béton. Le brutalisme a une valeur patrimoniale contestée, mais est néanmoins très important dans l'histoire de l'architecture.

Ensuite, bien présent dans le Faubourg Québec avec le complexe d'habitation Solano, le style contemporain contraste avec le reste du paysage. Ses tours de verre permettent d'atteindre une forte densité au prix d'une forte empreinte écologique, tout en se détachant de la rue. Non loin, avec ses structures d'acier, ses jeux de briques, ses hauts plafonds et son volume important, le bâti industriel et portuaire d'origine fonctionnaliste présente un fort potentiel de reconversion en logement ou en espaces de bureaux. Ce type de bâtiment occupe une importante superficie sur le site d'intervention, en bordant en grande partie le fleuve, participant ainsi aux paysages et aux repères. Enfin, populaire dans les quartiers environnants, le plex, habitat typique du ménage montréalais, constitue un style adapté aussi bien aux familles qu'aux plus petits ménages. Sa grande modularité lui a permis de traverser les époques.



Vue de la place Dalhousie, Été 2017



Vue du pont Jacques-Cartier illuminé, Automne 2017



Vue des condominiums Solano, Été 2017



Vue de la tour de l'Horloge et de la Biosphere, Été 2017



Vue des anciens entrepôts frigorifiques, désormais les condos Héritage du Vieux-Port, Été 2017

ANALYSE ARCHITECTURALE

Mise en valeur

Alors que les premières constructions en bois, sont construites aux abords du chemin du Roy (rue Notre-Dame Est), Molson effectue ses premières cuvées le 28 juillet 1786 (Pinard, 1987). La bière devenant populaire suite à la conquête, les revenus de la brasserie atteignent les 1000\$ pour une production de 80 tonneaux. De nos jours, l'usine produit annuellement 6.4 millions d'hectolitres de bière et engrange des revenus dépassant le milliard de dollars.

Dans les années 1800, on commence l'embouteillage de la bière et construit une distillerie pour la liqueur. Le terrain des Molsons accueille ainsi au fil du temps de nombreuses fonctions, dont une scierie, une cour à bois, une fonderie ainsi qu'une malterie. Les plus anciens vestiges de l'usine sont les voûtes de refroidissement, construites en 1787 et aujourd'hui plusieurs fois centenaires. La vocation des lieux, grâce à la nouvelle richesse de la famille Molson, est aussi appelée à se consolider par la construction de grands lègues, sous la forme notamment de l'église Saint-Thomas de 1840, des résidences ouvrières des terrasses Molson, ainsi que le Collège Molson, de cinq étages de haut.

Suite à l'incendie qui ravage l'ensemble du quartier et n'épargne pas la brasserie en 1852, de nouveaux agrandissements sont

réalisés à partir de 1880, mais la seconde moitié du XIXe siècle est moins active du point de vue architectural.

C'est à partir de 1921, 3 ans après la destruction du parc Sohmer, que l'expansion vers l'ouest de la brasserie commence. L'église et les résidences ouvrières sont détruites et remplacées au fur et à mesure par des chambres de fermentations et entrepôts. Les architectes McDougall, Smith et Flemming, qui œuvreront dans quasiment tous les projets de l'usine, dessinent la chaufferie et les séchoirs à grains.

Les bâtiments du complexe industriel Molson qui seront conservés datent de 1913 à 1985. Ces bâtiments forment un ensemble hétéroclite de styles architecturaux et de matériaux variés. Les styles de bâtiments qui sont conservés sont néo-classiques (1913), art déco tardif (1963-1965) et moderne (1950-1985), conçu par C.F. Hettinger et les ingénieurs McDougall, Smith et Flemming. Le style néo-classique est caractéristique de la façade en pierre de taille sur la rue Notre-Dame entre Papineau et Alexandre De Sève. Les façades de pierre de style néo-classique et la tour Molson ont été rénovées en 2005. Nous conservons également les éléments industriels, dont le caveau de 1787, même si les concepteurs demeurent inconnus.



Néo-Classique



Art-Déco



Moderne



Industriel

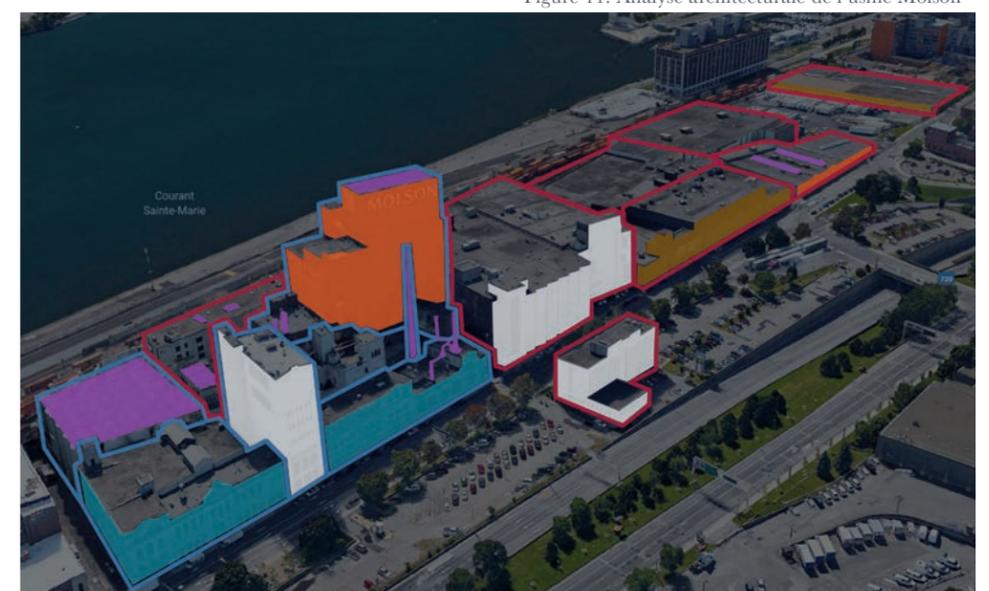


Démolition

Brutalisme

Les bâtiments démolis sont les bâtiments de style brutaliste en béton et en brique qui datent de 1963 à 1965. Ceux-ci, de style brutaliste, sont difficilement recyclables au niveau fonctionnel étant donné que la façade en béton est à mur aveugle sur la rue. Ces bâtiments servent à l'entreposage et ne comportent qu'un à deux étages. De plus, ceux-ci sont entrecoupés par les stationnements des camions de distribution de Molson. Le style des bâtiments ne fait donc pas partie de l'ensemble paysager identifiable à Molson. Enfin, ces entrepôts n'ont pas été rénovés récemment, contrairement à la façade et à la tour Molson qui ont été rénovés en 2005.

Figure 11. Analyse architecturale de l'usine Molson



DIAGNOSTIC

Planification actuelle

Afin que ce projet urbain s'insère bien dans la planification et dans le développement de la ville de Montréal, il est impératif que la proposition d'aménagement soit cohérente avec la planification urbaine actuelle du secteur. Il est alors nécessaire d'identifier quels sont les documents de planifications en vigueur qui touchent le site d'intervention et quelles sont les orientations de développement principales pour ce secteur de la ville. La planification urbaine actuelle ainsi que les orientations devront être intégrées dans l'élaboration du projet qui, au final, devra respecter ces documents.

Bien que le site du courant Sainte-Marie ne possède pas une planification particulière qui lui soit attribuée (des rumeurs de PPU circulent en ce moment), il est cependant considéré comme l'un des grands secteurs à requalifier de l'arrondissement Ville-Marie dans le document de planification Stratégie centre-ville, Soutenir l'Élan. La Stratégie centre-ville de Montréal vise principalement à dynamiser le centre-ville et y améliorer la qualité de vie en ciblant quelques secteurs à consolider ou à requalifier. Considérant que la ville de Montréal montre déjà un intérêt à requalifier le site du Courant Sainte-Marie, il est fondamental que le projet soit fidèle aux objectifs et à la planification déjà existante.

De plus, le Plan d'Action de la Stratégie centre-ville propose 4 actions prioritaires dont trois d'entre elles sont applicables au projet du Courant Sainte-Marie. Ces trois actions sont : « Entreprendre la transformation des secteurs riverains situés aux entrées de ville, implanter des écoles et offrir une diversité de logements pour les familles au centre-ville, stimuler l'emploi au centre-ville moteur du développement économique ». Ces trois actions prioritaires ont grandement guidé l'élaboration du projet urbain afin que celui-ci concorde avec la planification en vigueur dans l'arrondissement Ville-Marie.

Planification requise

La réalisation du projet du courant Sainte-Marie est une intervention majeure qui nécessite plusieurs modifications aux documents d'urbanisme de l'arrondissement et de la Ville. Des changements dans la réglementation actuelle sont nécessaires étant donné que le site est pour le moment à usage industriel avec une densité et un nombre d'étages lié à ce type d'usage. L'aspect réglementaire demeure cependant un enjeu secondaire pour que le site d'intervention puisse accueillir le projet, les consultations publiques étant prioritaires en ce moment.

Afin de mieux guider le développement du quartier qui présente un fort potentiel avec de grands projets futurs comme la requalification du grand îlot de Radio-Canada et la promenade sous le pont Jacques-Cartier, un Programme particulier d'urbanisme (PPU) est nécessaire. Le projet du Courant Sainte-Marie doit s'insérer dans un développement plus important que ses limites physiques. La mise en place d'un PPU qui inclut le site d'intervention permettrait au quartier de se développer de façon cohérente avec les futurs projets anticipés. Un PPU serait aussi le moyen idéal pour que le projet du Courant Sainte-Marie soit ancré durablement dans la planification urbaine de l'arrondissement Ville-Marie.

Enjeux

L'analyse socio-économique et physico-spatiale, et eu égard de la planification du site, quatre principaux enjeux attirent notre attention. Ces grands projets, tels que la construction des voies ferrées du Canadien Pacifique, le complexe Radio-Canada et l'autoroute Ville-Marie, ont fractionné le tissu urbain et social entre les quartiers, en plus de rendre inaccessible le bord du fleuve.

Ensuite, l'étude sociale et historique démontre que malgré la dynamique récente de développement, les projets résidentiels ne suffisent pas à la demande quant au coût et la taille des logements et n'offrent pas les services de proximité adéquats aux jeunes familles. En effet, le nombre insuffisant de logements abordables, leur petite taille et l'absence d'écoles expliquent en grande partie la rareté de ménages avec enfants d'âges scolaires. De plus, les personnes âgées étant particulièrement vulnérables aux hausses de loyer, il faut s'assurer de contrer l'effet de gentrification du secteur qui était déjà visible lors de l'analyse des données démographiques.

Enfin, pour l'enjeu environnemental, l'exposition au bruit, à la pollution de l'air, engendre du stress et de l'asthme chez les enfants, en plus de représenter un risque réel chez les piétons et les cyclistes de subir un accident grave, voire mortel, avec un véhicule motorisé. Ces facteurs produisent actuellement un environnement malsain, fragmenté et insécurisant.

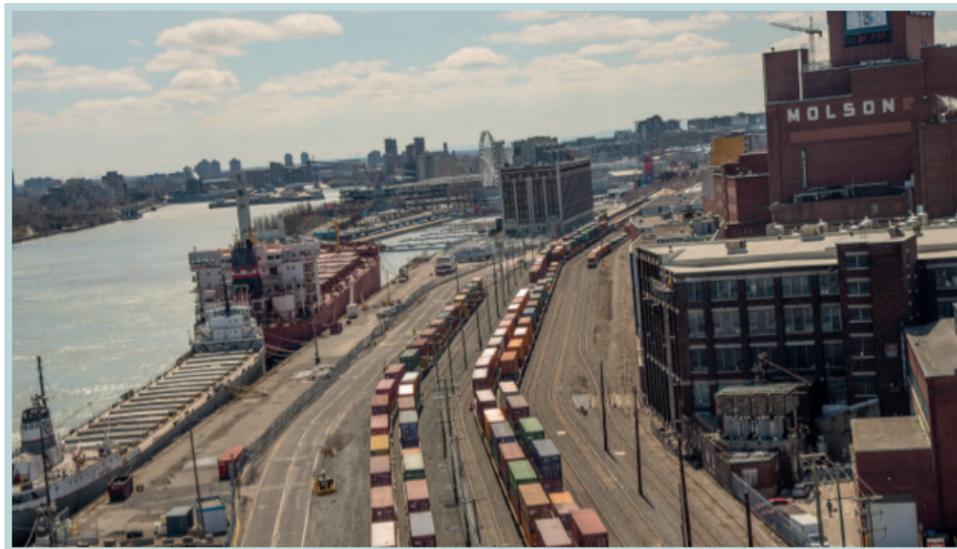
Problématique

Offrir un milieu de vie à échelle humaine, orienté sur la présence d'institutions et de commerces de proximité, tout en créant des liens entre les quartiers environnants et le fleuve Saint-Laurent.

Les objectifs et orientations



Famille montréalaise dans une ruelle de Rosemont, Hiver 2018, Crédit photo Patrick Le Berre



Vue de la gare de triage du Port-de-Montréal, Automne 2017



Vue de la façade historique de Molson sur la rue Notre-Dame Est, Hiver 2018

Dimensions/ Objectifs	Retisser les liens entre les quartiers et le fleuve Saint- Laurent	Développer un milieu de vie complet et convivial	Développer un quartier qui met en valeur les éléments historiques et naturels
Sociaux	<ul style="list-style-type: none"> • Création de lieux de socialisation dans l'ensemble du quartier • Appropriation des berges 	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'aménagement pour la traverse des piétons • Intégration d'institutions de proximité • Diversification des typologies 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en valeur des lieux historiques par des marqueurs dans la trame urbaine
Culturelles	<ul style="list-style-type: none"> • Implantation de places publiques • Valorisation de la trame de rue ancienne 	<ul style="list-style-type: none"> • Intégration de centres culturels 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en valeur des symboles culturels et des marqueurs historiques • Création d'un parcours historique
Économiques	<ul style="list-style-type: none"> • Implantation de services et de commerces 	<ul style="list-style-type: none"> • Diversification des fonctions 	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement de noeuds locaux et supra locaux • Implantation d'espaces pour les métiers historiques

Figure 9. Les objectifs et principes

Potentiels et contraintes

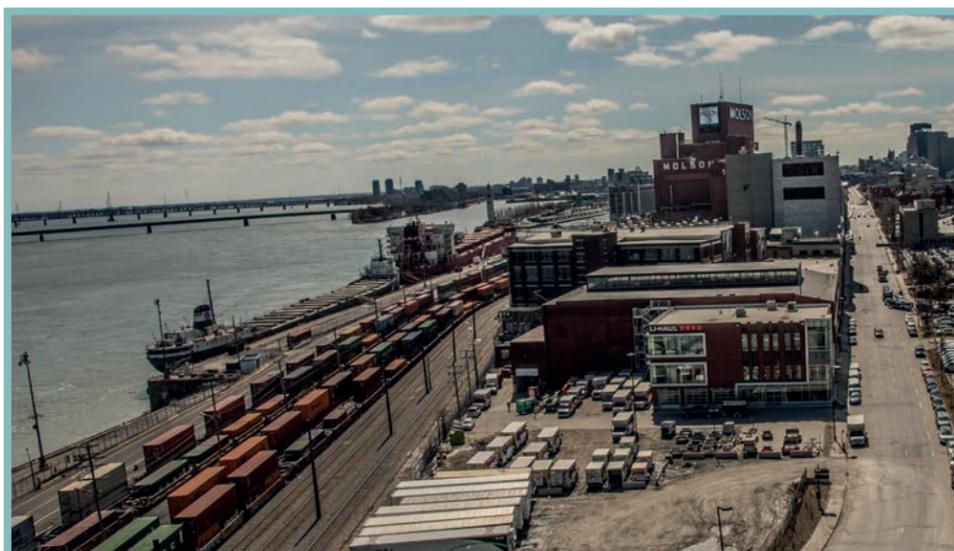
Pour organiser et planifier adéquatement le projet, des potentiels et contraintes d'aménagements ont été répertoriés. Ces éléments physiques ont été identifiés après l'analyse du site et des diverses infrastructures et équipements qui le composent. Plusieurs des potentiels peuvent être réutilisés ou reconvertis rapidement pour qu'ainsi le projet se déploie plus efficacement. Les contraintes quant à elles sont des obstacles qui ralentissent ou nuisent à la réalisation du projet. Toutefois, même si elles limitent le projet, des contraintes bien gérées peuvent devenir des potentiels d'aménagements. Nous avons jugé nécessaire de présenter ces potentiels et contraintes d'aménagement afin de comprendre comment le projet s'est développé autour de ceux-ci.

Les potentiels étant des éléments rapidement mobilisables ou avec la capacité d'être bien réutilisés, deux bâtiments ont d'abord été identifiés comme potentiels. La caserne de pompiers numéro 7 (ainsi que le tunnel Brock passant en dessous) et la station de pompage Craig sont deux bâtiments patrimoniaux qui ont le potentiel d'être mis en valeur par une reconversion. La reconversion de ces deux bâtiments renforcera l'identité du site tout en donnant une seconde vie à ces bâtiments, ce qui constitue une force pour le développement de ce projet. Les grands espaces de stationnements et lots peu utilisés du Port de Montréal sont des potentiels qui peuvent être requalifiés rapidement pour accélérer la réalisation du projet. Le terrain de Radio-Canada est aussi considéré comme un potentiel d'aménagement, car sa reconversion n'est pas encore planifiée et que le projet du Courant Sainte-Marie a la chance d'influencer ce qui se réalisera sur les terrains laissés vacants par la société d'État.

On retrouve trois contraintes qui limitent certains aspects du projet. Deux de ces contraintes sont des projets à proximité du site d'intervention. Les condominiums Solano et la nouvelle Maison Radio-Canada contraignent le projet dû à leur influence importante sur le paysage urbain. L'autoroute Ville-Marie, de Panet jusqu'au pont Jacques-Cartier, est la dernière contrainte, car elle ne peut être recouverte pour des raisons monétaires et techniques. De plus, le projet doit préserver ce réseau pour ne pas empirer la congestion routière, déjà problématique dans le secteur.



