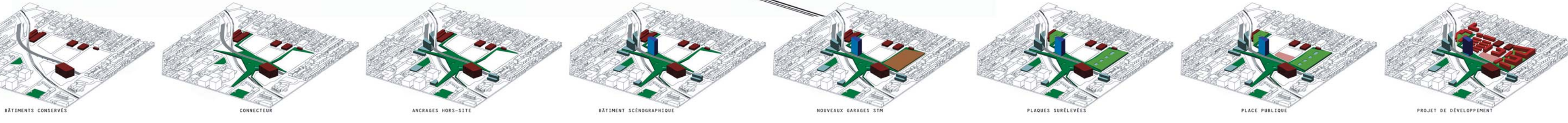


PERSPECTIVE - LE CONNECTEUR HABITÉ



BÂTIMENTS CONSERVÉS CONNECTEUR ANCRAGES HORS-SITE BÂTIMENT SCÉNÉGRAPHIQUE NOUVEAUX GARAGES STM PLACES SURÉLEVÉES PLACE PUBLIQUE PROJET DE DÉVELOPPEMENT

Le concept

Le programme pour une collectivité / une ouverture sur la métropole. L'analyse de différents segments de ville récemment re-développés le long des voies ferrées permet de constater que certains secteurs réussissent à être animés malgré les contraintes physiques similaires. Une donnée commune à la non exclusivité aux seuls nouveaux résidents.

Nous proposons un site ouvert aux citoyens des arrondissements limitrophes par l'instauration d'équipements collectifs, la création de la piste cyclable, l'aménagement d'une place à deux niveaux, l'axe surélevé au-dessus des installations communautaires et sportives et l'autre en contrebas au niveau du sol. S'ajoutent les usages déjà existant du garage de la STM et de la cour à toit végétalisé de l'ancienne usine industrielle, une implantation d'espaces pour les micro-entreprises ou ateliers conciliables à la vie résidentielle et de commerce de proximité.

En somme, pour désenclaver le site, nous prévoyons une mixité d'usage articulée autour d'espaces publics qui assurent les liens. La priorité est accordée au piéton et par conséquent, la valorisation de moyens de transport actifs, alternatifs et collectifs est accentuée.

La hiérarchie des réseaux / une connectivité en trois dimensions. Les orientations est-ouest jouent un rôle prédominant dans la connectivité du site et contribuent à sa définition comme espace distinct et identifiable. En conformité avec la priorité accordée au piéton, nous prévoyons une requalification de territoire à partir de même axe qu'à l'époque industrielle, soit le tracé de la voie ferrée. En le combinant au parc linéaire, nous considérons le contraste avec la trame urbaine montréalaise comme un ingrédient qui stimule l'intervention novatrice.

Avec les objectifs de désenclaver le site et de réaliser un ensemble intégré, notre projet vise sur les réseaux existants et répond aux contraintes qu'impose la présence de la voie ferrée et de viaduc dans la distribution de programme et dans les formes bâties. Ce connecteur a plusieurs rôles et personnalités qui se déclinent comme suit :

Connecteur est-ouest.
Notre concept propose un connecteur aérien, distribuant les réseaux piétonniers et véhiculaires qui permettent de désenclaver le site et de créer des liens tout autour. Il permet de :

- séparer les circulations métropolitaines du nouveau secteur résidentiel;
- conserver le viaduc Rosemont-Van Horne en le réaménageant en boulevard urbain afin de ralentir la circulation et de permettre aux piétons de le traverser;
- assurer un meilleur lien entre le métro Rosemont, la rue Saint-Denis et le boulevard Saint-Laurent, deux artères fondatrices de la ville qui sont requalifiées par l'implantation de nouvelles constructions sur plate-formes;
- maintenir en partie le réseau existant qui se trouve sous le connecteur;
- donner aussi accès aux nouveaux immeubles proposés du boulevard Rosemont.

Connecteur nord-sud.
Le connecteur relie physiquement le secteur sud de l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, au secteur nord de l'arrondissement Plateau-Mont-Royal et au secteur Est de l'arrondissement d'Outremont par des passerelles qui transcendent les frontières administratives des arrondissements. Les travailleurs venant du métro sont amenés selon un circuit sécuritaire au travers le site.

Connecteur Jardin suspendu.
Coco comme un Jardin suspendu, il est un nouveau type d'espaces publics offrant une vue exceptionnelle sur l'environnement.

