

4.2 LE SECTEUR DE L'AUTOROUTE 720

4.2 LE SECTEUR A-720

4.2.1 Le cadre urbain

Le secteur A-720 se localise principalement sur les territoires de l'arrondissement du Sud-Ouest de la Ville de Montréal et de la Ville de Westmount. Une petite portion du secteur est située dans l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce (CDN-NDG) dans l'ancienne cour de triage ferroviaire Glen.

Étant situé au nord-est de l'échangeur Turcot, ce secteur est traversé par l'autoroute 720.

Ce secteur est borné par certains axes majeurs soit l'avenue Atwater au nord-est, le boulevard de Maisonneuve et la rue Sainte-Catherine au nord-ouest ainsi que par le chemin de fer du Canadien National (CN) au sud-est.

Ainsi, il est desservi par deux installations ferroviaires soit, les voies ferrées du CN et du Canadien Pacifique (CP).

Plusieurs rues arpentent cette portion du complexe dont les rues Agnès, Cazélais, de Courcelle (chemin Glen), Lenoir, Saint-Antoine, Saint-Jacques, Richelieu, Saint-Rémi et l'avenue Greene.



FIGURE 4.2.1: PLAN DE LOCALISATION DU SECTEUR A-720

4.2.2 Les caractéristiques techniques du projet

Dans ce secteur, les voies de l'autoroute 720 seront légèrement décalées vers le sud. Ce déplacement permettra de maintenir la circulation lors des travaux afin de permettre l'accès au centre-ville.

Les voies seront reconstruites en remblai ou soutenues par des murs renforcés à un niveau inférieur à celui actuel. De plus, le projet propose :

- L'abaissement du profil de l'autoroute;
- La fermeture de l'accès à l'autoroute 720 en direction est depuis l'avenue Greene;
- Le remplacement des structures aériennes par des ponts d'étagement au croisement des rues Saint-Rémi et Saint-Jacques, du chemin Glen ainsi que de l'avenue Greene;
- L'aménagement de l'autoroute 720 sur deux niveaux dans le secteur de la rue Agnès permettant de suivre la pente naturelle du terrain;
- La mise en place de quatre écrans antibruit :
 - Entre les rues Bourassa et de Courcelle, l'écran antibruit aura une hauteur de 4,3 mètres et 500 mètres de longueur du côté sud de la bretelle d'accès à l'autoroute;
 - Entre les rues Lenoir et du Collège, l'écran antibruit aura 4,8 mètres de hauteur et une longueur de 385 mètres du côté sud de l'autoroute 720;
 - Entre les rues Collège et Bourget, l'écran antibruit aura 5,3 mètres de hauteur et 380 de longueur du côté sud de l'autoroute 720 et de la bretelle arrivant sur Rose-de-Lima;
 - Entre les rues Sainte-Marguerite et Rose-de-Lima, l'écran antibruit aura 2,3 mètres de hauteurs et 680 mètres de longueur du côté sud de l'autoroute 720 en direction ouest.

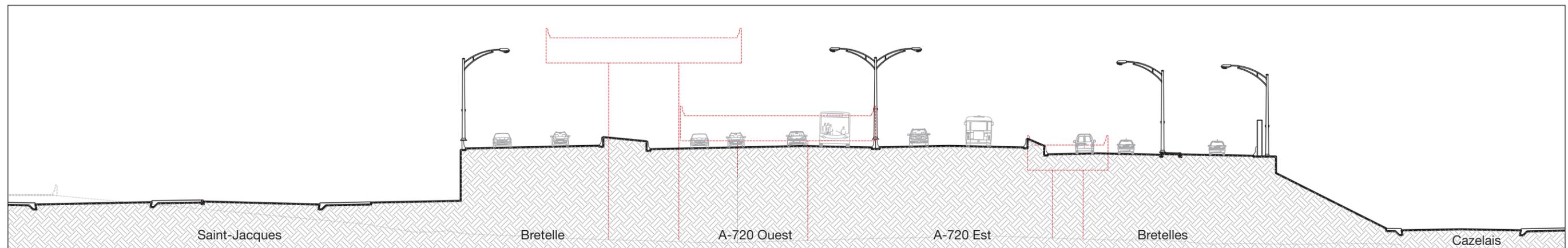


FIGURE 4.2.2: A) CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES ACTUELLES ET PROJETÉES DE L'AUTOROUTE PRÈS DE CAZELAÏS
SOURCE : SNC-LAVALIN/CIMA