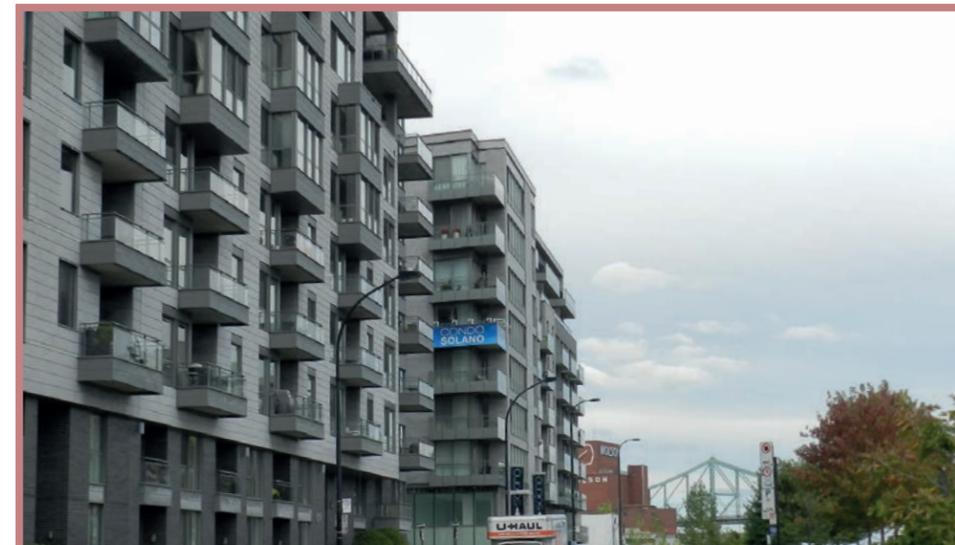
Vue de l'ancienne caserne de pompiers no.7, rue Notre-Dame Est, Hiver 2018



Vue oblique de l'ancienne usine Canadian Rubber et de U-Haul, Hiver 2018



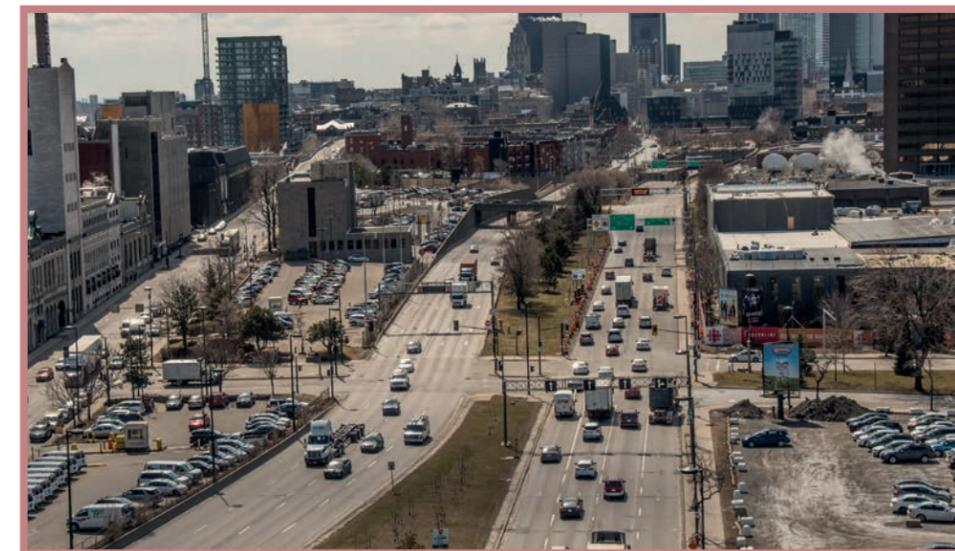
Vue de la Tour de Radio-Canada, Automne 2017



Vue des condos Solano, rue de la Commune Est, Automne 2017



Vue de l'avancement du chantier de la Nouvelle Maison Radio-Canada, Printemps 2018



Vue de l'autoroute Ville-Marie et des stationnements de Molson, Hiver 2018

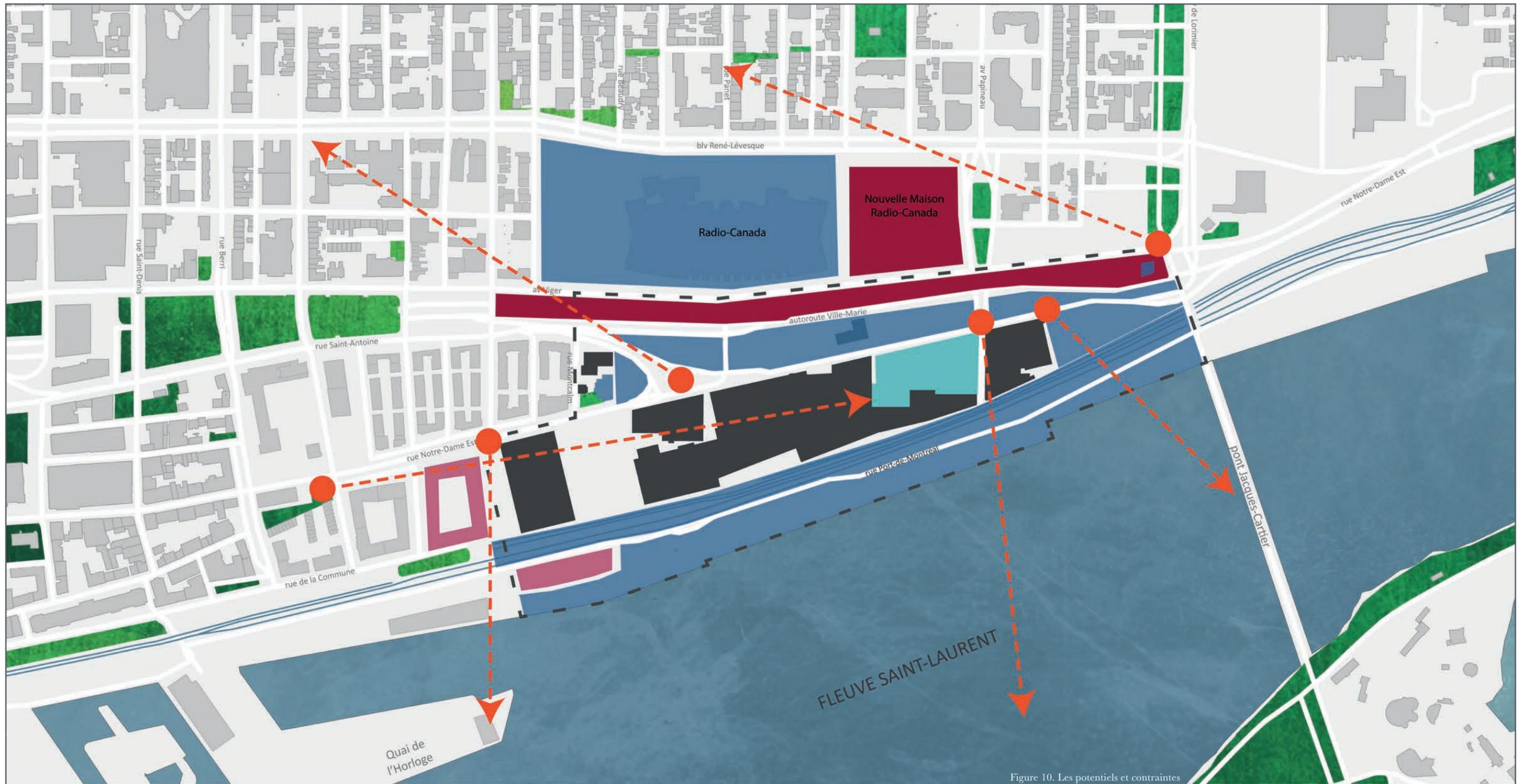
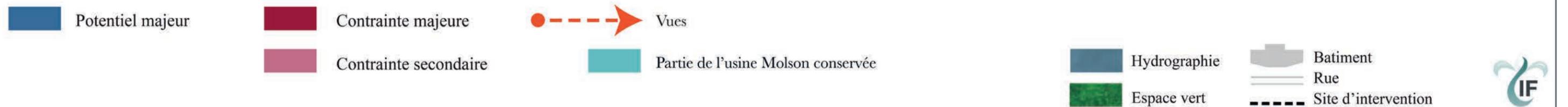


Figure 10. Les potentiels et contraintes

Potentiels et contraintes





Vue du repère iconique de la tour Molson, Hiver 2018



Vue du clocher du CHUM, Automne 2017



Vue de la place Vauquelin, Automne 2017

Forces

Présence de points de repère iconiques

Dynamique de redéveloppement en cours

Paysages naturels et construits intéressants

Proximité du centre-ville



Commerce de restauration et divertissement, rue Sainte-Catherine, Été 2017



Emprise routière de la rue Notre-Dame Est à l'intérieur du site, Hiver 2018

Faiblesses

Manque de services de proximité

Réseaux de transports conçus pour les voitures

Manque d'aménagement pour le transport actif



Cycliste sur Notre-Dame Est, Automne 2017

Processus d'idéation:

De la vision aux concepts et scénarios

La démarche d'élaboration du projet du Courant Sainte-Marie a d'abord débuté avec une analyse des multiples caractéristiques du site d'intervention et du quartier dans son ensemble. L'analyse a permis de dégager les éléments statistiques qui dressent un portrait de la situation sociale, résidentielle et économique du secteur. Les constats tirés de la recherche statistique et des observations de terrain ont mené à l'élaboration d'enjeux devant être abordés. Ces enjeux constituent le point de départ du projet, car ceux-ci doivent être adressés tout au long de notre démarche. Résoudre ces enjeux assure que le projet répondra adéquatement aux besoins des populations et du milieu local, ainsi qu'à certains enjeux supra locaux de la ville de Montréal.

C'est avec ces enjeux précis que la vision du projet s'est développée dans l'optique de créer un projet s'insérant harmonieusement dans son milieu et dans sa ville. Considérant les multiples possibilités d'aménagements pour le site, deux concepts préliminaires ont été pensés pour proposer une nouvelle vie aux 29 hectares du site. Le concept de l'Ancre et le concept de l'Îlot H ont été développés afin d'aborder le projet du courant Sainte-Marie de deux façons différentes. Pour élaborer ces deux concepts, des points d'ancrage à l'extérieur du site ont été identifiés. Ces points d'ancrage sont pour la plupart des ensembles symboliques ou des bâtiments significatifs avec lesquels le concept peut se greffer physiquement. Ces points d'ancrage permettent de dresser une image thématique du concept, mais surtout ils permettent au concept de s'enraciner dans le milieu en étant directement lié à la présence de points d'ancrage existants.

Ces deux concepts préliminaires respectent la vision du projet du Courant Sainte-Marie et leur élaboration a permis de mieux comprendre le site d'intervention ainsi que ses limites. Ces deux concepts ont alors contribué à l'élaboration d'un troisième concept nommé la Croisée.

CONCEPTS PRÉLIMINAIRES

Concept de l'ancre

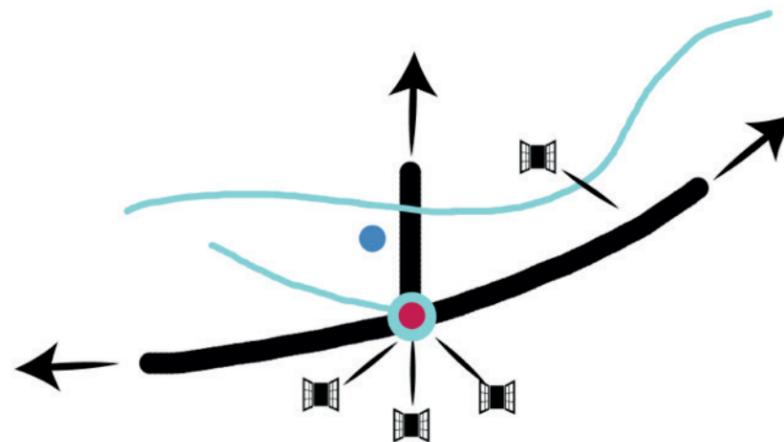


Figure 12. Concept de l'Ancre

Développé avec une vision plus environnementale du site, le concept de l'Ancre s'inscrit dans la continuité logique du Vieux-Port de Montréal. Amener la promenade fluviale du Vieux Port jusqu'au pont Jacques-Cartier ainsi que valoriser les éléments hydrographiques de Montréal sont les deux points clés du concept.

Ce concept est basé sur la présence de quatre points d'ancrage importants ayant permis de dessiner les lignes de force du concept. Pour débiter, les points d'ancrage du Vieux-Port de Montréal, du futur projet du Quai de Lorimier et du parc au Pied-du-Courant permettent de tracer l'axe majeur du concept. Cet axe courbe qui longe les berges du fleuve par la rue Port-de-Montréal permet au concept de s'affirmer en tant que ville tournée vers le fleuve. Le second axe du concept est formé par le point d'ancrage de la nouvelle Maison Radio-Canada. Cet axe secondaire croise l'axe principal pour former une grande centralité qui offre un point de vue sur plusieurs éléments comme le quai de l'Horloge, l'île Sainte-Hélène, et le pont Jacques-Cartier. Étant inspirée par l'hydrographie montréalaise, l'Ancre met en valeur la présence des réseaux hydrographiques présents comme le fleuve et anciens comme le ruisseau Saint-Martin. Le rappel de l'hydrographie passée et présente permet à ce concept de s'ancrer dans l'histoire ancienne, actuelle ainsi que dans l'avenir de Montréal.

Concept de l'îlot H

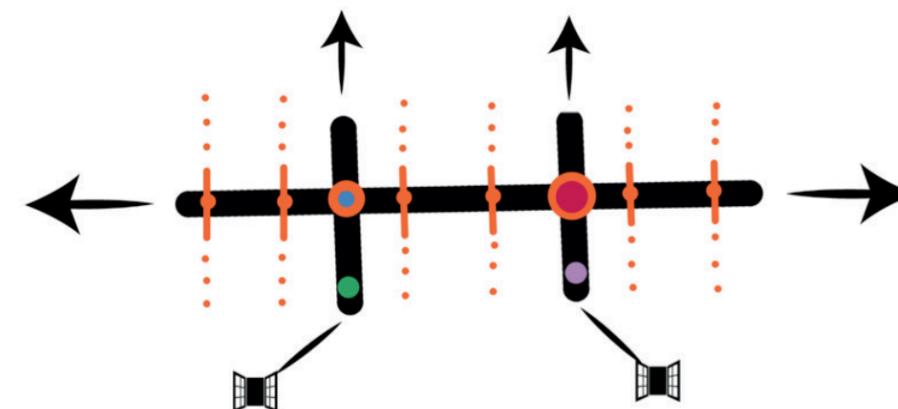


Figure 13. Concept de l'Îlot H

Développé avec une vision plus historique et patrimoniale du site, le concept de l'Îlot H fait un rappel historique de plusieurs événements ayant marqué l'histoire du quartier. Les deux principaux points d'ancrage sont la gare Dalhousie et la place des Patriotes. La liaison de ces deux points d'ancrage permet de placer l'axe fort du concept sur la rue Notre-Dame Est qui présente déjà un apport historique important au concept, car cette rue est la première rue de Montréal dont le tracé a été réfléchi. Les points d'ancrage de l'église Saint-Pierre-Apôtre et de la place de l'ancien marché Papineau permettent de dessiner deux axes nord-sud dans le concept. Ceux-ci constituent deux éléments historiques rappelant le besoin d'institutions de proximité. Ces deux axes se prolongent jusqu'au fleuve afin de créer un effet de descente vers le Saint-Laurent.

Le croisement des deux axes secondaires avec l'axe principal sur Notre-Dame Est permet de créer deux centralités majeures pour le concept. De plus, tout au long de l'axe principal, on retrouve de petites centralités placées de façon rythmée, mettant en valeur plusieurs éléments historiques.

L'apparence visuelle du concept rappelle l'une des formes classiques du cadastre montréalais, avec ces têtes d'îlots et ruelles formant un H. Le concept de l'Îlot H propose un quartier nouveau qui raconte, même dans sa trame, l'histoire du Faubourg à m'lasse et de la ville de Montréal.

SCÉNARIOS PRÉLIMINAIRES

Scénario de l'Ancre



Figure 14. Scénario de l'Ancre

Le concept de l'Ancre se traduit par un scénario d'aménagement se déployant comme une continuité de la promenade du Vieux-Port de Montréal, mais aussi comme un nouveau milieu de vie sur le bord du fleuve Saint-Laurent. Ce scénario cherche à bien intégrer les activités récréatives et touristiques le long des berges avec un front de mer mixte et une diminution de l'intensité en remontant la butte Notre-Dame. Les activités plus touristiques sont concentrées sur la rue Port-de-Montréal où l'on retrouve la plupart des commerces, la rue Alexandre-DeSève qui passe à côté de la tour Molson et dans le grand parc au bord du fleuve. Ce grand espace vert agit comme un attrait touristique, mais aussi comme lieu d'appropriation pour les résidents avec la présence d'éléments communautaires. Cet espace se connecte avec le reste du quartier par la grande place centrale de forme circulaire, qui est la centralité de ce scénario d'aménagement.

La portion du site qui se trouve au-dessus de la rue Port-de-Montréal est à vocation principalement résidentielle afin d'offrir un milieu plus calme pour les habitants. Le scénario propose aussi quelques rues uniques comme la continuité de Saint-Antoine qui rappelle la présence de l'hydrographie ancienne de Montréal. L'eau étant un aspect important du concept, celle-ci est mise en valeur dans le scénario de l'Ancre au travers de passages piétons pour illustrer que le projet est en harmonie avec l'hydrographie montréalaise.

