



PLANIFICATION DE L'ÎLOT DE MAISONNEUVE

Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises
Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce

1^{er} decembre 2016

	Introduction	05
1.	Évolution du quartier	06
2.	Le contexte urbain	13
	CUSM	15
Les secteurs résidentiels adjacents à l'îlot De Maisonneuve		15
Les secteurs mixtes entourant l'îlot De Maisonneuve		16
La station intermodale Vendôme		17
Réseaux de déplacement		17
L'espace public		18
3. Principaux enjeux d'aménagement pour l'îlot De Maisonneuve		21
	Enjeu 1	22
	Enjeu 2	24
	Conclusion	26

Liste des figures

- Fig. 1 Carte de localisation
- Fig. 2 1869, Contoured plan
- Fig. 2.1 1879, Hopkins
- Fig. 3 1907, Pinsoneault
- Fig. 4 1914, Chas. E. Goad
- Fig. 5 Photographie du bâtiment industriel
- Fig. 6 1949, plan d'utilisation du sol de la Ville de Montréal
- Fig. 7 1954, Underwriters' Survey
- Fig. 8 1977, vue aérienne
- Fig. 9 1981, vue aérienne
- Fig. 10 2016, vue aérienne
- Fig. 11 Les grandes composantes du tissu urbain
- Fig. 12 Acquisition du CUSM sur l'îlot De Maisonneuve
- Fig. 13 Vue aérienne du boulevard Décarie, face au CUSM
- Fig. 14 Vue aérienne de l'îlot De Maisonneuve
- Fig. 15 Axe autoroutier
- Fig. 16 Piste cyclable bidirectionnelle en face de la Gare Vendôme
- Fig. 17 Vue aérienne de la station de métro Vendôme
- Fig. 18 Îlot sud du boulevard De Maisonneuve
- Fig. 19 Îlot nord du boulevard De Maisonneuve
- Fig. 20 Volumétrie des bâtiments dans le secteur
- Fig. 21 Profil de hauteur des bâtiments situés du côté nord du boulevard De Maisonneuve Ouest
- Fig. 22 Profil de hauteur des bâtiments situés du côté sud du boulevard De Maisonneuve Ouest
- Fig. 23 Concept d'aménagement des espaces publics et semi- publics
- Fig. 24 Secteur Saint-Raymond et les abords du CUSM

La localisation de l'îlot De Maisonneuve (fig. 1), situé entre le Centre universitaire de santé McGill (CUSM) et le quartier Notre-Dame-de-Grâce, est stratégique tant pour les occupants du quartier environnant que pour les activités du CUSM et présente également un certain potentiel de développement.

Afin de bien orienter le devenir de ce secteur, nous proposons une vision de la planification de l'îlot De Maisonneuve, qui sera suivie d'une planification plus globale pour le secteur CUSM/Saint-Raymond.

La planification de l'îlot De Maisonneuve a été travaillée en considérant l'évolution historique et le contexte actuel d'un secteur plus large que celui de l'objet d'étude (fig.1) afin de mieux en saisir les impacts dans son milieu. De plus, une charrette composée de professionnels de la Ville a été tenue. La planification prend également en compte les commentaires reçus du Comité Jacques-Vigers.

Le document présente :

- l'évolution du quartier;
- le contexte urbain;
- les principaux enjeux d'aménagement pour l'îlot De Maisonneuve



Fig. 1 Carte de localisation, [Source : Google Maps]

1

Évolution du quartier

Étude typomorphologique

[1869] La présence du ruisseau Glen, comme l'illustre la carte de 1869 (fig. 2), chemine organiquement à l'intérieur d'un vaste terrain défini au nord par la côte Saint-Antoine, au sud par la Falaise Saint-Jacques au pied de laquelle abouti le lac St-Pierre et le Village de « Saint-Henri Les Tanneries », à l'ouest par les terres agricoles concédées à la famille Décarie, et s'étend à l'est dans Westmount. Une voie à l'ouest semble correspondre à l'actuel boulevard Décarie et une autre, venant de l'est, à la future rue Sainte-Catherine.

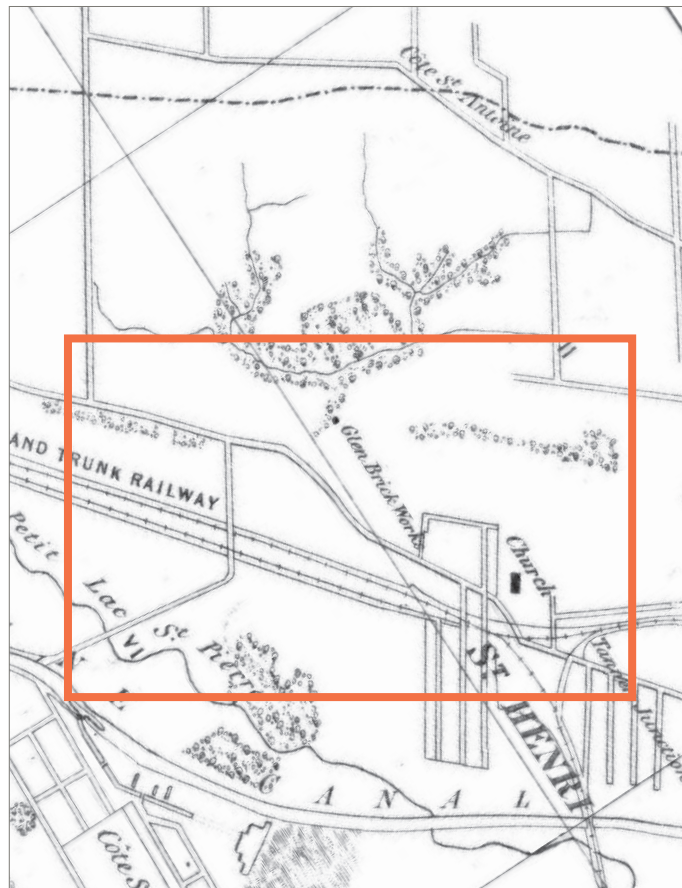


Fig. 2 1869, Contoured Plan [Source : BanQ]

[1879] Vers la fin du 19^e siècle, un découpage foncier régulier s’amorce au sud de la Côte-Saint-Antoine tandis que des lots de taille et de forme irrégulières sont définis aux abords du ruisseau Glen. Tel qu’en témoigne la carte de 1879 (fig. 2.1), la localisation actuelle du CUSM semble correspondre aux terrains appartenant à la famille Décarie et à la portion sud du lot 188 A.