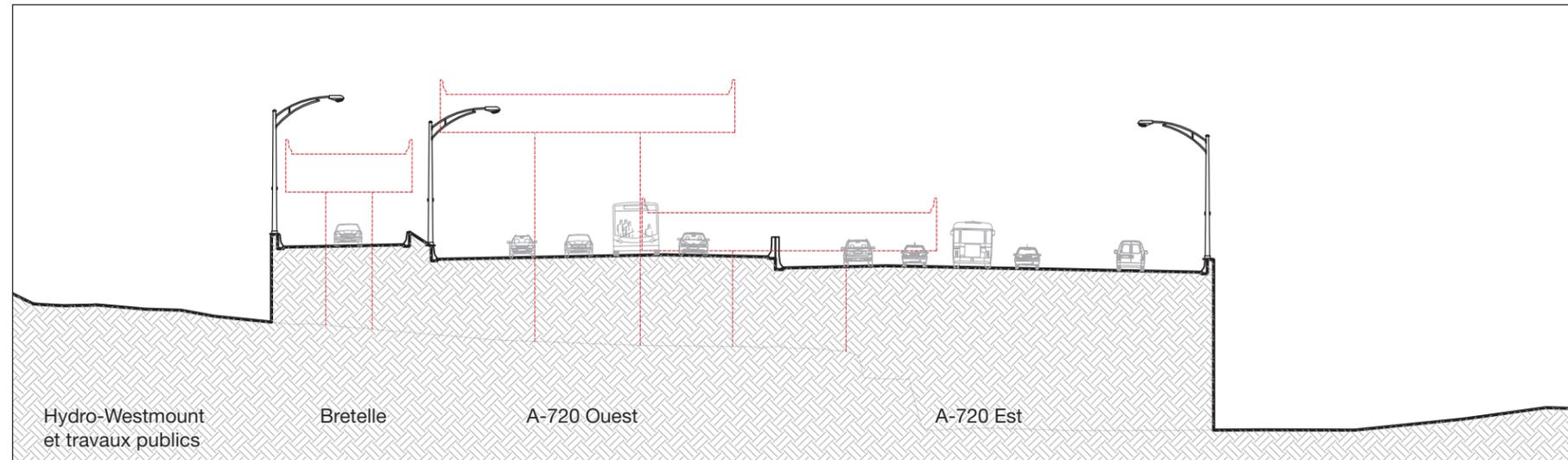


FIGURE 4.2.3: B) CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES ACTUELLES ET PROJETÉES DE L'AUTOROUTE PRÈS DE DE COURCELLE
SOURCE : SNC-LAVALIN/CIMA