Connecteur d'histoire.
La forme de ce connecteur repose sur la singularité des réseaux existants et propose réactualisant, dans un contexte contemporain, l'histoire selon laquelle un cadre bâti doit être associé aux logiques de réseaux qui le desservent. Le site industriel quissait à une telle logique mais dans une réalité aujourd'hui révolue.

Connecteur d'équipements collectifs pour les arrondissements limitrophes.
Le connecteur recouvre les nouveaux équipements collectifs dont les arrondissements limitrophes ont grand besoin. Le territoire frontalier, il devient lieu de rassemblement tout en favorisant la rationalisation des équipements.

Connecteur de nouveaux développements.
Des constructions en hauteur viendront s'ancrer à deux points stratégiques du connecteur. Ils animeront le paysage urbain, le long de boulevard Rosemont.

Par ailleurs, le connecteur donne accès aux deux nouvelles plate-formes qui seront situées au-dessus de la cour à toit végétalisé et du garage de la STM sur lesquelles sont prévus de nouveaux immeubles.

Vue de quartier pour les nouveaux résidents.
Au niveau du sol, c'est plutôt le caractère enclavé du site qui est mis à profit pour les prochains résidents. Au niveau des réseaux existants sont implantés les résidences familiales à faible densité, les espaces collectifs, les commerces et une place publique. Ces aménagements sont en lien avec le quartier au sud.

L'ensemble opère donc une hiérarchisation des espaces publics, semi-privés et privés afin d'assurer le bien-être des nouveaux résidents.

Afin d'assurer l'intégration du site au quartier situé au nord, l'aménagement vise à redéfinir la rue Bellechasse comme un axe sautois de secteur par la construction d'un front bâti continu de gabarit similaire à son versant nord.

Le montage financier / des propriétés publiques pour une source de revenu pérenne.

Les droits aériens d'utilisation de certaines propriétés de la Ville (Emprises publiques de part et d'autre du boulevard Rosemont, terrains de l'1101 De Gaspe / Casgrain) sont proposés à des promoteurs sous la forme d'emphytéose pour le développement de logements, de micro-entreprises ou d'ateliers sous les formes locatives, coopératives ou de condominiums. Les revenus générés par ces baux emphytéotiques sont versés à la fiducie « ARRONDISSEMENTS D'ÉQUIPEMENTS » pour l'entretien des infrastructures communautaires. Le site qui sont inter-arrondissement.

Les droits aériens d'utilisation des propriétés de la STM sont aussi proposés sous la forme d'emphytéose pour la construction d'espaces collectifs de nature résidentielle ou commerciale (micro-entreprises, ateliers, etc.). Les revenus générés sont versés à la fiducie « STRAPÈSES URBAINS » pour le développement de nouveaux d'activités similaires le long de la voie du CP et les prochaines lignes de tramway.

Avec les revenus des baux fonciers générés par les nouvelles constructions et les revenus des emphytéoses, c'est dire que les Montréalais se seront enrichis de 2,8 MMS sans compter la valeur des immeubles qu'ils reçoivent au terme des emphytéoses. Une belle opportunité pour Montréal de se doter des moyens de se développer dans un probable contexte de déflation !

La génétique de l'environnement industriel ou le « tout patrimoine montréalais / une réflexion reportée.

Montréal vit actuellement le syndrome du « tout patrimoine ». Il y a un risque que les évaluations patrimoniales s'attardent davantage au bâti laissant pour compte l'aspect macroscopique. Pour le secteur Bellechasse, nous considérons que la forme atypique du territoire est la valeur patrimoniale essentielle à considérer. Elle justifie donc des interventions en rupture avec la trame orthogonale et le « grain fin » de son bâti généralisée au nord de la rue Bellechasse ou au sud de la rue Saint-Victor et Saint-Gregoire.

