

4.1 LE SECTEUR DE LA VÉRENDRYE

4.1 LE SECTEUR DE LA VÉRENDRYE

4.1.1 Le cadre urbain

Le secteur De La Vérendrye correspond à l'extrémité sud du complexe Turcot. Ce secteur correspond à l'environnement urbain immédiat de l'échangeur De La Vérendrye et du tronçon de l'autoroute 15/20 qui se situe entre le canal de Lachine au nord et le canal de l'Aqueduc au sud.

Le secteur De La Vérendrye se situe, en majeure partie, dans l'arrondissement Sud-Ouest de la Ville de Montréal.

Il est marqué par la présence du parc linéaire à caractère récréotouristique et patrimonial du Canal de Lachine, par le secteur industriel et commercial Cabot, localisé au nord de l'infrastructure ainsi que par la trame dense du tissu résidentiel du quartier Côte-Saint-Paul/Ville-Émard, au sud.

Le secteur est accessible par les principaux axes formés par les rues Saint-Patrick, Saint-Rémi/Laurendeau, de même que les boulevards Monk et De La Vérendrye.

Il est par ailleurs arpenté par un réseau de rues à desserte plus locale, formé par les rues Cabot, De Roberval, de l'Église, Hadley, Eadie et Angers.

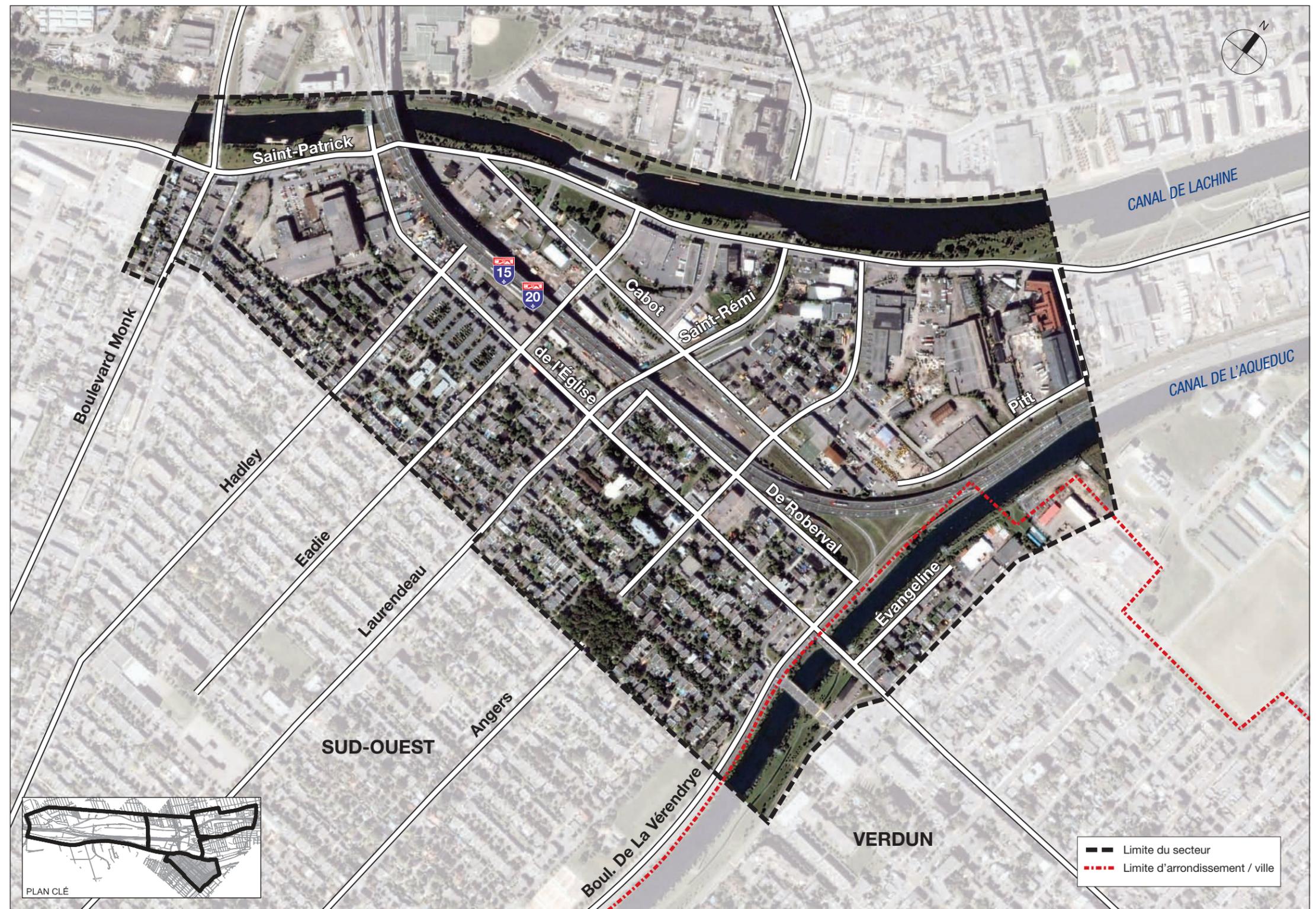


FIGURE 4.1.1: PLAN DE LOCALISATION DU SECTEUR DE LA VÉRENDRYE

4.1.2 Les caractéristiques techniques du projet

Le projet de reconstruction de l'échangeur De La Vérendrye et du tronçon de l'autoroute 15/20, prévoit de déplacer l'ensemble des voies de l'infrastructure vers le nord-ouest afin de maintenir, lors des travaux, le lien véhiculaire stratégique exercé par cette artère vers le centre-ville.

Il est également prévu de construire ces voies en remblai, à une élévation inférieure au niveau actuel. Ainsi, le projet autoroutier prévoit :

- l'abaissement général du profil de l'autoroute;
- le déplacement de l'infrastructure vers le nord, de ± 25 à 50 mètres de distance de l'autoroute existante;
- la construction de trois ponts d'étagements/viaducs, afin de permettre le maintien de la circulation dans l'axe des rues Angers et Saint-Rémi/Laurendeau et d'assurer un lien direct entre le boulevard De La Vérendrye et le secteur Cabot;
- le reprofilage de la rue Saint-Rémi, entre le tunnel du même nom et l'infrastructure de l'autoroute 15/20, afin de la mettre à niveau avec l'intersection de la rue Cabot;

- la mise en place de voies de desserte locale supplémentaires dans le secteur industriel et commercial lourd, entre les rues Angers et Pitt;
- la fermeture des tronçons des rues Hadley et Eadie, à l'endroit de l'implantation des remblais, ainsi que la mise en place d'un lien véhiculaire dans l'axe de la rue De Roberval entre les rues Hadley et Eadie;
- la mise en place de deux écrans antibruit :
 - entre les rues Hadley et York, l'écran antibruit aura une hauteur de 3,8 mètres et 850 mètres de longueur du côté sud de l'autoroute;
 - entre la rue Angers et le boulevard De La Vérendrye, l'écran antibruit aura une hauteur de 2,3 mètres et 190 mètres de longueur du côté sud de l'autoroute au nord de la bretelle de sortie De La Vérendrye.

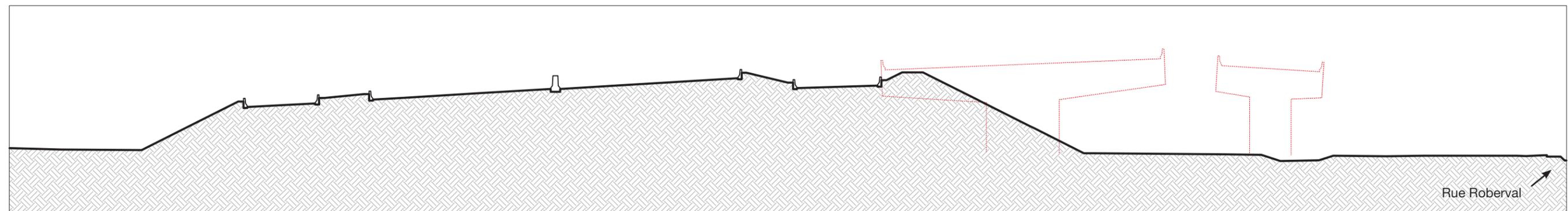
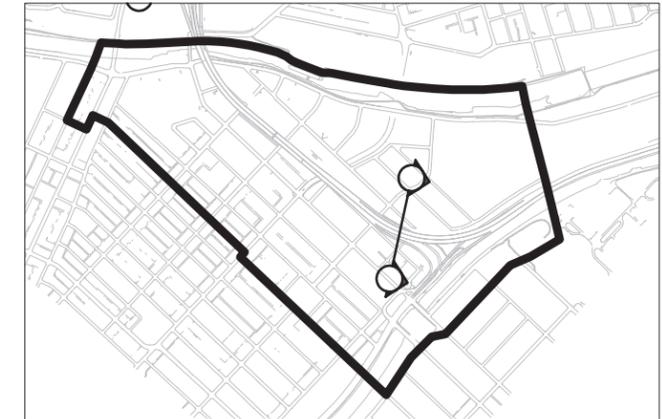


FIGURE 4.1.2: CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES ACTUELLES ET PROJÉTÉES DE L'AUTOROUTE DU SECTEUR DE LA VÉRENDRYE

Source: SNC-Lavalin/CIMA

4.1.3 Les caractéristiques du milieu urbain

4.1.3.1 LES ASPECTS FONCTIONNELS, PATRIMONIAUX ET ARCHÉOLOGIQUES

Le secteur De La Vérendrye se situe essentiellement dans l'arrondissement Sud-Ouest de la Ville de Montréal, à l'exception d'une mince bande de terrain, localisée à la frange sud-est du Canal de l'Aqueduc, faisant partie de l'arrondissement Verdun.