Fig. 2.1 1879, Hopkins [Source : BanQ]

[1907] La carte de 1907 (fig. 3) révèle qu'un ensemble de lots irréguliers constituant une unité de forme rectangulaire est définie au sud de l'avenue Western (actuel boulevard De Maisonneuve Ouest). L'unité est la propriété du Canadian Pacific qui s'est établi en 1906¹ et dont les activités vont s'étendre graduellement de part et d'autre du chemin de fer.

1 TrainWeb.org

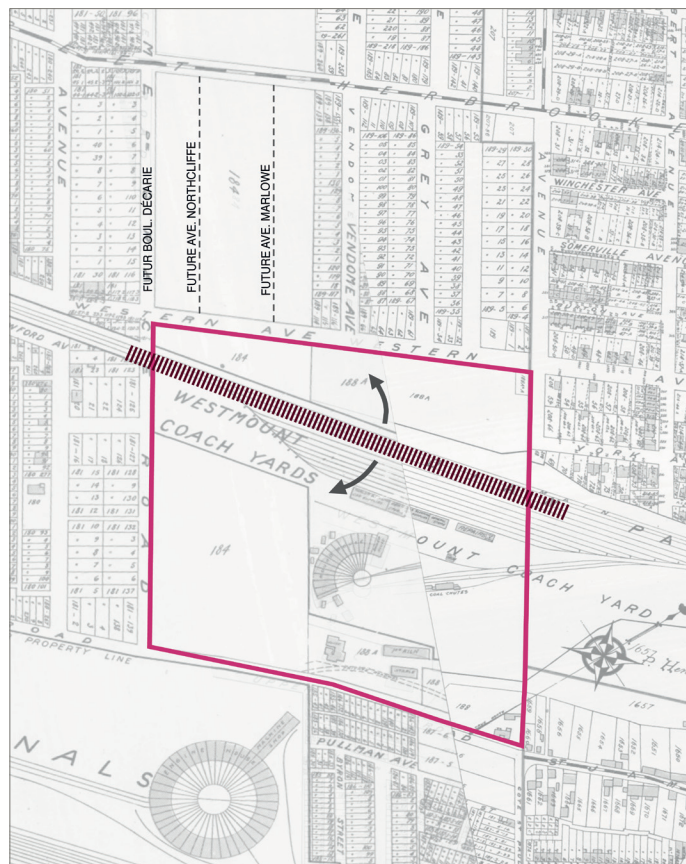


Fig. 3 1907, Pinsoneault [Source : BanQ]

[1912-1914] Les avenues Prud'homme, Northcliffe, Marlowe et le boulevard Décarie vont progressivement être aménagées au nord du site du CP (au nord de l'avenue Western), en fonction du découpage cadastral amorcé (fig. 4). Nous retrouvons ainsi des îlots orientés nord-sud avec des têtes d'îlots à leur extrémité. Il s'agit d'un type d'organisation physicospatiale qui s'intègre en continuité avec celui déjà établi.

Des activités industrielles s'établissent dans l'îlot irrégulier localisé au sud de l'avenue Western. On y retrouve des bâtiments de grands gabarits qui s'implantent de façon ponctuelle. Un atelier et des bâtiments connexes à l'activité ferroviaire du CP s'y retrouvent. Il s'agit d'une occupation industrielle ou commerciale à laquelle s'est greffé un développement résidentiel de maisons en rangée, comme le démontre la figure 4. Cela est vraisemblablement dû aux besoins de loger des travailleurs puisque ces habitations s'apparentent davantage à une typologie de maisons ouvrières. Selon une photographie d'archive (fig. 5), nous retrouvons également une usine aéronautique, située sur l'avenue Claremont, à la naissance de la rue Sainte-Catherine actuelle.

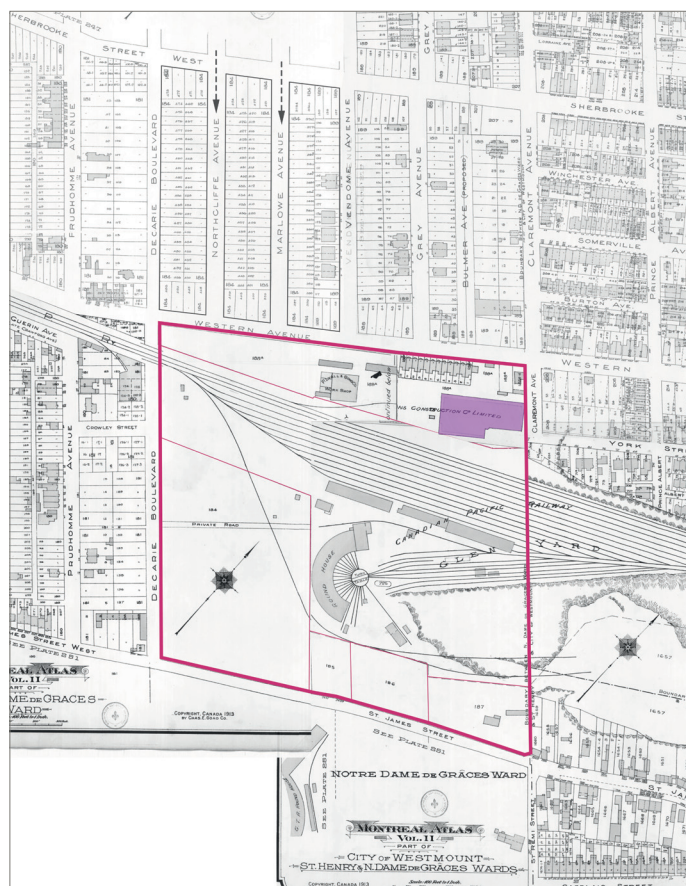


Fig. 4 1914, Chas. E. Goad [Source : BanQ]

[1949] Tel qu'en témoigne la carte de 1949 (fig. 6), le développement urbain situé tant au nord de l'avenue Western, que celui situé à l'ouest du boulevard Décarie, est presque entièrement complété. De façon générale, le secteur est caractérisé par un mode d'implantation homogène de type jumelé, à l'exception de l'implantation de conciergeries qui sont situées sur la rue Sherbrooke, sur le tronçon du boulevard Décarie, au nord de l'avenue Western, ainsi que sur le tronçon ouest de l'avenue Western et sur l'avenue Bulmer. Par ailleurs, l'avenue Bulmer ne débouche pas directement sur la rue Sherbrooke et sert de voie d'accès aux habitations à partir de l'avenue Western.

En 1949, l'îlot irrégulier situé entre l'avenue Western et la voie ferrée est occupé par de nouveaux bâtiments de gabarits et de modes d'implantation variés. Du côté sud de la voie ferrée, la « RoundHouse » occupe toujours la majeure partie de l'espace. La nature des activités du côté nord et du côté sud de l'emprise ferroviaire, bien que d'échelle différente, permet de constater le fonctionnement de ce méga-îlot en tant qu'entité urbaine dont la transformation s'articule par rapport au chemin de fer du Canadian Pacific.