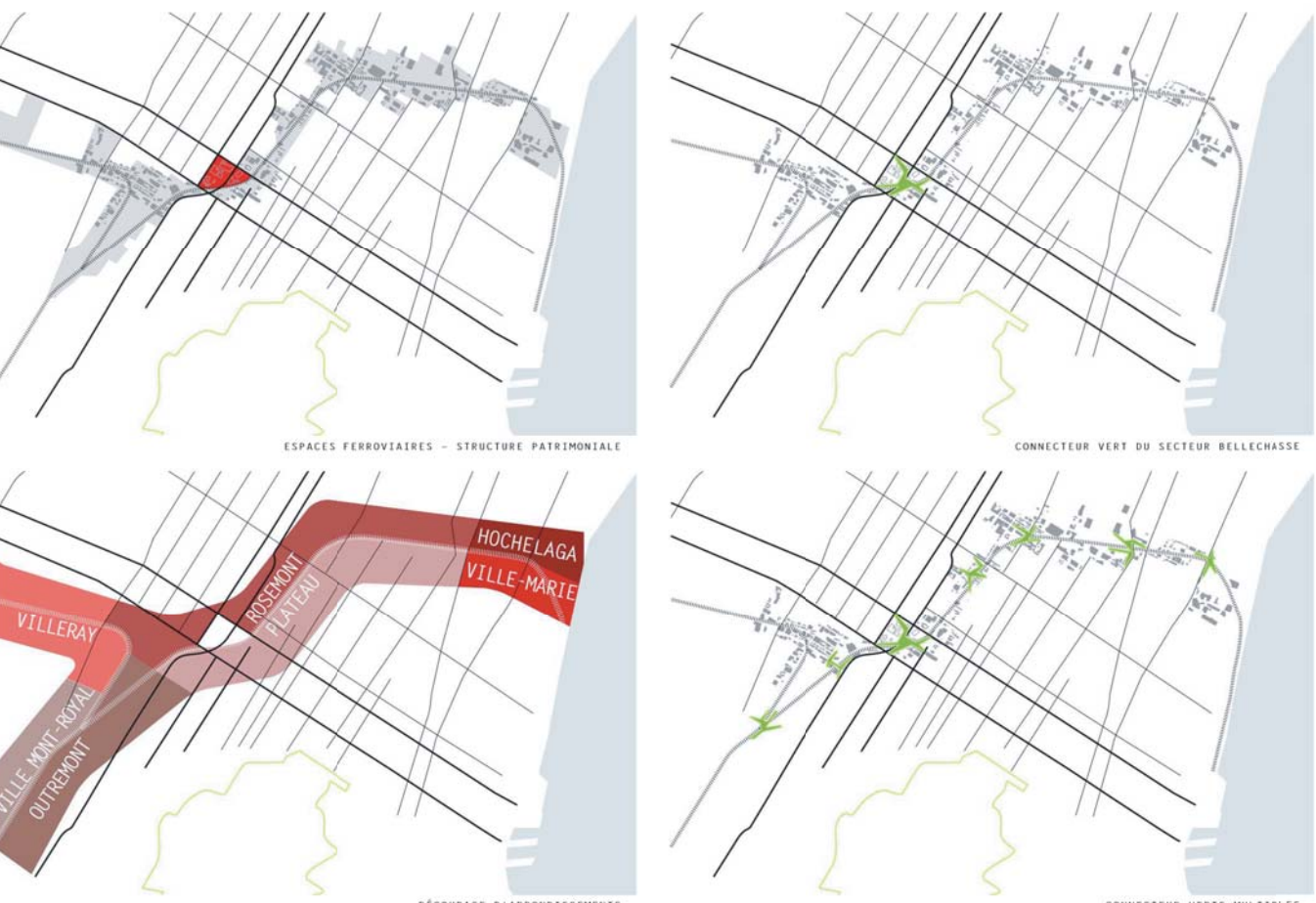
En raison de la science patrimoniale qu'affecte Montréal, nous reportons les choix d'interventions patrimoniales aux concepteurs qui auront à développer les différentes parties du territoire à l'étude puisque nous proposons de contrôler différentes plate-formes au-dessus des bâtiments existants. Il appartiendra aux propriétaires de statuer sur l'intérêt de leurs immeubles et en corréler sur la pertinence de les conserver en tout ou en partie.

Le développement durable / un concept déjà intégré.

Nous considérons que cette pratique est dorénavant intégrée ipso facto. Il est donc inutile d'insister sur la récupération des eaux de surface, la proximité des transports en commun, l'aménagement qui favorise les déplacements actifs, l'aménagement des sols verts, l'utilisation de la végétation phytotechnique, la gestion in situ des sols contaminés, l'utilisation des débris pour les remblais, l'aménagement des équipements collectifs, la conservation patrimoniale, l'insertion de commerces de proximité, l'orientation optimale des nouveaux bâtiments en fonction de l'ensoleillement, le montage financier responsable et réaliste qui prévaut l'entretien récurrent, etc.

Le chemin de fer / un pattern de développement à disséminer.

Le modèle de développement de noyau de connectivité tel que proposé pour le secteur Bellechasse pourrait être répété le long du tracé de la voie ferrée du CP à des carrefours stratégiques. L'aspect atypique de ces lieux autrefois industriels permet des développements de haute densité qui offrent à la fois des vues sur le territoire et l'implantation de lieux collectifs qui transcendent la frontière physique du chemin de fer.