Fonctions urbaines :

Le secteur De La Vérendrye est marqué par la prédominance de deux ensembles fonctionnels relativement homogènes et distincts localisés de part et d'autre de l'autoroute, soit la fonction commerciale (commerces lourds) au nord et la fonction résidentielle du quartier de Côte-Saint-Paul/Ville-Émard au sud. Les fonctions institutionnelle et d'espaces verts et de parcs constituent deux autres ensembles fonctionnels distincts qui sont intimement liés à la structure du milieu.

• Fonction résidentielle :

Cette fonction est principalement située au sud de l'autoroute :

- Le secteur est assez homogène avec un grand nombre de duplex et triplex en briques rouges datant du début du 20e siècle;
- Les bâtiments résidentiels du côté est de la rue Laurendeau présentent un plus grand intérêt patrimonial;
- Le secteur résidentiel comporte un nombre restreint de commerces de proximité principalement dans le rez-de-chaussée des bâtiments résidentiels le long des rues Laurendeau et de l'Église;
- L'arrondissement a mis en place un projet de revitalisation de la qualité des milieux de vie.

Le secteur industriel Cabot est parsemé de quelques bâtiments résidentiels de divers types.



Bâtiments résidentiels sur la rue Drake

• Fonction commerciale/industrielle :

Cette fonction est principalement située au nord de l'autoroute dans le secteur Cabot :

- Ce secteur regroupe de nombreux entrepreneurs, commerces d'entreposage et de récupération ainsi que d'importants espaces de stationnement;
- L'arrondissement projette un programme particulier d'urbanisme visant la consolidation et la revitalisation dans ce secteur.

Cette fonction se retrouve aussi sur la rue de l'Église dans l'ouest et dans quelques bâtiments de l'arrondissement Verdun.



Bâtiments industriels sur la rue Pitt

• Fonction d'espaces verts et de parcs :

Les espaces verts et les parcs, dispersés dans tout le secteur, sont des lieux d'importance non pas tant par la quantité ou leur grandeur, mais parce qu'il s'agit de lieux récréotouristiques et de transit majeurs pour les cyclistes et piétons.



Parc Saint-Paul

Dans ce secteur, l'on retrouve le parc du Canal de Lachine, la promenade de l'Aqueduc, le parc Saint-Paul ainsi que quelques autres petits parcs.

• Fonction institutionnelle :

Le pôle institutionnel et de services à l'échelle du quartier est situé à l'intersection des rues Angers et de l'Église.

Il comprend l'école primaire Marie-de-l'Incarnation, le poste de police no 15 Ouest, l'église Saint-Paul, l'église Lasalle Seventh Day Adventist, le centre Saint-Paul ainsi que le centre Monseigneur-Pigeon.

Voies de transport véhiculaire :

Deux axes véhiculaires d'importance régionale traversent le secteur De La Vérendrye.

- L'autoroute 15/20 fait le lien entre l'échangeur Turcot et le pont Champlain;
- Le boulevard De La Vérendrye.

Les principales voies de circulation véhiculaire locale et de transport collectif de surface du secteur sont :

- Les rues de l'Église et Saint-Patrick sont orientées dans l'axe est-ouest;
- Les rues Angers, Laurendeau et le boulevard Monk sont orientées dans l'axe nord-sud.

Voies de transport cyclable :

Dans le secteur De La Vérendrye, le transport par voie cyclable est desservi par le biais de trois axes majeurs.

- Deux pistes cyclables longent les parc linéaires du canal de Lachine et du canal de l'Aqueduc;
- Une voie cyclable (piste et bande en voie partagée) relie les deux précédentes par les rues Angers et Cabot. Cette voie présente de nombreux déficits en matière de sécurité.

Voies de transport pour camionnage :

La rue Angers occupe un rôle particulier puisqu'il s'agit de la principale porte d'entrée du secteur industriel Cabot pour le camionnage devant traverser un secteur résidentiel pour y accéder.

Aspects patrimoniaux et archéologiques :

Il existe une certaine adéquation entre les ensembles fonctionnels du secteur De La Vérendrye et ses ensembles patrimoniaux et archéologiques.

- Le pôle institutionnel et de services correspond au site du patrimoine de Côte-Saint-Paul, qui est protégé en vertu de la Loi sur les biens culturels du Québec;
- Le Canal de Lachine et ses berges correspondent à un lieu historique national du Canada;

- Le secteur industriel Cabot correspond étroitement à l'ensemble industriel d'intérêt patrimonial identifié sur les abords du Canal de Lachine, dans le secteur De La Vérendrye;
- Le secteur Cabot présente également un intérêt archéologique. Un site archéologique intègre a d'ailleurs été recensé à l'intersection des rues Hadley et Saint-Patrick;
- L'évaluation du patrimoine de l'arrondissement de Verdun identifie la zone résidentielle de Verdun en tant que secteur patrimonial intéressant.
- Le Canal de l'Aqueduc et ses berges forment un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle selon la même évaluation du patrimoine de l'arrondissement de Verdun.

Les projets de revitalisation ou de développement.

Le secteur De La Vérendrye est sujet à des modifications de son milieu.

- Depuis 2003, l'arrondissement a mis en œuvre, entre les rues de Villiers, Angers, Cabot et le boulevard Monk ainsi que le Canal de Lachine, un projet pilote de revitalisation intégrée, échelonné sur dix ans, nommé Opération Galt.
- À l'intersection des rues Briand et Saint-Patrick, le projet Le Portail de Canal est en construction avec près de 200 unités de logement.

Le plan de l'inventaire fonctionnel est présenté ci-contre. Les éléments suivants y sont identifiés :

- A. Écluses du Canal de Lachine
- B. Tunnel Saint-Rémi
- C. Éco-Centre
- D. Église Saint-Paul
- E. École primaire Marie-de-l'Incarnation
- F. Poste de police no 15
- G. Centre Saint-Paul
- H. Centre Monseigneur Pigeon
- I. Lasalle Seventh Day Adventist Church
- J. Parc Saint-Paul
- K. Canal de Lachine
- L. Canal de L'Aqueduc