Fig. 5 Photographie du bâtiment industriel
[Source : Conrad Poirier, 1939, BanQ.]

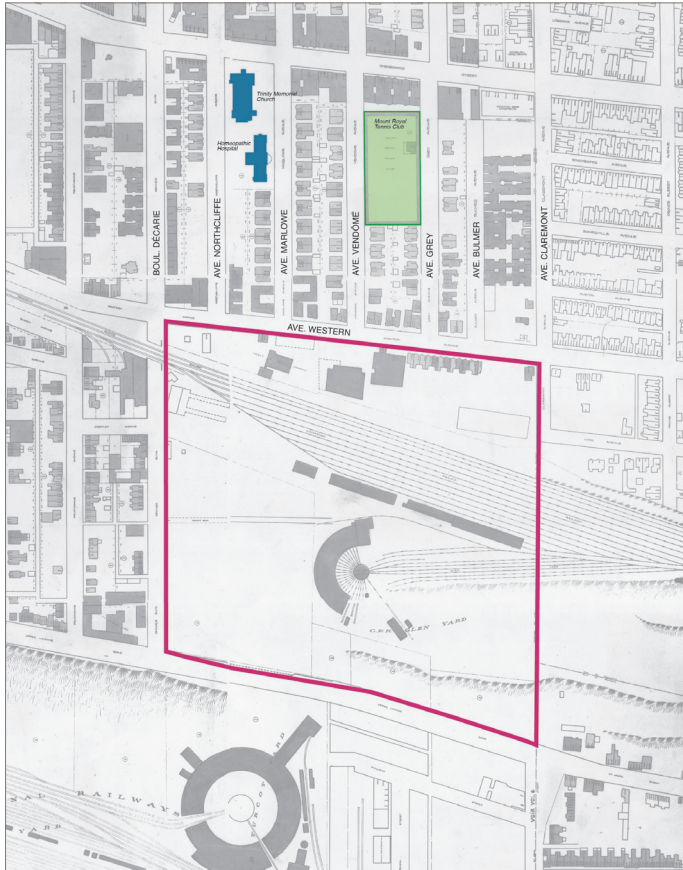


Fig. 6 1949, Plan d'utilisation du sol de la Ville de Montréal
[Source : Archives de la Ville de Montréal]

[1954] Le méga-îlot, traversé par les voies ferroviaires du CP, connaît une intensification des activités industrielles et commerciales vers la moitié du 20^e siècle. La carte de 1954 (fig. 7) montre notamment qu'au sud de l'emprise ferroviaire, des bâtiments de grands gabarits sont implantés au sein de la parcelle la plus à l'ouest, accueillant entre autres des ateliers de réparation. Ce méga-îlot du CP semble fermé sur lui-même par sa configuration. Toutefois, sa vocation a influencé le type de développement survenu à ses abords, soit sur l'avenue Western et le boulevard Décarie. La carte de 1954 permet de constater que le côté ouest du boulevard Décarie s'est densifié. Ce dernier possède entre autres des ensembles bâtis constitués de maisons en rangée attenants à d'autres usages. Ce type d'ensemble bâti se retrouve également sur le côté sud de l'avenue Western et témoigne ainsi de l'influence des activités de ce qu'on appelle maintenant la cour Glen (aujourd'hui le site du CUSM).

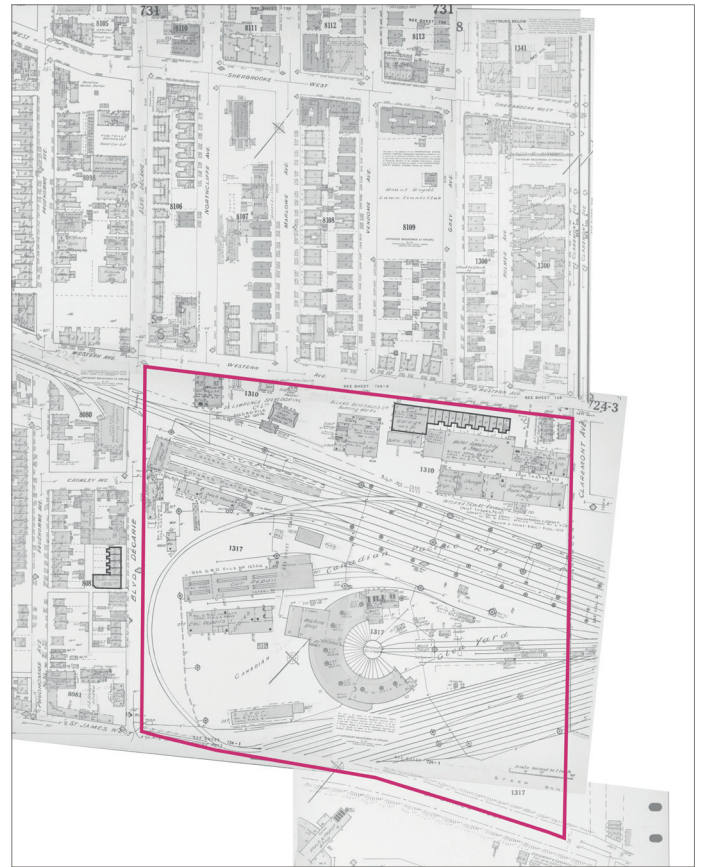


Fig. 7 1954, Underwriters' Survey [Source : BanQ]

[1977] L'îlot De Maisonneuve (entre le boulevard De Maisonneuve d'aujourd'hui et la voie de chemin de fer) s'est considérablement transformé au courant des années 70 (fig. 8). La diminution graduelle des activités de la cour de triage Glen, rendue trop petite pour les besoins grandissants, ont été déplacées ailleurs sur le territoire. Au fil des années, cette ligne ferroviaire a été utilisée de plus en plus pour la circulation des trains de banlieue. L'îlot sud du chemin de fer où étaient anciennement concentrées des activités associées à la réparation et à l'entretien de wagons et de locomotives est donc devenu une cour de stationnement pour wagons des trains de banlieue.

Au nord de la voie ferrée, un grand vide s'installe. Il est notamment possible de constater l'absence des maisons en rangée et des bâtiments industriels qui s'y retrouvaient sur le boulevard De Maisonneuve. Une aire de stationnement s'est également implantée sur le boulevard Décarie, à l'intersection de la rue St-Jacques.