Scénario de l'Îlot H

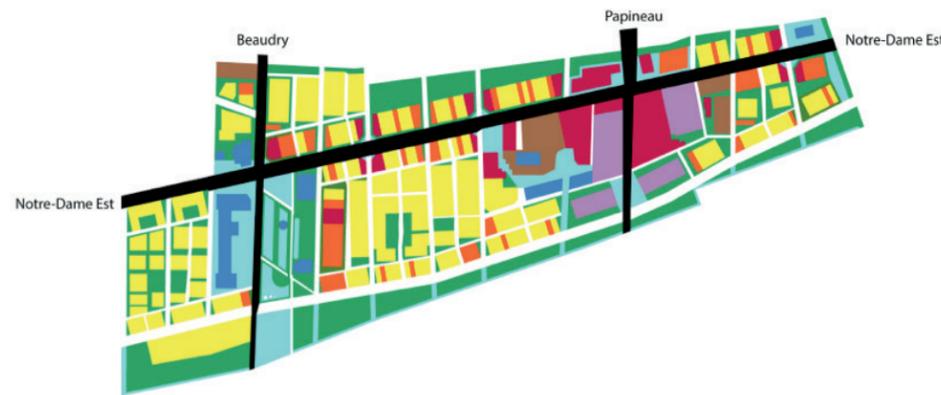


Figure 15. Scénario de l'Îlot H

Le concept de l'Îlot H se traduit par un scénario d'aménagement qui mise sur le potentiel patrimonial et historique des éléments que l'on retrouve à l'intérieur du site où ceux qui y étaient présents autrefois. Avec une vision plus patrimoniale, les îlots et le système vinicole reproduisent le modèle montréalais classique en utilisant le tracé des rues nord-sud qui se poursuit de l'autre côté du méga-îlot de Radio-Canada. Parmi ces rues, Beaudry et Papineau sont plus importantes, car elles se situent sur les deux axes secondaires du concept et celles-ci permettent de créer un lien entre le scénario et les stations de métro sur la ligne verte.

L'axe principal de l'Îlot H se trouve sur la rue Notre-Dame Est et c'est sur cette voie que se localise la dynamique et l'attractivité centrale de ce scénario. Le scénario propose aussi un espace vert de type promenade en bordure du fleuve afin que les citoyens et les visiteurs puissent profiter d'espaces naturels de qualité. Une grande place publique végétalisée est aménagée le long de Beaudry afin de créer une connexion entre la rue Notre-Dame et le fleuve Saint-Laurent, en rappel du parc Sohmer.

Ce scénario met l'emphase sur la rue Notre-Dame Est où l'on retrouve une ponctuation de centralités qui rappelle des éléments historiques du site. L'Îlot H est le scénario qui rend hommage aux nombreux patrimoines et événements qui ont façonné l'histoire de Montréal.

Programmation

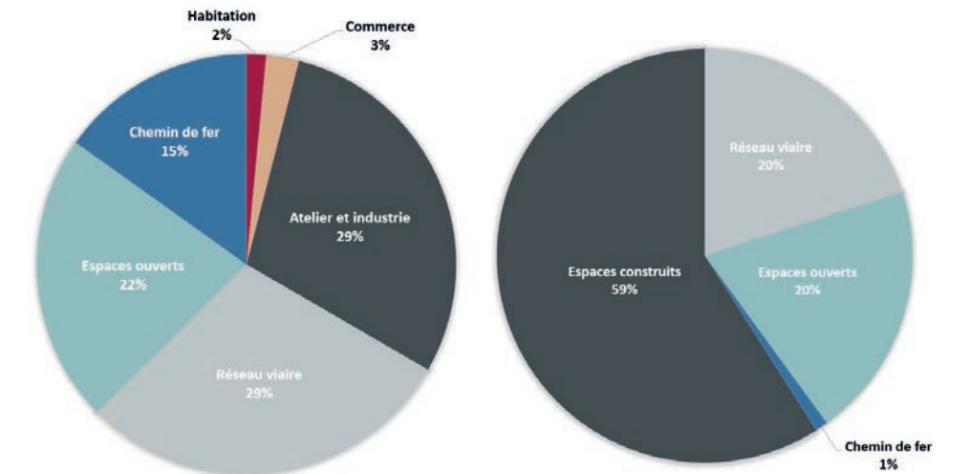


Figure 16. Programmation actuelle et projetée

L'utilisation du sol actuelle du site d'intervention est marquée par la prédominance de locaux industriels et de voies automobiles. L'espace occupé par les industries se justifie par la présence de l'usine Molson que l'on retrouve sur la majorité des terrains du site. Le réseau viaire ainsi que les espaces ouverts sont surtout des surfaces minéralisées comme l'autoroute Ville-Marie et les grands stationnements à ciel ouvert. Le site est aussi marqué par la présence de nombreuses voies ferrées sur le terrain du Port de Montréal. La majorité de ces espaces seront requalifiés avec le projet afin de proposer un quartier avec des usages plus diversifiés et un meilleur équilibre entre espace construit et ouvert.

Le projet du courant Sainte-Marie propose une majorité d'espaces construits (59%). Le bâti sera considérablement transformé, passant d'un milieu industriel peu attractif à un milieu convivial et à échelle humaine. De plus, le projet réduit de neuf points de pourcentage l'espace consacré au réseau viaire et de quatorze points l'emprise du chemin de fer. Enfin, la transformation du quartier se réalise à travers la réduction du bâti industriel, l'emprise de la voirie et la suppression de sept des neuf voies ferrées.

CONCEPT ET SCÉNARIO DÉFINITIF

Justification du choix

Le scénario de l'Ancre et de l'Îlot H a permis d'observer comment de futurs aménagements s'insèrent dans le site d'intervention, mais surtout quelles sont les faiblesses de ces deux scénarios. En élaborant une grille multicritères, il a été possible d'évaluer ces deux scénarios pour identifier leurs points forts et faibles. La grille d'évaluation permet d'attribuer un score à chacun des scénarios en fonction de son respect aux multiples principes d'aménagements qui sont liés aux trois grands objectifs du projet. Après cette évaluation des deux scénarios, l'Ancre a obtenu un score de 333 sur 495 et l'Îlot H 371 sur 495. Il est évident que ces deux scénarios n'étaient pas les meilleurs. Bien que chacun possède ses propres points forts, leurs faiblesses ne peuvent être résolues sans apporter des changements majeurs au scénario.

Dans un premier temps, l'architecture et l'alignement de la plupart des bâtiments dans les deux scénarios ne sont pas adéquats. La disposition des bâtiments sur leurs îlots est trop compacte et pour faire respirer les îlots, il faut plus d'espace libre à l'intérieur de ceux-ci. De plus, les îlots doivent aussi être repensés afin que les bâtiments forment des unités paysagères cohérentes tout en libérant de l'espace pour des cours privées. Le scénario de l'Ancre ne propose pas une promenade fluviale avec un bon niveau d'activité, ce qui est certainement dû à son aménagement trop déstructuré. Pour ce qui est du scénario de l'Îlot H, les centralités principales ont de la difficulté à s'affirmer à travers les autres petites centralités et les fonctions à proximité n'encadrent pas adéquatement ces grandes centralités.

Éliminer les faiblesses de ces deux scénarios était une possibilité, mais développer un nouveau concept avec son propre scénario était la meilleure option pour notre firme. En s'inspirant des deux premiers scénarios, en exploitant leurs forces et en résolvant leurs faiblesses, l'équipe a élaboré un troisième concept et scénario. Notre démarche itérative a donc mené à la création du troisième concept, la Croisée, qui est également le scénario final du projet du Courant Sainte-Marie.

Concept La Croisée

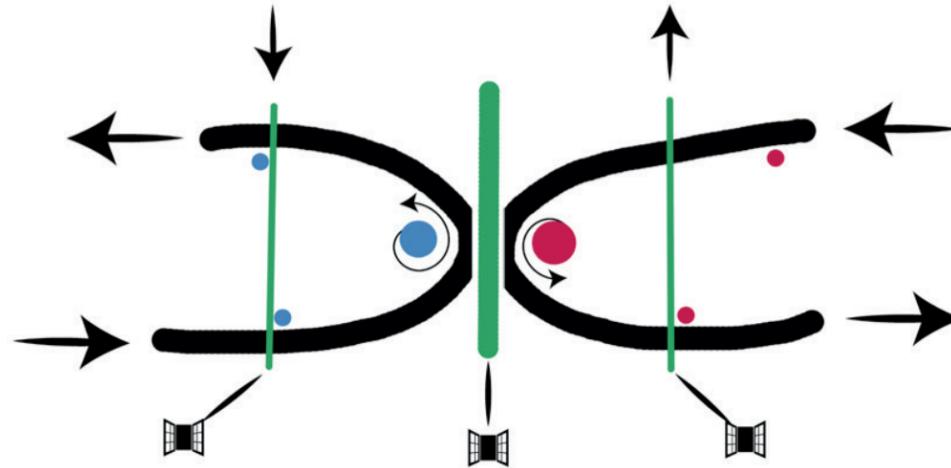


Figure 17. Concept La Croisée

Le concept final pour le projet du Courant Sainte-Marie se nomme la Croisée. Son nom fait référence à la rencontre entre personnes, un concept phare dans une ville se disant à échelle humaine. La croisée est aussi un nom qui renvoie au croisement entre courants marins chauds et froids qui se rencontrent. Ces courants marins sont visibles dans le concept par l'effet de mouvement des deux grands axes principaux.

Du côté ouest, on retrouve le courant plus froid qui se traduit par un milieu plus local et calme. L'axe froid est créé par les points d'ancrage de la gare Viger et de la promenade du Vieux-Port de Montréal. À l'est on trouve le courant plus chaud qui propose des activités plutôt supralocales avec une ambiance plus dynamique. L'axe chaud est pour sa part créé avec comme point d'ancrage la place des Patriotes et le parc au Pied-du-Courant. On retrouve dans le concept des centralités plus locales ou supralocales en fonction du courant qui les longent.

Afin qu'il n'y ait pas de collision directe entre les courants, des traits verts sont présents pour représenter des espaces transitoires. De plus, ces espaces transitoires s'ouvrent sur des points de vue au niveau du fleuve, tout comme dans les concepts préliminaires. La Croisée est le concept final qui représente l'aboutissement d'un projet qui favorise la rencontre entre les gens, l'urbain et le fleuve.

Le scénario

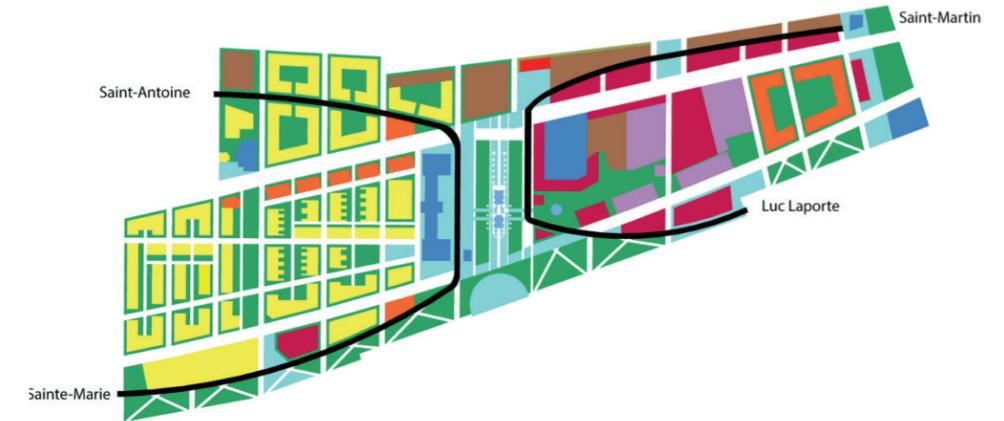


Figure 18. Scénario La Croisée

Le scénario final de la Croisée se traduit par un scénario d'aménagement qui vise la rencontre des activités urbaines de façon harmonieuse, le tout dans un quartier convivial pour ses résidents et visiteurs. Les grands axes du concept se retrouvent dans le scénario avec la présence de quatre grandes courbes sous la forme de passages piétons et qui ont pour destination l'espace central. Le parc Sohmer, qui se trouve au centre, sert d'espace de transition entre la section plus locale à l'ouest qui propose un milieu résidentiel et la section supralocale à l'est où l'on retrouve les activités urbaines plus intenses comme les commerces. Ce grand parc ainsi que deux autres (l'un le long de la rue Beaudry et l'autre sous le pont) permettent de créer une trame en se connectant avec la promenade en bord de fleuve qui s'inspire des deux premiers scénarios.

Tout comme dans le scénario de l'Ancre, celui de la Croisée propose une trame bleue aménagée qui se veut un rappel de l'hydrographie montréalaise et aussi un moyen de rafraîchir le quartier par des aménagements hydriques. De plus, ce scénario reprend l'idée du scénario de l'Îlot H en convertissant la cour intérieure de Molson en espace public de style rétro industriel. Au final, le scénario de la Croisée résout les faiblesses des scénarios préliminaires, tout en tirant avantage des éléments forts s'étant démarqués.

PROCESSUS D'ÉVALUATION

Comparaison des trois scénarios selon le score de chaque principes

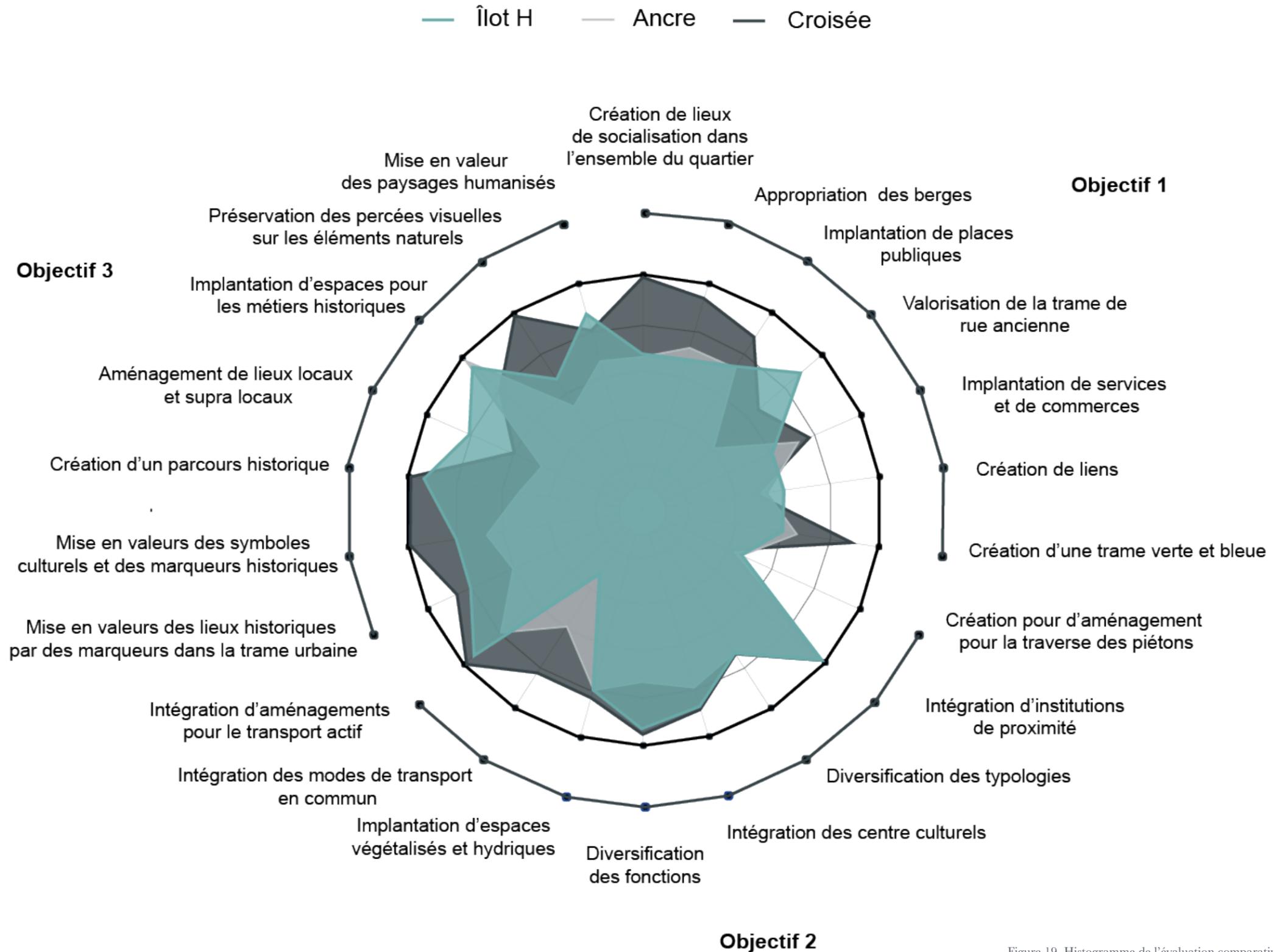


Figure 19. Histogramme de l'évaluation comparative des trois scénarios



3 LE PROJET DU COURANT SAINTE-MARIE

Après plusieurs mois de conceptualisation, notre firme vous présente le projet du courant Sainte-Marie. Une proposition d'aménagement qui puise dans ses sources et qui se voit être à l'image de l'identité montréalaise. Allant de la préservation de ses emblèmes, à l'innovation, de la mise en valeur de ses paysages naturels et humanisés, à la création d'un milieu de vie convivial à l'échelle humaine. Le Courant Sainte-Marie permet l'appropriation des berges, la réparation des ruptures urbaines au travers des connexions fleuve-montagne, ainsi que la mixité sociale grâce à l'offre de logements diversifiés.

Finalement, notre projet s'appuie sur la conservation de l'esprit du lieu en déterminant une deuxième vie pour ces ensembles patrimoniaux et des aménagements permettant leur mise en valeur.

Le projet du courant Sainte-Marie est la traduction d'un processus de réflexion passant de l'abstrait au concret, allant de l'idéalisation au concept, du concept au scénario, et du scénario à la proposition. Notre mandat a donc été de livrer un projet rassembleur, novateur, intégré et inclusif.

LES DEUXIÈMES VIES

Station de pompage Craig

Élément patrimonial incontournable du secteur, présentement en rénovation par la Ville de Montréal, la station de pompage Craig fut érigée en 1887 aux suites d'une des pires inondations qu'ait connu Montréal. Ces inondations, cycliques à l'époque, remontent jusqu'à la fondation de la ville. La station de pompage Craig, bien que fermée depuis les années 1980, aura préservé la métropole des eaux durant presque un siècle.

Située à l'extrémité d'une des trames bleues principales de notre site, ainsi qu'en amont d'une place publique venant élargir la promenade Luc Laporte allant sous la structure du pont Jacques-Cartier jusqu'au fleuve, notre firme propose de réutiliser l'immeuble afin d'effectuer la gestion des eaux usées et de la neige à même le site. Tel que détaillé dans les plans de Marie-Gil Blanchette, dont nous nous sommes fortement inspirés, cette station a le potentiel de servir autant de musée de l'histoire industrielle que de centre de traitement des eaux grises provenant du site ainsi que du réseau routier adjacent.