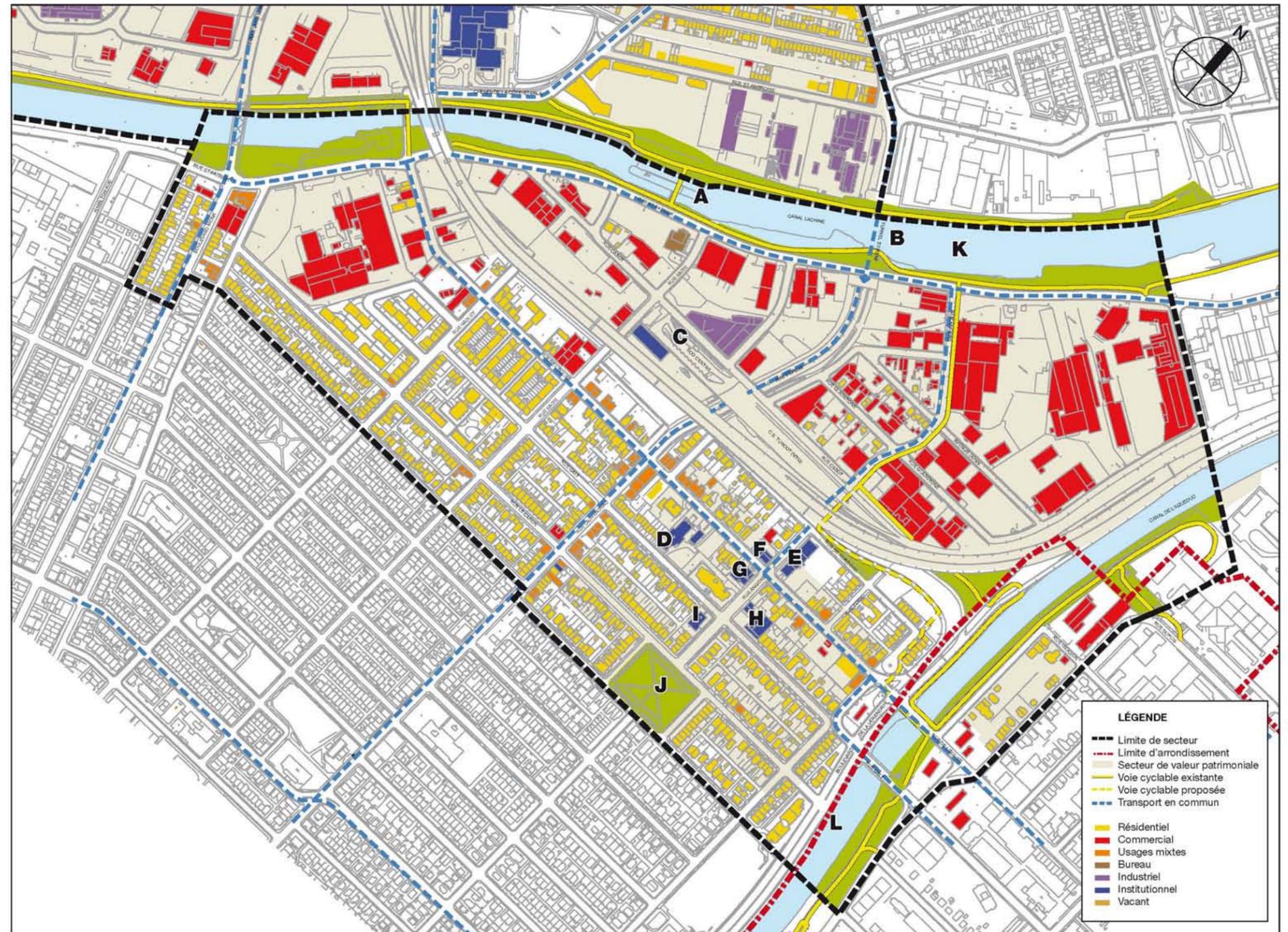


FIGURE 4.1.3: CARACTÉRISTIQUES FONCTIONNELLES DU MILIEU URBAIN DU SECTEUR DE LA VÉRENDRYE

4.1.3.2 LES CARACTÉRISTIQUES MORPHOLOGIQUES

L'étude des caractéristiques morphologiques et physico-spatiales du secteur De La Vérendrye s'appuie sur les formes et les structures prédominantes du milieu.

- **La trame de rues orthogonale** est la trame typique de l'expansion de la ville du XIXe siècle au-delà des faubourgs et du développement des quartiers Ville-Émard et Verdun, de même que des quartiers ouvriers des abords du Canal de Lachine ayant suivi l'orientation des rangs des terres agricoles d'origine. C'est en suivant cette trame que l'autoroute fut implantée ;
- **Les îlots résidentiels et commerciaux typiquement montréalais, implantés au sud de l'autoroute**, sont disposés dans un axe est-ouest/nord-sud. Les bâtiments résidentiels et commerciaux contigus sont de deux et de trois étages, implantés près de la rue, avec ruelles en arrière lot ;
- **Les îlots aux formes hybrides, implantés au nord de l'autoroute**, lient les axes de la trame de rues orthogonale typique du quartier à l'axe imposé par la présence du Canal de Lachine.
- Les caractéristiques générales de cette forme urbaine constituent les fondements de base du paysage.

4.1.3.3 LES CARACTÉRISTIQUES PAYSAGÈRES ET VISUELLES

L'étude du paysage du secteur De La Vérendrye s'appuie sur la caractérisation des unités de paysage, des lieux d'observation stratégiques, des champs visuels significatifs et des éléments particuliers des paysages concernés :

A. Les unités de paysage :

L'étude du secteur révèle la présence de zones (ou de paysages) qui se distinguent des entités voisines par leur composition et leurs formes particulières, par leur degré de perméabilité visuelle (accessibilité visuelle) et par la valeur qui leur est accordée par le milieu. Le secteur De La Vérendrye se compose de cinq unités de paysage distinctes, soit :

- **Les unités à vocation récréative et/ou de conservation.** Cette unité, composée du parc du Canal de Lachine est formée par l'étendue d'eau, les rives aménagées ainsi que par les ponts et structures assurant les liens véhiculaires, piétonniers et cyclables de part et d'autre des deux rives. Cette unité de paysage est visuellement ouverte et offre de nombreuses vues sur les sites qui l'entourent. Ce paysage est par ailleurs très valorisé pour sa vocation récréative, de même que pour ses qualités patrimoniales et ornementales.

Le paysage du Canal de L'Aqueduc fait aussi partie des unités à vocation récréative et/ou de conservation. Cette unité est formée par l'étendue d'eau, par les rives aménagées, par l'axe du boulevard De La Vérendrye ainsi que par les ponts et structures assurant les liens de part et d'autre des deux rives. Cette unité de paysage est, de manière générale, visuellement ouverte et permet la visibilité des unités adjacentes. Ce paysage est notamment valorisé pour sa vocation récréative.

- **Les unités de petits gabarits sur îlots longitudinaux** sont situées au sud de l'autoroute dans les quartiers résidentiels de Côte-Saint-Paul/Ville-Émard et sont constituées par un réseau de rues locales formant des îlots généralement disposés dans un axe est-ouest, marqués par la présence de bâtiments résidentiels contigus de deux et de trois étages près de la rue, avec ruelles en arrière lot et plantation d'arbres de rues.

La disposition longitudinale des îlots par rapport à l'autoroute, la contiguïté des bâtiments et la présence généralisée des arbres de rues font en sorte de limiter l'accessibilité visuelle de cette unité par rapport à ses voisines. Par opposition, les îlots périphériques sont fortement exposés sur le plan visuel, que l'on pense aux ensembles résidentiels de la rue De Roberval et du boulevard De La Vérendrye. Cette unité est marquée par la valeur accordée à ses bâtiments patrimoniaux, la qualité esthétique et ornementale du parc Saint-Paul et par la proximité du parc du Canal de Lachine.

- **Les unités de grands gabarits sur îlots mixtes** sont principalement situés au nord de l'autoroute et sont constituées par un ensemble de bâtiments aux volumes importants, de un à trois étages de hauteur, de nombreuses aires ouvertes, utilisées à des fins de stationnement et d'entreposage de matériaux divers, de camions et d'automobiles, de même que par la présence d'une friche urbaine éparse, généralement localisée à la limite des propriétés.

Bien que les bâtiments soient distants les uns des autres, le degré de perméabilité visuelle y est modéré en raison de la distribution généralisée des matériaux d'entreposage et des véhicules et de la dispersion aléatoire des écrans végétaux en présence.

Cette unité est marquée par la valeur accordée à ses bâtiments patrimoniaux, dont le potentiel esthétique est réel, mais implique des efforts importants de restauration architecturale à prévoir.

- **Les unités de gabarits et typologies mixtes sur îlots longitudinaux.** Ce paysage est principalement composé par la rue de l'Église qui est constituée par la suite d'îlots formés entre la rue de l'Église et l'infrastructure autoroutière d'une part, et les rues Saint-Patrick et Laurendeau, d'autre part. Cette rue est composée d'une suite fréquemment interrompue de bâtiments contigus de deux et de trois étages près de la rue, avec de nombreuses aires de stationnement et ruelles en arrière lot.

La discontinuité des bâtiments, de même que la présence de nombreuses aires de stationnement et d'espaces libres font en sorte d'accroître la perméabilité visuelle de ce secteur.

Bien que comportant peu de projets de construction à court terme, la rue De l'Église représente un ensemble qui pourrait maximiser son rôle d'écran par une densification de ses bâtiments. Cette rue de quartier pourrait prendre une certaine valeur, selon les orientations du plan d'arrondissement, qui prévoit le réaménagement de ses interfaces, entre le boulevard De La Vérendrye et la rue Saint-Patrick.

La rue Laurendeau fait aussi partie de ce paysage même si elle est perpendiculaire à l'autoroute. Elle est constituée par la suite de bâtiments

orientés de part et d'autre de la rue du même nom, entre les rues de l'Église et Le Caron. Elle est marquée par la diversité de ses façades, variant au gré des bâtiments de faibles gabarits, à caractère tant commercial que résidentiel. Elle devrait tendre, selon les orientations du plan d'arrondissement qui soutient la vitalité commerciale, à correspondre à un paysage au caractère de plus en plus commercial.

- **L'unité à caractère pavillonnaire et institutionnel** du pôle à caractère public Angers/de l'Église/Laurendeau est formée par une concentration de bâtiments et de sites à caractère public, principalement composés de bâtiments pavillonnaires, reconnus notamment pour leurs attraits patrimoniaux et leur intérêt par le milieu.