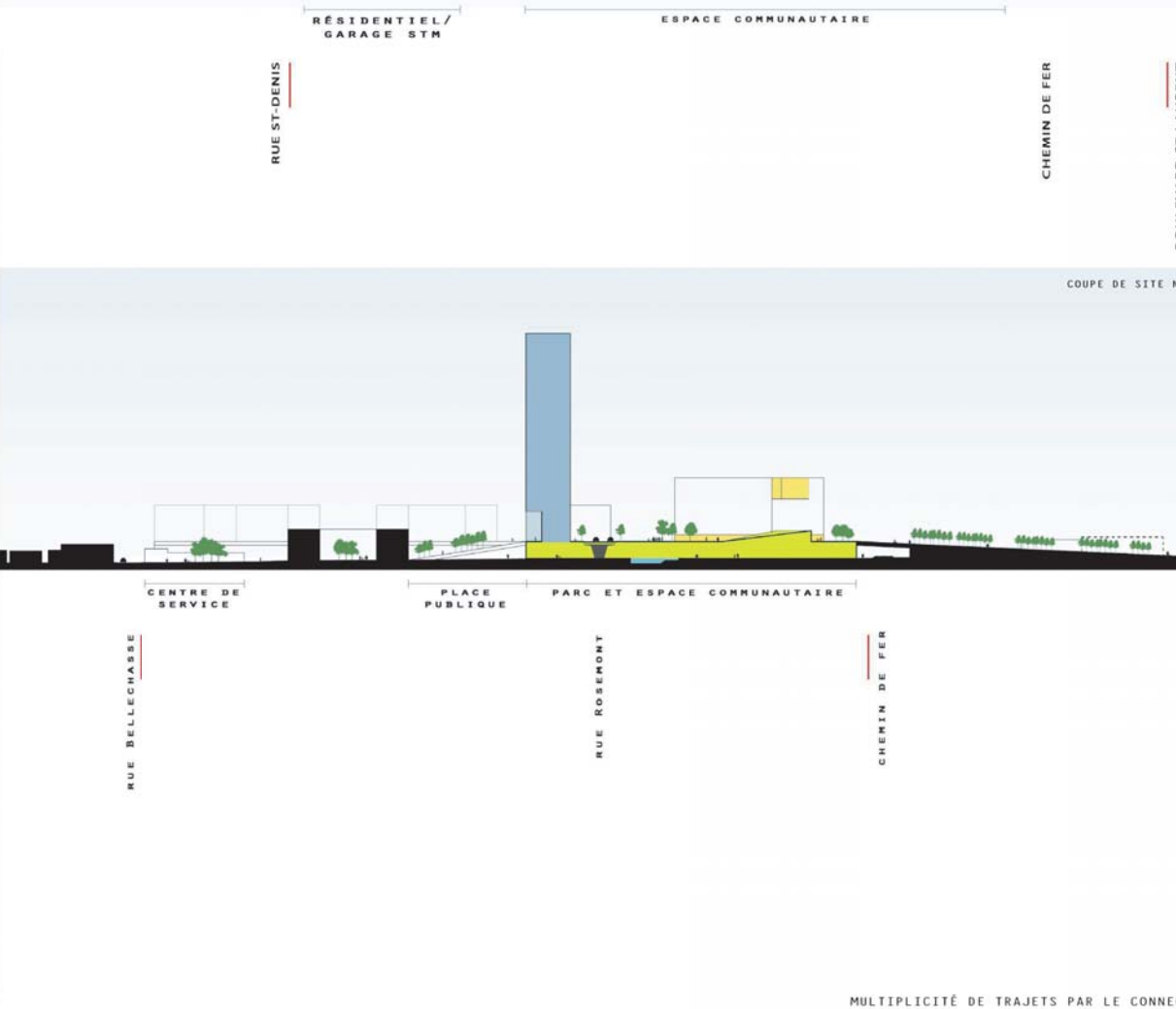
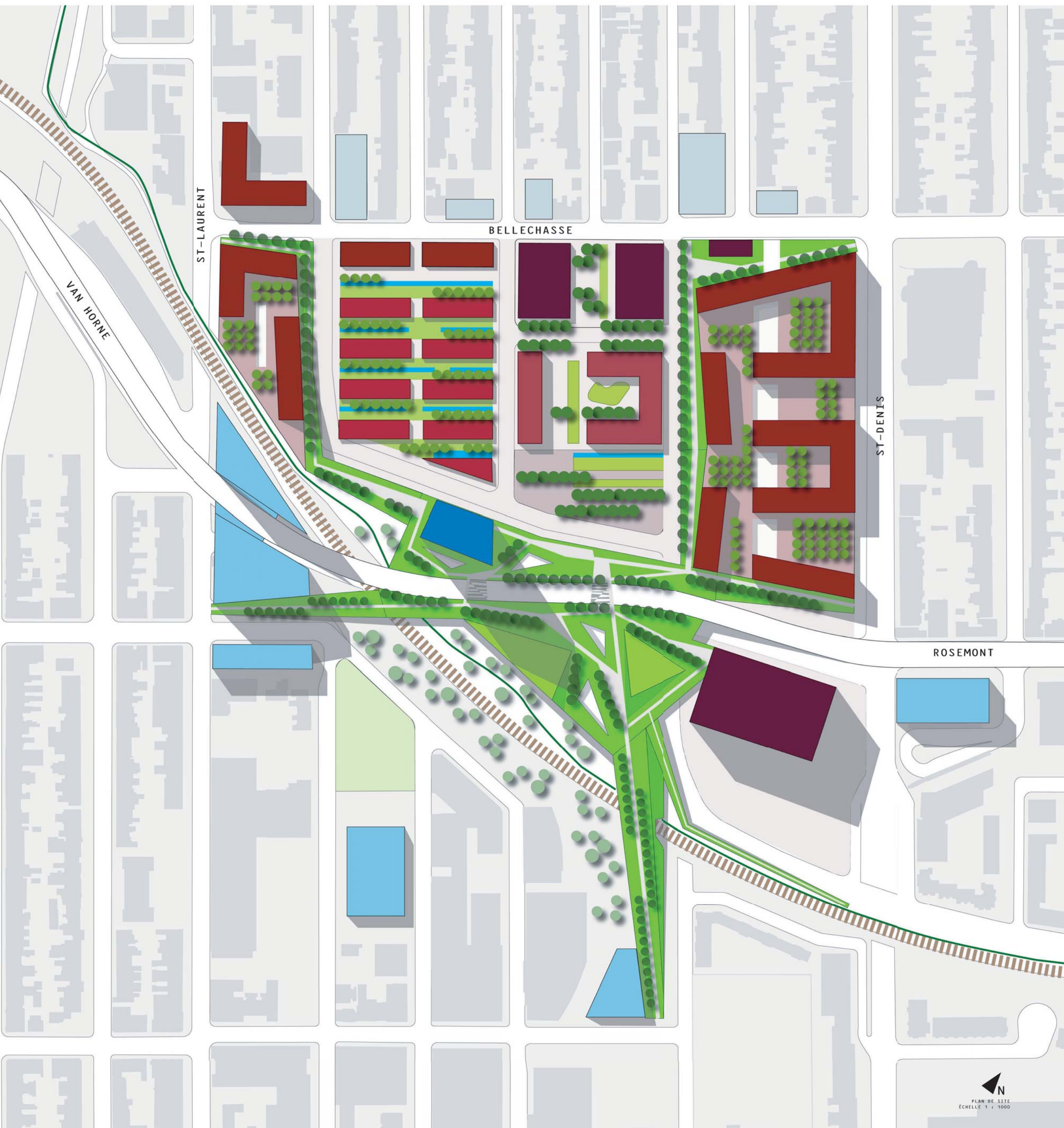


ESPACES FERROVIAIRES - STRUCTURE PATRIMONIALE CONNECTEUR VERT DU SECTEUR BELLECHASSE RECROQUE D'ARRONDISSEMENTS CONNECTEUR VERTS MULTIPLES

ESPACE COLLECTIF / COLLECTIF D'ESPACES

ACDF architecture + Nip paysage + Mario Brodeur + Jacques Lachapelle + Federico Bizzotto

Membres de l'équipe
 Benoît Dupuis architecte ACDF et co-chef de l'équipe Michel Langevin architecte paysagiste Nip paysage co-chef de l'équipe et par ordre alphabétique : Federico Bizzotto architecte ACDF, Benoît Brodeur architecte ACDF, Mario Brodeur architecte ACDF, Jacques Lachapelle architecte ACDF, Nip paysage / architecte ACDF, Ryan Marchand étudiant en maîtrise Ecole d'architecture SGM, Patrick Morand ACDF architecte, Georges-Étienne Parant Nip paysage / stagiaire et Virginie Pentreane étudiante au maîtrise Ecole d'architecture SGM.



PLAN DE SITE
 ECHELLE 1 : 1000