Figure 21. Schéma de la station de pompage Craig par Marie-Gil Blanchette, 2007

Tunnel Beaudry

Le tunnel Beaudry, aussi connu sous le nom de tunnel Brock, fut construit entre 1889 et 1895, au pic et à la pelle au coût de 163 750 \$. Vestige de la première grande destruction du quartier lors de l'arrivée de la gare Dalhousie et de la gare Viger, ce tunnel permit, durant plusieurs décennies, aux gens du quartier et aux travailleurs, un accès aux quais du port de Montréal sans avoir à faire le détour par le viaduc Notre-Dame et le centre-ville.

Son entrée sud ayant été condamnée par la compagnie Molson lors de l'aménagement de son stationnement, le tunnel et son entretien sont toujours de la responsabilité de la ville de Montréal malgré son état de détérioration avancé. Situé à la limite d'un des quatre passages de la trame verte et bleue de notre site, ce tunnel, le point le plus bas du site, permettra de diriger les eaux de pluie dans l'axe de la coulée Beaudry.



Figure 22. Chauffage urbaine, Luminus Énergie, 2012

Du chauffage urbain dans la tour de Molson

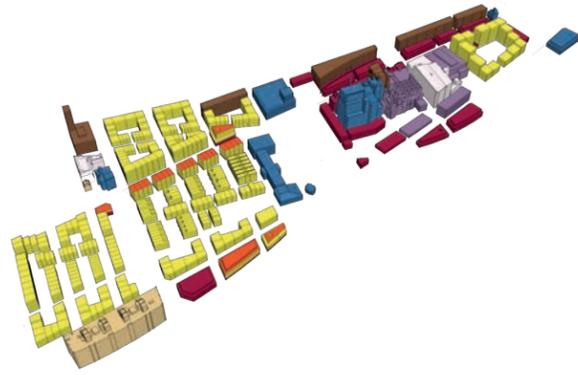
Bien présent dans de nombreuses villes scandinaves, connaissant un véritable boom de popularité aux États-Unis en ce moment, la ville de Montréal peut se targuer de déjà posséder, au travers du CCUM., un système de chauffage urbain desservant plus du tiers de son centre-ville. Ce système, datant des années 40, mais modernisé dans les années 60 afin de desservir la tour Ville-Marie, permet autant de chauffer que de climatiser un quartier, tout en profitant des avantages des systèmes de bouclage énergétique et de géothermie horizontale conventionnelle.

Permettant de conserver l'esprit du complexe Molson, celui-ci étant conçu pour faire bouillir dans ses cuves un mélange d'eau et de houblon. De plus, la conversion des équipements de Molson permettra à l'usine de conserver une grande part de ses emplois, tout en recyclant la part du bâtiment difficilement transformable en musée, soit la grande tour de brique des années 1960. De cette façon, tout en conservant la vapeur sortant des cheminées de l'usine si caractéristique du lieu, on permet de réintroduire l'usine dans le patrimoine montréalais en lui trouvant une vocation publique : celle de chauffer et de réfrigérer le secteur ainsi que les développements futurs du site de Radio-Canada et de l'entrée maritime.

Dernier avantage, non négligeable, est le fort potentiel de synergie entre ce système et la construction de serres sur les toits des édifices : celui-ci diminue en effet la présence de machinerie et d'équipement technique, permettant de libérer un espace de qualité et non vicié sur les toits. Ceux-ci, recouverts d'un pan de verre, pourront autant constituer des lieux de productions alimentaires que de repos, avec des vues imprenables sur le havre de Montréal. La tour de Molson demeurant l'élément le plus élevé du site, celle-ci pourra de plus servir de château d'eau afin de desservir l'eau chaude, froide ainsi que la vapeur par méthode gravitaire. Cette nouvelle vocation répond ainsi à l'ensemble de nos objectifs, et ramène Molson au centre de la création d'un quartier convivial et innovant tout en bonifiant les paysages.

LE SYSTÈME URBAIN

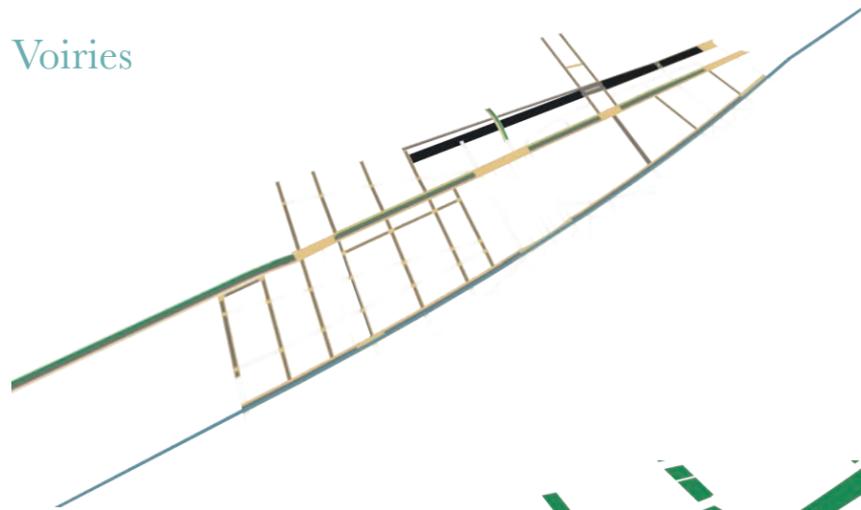
Bâtis



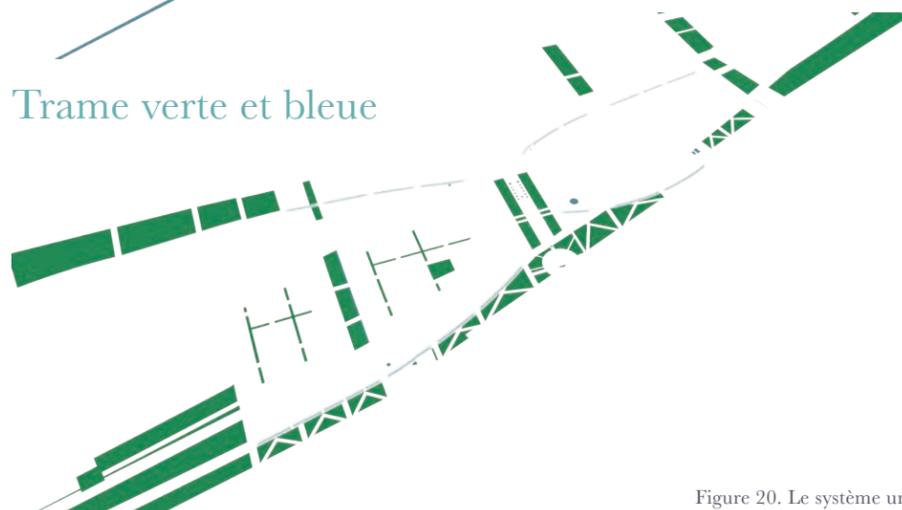
Places



Voiries



Trame verte et bleue



Surface bâtis

Le concept des courants maritimes est un levier pour déterminer l'implantation des diverses vocations du cadre bâti. Ainsi, le courant froid correspondant au quartier résidentiel nécessitant des activités de plus faible intensité et le courant chaud pour la zone supralocale avec l'implantation des commerces et activités récréotouristique. Il est important de mentionner que les usages encadrant la place centrale ont été pensés de façon à permettre une appropriation des deux courants. Ainsi, commerces, centres culturels et institutions se positionnent le long des places et des parcs, eux-mêmes situés aux croisements de la trame verte et bleue.

Ayant le souci pour la préservation des marqueurs naturels et humanisés, la proposition prévoit des bâtiments en terrassement, autant pour le courant chaud que pour le courant froid. Ceci est en réponse au désir d'offrir des vues en hauteur en plus de ceux à l'échelle humaine, permettant d'optimiser le projet sur plusieurs angles afin d'offrir un projet intégré.

Places publiques

Dans nos objectifs de retisser les liens entre les quartiers et le fleuve, un des gestes forts du projet a été l'implantation du parc Sohmer avec l'agora donnant sur le fleuve. Le parc Sohmer constitue un lieu de transition entre le courant chaud et le courant froid permettant une appropriation par les deux pôles. Ce geste a aussi été réfléchi dans le but d'offrir un lieu de détente et de contemplation des paysages. Le tout a été dessiné dans le but de répondre aux demandes des populations pour de nouvelles fenêtres et lieux de détente sur les berges du Saint-Laurent.

Le projet propose aussi une grande place semi-ouverte à l'arrière de la tour Molson, afin d'y loger les activités commerciales, le musée, mais aussi des événements temporaires. Le reste du site comprend des places publiques secondaires, pour la plupart localisées afin d'encadrer les bâtiments iconiques.

Voiries

Le site, ayant connu de nombreuses phases de démolition et de reconstruction, a perdu sa forme originale de la trame orthogonale montréalaise qui a jadis été présente sur ces lieux. Le projet la Croisée vient donc restaurer une partie de la trame historique dans les connexions nord-sud qui ont été coupées à partir de l'îlot de Radio-Canada. En termes des connexions est-ouest, les deux axes principaux sont la rue Notre-Dame, qui conserve son importance, et la rue Port-de-Montréal qui prévoit loger le système de SLR avec les rails de chemin de fer déjà présents sur le site.

La Croisée prévoit aussi des chemins piétonniers entre les îlots. Ainsi, la rue Porte de Québec et la rue de la commune seront prolongées jusqu'à l'école primaire. Il a été nécessaire de s'assurer d'offrir un point de vue intéressant sur une construction monumentale tel que le centre communautaire annexé à l'école.

Trame verte et bleue

La ville de Montréal comprend un réseau d'espaces verts, ce qui a été une occasion de connecter notre proposition au réseau existant. La promenade le long du fleuve étant un geste de continuité sur la trame présente et projetée du Vieux-Montréal et à laquelle il était nécessaire de connecter le parc Bellerive. Il a aussi été question de relier à l'échelle d'arrondissement ces espaces verts. Le parc Lafontaine et le Mont-Royal, étant au cœur de la biorégion montréalaise, ont été des éléments auxquels notre intervention est venue se rattacher grâce au projet de promenade sous le pont Jacques-Cartier.

Pour ce qui est de la trame bleue, celle-ci se base sur les anciens ruisseaux enfouis de l'île de Montréal. Ce geste de connexion entre le fleuve et le site a permis d'intégrer les notions de connectivité, les rappels historiques, mais aussi de mettre en place un milieu convivial à travers le système de récupération des eaux pluviales.

Figure 20. Le système urbaine



Modélisation 2. Vue isométrique du projet La Croisée

PARCOURS ET AMBIANCES

Pour illustrer le quartier, ses ambiances et l'appréciation des paysages urbains, deux parcours et 12 scènes ont été déterminés à même le plan masse réalisé avec le logiciel Sketchup. Les prises de vues privilégient la hauteur de vue d'une personne moyenne. Les scènes mettent en évidence les fonctions des bâtiments à l'aide de quelques détails architecturaux. De plus, les scènes illustrent le nombre d'étages, les formes des bâtiments, les perspectives et les espaces publics afin de visualiser le point de vue des passants.

Dans un premier temps, le parcours Au bout de ma rue est le parcours d'un enfant à travers le secteur dit local. Le choix du personnage de l'enfant est intéressant sur plusieurs aspects. D'abord, nous partons du principe suivant ; un quartier aménagé pour un enfant est un quartier pour tous. En effet, à l'échelle d'un enfant, la sécurité et le confort des aménagements sont très importants. Le quartier doit répondre à une importante diversité de besoins, écoles, parcs, piscine, centre de santé, etc. Ainsi qu'avoir des points de repère importants pour faciliter l'orientation des fenêtres sur la rue et des intersections bien aménagées pour assurer la sécurité. Ce regard d'enfant est

fortement considéré, car le projet a une volonté d'attirer des familles à proximité du centre-ville en offrant un environnement sain et sécuritaire. Bref, avoir le regard d'un enfant sur le projet force à penser la ville à l'échelle humaine et à ses besoins plus prioritaires.

Dans un deuxième temps, le second parcours, intitulé Les amoureux de Montréal, veut illustrer le tracé d'un touriste au travers du quartier à partir du Vieux-Port de Montréal, du haut de la tour de l'Horloge. Le choix du personnage a été fait pour illustrer le lien particulier que le projet tient avec les secteurs touristiques adjacents, comme le Vieux-Montréal et le Vieux-Port, et ses nombreuses vues sur les paysages et bâtiments iconiques de Montréal. De plus, il sert à mettre ces éléments en relation avec le secteur supralocal. En effet, le tourisme est un élément fort dans les quartiers environnants au site et le projet de la Croisée vient retisser les liens entre ceux-ci et le fleuve Saint-Laurent. Nous illustrons ainsi comment s'harmonisent et s'imbriquent les différents attraits et usages à travers deux parcours d'utilisateurs aux intérêts différents, mais non conflictuels lorsqu'ils sont pensés et aménagés adéquatement.

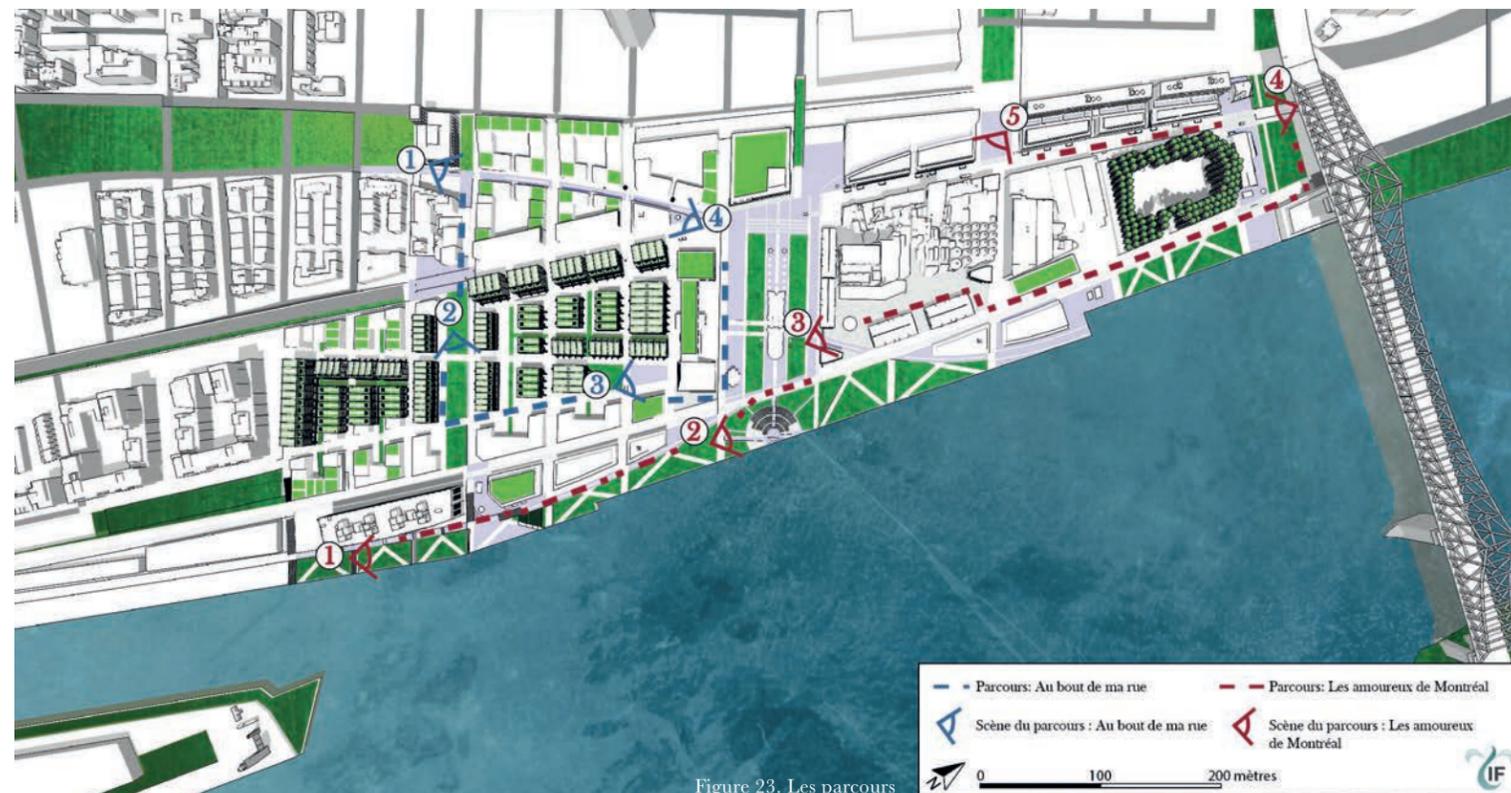
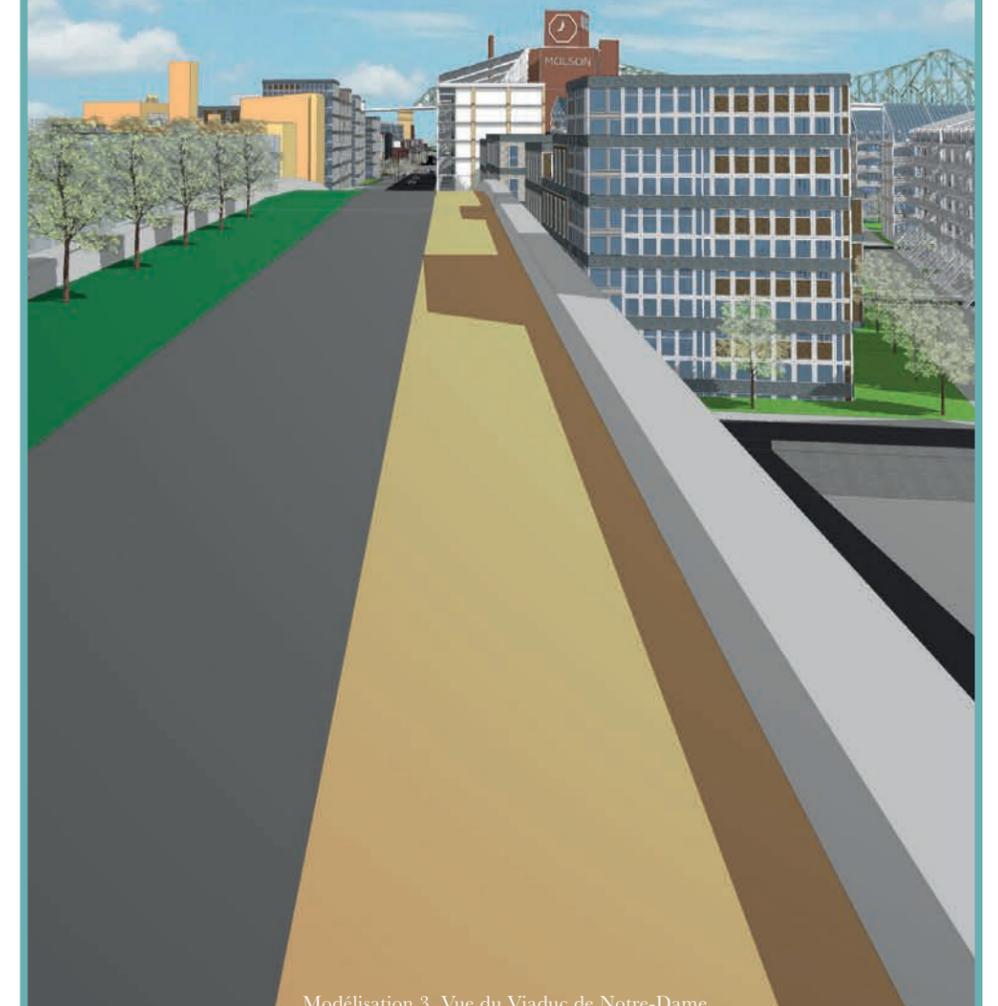


Figure 23. Les parcours

Au bout de ma rue...