B. Les lieux d'observation stratégiques et les champs visuels offerts

Les lieux d'observation stratégiques correspondent aux endroits d'où l'autoroute ou certains éléments d'intérêt visuel peuvent être perçus. L'identification et la localisation des lieux d'observation stratégique sont déterminées par la composition et par la perméabilité visuelle des unités de paysage du secteur. Ces lieux correspondent :

- aux axes véhiculaires majeurs, soit les rues Saint-Patrick, Angers et Laurendeau ainsi que le boulevard De La Vérendrye;
- aux rues locales Hadley et Eadie;
- aux îlots résidentiels ayant façade sur De Roberval;
- au parc du Canal de Lachine et à la promenade de L'Aqueduc;
- aux îlots industriels/commerciaux étant ouverts sur la rue Cabot;
- aux îlots des secteurs adjacents : celui du Centre Gadbois, localisé au nord du Canal de Lachine et à ceux localisés à l'est du Canal de L'Aqueduc;
- à l'autoroute, par les vues qu'elle offre sur le secteur et sur l'infrastructure elle-même.



Vue vers l'autoroute de la rue Le Caron et Eadie

L'étude du paysage démontre que les champs visuels (vues) offerts vers l'autoroute, depuis le milieu, sont généralement partiels ou fragmentaires. Depuis le milieu, les observateurs ont généralement des vues limitées sur l'autoroute, à l'exception des milieux immédiatement localisés à proximité ou dans l'axe des rues transversales. Ces champs visuels significatifs correspondent :

- aux vues ouvertes, offertes sur l'autoroute depuis :
 - les bâtiments et les rues locales situés directement à proximité, soit les bâtiments résidentiels et d'enseignement de la rue De Roberval;
 - les espaces récréotouristiques du Canal de Lachine et du Canal de L'Aqueduc;
 - les bâtiments et les rues locales situées directement à proximité, soit les bâtiments commerciaux localisés de part et d'autre de la rue Cabot.
- aux vues dirigées, offertes depuis les rues transversales, en direction nord et sud, soit les rues Eadie, Hadley, Saint-Rémi/Laurendeau, Angers et le boulevard De La Vérendrye, de même que dans l'axe de la rue Saint-Patrick.



Canal de Lachine à proximité du pont Monk

C. Les éléments particuliers du paysage

Les éléments particuliers du paysage correspondent notamment aux points de repère et aux lieux d'attrait visuel. Dans le secteur De La Vérendrye, ils correspondent à ceux positionnés sur la carte ci-contre:

- 1) au parc du Canal de Lachine
- 2) à la promenade du Canal de L'Aqueduc;
- 3) au parc Saint-Paul;
- 4) à la passerelle dans l'axe de la rue de l'Église;
- 5) au pont du boulevard Monk;
- 6) à l'îlot institutionnel constitué de bâtiments d'intérêt patrimonial.

Par ailleurs, il importe de mentionner que la silhouette du mont Royal est perceptible depuis les étages supérieurs des bâtiments orientés en direction nord et depuis certaines sections de l'autoroute et à partir de certains endroits sous les structures (Hadley).



FIGURE 4.1.4: CARACTÉRISTIQUES MORPHOLOGIQUES ET PAYSAGE URBAIN DU SECTEUR DE LA VÉRENDRYE

4.1.4 La problématique d'intégration et d'aménagement

L'étude de l'ensemble des caractéristiques du milieu appartenant au secteur De La Vérendrye, de même que des caractéristiques du projet conduisent à la définition de la problématique d'intégration et d'aménagement de l'infrastructure projetée dans son environnement.

Ce volet de l'étude a d'abord pour objectif de d'identifier les milieux sensibles du milieu. Il vise également à identifier les aspects du projet qui risquent de faciliter ou de contraindre l'intégration de l'infrastructure dans son milieu. Il permet également de déterminer les enjeux soulevés par le projet.

4.1.4.1 LA SENSIBILITÉ DU MILIEU

La détermination de la sensibilité du milieu est liée aux caractéristiques fonctionnelles, morphologiques, paysagères et environnementales du milieu environnant. La sensibilité du milieu est également liée à sa proximité avec le projet à l'étude.

L'ensemble des éléments inventoriés dans l'étude du secteur De La Vérendrye permet d'identifier trois degrés de sensibilité pertinents, soit très fort, fort et modéré :

Les unités de très forte sensibilité sont définies par la forte prédominance de l'usage résidentiel ou institutionnel, par l'orientation des bâtiments vers l'autoroute et, conséquemment par les vues directes que les bâtiments possèdent vers l'infrastructure actuelle ou projetée. De plus, ces unités sont très fortement sensibles en raison de la valeur accordée par la population et les spécialistes pour le sentiment d'appartenance qui leur sont généralement associées. Elles le sont également pour leur proximité de l'autoroute. Dans le secteur De La Vérendrye, ces unités sont :

- **l'unité résidentielle de la rue De Roberval** définie par la forte prédominance de son caractère résidentiel, par l'orientation des bâtiments vers l'infrastructure et, conséquemment les vues directes que les observateurs possèdent vers l'infrastructure et par la très forte valeur accordée par la population et les spécialistes pour le sentiment d'appartenance qui y est généralement associé et



Unité résidentielle de l'unité de la rue De Roberval

pour sa grande proximité de l'infrastructure;

- **le secteur de l'école primaire Marie-de-l'Incarnation de l'unité rue Angers**, à l'angle des rues Angers et de Roberval, qui est définie par son caractère institutionnel et public, par l'orientation des bâtiments vers l'infrastructure et, conséquemment, les vues directes que les observateurs possèdent. Elle est



École primaire Marie-de-l'Incarnation

également une unité de très forte sensibilité pour la valeur qui lui est accordée et sa grande proximité de l'ouvrage.

Les unités de forte sensibilité sont définies par la forte prédominance des usages résidentiel, institutionnel, récréotouristique ou patrimonial. Ces unités sont également sensibles en raison de l'importance qui leur est accordée par les orientations de développement projeté dans le cadre des plans d'arrondissement et par le sentiment d'appartenance qui leur est généralement associé par la population. Dans le secteur De La Vérendrye, ces unités sont :

- **l'unité à caractère résidentiel de Côte-Saint-Paul/Ville-Émard** définie par la dominance de son caractère résidentiel, par l'orientation et la morphologie des îlots longitudinaux par rapport à l'infrastructure et, conséquemment par les vues partielles que les observateurs peuvent obtenir vers l'autoroute. L'accès visuel à l'infrastructure se fait essentiellement par l'axe des rues Eadie, Hadley, Laurendeau et Angers. Bien que la majeure partie des résidences ne soit pas directement à proximité de l'infrastructure, la très grande valeur qui leur est accordée par la population et les spécialistes accentue la sensibilité du milieu.
- **l'unité à caractère résidentiel et commercial de la rue de l'Église** se distinguant par la mixité de ses usages résidentiels et commerciaux, par la morphologie de ses îlots et l'orientation des bâtiments faisant dos à l'autoroute. Cette unité est marquée par le certain accès visuel offert vers l'infrastructure en raison des nombreux espaces libres présents (espaces de stationnement et d'entreposage) sur la rue de l'Église. Cependant, ce milieu est voué à se consolider, selon les orientations de la Ville.
- **l'unité à caractère institutionnel et public de la rue Angers** constitue un véri-

table pôle institutionnel et de services, comportant plusieurs bâtiments patrimoniaux. La présence de l'église, du poste de police, du centre de loisirs et autres, en font un lieu de destination pour la population locale. La vue sur l'infrastructure est également importante dans l'axe de la rue Angers.

- **l'unité à caractère récréotouristique et patrimonial du parc du Canal de La-chine** se distingue par son usage de parc récréotouristique, par sa morphologie linéaire, par sa reconnaissance patrimoniale ainsi que par la valeur accordée par le milieu. Cette unité comprend la rue Saint-Patrick, où les automobilistes peuvent obtenir une vue ouverte et dégagée sur l'infrastructure.
- **l'unité à caractère commerciale et résidentielle de la rue Laurendeau** est caractérisée par la mixité de ses usages résidentiels et commerciaux. Cette unité est perpendiculaire à l'infrastructure et présente, conséquemment, un accès visuel important à l'infrastructure. Par ailleurs, ce milieu est voué à se consolider, selon les orientations de la Ville.

Les unités de sensibilité modérée sont définies par la dominance d'usages commerciaux et industriels (lourds), le peu d'accessibilité visuelle vers l'infrastructure ou pour la valeur modérée qui leur est accordée.

- **l'unité du secteur industriel et commercial Cabot** est marquée par son usage commercial lourd, par le gabarit important de ses bâtiments et la présence d'espaces de stationnement et d'entreposage nombreux, par son accès visuel important de l'infrastructure depuis les îlots de la rue Cabot ainsi que par son paysage peu attrayant pour les automobilistes empruntant l'autoroute. Cette unité est cependant modérément sensible en raison de l'importance qui lui est accordée par les orientations de développement projeté dans le cadre des



Secteur industriel et commercial Cabot

plans d'arrondissement et par la reconnaissance de son patrimoine industriel.