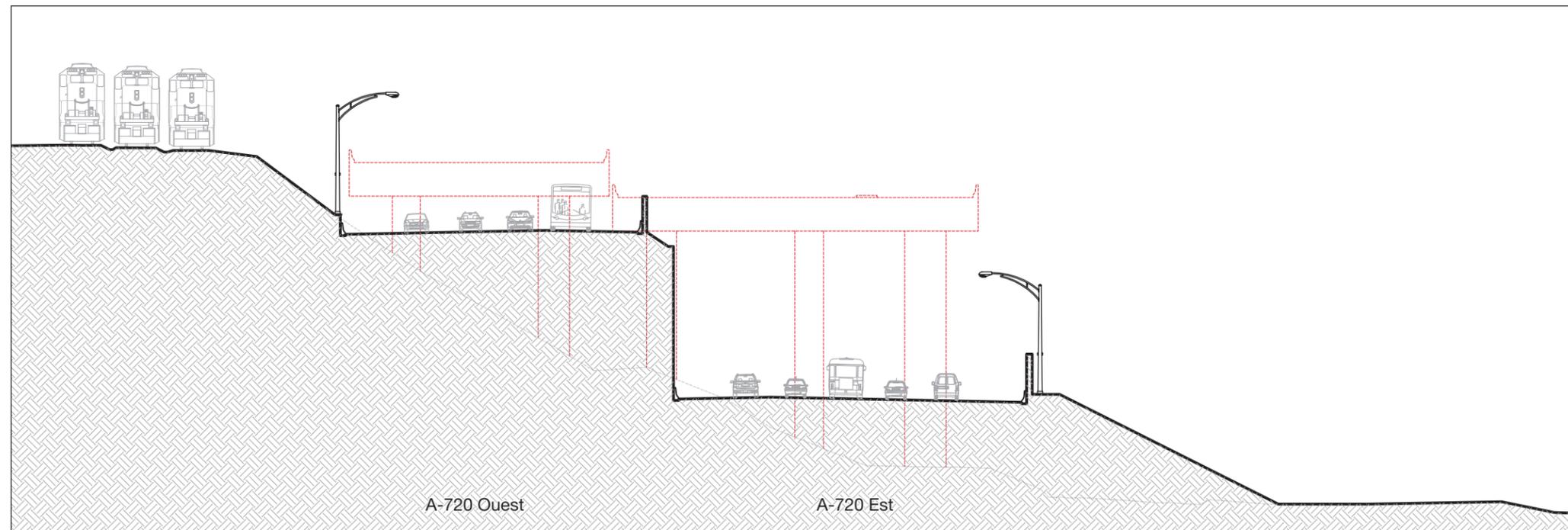
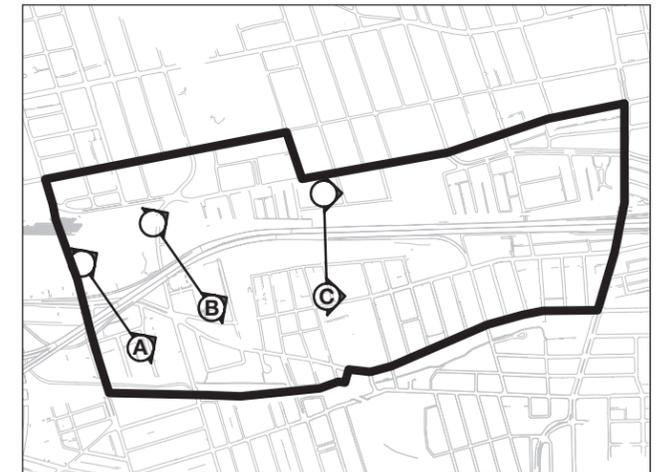


FIGURE 4.2.4: C) CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES ACTUELLES ET PROJETÉES DE L'AUTOROUTE PRÈS DE LA RUE AGNÈS
SOURCE : SNC-LAVALIN/CIMA



28030_Turcot_mai_2009-02.indd

4.2.3 Les caractéristiques du milieu urbain

4.2.3.1 LES ASPECTS FONCTIONNELS, PATRIMONIAUX ET ARCHÉOLOGIQUES

Le territoire du secteur A-720 se divise entre la Ville de Westmount et les arrondissements du Sud-Ouest et Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce de la Ville de Montréal.

- La Ville de Westmount occupe principalement la portion du secteur située principalement au nord-ouest de l'infrastructure;
- L'arrondissement du Sud-Ouest est situé au sud-est de l'infrastructure;
- L'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce occupe seulement une petite proportion du secteur A-720 et se trouve sur le terrain du futur campus hospitalier Glen du Centre universitaire de santé McGill (CUSM) au sud de l'A-720.

Fonctions urbaines :

Le secteur A-720 se caractérise par la prédominance de la fonction résidentielle. Toutefois, la présence de la falaise dans l'axe de l'autoroute crée une véritable scission divisant le territoire entre le nord-ouest et le sud-est avec pour seul lien les rues Saint-Rémi, De Courcelle, les avenues Greene et Atwater. Le secteur de l'A-720 comporte principalement quatre types de fonction :



Projet du campus Glen du CUSM
Source : <http://www.cusm.ca/construction/extra/gallery>

• Fonction résidentielle :

La fonction résidentielle domine au nord de l'autoroute :

- Les maisons en rangée, majoritaires, sont de briques;
- Quelques multiplex sont dispersés dans le secteur.

La fonction résidentielle est également très forte au sud de l'autoroute :

- Les duplex et triplex, en briques majoritairement, dominent le cadre bâti. Toutefois, ils ne composent pas la frange immédiate des abords de l'autoroute;

- Certains immeubles à logements sont situés en bordure de l'autoroute dont deux immeubles sur la rue Shelby (qui seront touchés par le projet).