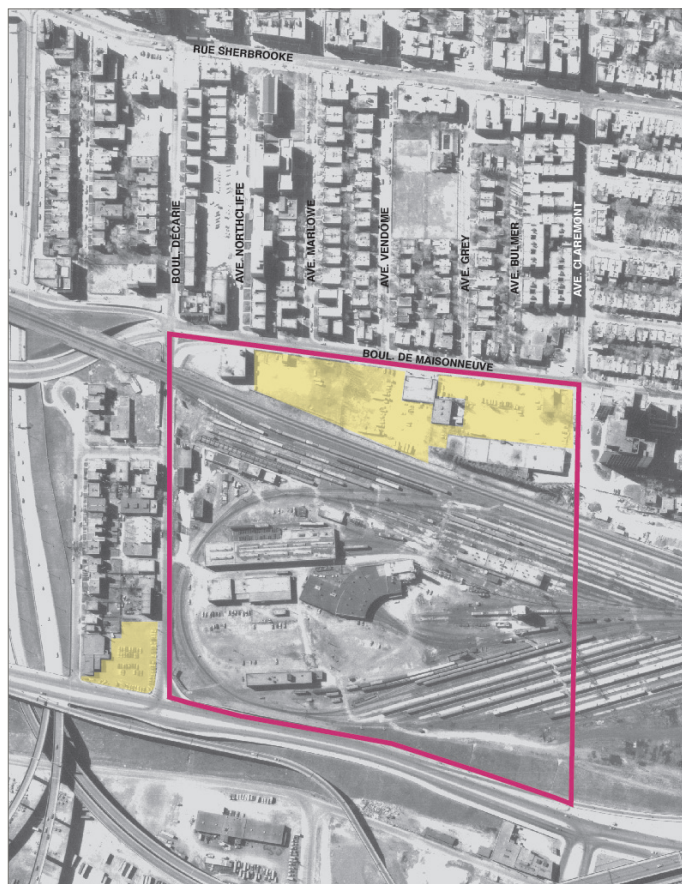


Fig. 8 1977, vue aérienne [Source : Archives de la Ville de Montréal]

[1981] L'arrivée de la station de Métro Vendôme en 1981 a eu un impact sur la mise en relation du quartier avec l'îlot De Maisonneuve. La vue aérienne de 1981 (fig. 9) permet notamment de constater le lien entre les accès des autobus à la station de métro et les axes nord-sud de la trame existante. Il s'agit des prolongements des avenues Marlowe et Vendôme. La station Vendôme est donc circonscrite par la voie ferrée en son côté sud et est située au sein de l'îlot.



Fig. 9 1981, vue aérienne [Source : Archives de la Ville de Montréal]

Jusqu'à aujourd'hui

L'attractivité de la station de métro Vendôme et la disponibilité de terrains vacants, a contribué à un réaménagement partiel de l'îlot De Maisonneuve. En 1984 et en 1985, deux édifices ont été construits. Le premier, situé du côté est de la station de métro, incluait initialement l'ensemble des terrains allant jusqu'à la rue Sainte-Catherine. Le second est situé du côté ouest de la station de métro.



Fig. 10 2016, vue aérienne [Source : Archives de la Ville de Montréal]

2

Le contexte urbain

Cette partie du document présente l'analyse du contexte urbain dans laquelle l'îlot De Maisonneuve se situe. Le secteur d'étude élargi, dans lequel il s'insère, est delimité à l'est par la Ville de Westmount, au sud par la rue Saint-Jacques, à l'ouest par le boulevard Décarie et au nord par la rue Sherbrooke ouest.



Institution de santé importante au Québec, le CUSM comporte des activités de recherche et de soins hautement spécialisés. Plusieurs cliniques de soins de première ligne ne figurent pas au programme de la grande institution. À cet effet, le CUSM planifie d'offrir à terme certains services en périphérie de son complexe, notamment au nord de la voie ferrée. Cependant, aucune étude portant sur l'étendue des activités du CUSM ne démontre une pression préoccupante de redéveloppement sur les quartiers environnants. Depuis sa conception initiale (première approbation au Conseil municipal en 2005), l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce n'a pas enregistré d'activités de redéveloppement majeurs en lien avec le CUSM.

CUSM

Le Centre Universitaire de Santé McGill (CUSM) se situe au sud de la voie ferrée. Il est composé de l'Hôpital pour enfants, l'Hôpital pour adultes, du Centre du cancer, du Centre d'enseignement et de recherche. Sur le site, on retrouve également l'hôpital des Shriners. Ce complexe hospitalier comprend aussi 2580 places de stationnement intérieures réparties sous le niveau du sol, face au boulevard Décarie et dans un garage étagé aménagé dans les pentes du talus donnant du côté de la rue Saint-Jacques. Les espaces extérieurs paysagers comportent notamment des zones de repos et d'espaces verts. Le principal accès véhiculaire pour les usagers du complexe hospitalier s'effectue par le boulevard Décarie, alors que les piétons accèdent principalement par la station de métro. Une piste cyclable permet un accès depuis le boulevard Décarie.

Le CUSM a également procédé à l'acquisition des propriétés du 5100 et du 5252, boulevard De Maisonneuve afin d'y prévoir des services connexes.

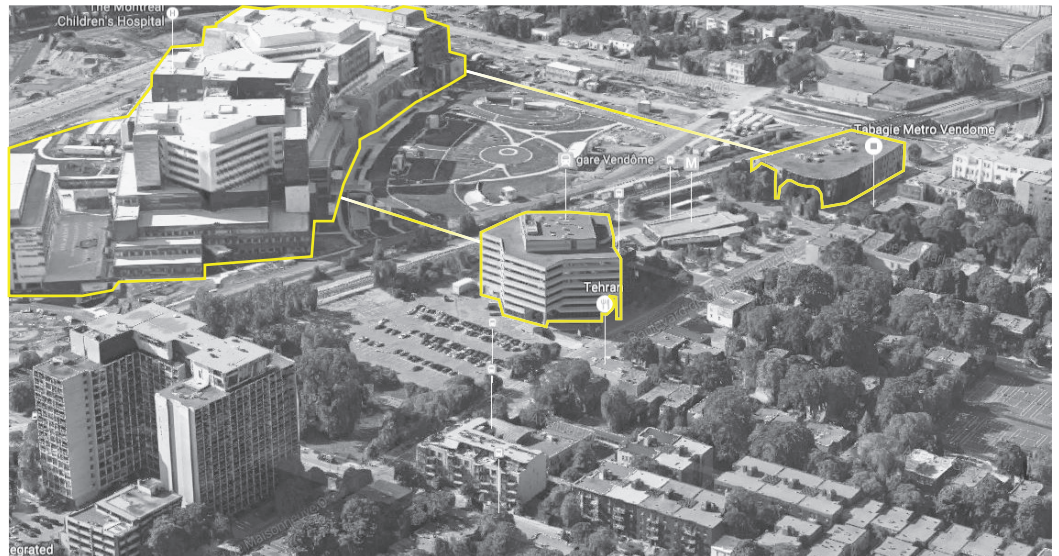


Fig. 12 Acquisition du CUSM sur l'îlot De Maisonneuve [Source : Google maps]