- **l'unité à caractère récréotouristique du Canal de l'Aqueduc** est caractérisée par la présence d'une piste cyclable et par sa distance avec l'infrastructure. Les bâtiments qui bordent cette unité sont résidentiels ou commercial lourd. La vue sur l'infrastructure est filtrée depuis la promenade du Canal de l'Aqueduc et est nulle depuis les premiers étages des bâtiments en raison de la présence d'un mur. Ces raisons expliquent un degré de sensibilité modéré de l'unité.

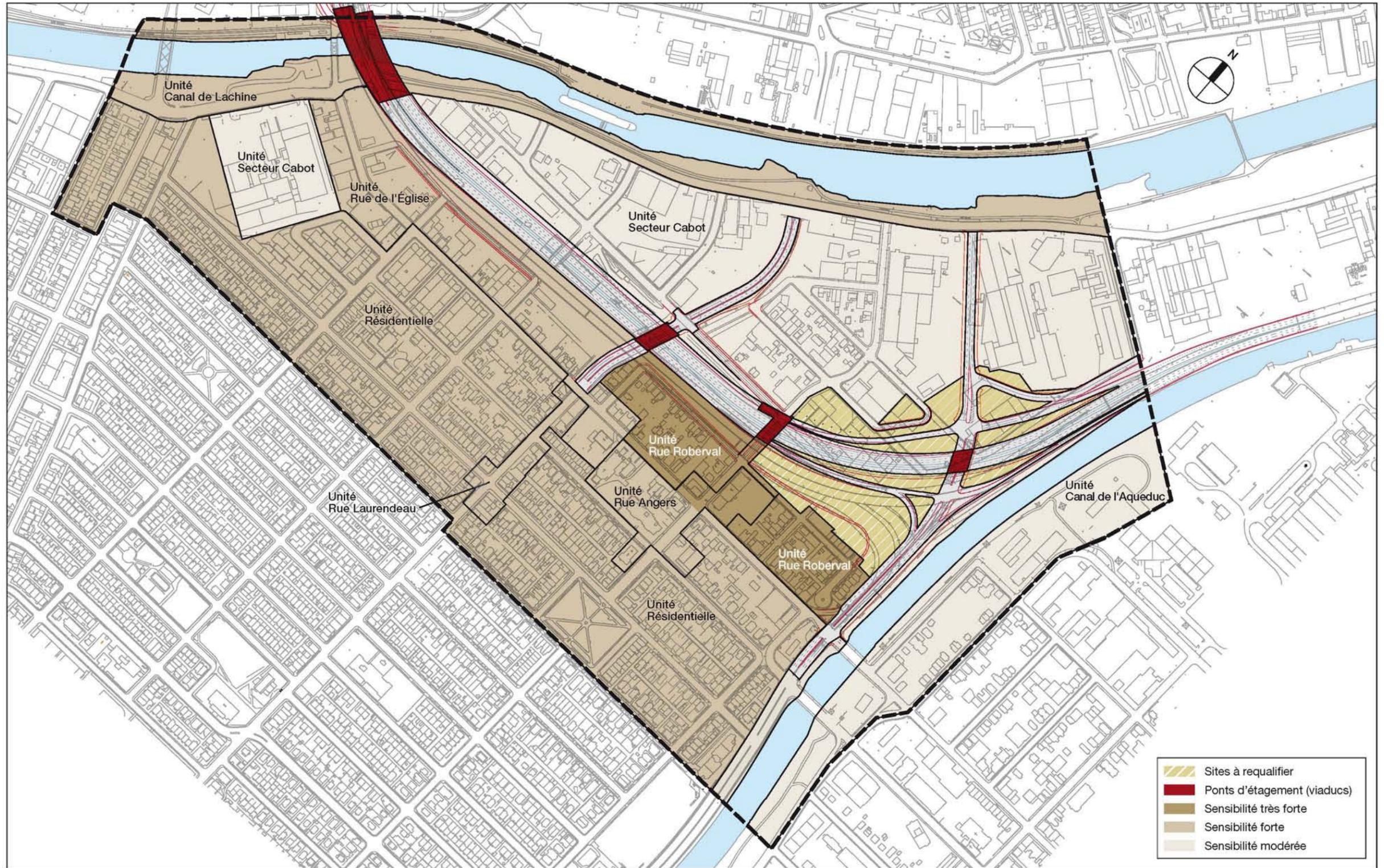


FIGURE 4.1.5: LOCALISATION DES UNITÉS DE SENSIBILITÉ DU SECTEUR DE LA VÉRENDRYE

4.1_Turcois_mai_2009-02.indd

4.1.4.2 LES ENJEUX ET LES PRINCIPES D'INTÉGRATION ET D'AMÉNAGEMENTS RELATIFS AU SECTEUR

Le secteur de De La Vérendrye comporte plusieurs enjeux d'intégration et d'aménagements urbains qui nécessitent l'application de principes d'intégration et d'aménagements urbains afin de déterminer les solutions adéquates :

Sur les plans fonctionnel, patrimonial, économique et social.

- **Enjeu :** Le déplacement vers le nord de l'autoroute exige l'acquisition de commerces dans le secteur Cabot. En effet, la nouvelle géométrie de l'autoroute ne permet pas d'assurer le maintien des commerces situés entre l'autoroute et la rue Cabot. L'enjeu de cet aspect du projet concerne la contribution des remblais à la revitalisation du secteur Cabot en établissant des aménagements paysagers de qualité.

Principes : Assurer les conditions optimales pour les activités commerciales du secteur Cabot et réduire le plus possible la trace au sol des infrastructures par la construction de remblais.

Solutions : Les remblais mis en place doivent avoir une pente douce (max.: 1 : 3) afin de permettre une meilleure croissance des végétaux et la stabilité des sols.

De même, un système de drainage souterrain doit remplacer les fossés de surface (au caractère périurbain ou rural).

Finalement, certains transferts de propriétés devraient être effectués aux abords de l'autoroute dans le secteur Cabot à des fins de développement industriel.

- **Enjeu :** Le déplacement vers le nord de l'autoroute éloigne le quartier résidentiel et l'école Marie-de-l'Incarnation de l'autoroute en plus de libérer des terrains. L'enjeu principal réside dans la capacité que le projet montrera à aménager un espace qui participe davantage au quartier que de se limiter à être un remblai autoroutier.

Cet éloignement bénéficie aux résidents qui s'éloignent de l'autoroute et offre l'opportunité d'aménager l'interface libérée en un espace fonctionnellement et visuellement plus intéressant.

Principes : Assurer la convivialité et la sécurité de l'espace libéré au sud de l'A-15/20.

Solutions : Dans le cas des terrains libérés au nord de la rue Roberval, des remblais en escaliers avec des murets sont privilégiés pour dégager le maximum d'espace. Un espace vert urbain, avec mobilier et éclairage, sera alors implanté favorisant la réappropriation de l'espace par le milieu. Comme il s'agit d'une entrée pour le sud-ouest de Montréal, un élément signal devra être précisé à l'étape du design.

- **Enjeu :** Les rues Hadley et Eadie seront fermées sous l'autoroute limitant les voies de communication locale entre le nord et le sud de l'infrastructure. Cette situation ne génère pas d'entrave substantielle à la circulation des automobilistes, mais entraîne des déplacements plus longs pour les piétons souhaitant se rendre du quartier résidentiel au sud vers le secteur Cabot et le Canal de Lachine au nord de l'autoroute.

Deux enjeux découlent de ces fermetures. D'abord, la nécessité que le projet améliore les liens alternatifs pour les déplacements actifs pour rejoindre le secteur Cabot et le Canal de Lachine. Ensuite, qu'à défaut de permettre une percée visuelle sous l'infrastructure, le projet propose un aménagement visuellement intéressant pour les observateurs du milieu dans les axes des rues Hadley et Eadie.

Principes : Assurer la continuité de la circulation locale en termes de déplacement véhiculaire, mais aussi de déplacements actifs et assurer la convivialité et la sécurité des espaces par des aménagements appropriés.

Solutions : Il sera intéressant de traiter différemment le remblai dans ces deux axes de manière à éviter l'effet de monotonie le long de l'autoroute. De plus, l'aménagement de larges trottoirs sur la rue Saint-Rémi remise à niveau permettra des déplacements plus conviviaux dans cet axe.



Remblai actuel de type périurbain dans le secteur Cabot

- **Enjeu :** Le milieu résidentiel au sud de l'autoroute souffre actuellement de la circulation de véhicules lourds qui quittent l'A-15 pour se rendre au secteur Cabot par les rues De l'Église et Angers. L'enjeu concerne cette fois la capacité du projet à corriger cette situation problématique.

Principes : Assurer la continuité de l'accès au secteur Cabot et améliorer la convivialité et la sécurité du quartier résidentiel.