(2026)

«Je m'appelle Jonathan, et ma famille habite au coin des rues Saint-Antoine et Beaudry. La première fois que j'ai vu notre nouvelle maison, j'étais sur le viaduc Notre-Dame. Nous avons débarqué à la station de métro Place D'armes, sommes montés vers le Vieux-Montréal, puis avons suivi la rue Notre-Dame jusqu'à la rue Beaudry. Nous avons déménagé à cause de l'accident de mon père qui est maintenant en fauteuil roulant, ce qui nécessite un logement adapté.»



...il y a l'usine municipale



Modélisation 4. Vue du Viaduc de Notre-Dame

« Ce matin je vais à l'école primaire du quartier pour la première fois. Mes parents m'accompagnent pour la première journée de classe et l'inauguration de l'école. En sortant de chez nous, je vois l'horloge de l'usine. »

La rue Saint-Antoine, permet à la rue de respirer par sa perspective dégagée et de servir à la mise en valeur du complexe industriel Molson. Depuis sa conversion en système de chauffage urbain, celui-ci fournit une énergie durable au quartier pour son chauffage et sa climatisation. L'assemblage de brique monumentale contribue désormais au sentiment d'appartenance d'un quartier habité. Permettant de borner les distances sur la rue, le traitement des coins des immeubles ainsi que les balcons sur le passage permettent de rythmer la rue et contribuent au sentiment de sécurité par les nombreuses transparences créées ainsi que le dégagement aux intersections. Pour finir, l'effet de remontée vers la rue Notre-Dame permet le drainage naturel des eaux de pluie au centre de la chaussée.

...il y a le fleuve



Modélisation 5. Descente sur la rue Beaudry

« Avec mes parents, je remonte la rue Beaudry pour passer à côté de la vieille caserne, puis nous redescendons vers le fleuve par le parc du tunnel Brock où je joue aux archéologues les fins de semaine. »

À la hauteur de la rue de la Commune, qui mène au Vieux-Port et au marché Bonsecours, on peut voir le paysage montréalais, notamment la biosphère. L'intersection crée un effet de choix, permettant de poursuivre son trajet vers le fleuve ou encore de se diriger vers l'école. La vue vers le fleuve est encadrée par les anciens entrepôts frigorifiques, un bâtiment art déco de grande qualité. L'école apparaît au fur et à mesure lorsque l'on s'engage sur la rue de la commune, invitant à sa découverte. Celle-ci, servant à la circulation locale des résidents, est piétonne pour encourager son appropriation par le voisinage et contribue ainsi au sentiment de communauté. C'est aussi à la hauteur de la commune que réapparaît la trame bleue, qui ressurgit dans l'axe du tunnel Beaudry. L'eau, désormais filtrée, redescend vers le fleuve et vers l'étang Bonsecours.

... il y a mon école



Modélisation 6. Place Ernest Lavigne

« Après que ma mère eu finit de passer en revue une dernière fois ma chemise et mon sac à dos, nous nous sommes rapprochés du petit attroupement dans la place publique. »

Cette place publique, d'environ 80 mètres sur 25 en incluant le parc, constitue le cœur du secteur local. Séparé de la grande place par l'école, entourée de résidences dans une typologie similaire à celle du square Dalhousie, cet espace crée un effet d'ouverture au débouché de la rue. Ainsi, un point de convergence est créé pour plusieurs rues, dont celle du Glacis, de la Commune, etc. Animés principalement par l'école et le pôle communautaire, le traitement des façades et leurs coursives sur la place contribuent à l'atmosphère conviviale des lieux. Cela assure l'animation des lieux qui constituent des espaces de rassemblement plus intimes pour les habitants du quartier. Bien qu'encadrée, cette place conserve une fenêtre en biais sur le fleuve et l'agora, invitant à s'y diriger. La toiture du bâtiment communautaire, en biseau vers le fleuve, contribue aussi à marquer ce mouvement par l'effet de transparence créé.

...il y a ma maison



Modélisation 7. Passage Saint-Antoine

« À la sortie de l'école, je décide de remonter directement sur la rue Notre-Dame. Après avoir traversé l'intersection surélevée, j'entrevois notre maison au bout de la rue Saint-Antoine, dépassé le dépanneur du coin. »

Alors que la descente sur la rue Saint-Antoine crée un effet concave qui attire le piéton, le bornage du coin par le commerce permet d'amplifier l'effet de choix. Cet effet crée une diversité de parcours invitant. L'étrécissement relatif de la rue Saint-Antoine par rapport à Notre-Dame, ainsi que la présence de rez-de-chaussée commerciaux sur la rue principale viennent animer celle-ci. Pour ceux qui empruntent Notre-Dame, le viaduc homonyme permet d'accéder avec facilité au Vieux-Montréal et débouche sur le square Dalhousie. Pour ceux qui suivent le ruisseau de la rue Saint-Antoine, l'effet de découverte permet de créer une grande ouverture au moment d'arriver sur le grand parc du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie. Ce dernier se termine sur le bâtiment du Centre Hospitalier Universitaire de Montréal et sur le square Viger rénové.

Photo de ma salle de classe



Modélisation 8. Vue à partir des salles de classe de l'école primaire

« Mon père m'attend sur le perron, parlant avec nos voisins. Il me demande comment ma journée a été, et je lui raconte la beauté de la salle de classe, comment je m'y sens bien et comment la grande fenêtre s'ouvre sur le pont et le fleuve. J'ai hâte d'y retourner demain ! »

Les amoureux de Montréal (2042)

Au 400e anniversaire de Montréal, Mylène est venue de Percé pour visiter la métropole. Elle parcourt le Vieux-Montréal et se rend au quai de l'horloge.



Modélisation 9. Vue du site à partir du Quai de l'Horloge

Les amoureux du fleuve

De la tour de l'Horloge, elle observe à l'est l'île Sainte-Hélène et la biosphère. Au nord, elle aperçoit le pont Jacques-Cartier, la tour Molson et la tour de Radio-Canada, si iconiques à Montréal. Pour se rendre à pied sur l'île Sainte-Hélène, la touriste suit du regard un grand parc riverain qui rejoint le dessous du pont.

La trame verte et la trame bleue s'entremêlent et convergent dans une place en terrasse donnant sur l'épicerie du quartier. Il semble y avoir toujours de l'achalandage autour du commerce et de la promenade riveraine. L'affluence se trouve sur la promenade riveraine où plusieurs belvédères sont aménagés. Une particularité, la toiture des bâtiments est parsemée de terrasses et de toits végétalisés. Quelques passants semblent emprunter le parc en face des entrepôts frigorifiques et d'autres sont simplement assis sur l'herbe au pied des arbres. La distance pour se rendre jusqu'au pont ne semble pas très importante, pourquoi ne pas passer par là au lieu de prendre le métro jusqu'à Jean-Drapeau !

Modélisation 10. La promenade Sainte-Marie



Les amoureux du Parc Sohmer

Face à l'agora, Mylène observe les gens déambuler, jouer et admirer le paysage. La scène illustre une pluralité d'activités possibles, ce lieu étant aménagé en un grand espace convivial, propice à une pluralité d'utilisateurs, c'est-à-dire des espaces agréables autant pour les citoyens locaux que pour les usagers occasionnels, touristes, clients, etc.

La touriste parcourt le site en rencontrant des citoyens qui s'exercent à monter et à descendre les escaliers de la promenade, et d'autres s'y assoient pour profiter du soleil et regarder le magnifique paysage. Le parc est davantage animé au centre, autour des fontaines où l'on se rafraîchit avant de déambuler le long des terrasses Molson, où l'activité commerciale est importante. Enfin, des plantations d'arbres offrent des espaces d'ombres où l'on peut pique-niquer ou faire une sieste. La piscine et l'école encadrent le parc tout en étant mises en valeur par ce dernier. À partir de ce point, Mylène continue son chemin vers les terrasses Molson, attirée par le design particulier et l'architecture industrielle épurée créant la place.

Modélisation 11. L'agora du parc Sohmer



Les amoureux de la terrasse Molson

En arrivant à la terrasse Molson, Mylène découvre un espace qui rappelle le milieu industriel par ses revêtements et sa fenestration. Le site est encadré par plusieurs commerces qui habillent l'arrière de la tour Molson et qui entourent partiellement la place publique. Cette place se veut être un espace d'arrêt pour l'aire commerciale qui longe le parc Sohmer.

Les espaces plus actifs sont le long des bâtiments. Par ailleurs, il y a une volonté de permettre l'implantation de bâtiment ou exposition temporaire sur la place, toujours dans l'esprit d'animer celle-ci à l'année. Les effets d'accordéon des bâtiments convainquent Mylène de parcourir le site par la découverte d'espaces longeant les bâtiments industriels. Cependant, elle choisit plutôt de continuer son parcours dans la prolongation de la trame verte et bleu par l'effet d'ouverture sur les paysages et par l'animation engendrée par l'achalandage le long de ces trames. En ayant encore une vue sur le quai de l'Horloge et sur le pont Jacques-Cartier, la touriste peut continuer son chemin jusqu'au pilier du pont en toute confiance.

Modélisation 12. La terrasse Molson



Les amoureux du pont

Une fois arrivée sous le pont, Mylène profite de l'ombre sous la structure monumentale pour observer la rue Notre-Dame. Changement de plan: l'île Sainte-Hélène, facilement accessible grâce aux ascenseurs du pont, peut attendre. La majestueuse arche et le parc riverain des abords du pont sont tout aussi invitants. Néanmoins, l'étrange bâtiment (station de pompage Craig), arborant une grande cheminée et mis en valeur par une petite place publique, mérite une petite visite.

Le reste de la rue semble relativement animé et agréable à marcher; de nombreux commerces aux façades multiples se trouvent du côté ensoleillé. Les larges trottoirs bordés d'arbres permettent de marcher côte à côte et de s'arrêter ponctuellement sans déranger les passants. L'effet de dissymétrie entre les hauteurs et les types de façades de part et d'autre de la rue permet de mettre en évidence les bâtiments plus anciens. Enfin, la linéarité de la rue donne un léger effet d'entonnoir jusqu'au viaduc Notre-Dame. Cet effet est atténué par l'importante largeur de la rue, d'environ 21 mètres.

Modélisation 13. La promenade Luc-Laporte



Les amoureux de Molson

Arrivée en face de l'ancienne usine Molson, Mylène peut s'asseoir deux minutes. La place est encadrée par des bâtiments commerciaux et des bureaux. Elle se veut adaptée aux activités de jour comme de soir, car elle est à proximité de la nouvelle maison de Radio-Canada, de plusieurs autres complexes de bureaux, mais aussi de la brasserie Molson.

La place est bordée par deux façades de commerces symétriques. En face de la place, la vieille façade de Molson est marquée par un effet de déférence avec les nouvelles façades des bâtiments qui la cachent partiellement. Les passants peuvent profiter d'une place publique, qui est aussi une aire de repos pour admirer le bâtiment. Les utilisateurs, temporaires et habitués, peuvent s'y reposer en se protégeant du soleil, tout en regardant les gens déambuler, entrer et sortir des commerces. Mylène aperçoit la file pour entrer au musée; à côté, des employés de bureau sortent prendre l'air et profiter de la place. Elle a un choix à faire: soit de continuer à découvrir la rue Notre-Dame, soit de remonter Papineau vers la Nouvelle Maison de Radio-Canada et le Village.

Modélisation 14. Le Square Papineau



La qualité de vie

L'ouverture du parcours sur une vue de l'usine de chauffage nous indique toute l'importance que celle-ci prendra dans le secteur, autant pour lier celui-ci, que pour relier la trame bleue des ruisseaux urbains avec la trame verte des parcs et des serres sur les toits, elle aussi chauffée grâce au système de chauffage urbain. Très utile, cet ensemble conservera son cachet industriel, tout en occupant un rôle culturel dans le quartier. Le handicap du père de Jonathan nous rappelle la nécessité que le quartier, ainsi que les logements, soient conçus dès le départ pour pouvoir accueillir une grande diversité de population et de besoins. Les questions de sécurité ainsi que les yeux sur la rue font écho aux demandes répétées des citoyens du quartier pour une plus grande convivialité du site, et fait réponse à de réelles préoccupations de ses habitants, autant dans leurs interactions avec les automobilistes que lors du partage occasionnel de l'espace public avec une population marginalisée ou itinérante.

Au fil de ce travail, les différentes scènes et vues d'ensemble agrémentant les parcours ont contribué à former l'image du quartier que nous projetons dans un futur à moyen terme et à long terme. Ce traitement des eaux, ainsi que ces espaces verts et places publiques servent de plus à mettre en valeur les bâtiments historiques et patrimoniaux, tels que l'usine Molson, mais aussi des patrimoines plus subtils, comme ceux du tunnel Brock ou de la station de pompage Craig, qui malgré leur présent abandon, ne laissent pas les passants indifférents. Ces biens patrimoniaux mis en valeur ne sont pas uniquement situés sur le site, tel qu'illustré par l'île Sainte-Hélène et par le Mont-Royal, véritable patrimoine naturel de Montréal. Les vues sur la biosphère, ainsi que les héritages de l'exposition 67, sont particulièrement riches du point de vue symbolique et nous parlent. C'est en somme, en célébration du 50e anniversaire de l'exposition, que nous invitons les Montréalais à se réapproprier ce site extraordinaire dans la lignée de terre des hommes :

« La tendance de la civilisation est à la concentration des Hommes en agglomérations urbaines. Ce thème (...) reflétera l'influence des sciences sociales et des arts sur la solution des problèmes de la cohabitation dans le confort et la coopération. »

4 FAISABILITÉ

La réalisation du projet La Croisée est divisée en plusieurs phases. La première étape implique une période de pré-phasage, c'est-à-dire une série d'actions à entreprendre avant même le début de la construction du projet. Cette première étape du projet nécessitera une durée de cinq ans. Le projet se décline ensuite en trois phases successives.

La première phase dure dix ans et constitue le quartier local avec l'implantation de résidences, d'une école primaire et de commerces au rez-de-chaussée pour certains bâtiments.

La deuxième phase est prévue sur une période de dix ans et inclut le parc Sohmer et une zone supra-locale avec notamment le complexe Molson.

Enfin, la troisième phase cible les berges du fleuve Saint-Laurent en implantant une promenade riveraine. Cette troisième phase permet de libérer les quais et de redonner le fleuve à la population montréalaise tout en se connectant à la trame verte et bleue de l'île.