Home Depot, rue Saint-Antoine



Allée des Tanneries

• Fonction commerciale :

La fonction commerciale domine la frange sud jouxtant l'autoroute dont les entreprises Home Depot, Archivex et Imperial Tobacco.

Le Complexe d'Hydro-Westmount et les travaux publics de Westmount s'insère entre l'autoroute et la voie ferrée du CP.

La rue Sainte-Catherine est caractérisée par une concentration de commerces de détail et de proximité.

Une concentration de commerces de détail et de proximité sont observés dans les rez-de-chaussée des bâtiments résidentiels des rues Saint-Jacques et Saint-Antoine.

• Fonction espaces verts et parcs :

Plusieurs espaces verts et parcs aménagés de diverses tailles sont parsemés sur le territoire, dont certains situés en bordure de l'autoroute 720 ou des voies ferrées.

• Fonction institutionnelle :

La fonction institutionnelle est éparpillée à l'intérieur de la zone d'étude. Elle est composée principalement d'écoles et d'hôpitaux.

• Voies de transport véhiculaire :

Un seul axe véhiculaire d'importance régionale traverse le secteur, l'autoroute 720.

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

- De Maisonneuve, Sainte-Catherine, Saint-Antoine et Saint-Jacques dans l'axe est-ouest;

- Saint-Rémi, De Courcelle / chemin Glen, Greene et Atwater dans l'axe nord-sud. Ces axes sont d'ailleurs les seules à traverser l'autoroute dans le secteur.

• Voies de transport cyclable :

Pour le transport actif, le secteur A-720 comporte :

- Une piste cyclable le long de la rue de Maisonneuve;
- Une piste cyclable le long de la voie ferrée du CN entre De Courcelle et Sainte-Marguerite;
- Une piste en gravier nommée l'allée des Tanneries le long de la voie ferrée du CN entre Saint-Rémi et de Courcelle ;
- De plus, une piste cyclable est projetée, dans le cadre du Plan de transport 2008 de la Ville de Montréal dans l'axe de la rue De Courcelle.

• Voies de transport ferroviaire :

Le secteur de l'A-720 est marqué par la présence de deux lignes de voies ferrées soit :

- Les voies du CN qui correspondent à la limite sud de la zone d'étude;
- Les voies du CP qui longent le nord de l'A-720.
- Une gare de train inoccupée est répertoriée au coin de la rue Victoria et de la voie ferrée du CP.

• Aspects patrimoniaux et archéologiques :

Dans le secteur A-720, aucun site archéologique n'a été recensé jusqu'à maintenant. Par contre, deux secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel se situent à l'intérieur de la zone d'étude, l'un sur le parc Westmount et l'autre dans le secteur Cazalais.

Dans le secteur A-720, une majorité du territoire à l'étude (dont l'ensemble du territoire de Westmount) représente des secteurs d'intérêt patrimonial intéressant ou exceptionnel. Les interventions planifiées n'affecteront pas les bâtiments patrimoniaux de valeur exceptionnelle.



Zone résidentielle de Westmount

Le projet de redéploiement du Centre Universitaire de Santé McGill (CUSM) prévoit implanter l'un de ses deux campus hospitaliers universitaires sur le site de l'ancienne cour de triage ferroviaire Glen, le Campus Glen. Cet important projet, situé sur les limites des arrondissements du Sud-Ouest, de CDN/NDG et de la Ville de Westmount sera très structurant à l'échelle locale.

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

- A. Cour de triage ferroviaire Glen – Site du futur Campus Glen du CUSM
- B. École Ludger Duvernay – Annexe Charlevoix
- C. École Westmount Park
- D. CPE St-Andrew
- E. Centre d'accueil St.Margaret & Résidence
- F. École secondaire de Westmount
- G. École des métiers du Sud-Ouest de Montréal / École secondaire Saint-Henri
- H. École Ludger-Duvernay
- I. Mairie d'arrondissement du Sud-Ouest
- J. Édicule de la station de métro Place St-Henri
- K. Hôpital Reddy Memorial
- L. Bibliothèque Atwater
- M. CPE Terre des enfants