Solutions : La nouvelle géométrie dans le secteur De La Vérendrye répond à ces principes avec la création de voies donnant directement accès au secteur Cabot à partir de l'autoroute sans utiliser les rues locales De l'Église et Angers, au sud. Il s'agit dès lors de profiter du projet pour améliorer la qualité des aménagements paysagers et de l'éclairage existants.

- **Enjeu :** La proximité du milieu ainsi que la présence du Canal de Lachine, du Canal de l'Aqueduc et de la piste cyclable Angers génèrent des déplacements piétons et cyclistes près de l'autoroute. Le défi posé relève du maintien et de l'amélioration de ces espaces utilisés et valorisés par le milieu.



Piste cyclable actuelle du secteur Cabot

Principes : Assurer la convivialité et la sécurité pour tous les types d'utilisateurs (qu'ils soient cyclistes, piétons ou autres) par des aménagements appropriés de manière à encourager les déplacements actifs.

Solutions : Les viaducs Saint-Rémi, Angers et De La Vérendrye doivent avoir une largeur suffisante et avoir un éclairage intérieur adéquat pour que les piétons et cyclistes se sentent en sécurité. De plus, de larges trottoirs d'au moins deux mètres doivent être aménagés de chaque côté de la rue. Finalement, les parois des viaducs devront éviter d'être construites perpendiculairement au sol, mais plutôt avec un angle plus grand de manière à ce que le piéton ne se sente pas confiner.

Le reprofilage et la mise à niveau prévus de la rue Laurendeau (Saint-Rémi), entre le tunnel Saint-Rémi et l'autoroute 15, contribuent à limiter son effet «canyon».



Tunnel et rue Saint-Rémi surbaissés

Afin de favoriser l'utilisation de la piste cyclable qui traverse le secteur De La Vérendrye joignant celle du Canal de Lachine à celle du Canal de l'Aqueduc, il importe qu'elle soit suffisamment large et éclairée notamment à l'intérieur du viaduc Angers. Toujours pour les cyclistes, une signalisation adéquate doit aussi être prévue à l'intersection de la rue De L'Église et du boulevard De La Vérendrye.

- **Enjeu :** Le Canal de Lachine, Lieu historique national du Canada, sera traversé par un nouveau pont. L'enjeu soulevé par le projet relève du respect du parc du Canal de Lachine et de l'intégration de l'ouvrage dans ce milieu unique.

Principes : Assurer la protection et la mise en valeur des composantes valorisées du milieu.

Solutions : Il serait intéressant de respecter la zone la plus large possible pour la culée du pont au-dessus du Canal de Lachine, de manière à libérer le plus grand angle de vue possible dans l'axe du parc du Canal de Lachine.

Sur les plans morphologique et paysager.

- **Enjeu :** Le remplacement des structures portantes par un remblai amplifie l'effet de limites fonctionnelle, physique et visuelle dans le quartier. Cependant, la disparité des fonctions localisées de part et d'autre de l'autoroute ainsi que l'occupation du dessous des infrastructures contribuent déjà à cette limite. De plus, la présence d'écrans antibruit superposés à des murs de soutènement risquent d'accroître l'effet de barrière visuelle et de limites physiques du projet dans l'ensemble du secteur De La Vérendrye au sud de l'autoroute. L'enjeu soulevé est de minimiser cet effet de limites.



Centre de services du MTQ vue de la rue Cabot

Principes : Privilégier des solutions à «caractère urbain» et esthétiquement intéressantes puisque le milieu environnant est urbain et très dense.

Solutions : Le traitement architectural des murs et murets doit être adapté à l'échelle et au caractère du quartier par le choix des matériaux.

Pour le sud de l'autoroute, où les infrastructures ne seront plus en structures, l'implantation des murets en paliers crée un milieu propice à la plantation de végétaux et atténue l'effet de hauteur du projet en remblais. Les paliers doivent être aménagés en filtrant les vues sans intérêt majeur sur l'infrastructure en privilégiant l'implantation d'une végétation appropriée, par exemple des arbres et arbustes au port important.

Des sections transparentes doivent être insérées dans la partie supérieure des écrans antibruit afin d'atténuer leur effet d'écran visuel pour les observateurs du milieu. Les sections transparentes ont un double rôle puisqu'elle permettent aussi à l'usager de l'autoroute de moins ressentir l'effet corridor.

Les écrans antibruit et les murs de soutènement doivent être conçus en insérant des textures et des matériaux propres au caractère urbain local.

- **Enjeu :** Il existe une grande visibilité de l'infrastructure et de ses interfaces puisque le milieu adjacent se situe très près de l'autoroute, et ce, autant au nord qu'au sud de l'autoroute.

L'abaissement de l'infrastructure permet de retirer l'autoroute de la ligne visuelle d'horizon et offre des vues vers le mont Royal aux occupants des étages supérieurs des bâtiments orientés vers le nord-ouest.



Vue de la rue De l'Église vers le Canal de Lachine

Aménager une interface qui bonifie le milieu plutôt que seulement être un remblai autoroutier représente un enjeu du projet. Il s'agit aussi d'inclure certains aménagements qui participent aussi au paysage des usagers de l'autoroute.

Principes : Assurer la préservation ou la filtration des champs visuels selon l'intérêt, pour les observateurs du milieu ainsi que pour les usagers de l'autoroute.

Solutions : Des paliers et des massifs arborescents et arbustifs doivent être mis en place dans le remblai, pouvant à la fois permettre d'améliorer l'aspect esthétique de l'interface et servir d'écrans physiques entre l'autoroute et l'espace public afin d'assurer la sécurité. Par contre, l'aménagement d'une séquence dans les alignements d'arbres plantés permettrait des percées visuelles intéressantes et viendrait briser la monotonie pour l'usager de l'autoroute.