Les secteurs résidentiels adjacents à l'îlot De Maisonneuve

Deux secteurs résidentiels occupent le territoire. Le premier se trouve à l'ouest du boulevard Décarie (au sud du boulevard De Maisonneuve) et consiste en un petit secteur homogène, en bon état, sur l'avenue Prud'homme. Le second est situé entre la rue Sherbrooke et le boulevard De Maisonneuve. Il est en bon état, et il est composé principalement de résidences isolées et jumelées de deux étages ainsi que de conciergeries en ces franges. Ce secteur comporte également une certaine mixité d'usages à caractère institutionnel (Complexe de santé Reine-Élisabeth, club de tennis privé, églises).

Les secteurs mixtes entourant l'îlot De Maisonneuve

La rue Sherbrooke compose l'un des trois secteurs mixtes. On y trouve essentiellement des conciergeries dont le rez-de-chaussée est généralement de nature commerciale. Il s'agit d'une artère de services locaux bien établie.

Les usages donnant sur le boulevard Décarie, en face du CUSM, sont disparates. Dans cette portion s'entremêlent diverses activités dédiées à l'automobile et des résidences. Le gabarit général des bâtiments varie de 1 à 3 étages.



Fig. 13 Vue aérienne du boulevard Décarie, face au CUSM [Source : Google maps]

Le côté nord et le côté sud de l'îlot De Maisonneuve sont très distincts. Au nord, on retrouve une variété de typologies résidentielles comportant parfois des commerces au rez-de-chaussée. La hauteur des bâtiments varient de 2 à 4 étages. On y retrouve deux terrains vacants et deux bâtiments résidentiels inoccupés (barricadés). Depuis l'adoption du Plan d'urbanisme (1992), le côté sud peut être construit à des fins de bureau et peut atteindre 10 étages. Un seul bâtiment atteint cette hauteur mais certains espaces libres et l'acquisition récente des deux bâtiments disponibles sur ce tronçon de rue, par le CUSM, permettent de croire en son potentiel de revitalisation. La station intermodale Vendôme est localisée de ce côté du boulevard De Maisonneuve.



Fig. 14 Vue aérienne de l'îlot De Maisonneuve [Source : Google maps]

La station intermodale Vendôme

La station intermodale Vendôme regroupe six circuits d'autobus, une ligne de métro et trois lignes de train de banlieue. La station Vendôme permet aussi l'accès au CUSM par un tunnel souterrain et en facilite ainsi la perméabilité pour les usagers qui arrivent en transport en commun. Réclamé depuis la planification de la construction du CUSM, un second édicule, doublé d'un second tunnel reliant le CUSM, situé légèrement plus à l'est (connecté au 5100, boulevard De Maisonneuve Ouest), soulagera le manque de capacité de l'édicule et du tunnel existant (mise en chantier prévue en 2017) et permettra aussi la mise à niveau de cette station en matière d'accès universel. La station compte également une station de vélos en libre service (Bixi) et plusieurs supports à vélo.

Diverses options visant à relier physiquement le nord et le sud de la voie ferrée ont été avancées (vaste parc incliné passant sous la voie ferrée, passerelle), mais seul le nouveau tunnel proposé depuis le second édicule du métro devrait être construit.

Réseaux de déplacement

Le territoire à l'étude est localisé à proximité de l'échangeur Turcot et d'importants axes autoroutiers.

Lors de la construction du CUSM, un ajustement au réseau routier supérieur a été effectué, faisant en sorte qu'une bretelle autoroutière permet maintenant d'avoir un accès plus direct depuis le nord de l'autoroute 15 (sortie De Maisonneuve ou 64-A). Un autre ajustement est attendu dans le cadre du réaménagement de l'échangeur Turcot afin de donner un accès plus direct vers l'autoroute 15 Nord, depuis la rue Saint-Jacques. La partie sud du boulevard Décarie fut reconfigurée en vue de faciliter les accès au nouveau complexe hospitalier. Outre l'ajout d'une piste cyclable, aucune intervention n'a été réalisée sur le boulevard De Maisonneuve. Enfin, la reconfiguration de l'intersection Décarie/ De Maisonneuve/Upper-Lachine est toujours à l'étude.



Fig. 15 Axes autoroutiers

En ce qui a trait au transport actif, une piste cyclable bidirectionnelle sur le boulevard De Maisonneuve relie l'ouest et l'est de la zone métropolitaine de Montréal. Celle-ci est reliée au nord à l'avenue Girouard et au sud au boulevard Décarie. Une piste cyclable borde également l'hôpital et relie le boulevard Décarie au chemin Glen. Les trottoirs situés sur le boulevard Décarie, face au CUSM, ont été entièrement refaits et sont spacieux, répondant adéquatement à l'échelle de la grande institution. Outre ceux localisés sur la rue commerciale Sherbrooke, d'un gabarit plus généreux, les autres trottoirs du secteur à l'étude demeurent dans les standards des rues résidentielles.



Fig. 16 Piste cyclable bidirectionnelle face à la Gare Vendôme. [Source: Arrondissement CDN-NDG]

L'espace public

On constate sur l'axe De Maisonneuve, entre Décarie et Claremont, que le parvis de la station Vendôme constitue l'unique espace public aménagé de l'îlot De Maisonneuve. Cet espace est composé principalement de mobilier urbain permettant d'accueillir des vélos ou des bacs de plantation en bordure desquels il est possible de s'y assoir. Ce lieu est largement minéralisé et est spécifiquement conçu pour gérer les déplacements des usagers. La station est ceinturée d'une voie de circulation dédiée aux autobus. Cette voie est située dans le prolongement des rues nord-sud (Marlowe et Vendôme). Ainsi, le trottoir, côté sud du boulevard De Maisonneuve, est interrompu à l'entrée et à la sortie des autobus.