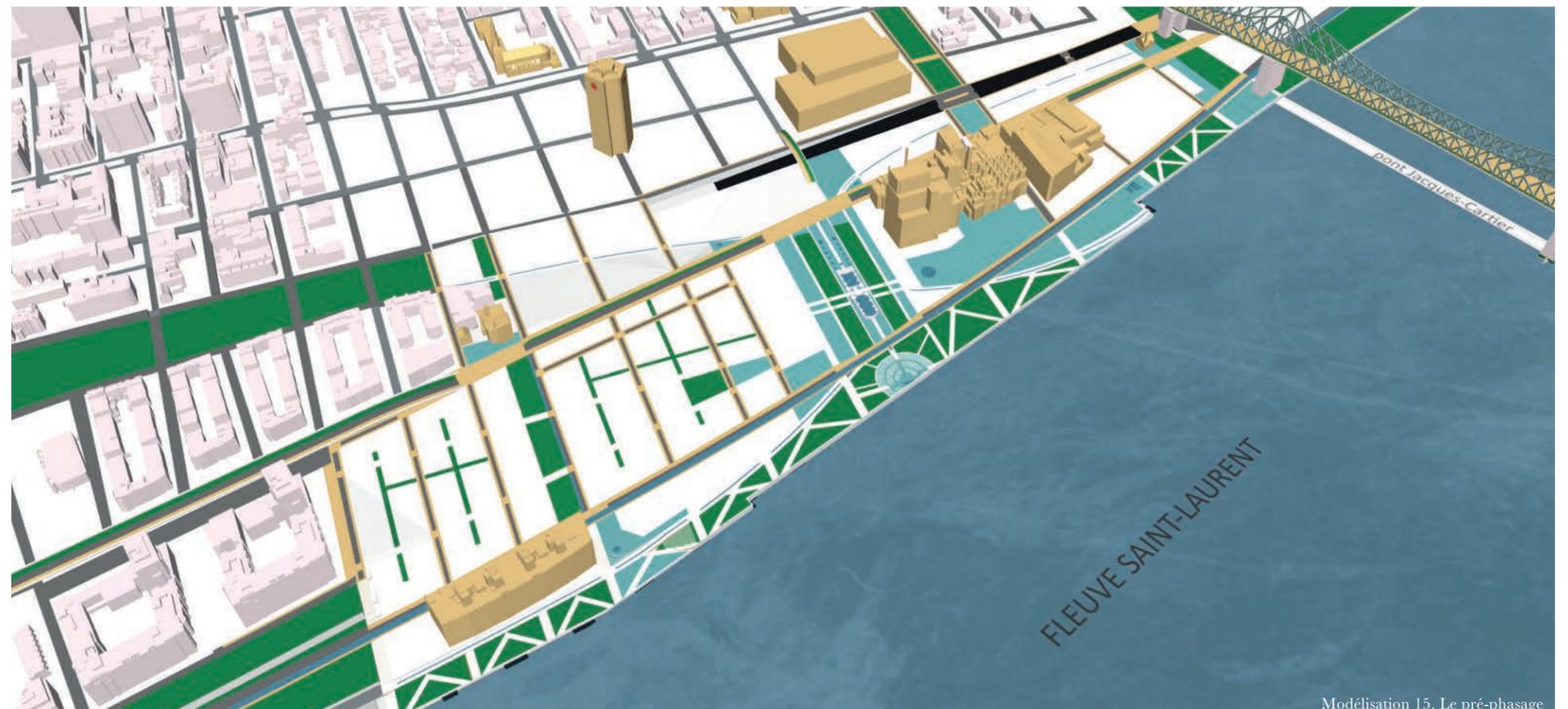
Pré-phasage

Tout d'abord, l'acquisition des terrains doit être faite au préalable par la Ville de Montréal. Ensuite, il faut procéder à la démolition des bâtiments excédentaires de l'usine Molson. Le projet nécessite une décontamination complète du site. En effet, celui-ci est pollué par des hydrocarbures et des contaminants toxiques tels que des métaux lourds selon une étude menée par Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée en 2016. La pollution émise par les pots d'échappement des voitures combinée aux particules fines des industries aurait contaminé le sol sur une superficie inconnue du site. (Pont Jacques-Cartier et Champlain Incorporée, 2016) Des études plus poussées nous révéleront le degré de contamination du site.

De plus, des fouilles archéologiques doivent être faites avant le début des constructions. Le site étant un lieu très riche sur lequel sont bâtis plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial tels que la maison Marguerite-Hay, la station de pompage Craig et la caserne de pompier #7. En ajoutant à cela, les bâtiments

industriels de Molson et les vestiges qui pourraient être restés enfouis sous le sol après la démolition du faubourg à m'asse lors de la construction de Radio-Canada et de l'autoroute Ville-Marie. Les fouilles archéologiques permettraient de vérifier s'il y a la présence d'artéfacts importants sur l'histoire de Montréal. De plus, la décontamination du site est absolument primordiale puisqu'une partie du projet est résidentielle avec une école.

Ensuite, la période de pré-phasage permettra de construire la voirie, c'est-à-dire d'établir le nouveau tracé viaire, de moderniser la rue Notre-Dame et d'implanter les infrastructures nécessaires telles que les aqueducs et les égouts. De plus, le pré-phasage permettra l'implantation du système de chauffage urbain parallèlement aux grandes infrastructures. Enfin, il s'agira de recouvrir l'autoroute Ville-Marie jusqu'à la rue Panet.



Modélisation 15. Le pré-phasage

Phase 1

La première phase du projet constitue la zone locale, comportant des activités à vocation résidentielle, une école primaire et quelques commerces sur la rue Notre-Dame. Les nouveaux projets résidentiels seront tenus d'inclure 40%, dont 20% de logements sociaux et 20% de logements abordables. Il a été important que cette phase soit exécutée en premier étant donné la vision de la firme Ipso Facto et les actions proposées par le plan Stratégie centre-ville pour l'arrondissement Ville-Marie. En effet, on souligne que le plan Stratégie centre-ville vise, entre autres, à favoriser une diversité de l'offre de logements dans l'arrondissement Ville-Marie et à implanter cinq écoles sur le territoire dont une école primaire et quatre écoles secondaires.

Phase 2

La phase 2 correspond à la zone supra-locale qui inclut le parc Sohmer, plusieurs commerces, des espaces de bureaux, le complexe Molson ainsi que les résidences près du pont Jacques-Cartier. Cette zone comporte davantage d'activités tant sur les plans économiques que sociales. En effet, des espaces communautaires incluent des locaux de co-working ainsi que des logements sociaux et abordables. De plus, cette zone comprend les Terrasses Molson, inspiré du Distillery District de Toronto, un espace de rencontre et de découverte.

Phase 3

La phase 3 se déploie à la toute fin, car les négociations avec la Société des Ports, le Canadien National et le Canadien Pacifique peuvent exiger un délai plus important. Cette phase comprend tous les aménagements paysagers et les travaux d'ingénierie pour la conception de la promenade riveraine. De plus, certains nouveaux commerces comme le marché Luc Laporte situé sur les berges viennent également dynamiser ce secteur. Ces commerces répondent à la demande existante et projetée en fournissant des produits frais et locaux.

Modélisation 16. Phase 1



Modélisation 17. Phase 2



Modélisation 18. Phase 3



Parties prenantes

Outre Molson, voici les principaux acteurs du site d'intervention:

Le Port de Montréal : la Société responsable de la gestion du Port de Montréal et de ses activités, cet organisme est propriétaire des quais séparant les terrains de Molson du Fleuve, bien qu'elle n'utilise pas ceux-ci à des fins maritimes.

Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporé : Cette Société d'État fédérale responsable des ponts Jacques-Cartier et Champlain, elle est responsable de la réfection et de l'entretien de ces infrastructures.

Le gouvernement provincial et fédéral, qui peut financer plusieurs projets d'envergure moyennant des retombées significatives sur la population et sur le territoire. Le gouvernement du Québec a d'ailleurs annoncé une subvention de 175 millions de dollars sur cinq ans pour la décontamination des terrains. (Radio-Canada, 2017)

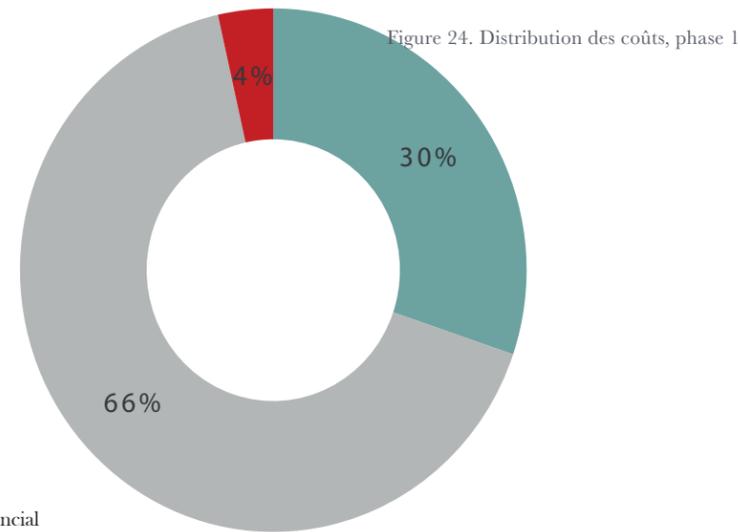
Le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports : Le Ministère provincial propriétaire et responsable de l'Autoroute Ville-Marie, de ses échangeurs, ainsi que du tronçon du boulevard Notre-Dame Est à partir de sa jonction avec l'Autoroute Ville-Marie.

La Commission scolaire de Montréal étant donné l'implantation d'une école primaire sur le site d'intervention.

La Ville de Montréal : Propriétaire et responsable de la portion du boulevard Notre-Dame Est allant du Vieux-Montréal à l'intersection avec l'avenue de Lorimer, ainsi que propriétaire de l'ancienne station de pompage Craig.

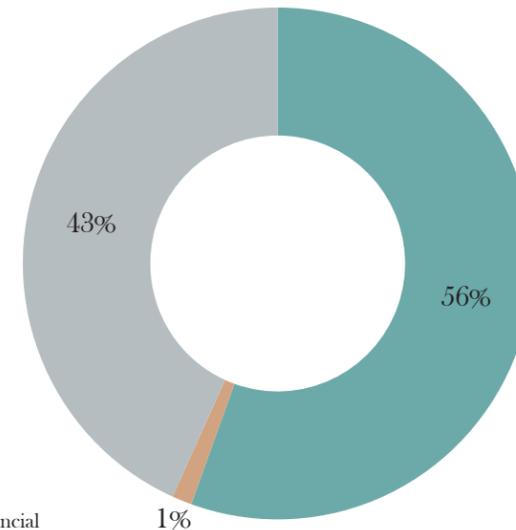
La Compagnie U-Haul : Propriétaire de l'immeuble de l'ancienne Canadian Rubber, abritant désormais la Cité 2000 (U-Haul) ainsi que le stationnement situé à la pointe est du site.

L'Héritage du Vieux-Port : Immeuble résidentiel luxueux adossé au Vieux-Montréal, ces deux-cents unités de condominium constituent un îlot privatif entre le Vieux-Port et le site, à même les quais du Vieux-Port.



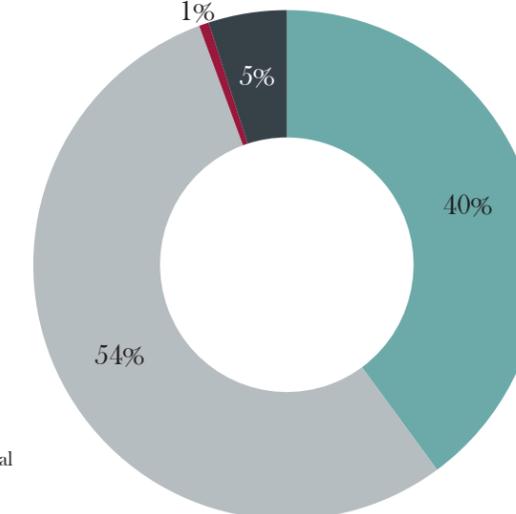
Phase 1

Figure 25. Distribution des coûts, phase 2



Phase 2

Figure 26. Distribution des coûts, phase 3



Phase 3

EUT 5015 - HIVER 2018

Montage du projet

Le pré-phasage du projet nécessite 170 millions de dollars de coûts et 350 millions de dollars d'investissements. Les coûts associés au pré-phasage s'élèvent à 685 millions de dollars. Toutefois, un bénéfice de 200 millions de dollars sera dégagé lors de la vente des terrains, ce qui permettra de financer en partie les travaux de la première phase. La phase 1 sera financée par les promoteurs, la Ville de Montréal et la Commission scolaire de Montréal. Celle-ci requiert des coûts et des investissements qui s'élèvent à 520 millions de dollars. La seconde phase nécessite des coûts et des investissements de 235 millions de dollars de la part du gouvernement fédéral, de la Ville de Montréal, des promoteurs privés et du groupe Molson Coors. Finalement, les coûts et les investissements de 165 millions de dollars associés à la phase 3 seront assumés par le gouvernement fédéral, la Ville de Montréal et les promoteurs privés. Ce projet rapportera 16 millions de dollars en revenus fonciers par an.

Planification

Pour ce qui a trait à la planification, des consultations publiques pour recueillir l'avis de la population et les réflexions quant à l'avenir du site sont primordiales. Les acteurs du milieu communautaires nous ont indiqué qu'un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur de Ville-Marie est en préparation, ce qui pourra également contribuer à structurer les interventions sur le site industriel de Molson. La mise en place d'un PPU nécessitera également des consultations publiques pour ce secteur.

Réglementation

Des changements au zonage devront être faits pour modifier la hauteur réglementaire prescrite par le zonage industriel. Un projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) pourrait également être envisagé pour ce secteur situé au cœur d'une zone en plein changement.

CONCLUSION

Ce cahier de projet constitue l'accomplissement de huit mois de travail sur ce secteur clé de l'arrondissement Ville-Marie. Au cours de ce mandat, chaque membre de l'équipe de projet d'Ipsos a appris à mieux connaître les enjeux sociaux et environnementaux de ce secteur, et nous espérons avoir su communiquer l'importance cruciale d'y apporter des solutions concrètes et durables. Malgré que nous ne puissions recommander la disparition complète de l'autoroute Ville-Marie, nous sommes sûrs que le projet du Courant Sainte-Marie saura redonner un second souffle à l'ensemble du secteur, et dépassera largement le cadre de ce projet.

La remise à l'honneur du ruisseau Saint-Martin et des berges du Saint-Laurent, la redécouverte du patrimoine industriel et communautaire du site, ainsi que la proposition d'une seconde vocation pour l'usine Molson, soit de procurer aux habitants du secteur le chauffage et la climatisation constitue une idée novatrice et parfaitement intégrée aux principes du développement durable. Cette mise en valeur de notre patrimoine commun, au travers d'un grand projet urbain, permettra de faire revivre et d'honorer la mémoire d'un quartier disparu de Montréal, le Faubourg à m'lasse.

Ces biens patrimoniaux mis en valeur ne sont pas uniquement situés sur le site, tel qu'illustré par l'île Sainte-Hélène et par le Mont-Royal, véritable patrimoine naturel de Montréal. Les vues sur la biosphère, ainsi que les héritages de l'exposition 67 et terres des hommes, sont particulièrement riches du point de vue symbolique avec notre projet, alors que les différents potentiels d'activité présentés dans les lieux publics démontrent le grand potentiel d'appropriation du fleuve grâce à son aménagement en promenade riveraine animée.

Le projet ne s'arrête pas là, et nos vues d'ensemble illustrent bien l'importance capitale du lieu dans la création de liens entre les habitants de Montréal et le fleuve. Mais aussi, de par la connexion avec le pont Jacques-Cartier, l'île Sainte-Hélène, et avec le Mont-Royal, pour lequel un deuxième sentier fleuve-montagne pourra, en retraçant l'ancien parcours du ruisseau

Saint-Martin, relier concrètement ces deux icônes de notre métropole.

Par le dépôt de ce projet urbain et de son étude de pré-faisabilité, annonçant de possibles investissements de plus de 1,5 G\$ pour la réalisation de cette vision et la construction de plus de 2600 logements, nous marquons le premier jalon des consultations à venir pour ce secteur : notre firme propose de même un nom pour ce lieu, celui du Courant Sainte-Marie, rappelant à la fois son statut d'ancien faubourg, la porte menant hors du Vieux-Montréal, ainsi que l'importance historique de ce courant, qui marquera désormais le point de départ d'un grand réseau de tramways moderne se connectant, par la modernisation de Notre-Dame Est, aux projets du REM et du SRB Pie-IX.

Cette porte sur Montréal, sur Sainte-Marie et sur le Fleuve saura, nous l'espérons, réparer autant le tissu urbain que sociale de ce quartier aux prises avec des enjeux environnementaux, sociaux, culturels et économiques majeurs.

Cette ébauche de quartier servira, quant à elle, d'assise pour établir les consultations publiques et obtenir la collaboration de la population dans la mise en forme finale du projet. Pour que la population se réapproprie le secteur, il faudra plus que nos dessins, et celle-ci est invitée à se prononcer sur le redéveloppement du Courant Sainte-Marie. Nous comptons sur la population de ce quartier, qui par le passé a démontré son implication citoyenne lors de l'élaboration du PPU Sainte-Marie, pour ne pas rater l'occasion de se faire entendre sur ce qui, dans le futur, pourrait bien être commémoré comme le premier grand chantier d'économie sociale à émergé le long du fleuve aux grandes eaux.

La réalisation de cette vision pourra, nous l'espérons, faire en sorte que tous et toutes, petit et grand, pourront un jour profiter de ce pan de la ville pour y vivre et célébrer, ensemble, ce grand legs du 400^e anniversaire de Montréal.