4.1.5 SOLUTIONS-TYPES EN PLANS

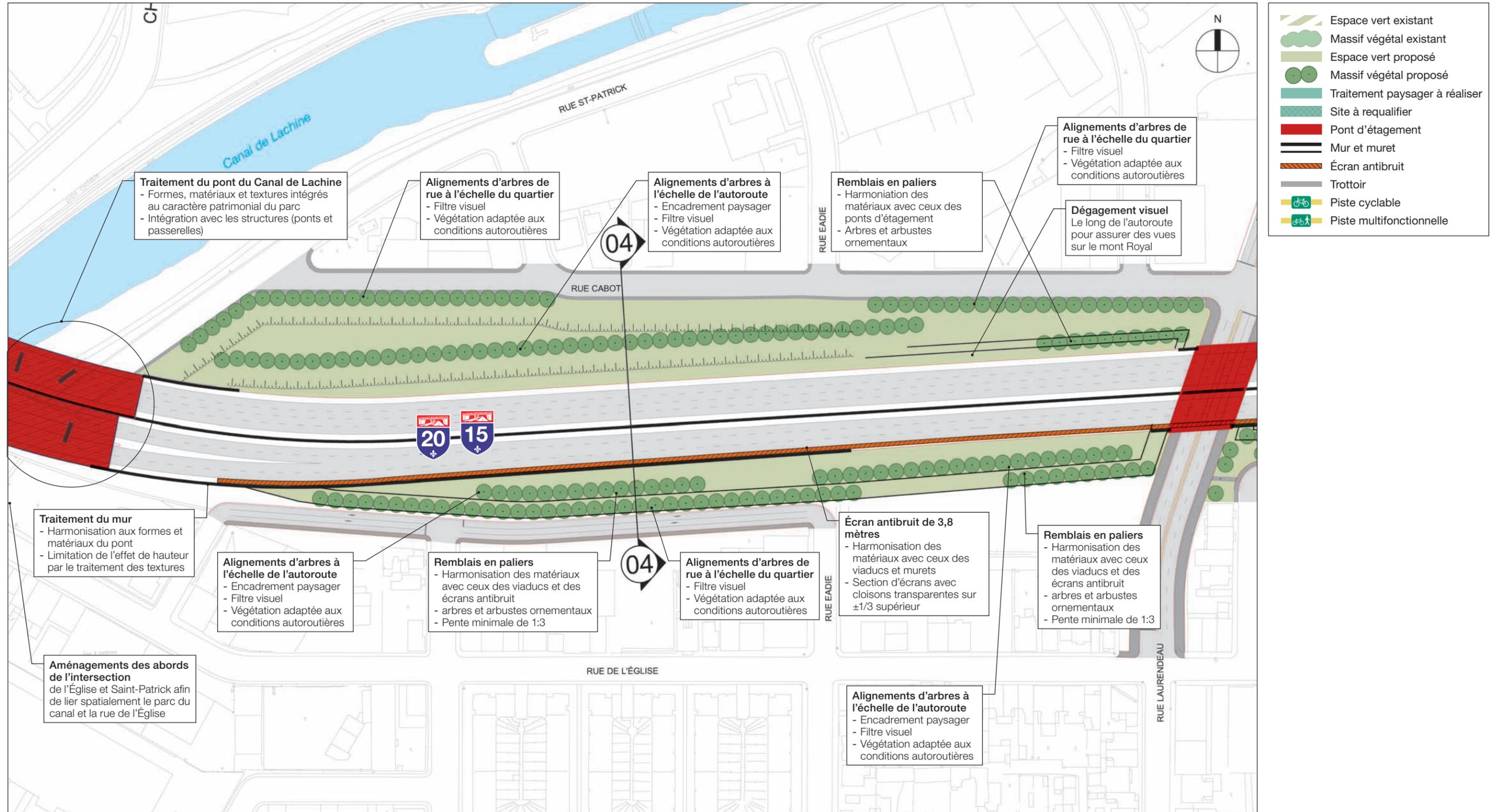


FIGURE 4.1.6: SEGMENT 1, RUES SAINT-PATRICK ET LAURENDEAU/SAINT-RÉMI

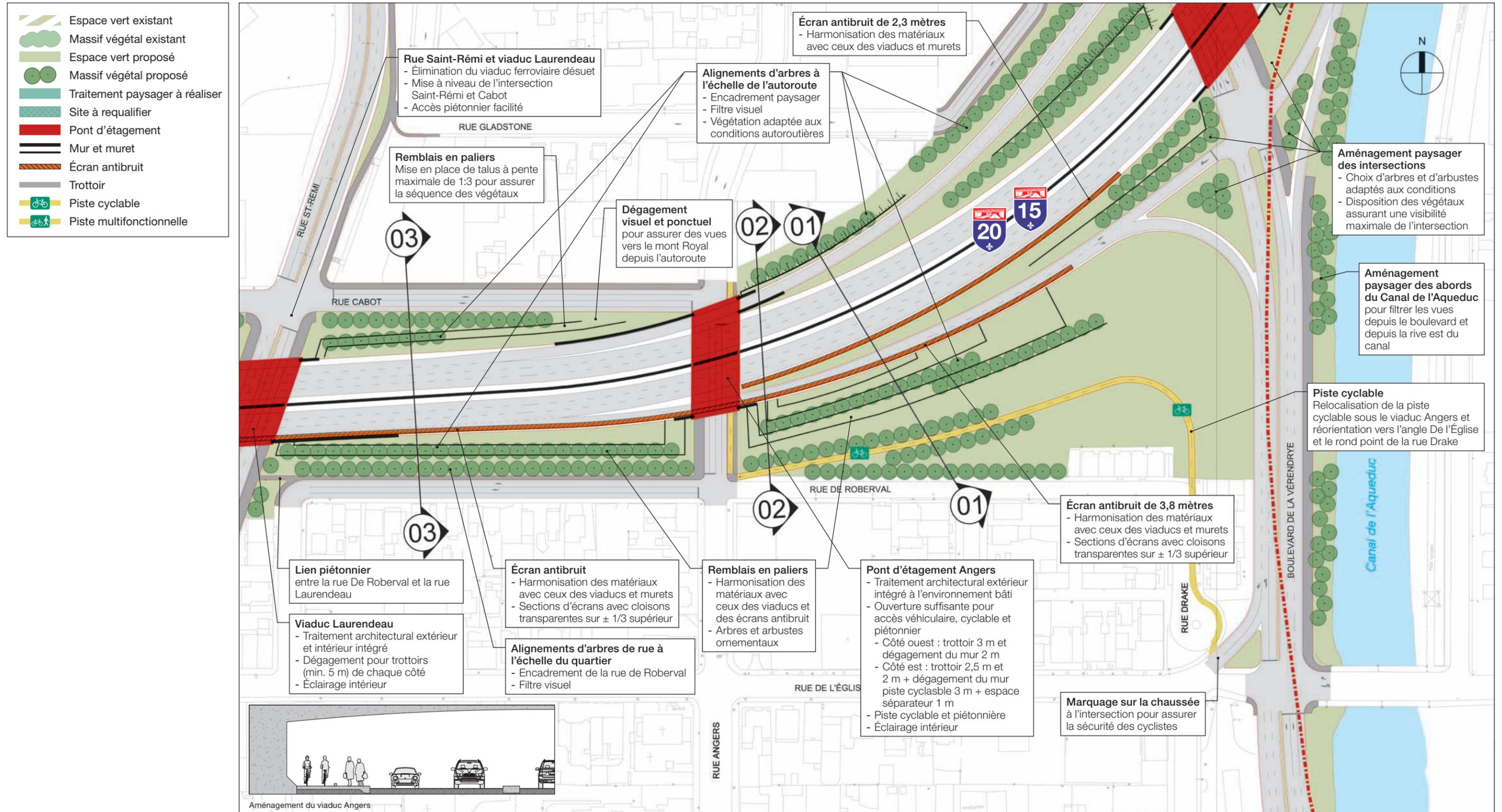


FIGURE 4.1.7: SEGMENT 2, RUE LAURENDEAU/SAINT-RÉMI ET BOULEVARD DE LA VÉRENDRYE

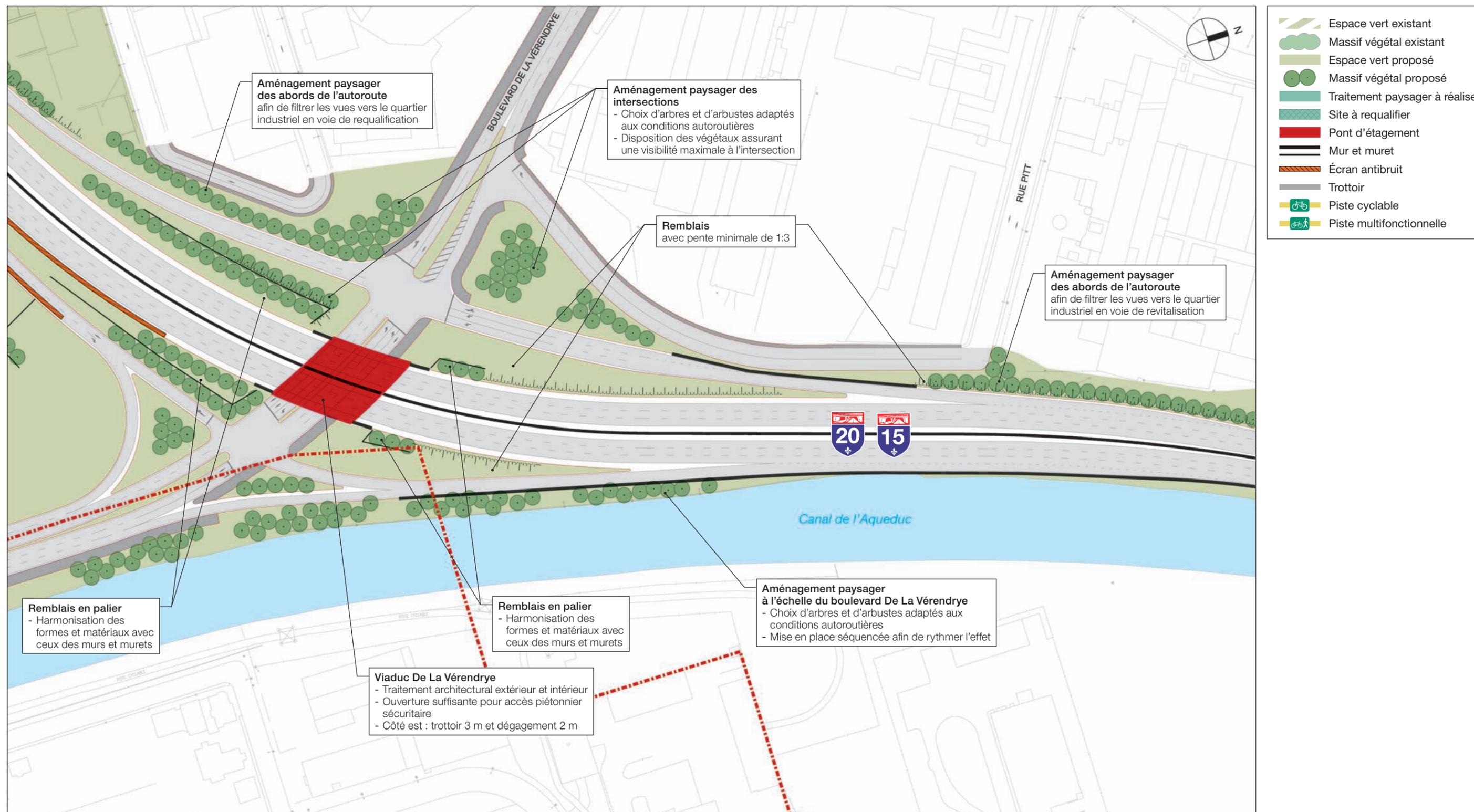


FIGURE 4.1.8: SEGMENT 3. BOULEVARD DE LA VÉRENDRYE

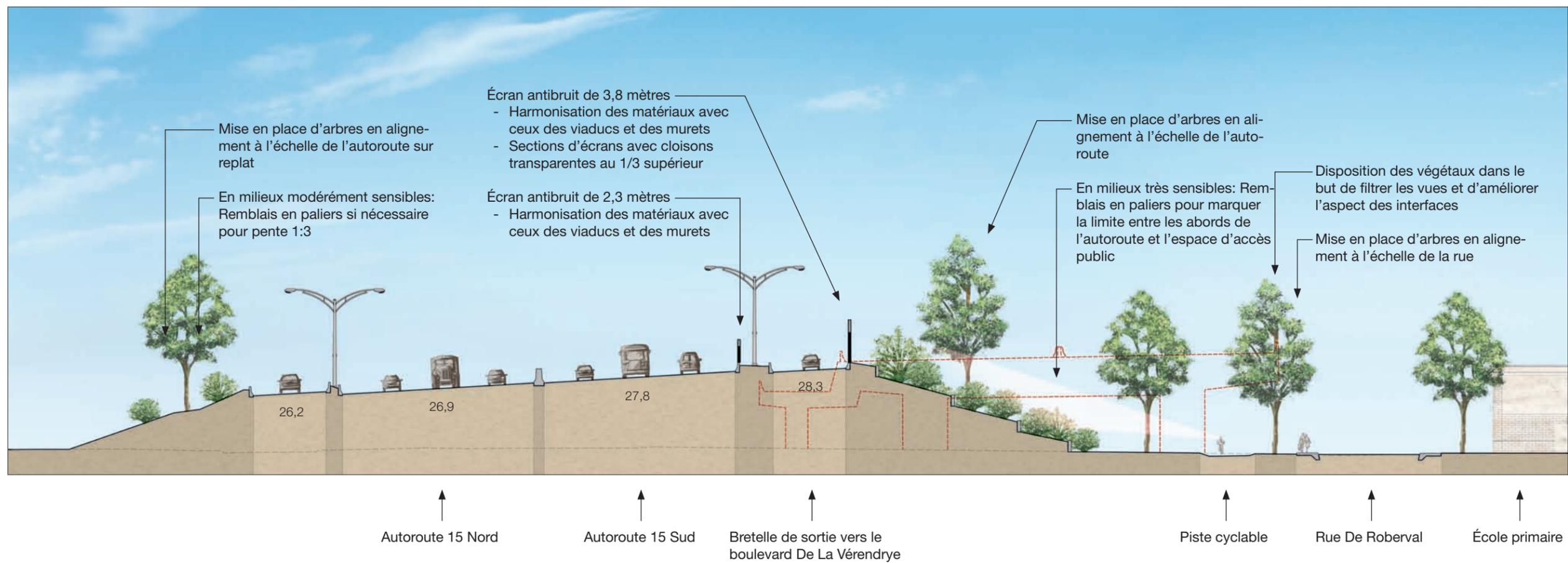


FIGURE 4.1.10: COUPE 2, RUES ANGERS ET DE ROBERVAL

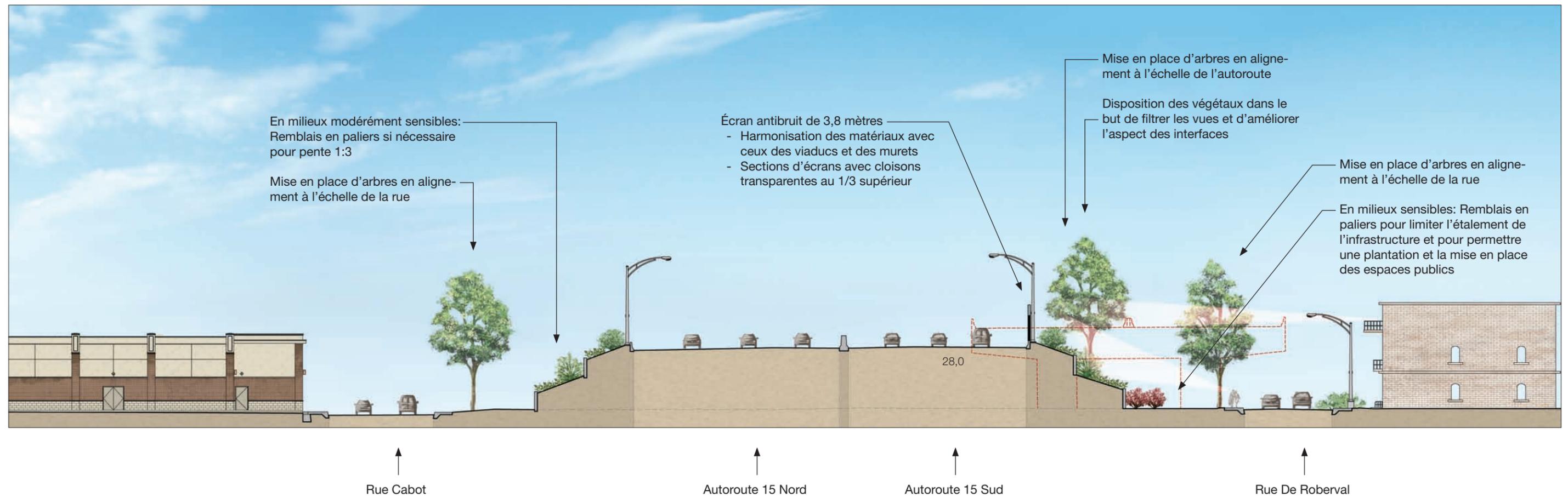