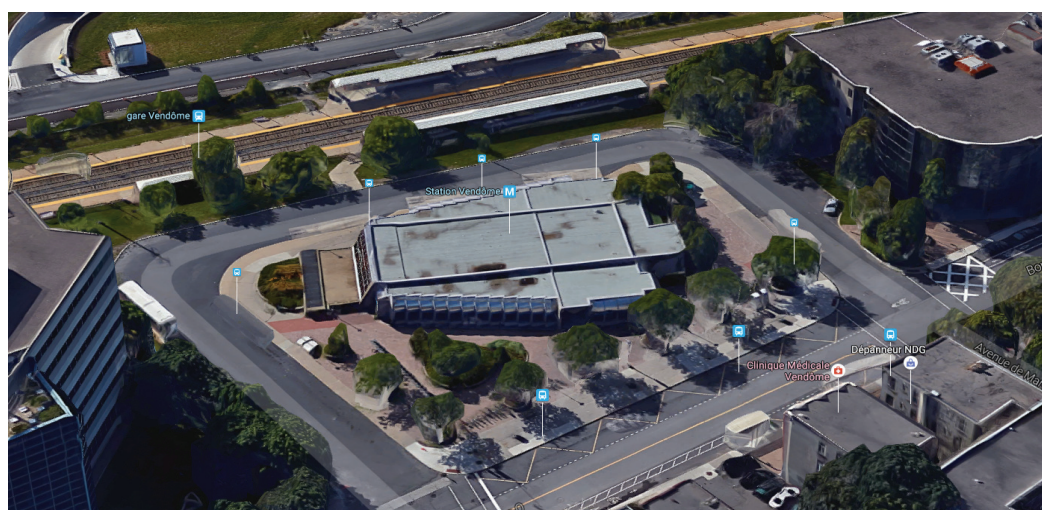


Fig. 17 Vue aérienne de la station de métro Vendôme [Source : Google maps]

Bien qu'il n'y ait pas d'autre espace public, le dégagement créé par l'implantation du bâtiment du 5100, boulevard De Maisonneuve, assure une certaine aération du corridor De Maisonneuve, et ce, malgré le fait qu'il s'agisse d'un bâtiment de 10 étages.

Les principaux éléments du contexte urbain sont illustrés dans les deux figures suivantes :



Fig. 18 Îlot sud du boulevard De Maisonneuve [Source : Google maps]



[Source : Arrondissement CDN-NDG]

- 1 et 2.** Commerces face à la station Vendôme et le 5100, boulevard De Maisonneuve Ouest qui ferme la perspective de la rue vers l'est.
- 3.** Espace semi-public à l'ouest et en face de la place publique de la station Vendôme.
- 4.** Espace semi-public à l'est du 5100, boulevard De Maisonneuve Ouest.
- 5.** À l'ouest de la station Vendôme, délimitation de la rue par les façades.
- 6.** Perspective depuis le boulevard Décarie: le 5100, boulevard De Maisonneuve Ouest, le bâtiment résidentiel de Westmount et le CUSM.
- 7.** Gabarit du trottoir et de la piste cyclable face au terrain vacant.
- 8.** Terrain dédié au stationnement du 5100, boulevard De Maisonneuve Ouest. À gauche, terrain vacant. Au fond, le bâtiment CUSM.

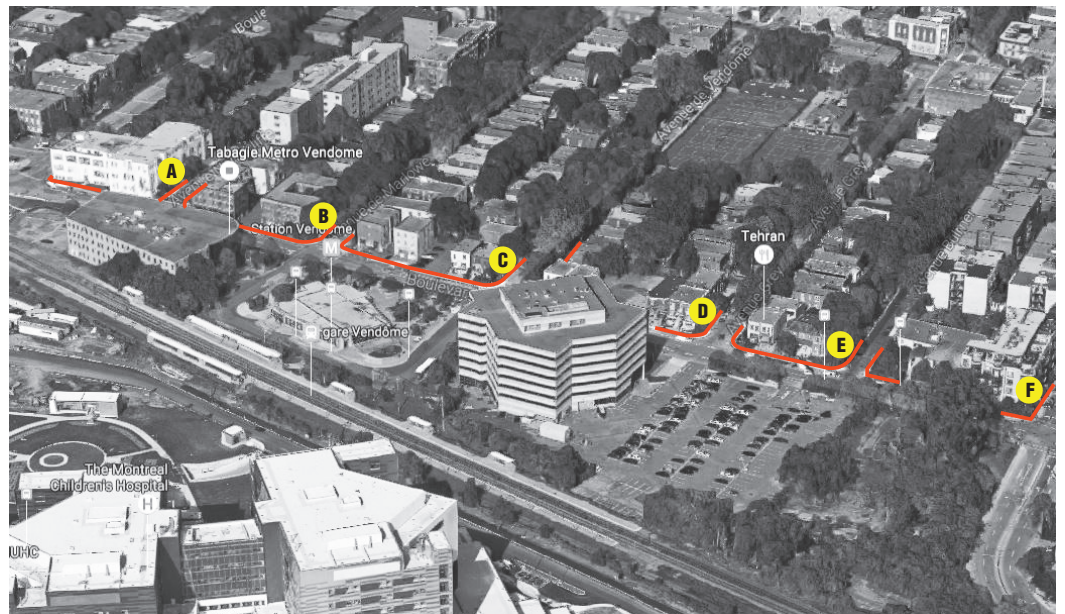
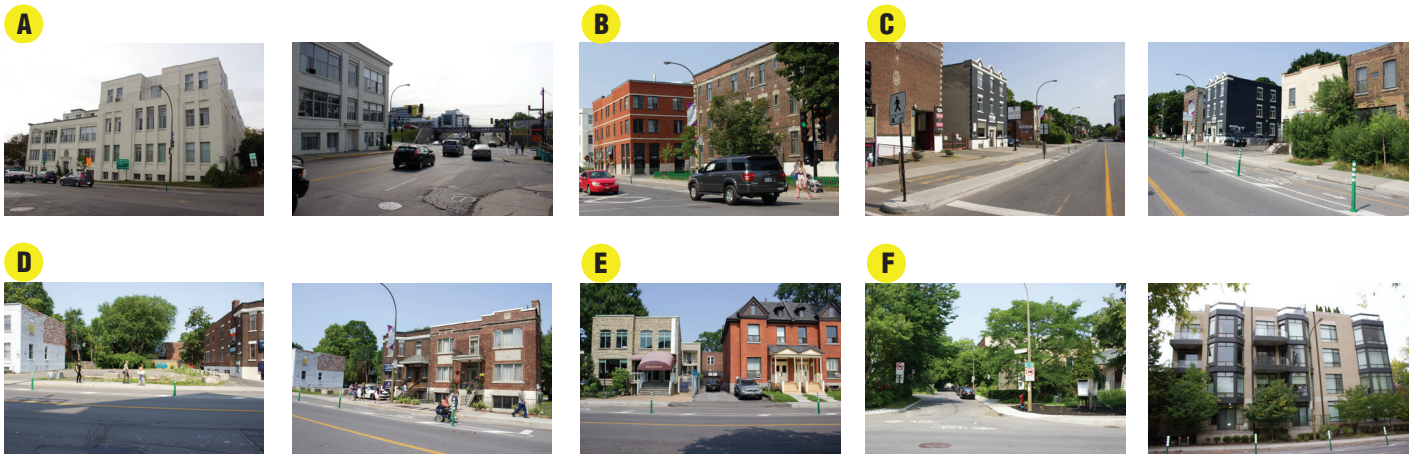


Fig. 19 Îlot nord du boulevard De Maisonneuve [Source : Google maps]



[Source : Arrondissement CDN-NDG]

- A.** Immeuble à bureaux reconverti à des fins résidentielles.
- B.** Bâtiment mixte, restaurant au rez-de-chaussée et logements à l'étage.
- C.** Commerces (épicerie et clinique médicale), plus à l'est, présence d'un terrain vacant.
- D.** Terrain vacant et bâtiments résidentiels.
- E.** Restaurant et bâtiments résidentiels.
- F.** Église et bâtiments résidentiels.