Annexe 1: Modélisation 3. Vue du Viaduc de Notre-Dame



Annexe 2: Modélisation 4. Vue du Viaduc de Notre-Dame



Annexe 3: Modélisation 11. L'agora du parc Sohmer



Annexe 4: Modélisation 6. Place Ernest Lavigne

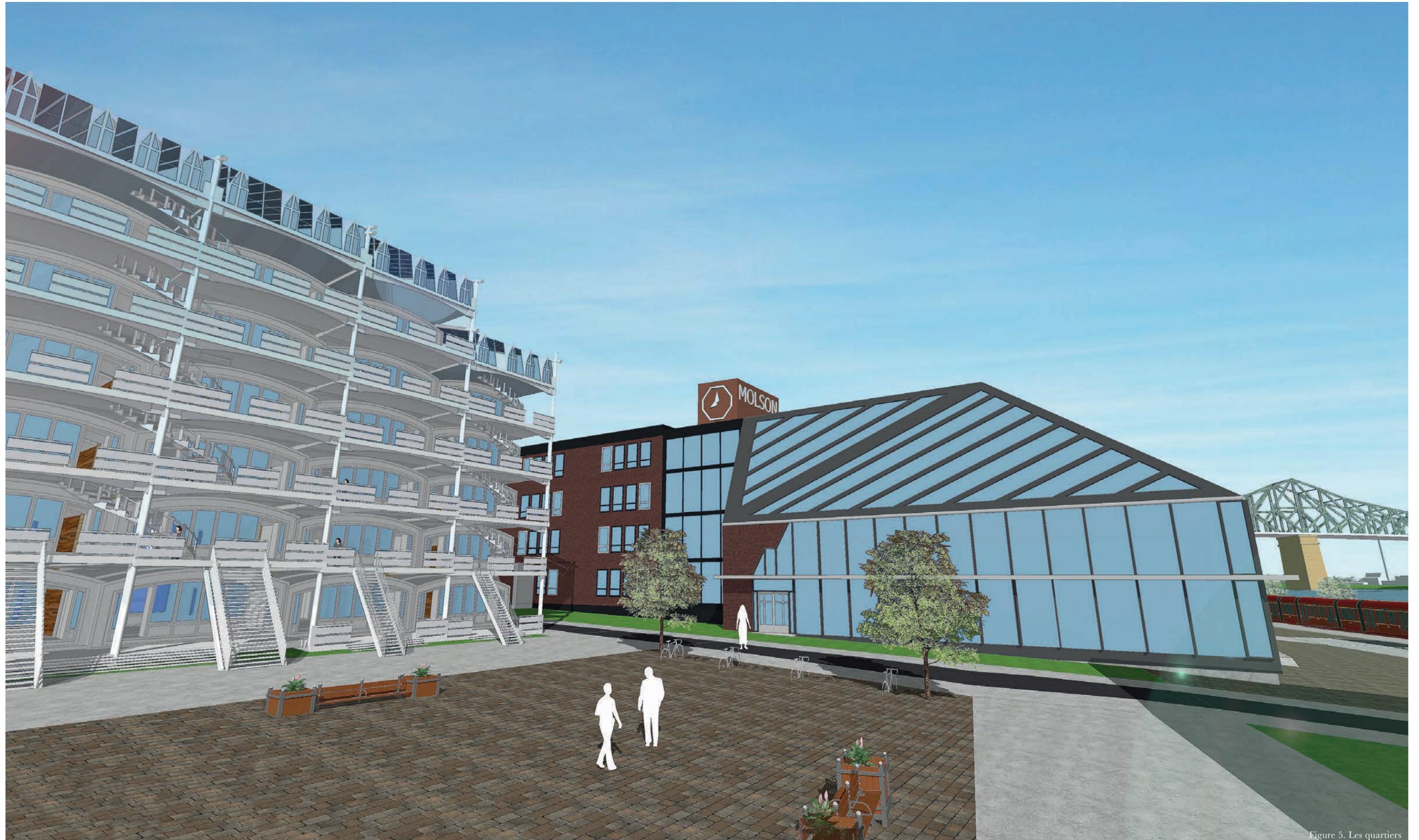


Figure 5. Les quartiers

Annexe 5: Modélisation 7. Passage Saint-Antoine



Annexe 6: Modélisation 8. Vue à partir des salles de classe de l'école primaire



Annexe 7: Modélisation 9. Vue du site à partir du Quai de l'Horloge



Figure 5. Les quartiers

Annexe 8: Modélisation 10. La promenade Sainte-Marie



Figure 5. Les quartiers

Annexe 9: Modélisation 11. L'agora du parc Sohmer



Figure 5. Les quartiers

Annexe 10: Modélisation 12. La terrasse Molson



Annexe 11: Modélisation 13. La promenade Luc-Laporte



Figure 5. Les quartiers

Annexe 12: Modélisation 14. Le Square Papineau



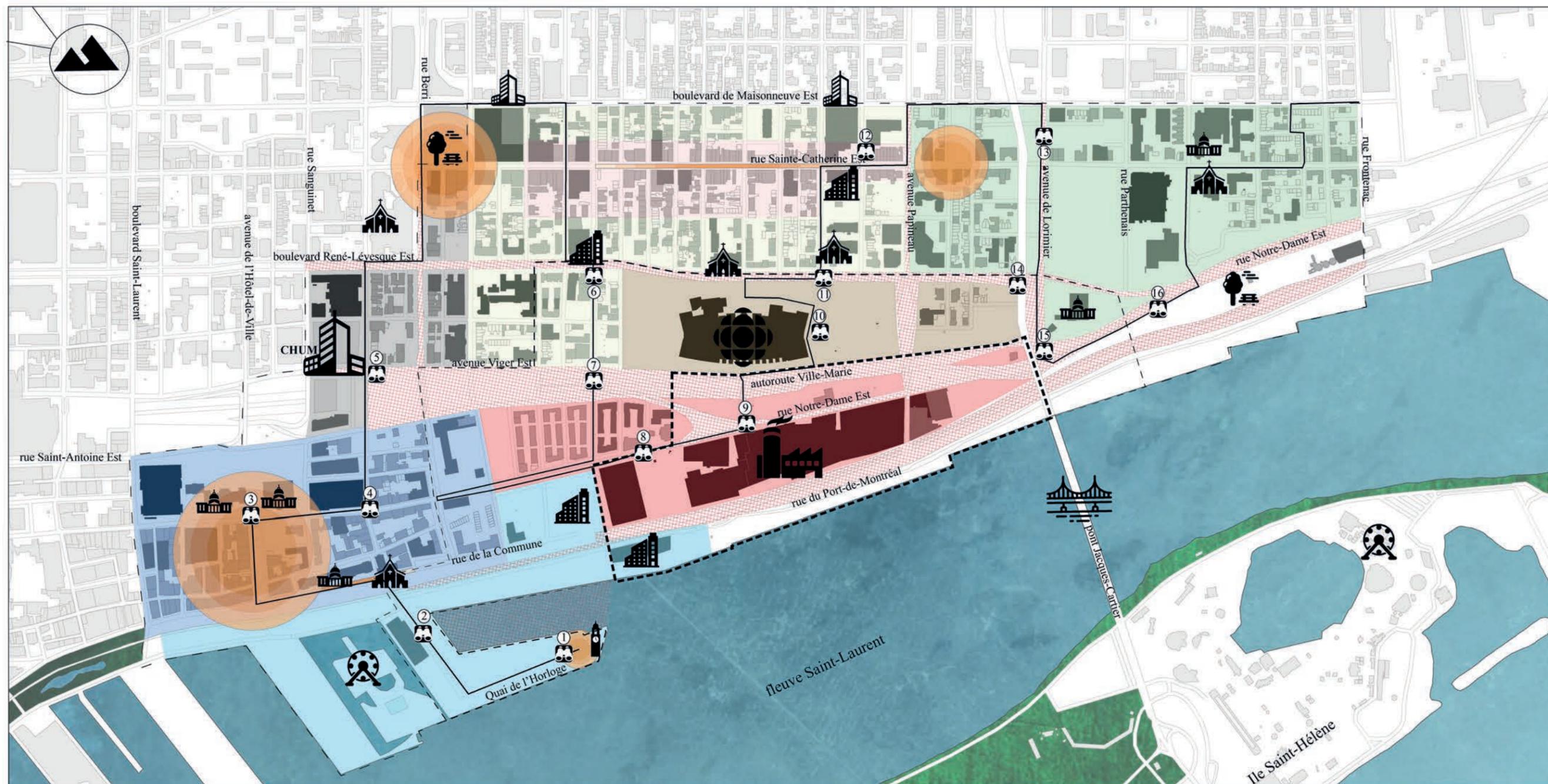
Figure 5. Les quartiers

Annexe 13: Vue de l'ascenseur sur le Pont-Jacques Cartier



Figure 5. Les quartiers

Annexe 13: Les perceptions visuelles, 2018



Carte des perceptions visuelles

Les secteurs

Saint-Jacques	Quartier Latin
Faubourg Québec	Noeuds
Cité Multimedia	Limite
Vieux Montréal	
Le Village	
Vieux-Port de Montréal	
Sainte-Marie	

Superficie des bâtiments

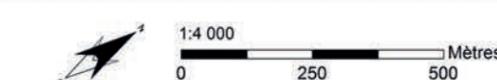
1 à 60m ²
61 à 100m ²
101 à 250m ²
251 à 750m ²
751 à 4000m ²

Points de repères

Molson	Grande Roue
Grand édifice public	Mont-Royal
Immeuble remarquable	Quai de l'Horloge
Grand repère	Parc
Église	Point de vue
Tour Radio-Canada	

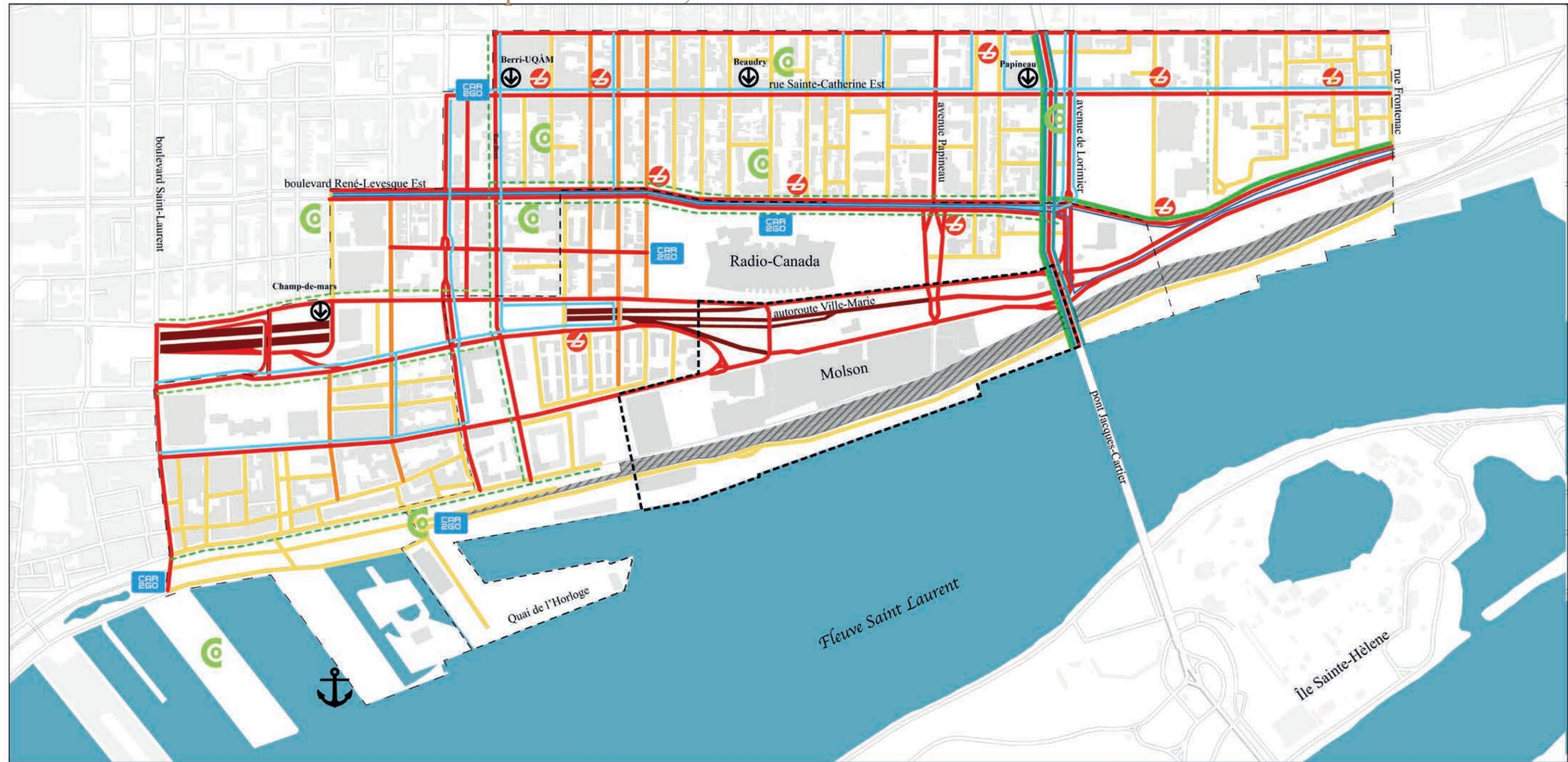
Repères visible

① Molson, Pont Jacques-Cartier, CHUM, Bonsecours	⑨ Stade Olympique, Clocher, Molson, CHUM
② Quai de l'Horloge, Frigorifique, Bonsecours, Roue, Molson	⑩ Molson, Pont J-C, Clocher
③ Mont-Royal, CHUM, Viger, Hotel-de-Ville	⑪ Molson, Pont J-C, Clocher
④ Molson, Chapelle Notre-dame-de-Bon-Secour, CHUM	⑫ Molson, Pont J-C
⑤ Viger, Radio-Canada, CHUM, Molson	⑬ Pont J-C, Clocher Kildore, Radio-Canada
⑥ Molson, Radio-Canada, Pont J-C, Tour de l'Horloge, CHUM	⑭ Radio-Canada, Molson, Pont J-C, Clocher
⑦ Molson, Radio-Canada, Pont J-C, Tour de l'Horloge, CHUM	⑮ Radio-Canada, Molson, Horloge, Clocher
⑧ CHUM, Mont-Royal, Tour de l'horloge, Stade Olympique	⑯ Molson, Pont J-C, Clocher, Radio-Canada, Port



Bâtiment	Quartier
Rue	Zone d'impact
Hydrographie	Site d'intervention

Annexe 14: Les réseaux de transports actuel, 2018



Réseaux des transports

Voie de circulation

- Autoroute
- Artère principale
- Collectrice
- Rue locale

Transport en commun

- Réseau express
- Réseau de navette
- Réseau d'autobus
- Station de métro

Transport actif

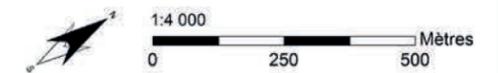
- Piste cyclable sur rue
- Piste site propre
- Bande cyclable
- Station de Bixi

Station d'autopartage

- Station Communauto
- Station Car 2go

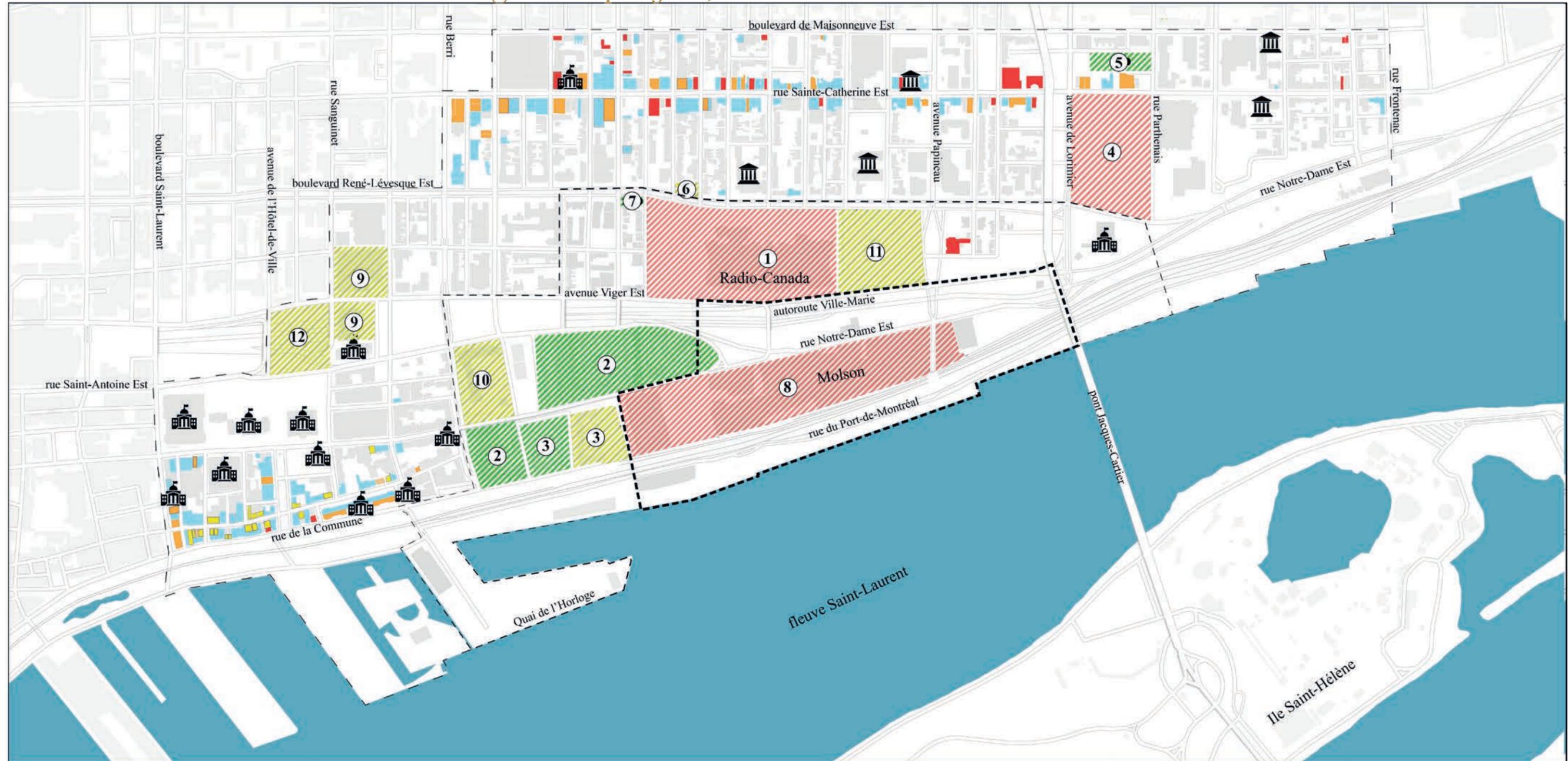
Autres

- Chemin de fer
- Port d'escale



- Bâtiment
- Rue
- Hydrographie
- Quartier
- Zone d'impact
- Site d'intervention

Annexe 15: Offres de service et grands projets, 2018



Offres de service et grands projets

Type de commerce et institution

Courant	Restaurant et divertissement
Semi-courant	Institution de quartier
Tourisme	Grande institution

Avancement des projets

Terminé
En cours
Projeté

Projets immobiliers

- ① Brocolini ; 4000 logements
- ② Faubourg Québec ; 2000 logements
- ③ Solano ; 823 logements
- ④ Quai de Lorimier ; 300 logements
- ⑤ Le Courant ; 160 logements
- ⑥ Le Montcalm ; 116 logements
- ⑦ Glo ; 109 logements
- ⑧ Molson
- ⑨ Le CHUM
- ⑩ Square Viger
- ⑪ Radio-Canada
- ⑫ Autouroute Ville-Marie

1:4 000
0 250 500 Mètres

Bâtiment	Quartier
Rue	Zone d'impact
Hydrographie	Site d'intervention

MÉDIAGRAPHIE

Mise en Contexte

Comité de Coordination de la Pointe Libertaine. (2017, 1er mai). L'Opération populaire d'aménagement dresse un portrait sombre des espaces verts à Pointe-Saint-Charles. La Pointe Libertaine. [En ligne], Récupéré à <http://archive.lapointelibertaine.org/node/197.html>