FIGURE 4.1.11: COUPE 3, RUE LAURENDEAU/SAINT-RÉMI

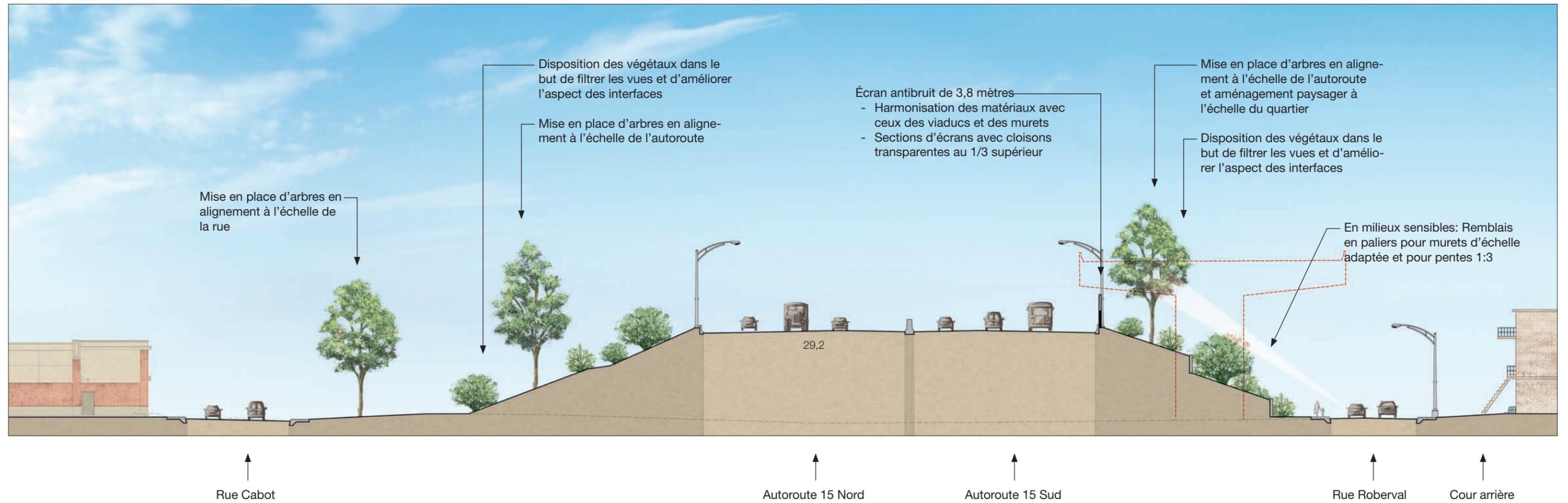


FIGURE 4.1.12: COUPE 4, RUES HADLEY ET EADIE

4.1.7 SIMULATIONS DE SOLUTIONS-TYPES



Rue Roberval - Après



Rue Roberval - Avant

FIGURE 4.1.13: SIMULATION 1, RUE ROBERVAL



Rue Angers - Après



Rue Angers - Avant

FIGURE 4.1.14: SIMULATION 2, RUE ANGERS



Rue Saint-Rémi/Laurendeau - Après



Rue Saint-Rémi/Laurendeau - Avant

FIGURE 4.1.14: SIMULATION 3, RUE SAINT-RÉMI/LAURENDEAU