3

Principaux enjeux
d'aménagement pour
l'îlot De Maisonneuve

À la suite de l'étude historique du site et de l'analyse du contexte urbain, deux enjeux principaux se dégagent pour l'îlot De Maisonneuve :

1. Reconnaître l'îlot De Maisonneuve comme un milieu assurant la transition entre le pôle institutionnel du CUSM et le quartier résidentiel au nord

L'étude historique a démontré que l'occupation du CUSM, qui s'étend des côtés nord et sud de la voie ferrée, s'apparente au modèle des occupations antérieures qu'en faisaient le CP. En effet, l'activité motrice est située au sud de la voie ferrée et les occupations plus dépendantes de la proximité de la Ville se situent au nord. Tout comme à l'époque, la voie ferrée sépare les activités de cet ensemble, mais sert également à son fonctionnement. Elle crée une barrière importante et isole le CUSM du quartier. Aujourd'hui, l'îlot De Maisonneuve offre des services diversifiés (bureaux, cliniques et autres) et joue un rôle important de transport intermodal. Il est en étroite relation avec le quartier NDG. C'est cette portion du secteur qui connaît présentement le plus de pressions au redéveloppement.

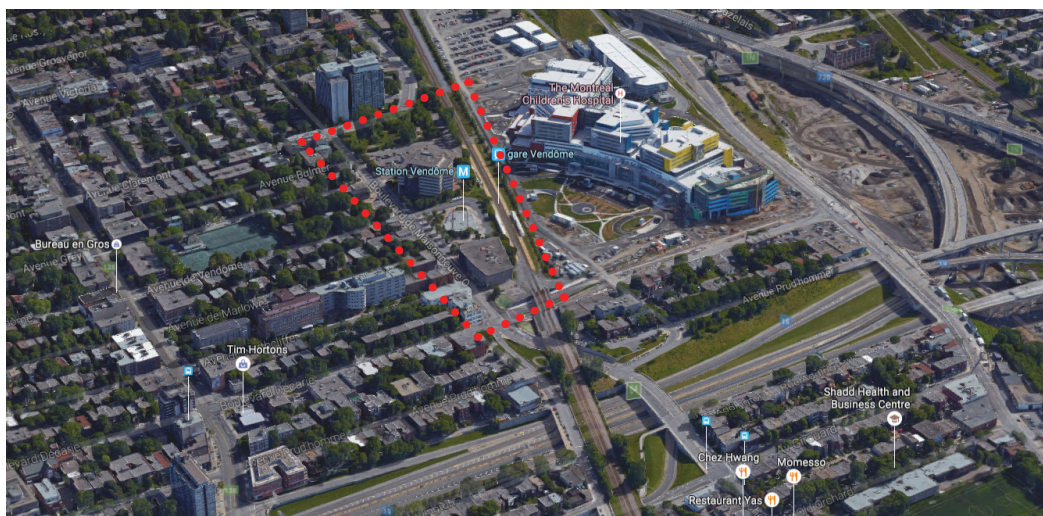


Fig. 20 Volumétrie des bâtiments dans le secteur [Source : Google maps]

L'enjeu est donc de reconnaître la spécificité de l'îlot De Maisonneuve, comme lieu de transition, créant des liens avec le pôle institutionnel du CUSM et le quartier, tout en assurant une saine cohabitation des activités. Pour ce faire, il est proposé :

- de favoriser des activités mixtes comprenant des services, des bureaux, des commerces et des habitations.
- de favoriser, du côté sud, des hauteurs de bâtiments plus importantes (environ 10 à 12 étages) à l'est de la station Vendôme et environ 6 étages à l'ouest (considérant notamment la faible profondeur des lots) et l'optimisation de l'espace public avec un gabarit de faible hauteur sur le site du métro Vendôme (gabarit stratégique favorisant une relation avec le CUSM);
- d'assurer une implantation des bâtiments bien aérée du côté sud de l'îlot (pas en mode contigu, avec dégagement stratégique en cour avant) et maintenir des liens visuels vers le CUSM dans l'axe des rues significatives;

- d'assurer la qualité architecturale des bâtiments et la qualité des aménagements sur le domaine privé, notamment par :
 - la modulation des hauteurs (d'ouest en est) ;
 - une vision aérée des aires constructibles, appréciables depuis le boulevard De Maisonneuve et aussi en relation avec les axes nord-sud significatifs ;
 - la capacité à entretenir une relation visuelle avec les éléments identitaires du lieu (CUSM, la voie ferrée, la station Vendôme);
 - la recherche d'une architecture de qualité pour l'ensemble des façades, incluant celles adjacentes à la voie ferrée, au CUSM et à la station Vendôme;
 - la recherche de solutions architecturales en vue d'assurer une continuité de l'axe de Sainte-Catherine vers De Maisonneuve.
- Il est également proposé d'assurer le maintien et la qualité du secteur résidentiel au nord tout en favorisant des activités commerciales et de services sur le boulevard De Maisonneuve et des bâtiments de faible hauteur.



Fig. 21 Profil de hauteur des bâtiments situés du côté nord du boulevard De Maisonneuve Ouest
[Source : Google maps]



Fig. 22 Profil de hauteur des bâtiments situés du côté sud du boulevard De Maisonneuve Ouest
[Source : Google maps]

2. Reconnaître l'îlot De Maisonneuve comme un lieu de transit et identitaire important requérant l'aménagement d'espaces publics et semi-publics de qualité pour les piétons et l'ensemble des usagers

L'îlot De Maisonneuve est un lieu de destination important pour de nombreux citoyens. En 2015, près de 5,6 millions de personnes ont transité par la station Vendôme. À lui seul, le CUSM générera à terme, environ 12 000 déplacements par jour, et ce, de toutes natures. On y retrouve peu d'espaces publics ou semi-publics, à l'exception du site de la station Vendôme. Cet espace, largement minéralisé, a été conçu pour gérer des déplacements.