Ministère du Développement durable Environnement et Lutte contre les changements climatiques. (2017). Le Saint-Laurent. Gouvernement du Québec. [En ligne], Récupéré à <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/eau/flrivlac/fleuve.htm>

Commission de toponymie du Québec. (2017, septembre). Courant Sainte-Marie. Gouvernement du Québec. [En ligne], Récupéré à http://www.toponymie.gouv.qc.ca/ct/ToposWeb/Fiche.aspx?no_seq=56298

Nathâlle M. (2016, 11 octobre). Un nombre record de touristes à Montréal. La Presse. [En ligne], Récupéré à <http://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201610/10/01-5029160-un-nombre-record-de-touristes-a-montreal.php>

Yates, J. (2015, 2 avril). Le Complexe Bourbon, grand malade du Village. Journal Métro. [En ligne], Récupéré à <http://journalmetro.com/actualites/economie/747911/le-complexe-bourbon-grand-malade-du-village/>

Cornious, M. (2017, 24 août). Retrouver nos rivières cachées. Québec Science. [En ligne], Récupéré à http://www.quebecscience.qc.ca/reportage_qs/Retrouver-nos-rivieres-cachees

Beaugerard, L. (1988, 7 novembre). Géographie historique des côtes de l'île de Montréal, 28(1), 73-74. [En ligne], Récupéré à <https://www.erudit.org/fr/revues/cgq/1984-v28-n73-74-cgq2646/021647ar.pdf>

Ministère de la Culture et des Communications. (2016, 12 septembre). Projet de plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal. Gouvernement du Québec. [En ligne], Récupéré à http://www.cpcq.gouv.qc.ca/fileadmin/user_upload/docs/mont-royal/PC-SPMR-MiseEnForme-12092016.pdf

Cardinal, F. (2017, 22 Juillet). Une promenade... où ça?. La Presse. [En ligne], Récupéré à <http://www.lapresse.ca/debats/editoriaux/francois-cardinal/201707/21/01-5118385-une-promenade-ou-ca-.php>

Donnée Québec. (2017). Débit de Circulation – Transport Québec. Gouvernement du Québec. [En ligne], Récupéré à <https://www.donneesquebec.ca/recherche/fr/dataset/debits-de-circulation-transports-quebec/resource/2bd6ea5d-ba7f-44d5-afcd-4ca968897c1d>

Port de Montréal. (2017). Statistiques courantes, Trafics trimestriels. Port de Montréal [En ligne], Récupéré à <http://www.port-montreal.com/PMStats/html/frontend/statistics.jsp?lang=fr&context=business>

Hurteau, P et Nguyen, M. (2016). Les conditions d'un salaire viable au Québec en 2016? Calculs pour Montréal, Québec, Trois-Rivières, Saguenay et Sept-Îles. IRIS. [En ligne], Récupéré à <http://www.ledevoir.com/documents/pdf/salaireviable.pdf>

CIUSS du Centre-Sud-de-L'Île-de-Montréal, Portrait populationnel, ressources et programmes-services. Gouvernement du Québec. [En ligne], Récupéré à https://www.ciuss-centresudmtl.gouv.qc.ca/fileadmin/ciuss_ceim/Menu/LeCIUSSS/PortraitCIUSSS/PopulationDonneesEtablissement/PortraitPopulationnelWeb.pdf

Archives Montréal. [en ligne]. Les quartiers disparus de Montréal: le secteur de l'autoroute Ville-Marie. 13 décembre 1963. [En ligne], Recupéré à : <http://archivesdemontreal.com/2013/10/24/les-quartiers-disparus-de-montreal-le-secteur-de-lautoroute-ville-marie-13-decembre-1963/>

Écomusée du fier monde. (2017). Éléments patrimoniaux désignés. [En ligne], Recupéré à : <https://ecomusee.qc.ca/collections/elements-patrimoniaux-designes/>

Grand Lyon. (2010). Cohérence des dimensions: référentiel conception et gestion des espaces publics. [En ligne], Recupéré à : https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/voirie/referentiel-espaces-publics/20091201_gl_referentiel_espaces_publics_dimensions_coherence_dimensions.pdf

Gratton M., Benoit R., (1991). Pignon sur rue, Les quartiers de Montréal. Ville, édition Guérin, 393 p.

Groupe Le Solano. (2017). Un vent marin au souffle urbaine. [En ligne], Recupéré à : <http://www.lesolano.com/accueil>

Histoire du Québec. (2012). Histoire de la brasserie Molson. [En ligne], Repéré à : <http://histoire-du-quebec.ca/histoire-de-molson/>

Hugues, J. (1993). Étalement urbain (2) : Le «Nouveau Montréal», Opération balconville. Voir. [En ligne], Recupéré à : <http://jhroy.ca/ecrits/voir-etalement2.html>

Instituts de la statistiques du Québec. Données du recensement 2011 à 2016. [En ligne], Repéré à : <http://www.stat.gouv.qc.ca>

Rues principales. (2004). Étude sur la composition commerciale des artères traditionnelle : À la recherche d'un équilibre commercial pour les rues principales. [En ligne], Recupéré à : https://www.economie.gouv.qc.ca/fileadmin/contenu/documents_soutien/secteur_activites/commerce/depliant_etude_composition_rue_commerciale.pdf

Maher, I. (2015). Les Molson, bâtisseur de notre patrimoine. [En ligne], Recupéré à : <http://www.journaldemontreal.com/2015/08/15/les-molson-batisseurs-de-notre-patrimoine>

Messier, F. (2016). La nouvelle Maison de Radio-Canada sera prête en janvier 2020. [En ligne], Recupéré à : <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1001978/la-nouvelle-maison-de-radio-canada-sera-prete-en-janvier-2020>

Ministère des transports, Mobilité durable et Électrification des transports. (2017). Autoroute 720 - Recouvrement de l'autoroute Ville-Marie. [En ligne], Recupéré à :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/projets-infrastructures/projets/reseau-routier/projets-routiers/CMM/recouvrement-autoroute-ville-marie/Pages/A720-recouvrement-autoroute-Ville-Marie.aspx>

Ministère de la Culture et des Communications. (2013). Répertoire du patrimoine culturel du Québec: Brasserie Molson. [En ligne], Recupéré à : <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/detail.do?methode=consulter&id=190915&type=bien#.WdtOxEx7T-Z>

Pépinière & Co. (2017). Le Village au Pied-du-courant. [En ligne], Recupéré à : <https://www.aupiedducourant.ca/vision/>

Radio-Canada. (2017). Coderre promet de nouvelles écoles et un transport en commun intégré au centre-ville de Montréal. [En ligne], Recupéré à : <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1050338/montreal-plan-strategie-centre-ville-ecoles-transport-commun-coderre>

Radio-Canada. (2017). La vente de la Maison de Radio-Canada officialisée. [En ligne], Recupéré à : <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1047701/vente-maison-radio-canada-officielle>

Radio-Canada. (2015). Le parc Sohmer, l'idée de génie d'Ernest Lavigne. [En ligne], Recupéré à : http://ici.radio-canada.ca/emissions/a_rebours/2013-2014/chronique.asp?idChronique=367308

Rayside Architecte. (2009). Histoire du quartier cartographiée. [En ligne], Recupéré à : http://www.rayside.qc.ca/downloads/Cartes_historiques_Ville-Marie_2009.pdf

Schué, R. (2017). Le recouvrement complet de l'autoroute Ville-Marie envisagé par le maire Coderre. [En ligne], Recupéré à : <http://journalmetro.com/actualites/montreal/1161976/le-recouvrement-complet-de-lautoroute-ville-marie-envisage-par-le-maire-coderre/>

Vieux-Montréal. (2013). Secteur des gares ferroviaires. [En ligne], Recupéré à : http://www.vieux.montreal.qc.ca/inventaire/fiches/fiche_bat.php?sec=c&num=3

Ville de Montréal. (2016). Évolution historique du territoire de centre-ville de Montréal. [En ligne], Recupéré à : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/LR_VM_BROCHURE_EVOLUTION_HISTORIQUE_FINAL_010816.PDF

Ville de Montréal. (2013). Répertoire des bâtiments patrimoniaux de Montréal. [En ligne], Recupéré à :http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?&id=1161

Ville de Montréal. (2017), Profil sociodémographique. Ville de Montréal. [En ligne], Recupéré à : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIOD%20MO_AGGLOM%20C9RATION%202016.PDF

Ville de Montréal. (2013). Répertoire des bâtiments patrimoniaux de Montréal. [En ligne], Recupéré à : http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_bat.php?batiment=oui&requete=simple&id_bat=0041-85-6028-01

Vivre en ville. (2017). Sécurité routière : faire du Québec un leader, Revoir le design, les infrastructures et le code de la sécurité routière. [En ligne], Recupéré à : https://vivreenville.org/media/511161/venv_2017_securiteroutiereqcleader_consultations-memoire.pdf

Ville de Montréal. (2015). Le Faubourg à m'lasse. [En ligne], Recupéré à : <https://ville.montreal.qc.ca/memoiresdesmontrealais/le-faubourg-mlasse>

Direction de la santé publique, (2008). Moderniser la mobilité, Mémoire de l'Agence de la Santé et des services sociaux de Montréal, dans le cadre des consultations publiques sur le Projet de modernisation de la rue Notre-Dame. [En ligne] Récupéré à :

https://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_assmpublications/978-2-89494-637-4.pdf

Anvers ensemble (2014), La ville poreuse. [En ligne] Récupéré à; (<http://eberniercote.wixsite.com/antwerpen/-propos1-c1cyr>

Christophe Neyroud (2012), Partie théorique. [En ligne] Récupéré à : http://archivesma.epfl.ch/2012/060/neyroud_enonce/1_Livre_théorie.pdf/

Démarche

Nancy J. Todd (2007). Écodesign : des solutions pour la planète, L’aventure du New Alchemy Institue. Montréal, édition Écosociété, 250 p.

Jean-Luc Pinol, Patrick Boucheron, Denis Menjot (2011). La ville médiévale, Histoire de l’Europe urbaine tome 2. Lonrai, Édition du Seuil, 515 p.

La pointe libertaire avec Judith Cayer (2013). Bâtiment 7, Victoire populaire à Pointe-Saint-Charles. Montréal, édition Écosociété, 108 p.

Olivier Linot et Daniel Simon (2014). Le cheval au service de la ville. Montréal, édition Écosociété, 100 p.

Sous la direction de Philippe Poullaouec-Gonidec, Gérald Domon et Sylvin Paquette (2005). Paysages en perspective. Montréal, édition Les Presses de l’Université de Montréal, 368 p.

Collectif sous la direction de François Cardinal (2013). Rêver Montréal, 101 idée pour relancer la métropole. Montréal, édition Les Éditions la Presse, 277 p.

Paola Viganò (2016). Le projet comme producteur de connaissance, Les territoires de l’urbanisme. Italie, édition MétisPresses, 256 p.

Jane Jacobs (2016). Vital little plans, the short works of Jane Jacobs. New York, édition Penguin Random House, 544 p.

Justin Bur, Yves Desjardins, Jean-Claude Robert, Bernard Vallée et Joshua Worlfe (2017). Dictionnaire historique du Plateau Mont-Royal. Montréal, édition Écosociété, 490 p.

Gilles Ritchot et Claude Feltz (1985). Forme urbaine et pratique sociale. Longueuil, éditions Le Prébambules, 303 p.

François Grether (2013), La ville sur mesure, hommage à Marcel Roncayolo, Saint-Étienne, édition Parenthèse, 112 p.

Sous la direction de Thierry Paquot (2015), La ville récréative, enfants joueurs et écoles buissonnières. Clermont-Ferrand, édition Infolio, 180 p.

Jane Jacobs (1961), The death and life of great American cities. New York, édition Vintage Books, 458 p.

Charles-Édouard Jeanneret-Gris (1951). The Modulor, A harmonious Measure to the Human Scale Universally applicable to Architecture and Mechanics by Le Corbusier, London, edition Faber and Faber Limited, 243 p.

Raoul Blanchard (1992). Montréal: esquisse de géographie urbaine, Montréal, édition Vlb éditeur, 280 p.

□□□□□□□□□□□□□□ (2015), □□ □□□□□□□□, édition Urban design lab, University of Tokyo, 184 p.

Jan Gehl (2010), Pour des villes à échelle humaine, montréal, édition Écosociété, 278 p.

Nicolas Soulier (2012), Reconquérir les rues, exemples à travers le monde et pistes d’actions, pour des villes où l’on aimerait habiter, Paris, édition Ulmer, 288 p.

Catherine Charlebois et Paul-André Linteau (2014), Quartier disparus, Red Light, Faubourg à m’lasse, Goose village. Montréal, édition Cardinal, 312 p.

Alberto Magnaghi (2014), La biorégion urbaine, petit traité sur le territoire bien commun, Paris, édition eterotopia France, rizhome, 176 p.

Collectif 1700 La Poste (2014), Luc Laporte, Architecture, réalisations et inédits, montréal, édition De Mévius.

Cédis (2010). Ville durable et écoquartiers, Comprendre la démarche pour agir aujourd’hui dans sa collectivité et son territoire. En ligne], Recupéré à : https://www.cedis-formation.org/wordpress/wp-content/uploads/2010/09/%C3%89COQUARTIERS-internet.pdf

Roger La Roche (2017) Mémoire des Montréalais, Expo 67. Terre des Hommes, élaboration d’un thème. En ligne], Recupéré à : https://ville.montreal.qc.ca/memoiresdesmontrealais/expo-67-terre-des-hommes-elaboration-dun-theme

Louis-Georges Carrier (1958). Au bout de ma rue. Montréal, Office National du Film, 13 min. En ligne], Recupéré à :https://www.onf.ca/film/au_bout_de_ma_rue/

Jacques Giraldeau (1992). Les amoureux de Montréal. Montréal, Office National du Film, 1h19 min. En ligne], Recupéré à : https://www.onf.ca/film/amoureux_de_montreal/

Michèle Lalonde (1980). Métaphore pour un nouveau monde. [En ligne], Recupéré à : https://www.youtube.com/watch?v=XI4_lewjGTw

Micheline Beauchemin (1985), Hommage au fleuve Saint-Laurent. [En ligne], Recupéré à : https://www.museedelhistoire.ca/cmc/exhibitions/arts/bronfman/images/bea17b.gif

Projet Urbain

Amy Frearson (2016). BIG designs “Habitat 2.0” for Toronto. [En ligne], Recupéré à : https://www.dezeen.com/2016/02/26/bjarke-ingels-group-big-habitat-2-0-king-street-west-wellington-toronto-canada/

Marc-André Carigann (2015). De superbes écoles, il y en a au Québec! [En ligne], Recupéré à : http://kollectif.net/de-superbes-ecoles-il-y-en-au-quebec/

Letellier Gagnon Ricard Mathieu (2014).Gare fluvial de Lévis. [En ligne], Recupéré à : http://projetsverts.voirvert.ca/projets/gare-fluviale-levis

Nick Myall (2017), White Arkitekter wins in Sweden. [En ligne], Recupéré à : http://www.worldarchitecturenews.com/project/2017/27505/white-arkitekter-ab/new-city-hall-in-v-xj.html

Janis Hémond et Francis Falardeau-Laperle (2015) Concours Nordicité (Volet Professionnel) 1er prix ex aequo. [En ligne], Recupéré à : http://www.ccc.umontreal.ca/fiche_projet.php?lang=fr&pId=3515&etape=1

Ville de Montréal (2009) Portail des données ouvertes, Bâtiment 3D 2009 (Maquette CityGML LOD2 avec textures). [En ligne], Recupéré à : http://donnees.ville.montreal.qc.ca/dataset/maquette-numerique-batiments-citygml-lod2-avec-textures

Ville de Montréal (2011), Promenade urbaine, La vision. [En ligne], Recupéré à : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/GRANDS_PARCS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROMENADES%20URBAINES_VISION.PDF

Corporation de Chauffage Urbain de Montréal (2018), Le réseau de Montréal. [En ligne], Recupéré à : http://ccum.com/fr/le-reseau-de-montreal

Marie-Gil Blanchette (2007), Projet watercycle de l’usine de pompage Craig, [En ligne], Recupéré à : http://www.arch.mcgill.ca/prof/davies/arch671/winter2007/students/blanchette/intro1.htm

Era Architecture (2014). The Distillery District. En ligne], Recupéré à : http://www.eraarch.ca/project/the-distillery-district/

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l’Électrification des transports (2017) Autoroute 720 – Recouvrement de l’autoroute Ville-Marie (terminé). En ligne], Recupéré à :

https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/projets-infrastructures/projets/reseau-routier/projets-routiers/cmm/recouvrement-autoroute-ville-marie/pages/a720-recouvrement-autoroute-ville-marie.aspx

André Desroches (2016) La rue Notre-Dame refaite au coût de 10,5M\$ entre Atwater et Saint-Augusti. En ligne], Recupéré à : http://journalmetro.com/local/sud-ouest/actualites/1018533/la-rue-notre-dame-refaite-au-cout-de-105-m-entre-atwater-et-saint-augustin/

Charlotte R.-Castilloux (2017). La nouvelle entrée de la ville aura coûté 142M\$. En ligne], Recupéré à : http://www.journaldemontreal.com/2017/09/06/legs-du-375e-anniversaire-de-montreal-la-nouvelle-entree-de-ville-bonaventure-inauguree

Sylvain Lamarre (2014). La plus grande serre sur toit du monde à Laval. En ligne], Recupéré à : https://www.courrierlaval.com/actualites/2014/2/20/la-plus-grande-serre-sur-toit-au-monde-a-3622532.html

Radio-Canada (2015). Une tour en bois de 13 étages à la Pointe-aux-Lièvres. En ligne], Recupéré à : http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/708421/tour-13-etages-structure-bois-pointe-aux-lievres

BC2 (2016). Argumentaire économique du développement du Technopôle Angus et de la mise en valeur de l’ilot central, Société du patrimoine Angus. En ligne], Recupéré à : http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P88/3.5_annexe_ii_-_argumentaire_economique_groupe_bc2.pdf

Union des Municipalité du Québec (2017). Ma ville en toute confiance, Guide des meilleures pratiques pour un aménagement sécuritaire destiné aux municipalités et à leurs partenaires. En ligne], Recupéré à : https://umq.qc.ca/wp-content/uploads/2017/09/guideamenagementsecuritairemai09.pdf