Se distinguant de la vocation des autres parties de ce territoire, l'îlot De Maisonneuve concentre tous les modes de transport, et par conséquent, rassemble de nombreuses personnes. Cette fonction est particulièrement sensible pour le citoyen de ce territoire dans une perspective d'appréciation de la qualité du paysage urbain. En d'autres termes, on souhaite y générer du confort pour les citoyens dans cet espace urbain (sentiment de sécurité) et de la fierté à demeurer dans un milieu distinctif.

Il est donc essentiel d'améliorer l'aménagement des espaces publics (trottoirs et espaces de plantations) ainsi que les dégagements en façade des bâtiments afin d'assurer le confort et la mobilité des piétons ainsi qu'une meilleure intégration de ces espaces au quartier.

Le concept d'aménagement des espaces publics et semi-publics proposé est le suivant:

- réaménager le boulevard De Maisonneuve comme « un axe capteur de citoyens », unique, le tout dans l'esprit d'un lieu convivial et sécuritaire (largeur des trottoirs, traverses piétonnes, éclairage, plantation sur rue, etc.);
- favoriser une continuité entre les rues De Maisonneuve et Sainte-Catherine en dégagant des espaces privés permettant de mettre en valeur cette intersection qui est l'aboutissement de « la rue Sainte-Catherine »;
- créer, tout au long du boulevard De Maisonneuve « des poses (espaces semi-publics) ». Le piéton doit occuper une place prédominante et les lieux doivent être sécuritaires et conviviaux;
- assurer des dégagements stratégiques pour les constructions sur le front sud du boulevard De Maisonneuve. Palier notamment au manque de disponibilité d'espaces publics hors rue dans ce milieu, créer un lieu convivial, favoriser les plantations en cour avant. Bref, laisser respirer ce corridor qui sera construit à terme avec une certaine intensité;
- planifier l'intersection Décarie/De Maisonneuve/Upper-Lachine comme un lieu charnière, dans une perspective de simplification des mouvements véhiculaires, mais surtout de simplification du mouvement des piétons et des vélos;
- redéfinir la place du vélo non seulement dans le corridor De Maisonneuve, mais comme un choix intermodal faisant partie du pôle Vendôme;
- établir des paramètres d'aménagement spécifiques à un éventuel réaménagement de la station Vendôme afin de s'assurer :
 - du maintien de l'identité visuelle même de cette station intermodale, de marquer la présence de la voie ferrée et de maintenir un lien visuel significatif vers le CUSM;
 - de l'accentuation du caractère de porte d'accès au complexe hospitalier du CUSM.



Fig. 23 Concept d'aménagement des espaces publics et semi-publics

ENJEUX

1. Reconnaître l'îlot De Maisonneuve comme un milieu assurant la transition entre le pôle institutionnel du CUSM et le quartier résidentiel au nord.
2. Reconnaître l'îlot De Maisonneuve comme un lieu de transit et identitaire important pour les piétons et l'ensemble des usagers.

Conclusion

Après avoir défini les principaux enjeux et les interventions d'aménagement pour l'îlot De Maisonneuve, la Ville mettra en place les mesures nécessaires en vue de concrétiser les actions d'aménagement (mesures réglementaires ou techniques et conception des espaces publics et semi-publics). Elle travaillera également avec les différents partenaires du milieu impliqués dans le développement de cet îlot afin d'assurer la cohérence de son développement.

La planification du secteur Saint-Raymond, incluant les abords du CUSM, se poursuivra au cours des prochains mois afin d'assurer une vision harmonieuse du développement des quartiers dans le contexte de l'implantation du CUSM, de l'aménagement de la falaise Saint-Jacques et des travaux importants du complexe Turcot.



Fig. 24 Secteur Saint-Raymond et les abords du CUSM [Source : Google maps]

Bibliographie

Livres

Benoît, Michèle et Roger Gratton. (1991). Notre-Dame-de-Grâce. Dans Pignon sur rue : Les quartiers de Montréal. Montréal, Québec : Guérin, éditeur ltée.

Ville de Montréal. (1995). Les rues de Montréal : Répertoire historique. Montréal : Les Éditions du Méridien.

Sites web

STM.INFO. Vendôme, Villa-Maria, et Snowdon : Ces stations ont 35 ans [En ligne]. Repéré à http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/stminfo/15092016_final.pdf

TrainWeb. Old Time Trains : Canadian Pacific Railway Glen Yard Montreal [En ligne]. Repéré à http://trainweb.org/oldtimetrains/photos/cpr_facilities/Glen.htm

Ville de Montréal. (s.d.). Le boulevard De Maisonneuve et ses intersections [En ligne]. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5677,64787592&_dad=portal&_schema=PORTAL

Cartes

Chas. E. Goad co. (1912-1914). Atlas of the City of Montreal and vicinity [Carte en ligne]. Repéré à <http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000174399>

Hopkins, H. W. (1879). Atlas of the city and island of Montreal, including the counties of Jacques Cartier and Hochelaga [Carte en ligne]. Repéré à <http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000174244>

H.S Sitwell et al. (1869). Contoured plan of Montreal and its environs, Quebec, triangulated in 1865 and surveyed in 1868-9 [Carte en ligne]. Repéré à <http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000321499>

Pinsonneault, A.R. (1907). Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard a compilation of the most recent cadastral plans from the book of reference [Carte en ligne]. Repéré à <http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000174922>

Poirier, C. (1938). News. Old Factory Claremont and Western [Image en ligne]. Repéré à <http://www.banq.qc.ca/collections/images/notice.html?id=06MP48S1SS0SSS0D0P2784>

Ville de Montréal, Service d'urbanisme. (1949). Plans d'utilisation du sol de la ville de Montréal, novembre 1949 [Carte en ligne]. Repéré à <https://archivesdemontreal.ica-atom.org/plan-dutilisation-du-sol-1949/digitalobject/browse?page=2&sort=identifier>

Ville de Montréal, Service d'urbanisme. (1977). Pièce – VM97-3_17_P12-047 [Vue aérienne en ligne]. Repéré à <http://archivesdemontreal.ica-atom.org/vm97-3-09-1969-058>

Ville de Montréal, Service d'urbanisme. (1981). Pièce – VM97-3_19_P11-020 [Vue aérienne en ligne]. Repéré à <http://archivesdemontreal.ica-atom.org/vm97-3-09-1969-058>

Underwriters' Survey Bureau. (1954). Insurance plan of the city of Montreal, volume 7 [Carte en ligne]. Repéré à <http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000174390>