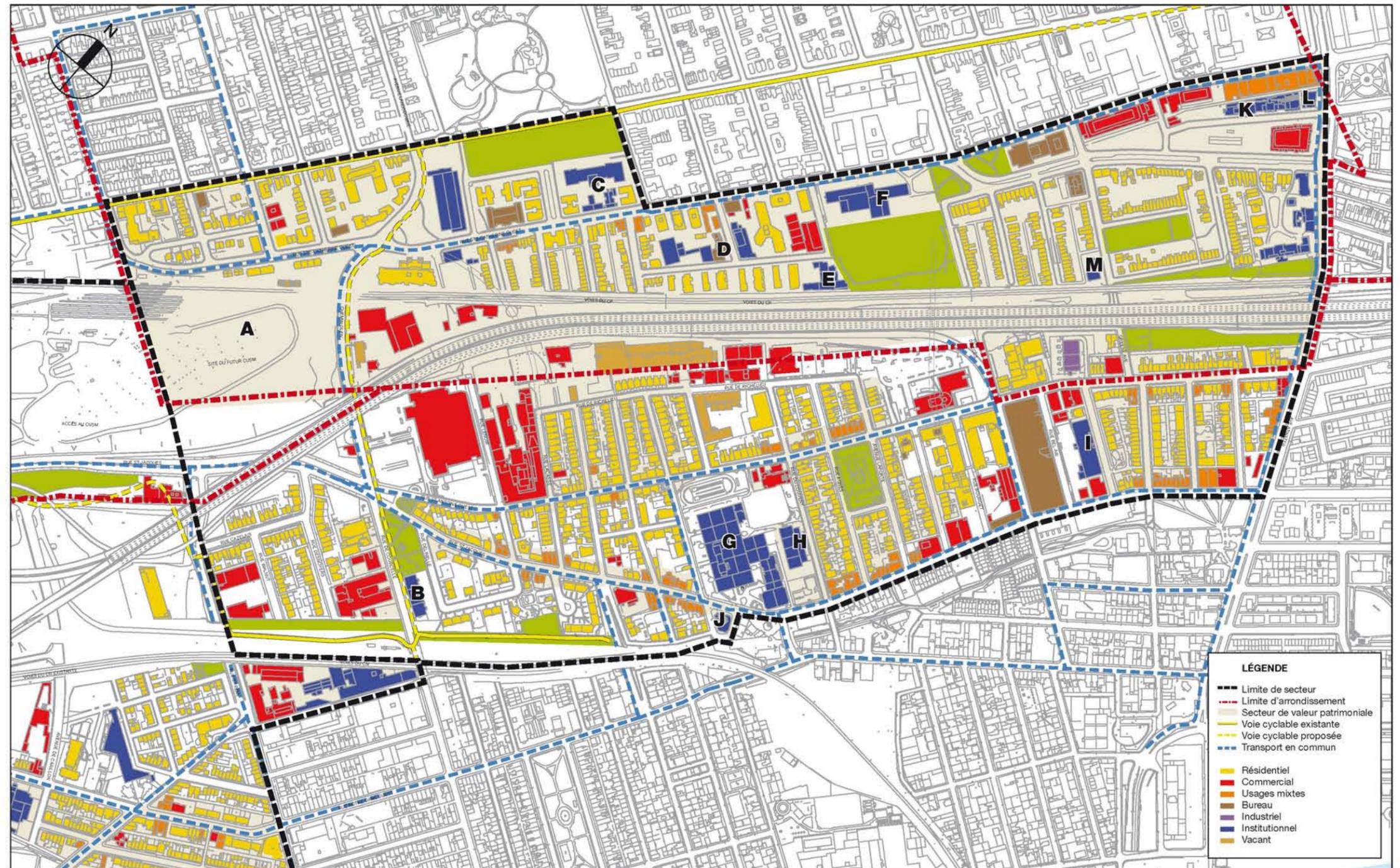


FIGURE 4.2.5: CARACTÉRISTIQUES FONCTIONNELLES DU MILIEU URBAIN DU SECTEUR A-720

4.2.3.2 LES CARACTÉRISTIQUES MORPHOLOGIQUES

L'analyse morphologique du secteur A-720 est fondée sur les formes et les structures prédominantes du milieu, tout en considérant l'orientation des unités par rapport à l'infrastructure autoroutière.

En ce sens, l'étude de ce secteur révèle la présence des caractéristiques suivantes :

- La trame de rues orthogonales est typique du développement des villes nord-américaines du XIX^{ème} siècle et du début du XX^{ème}. Cette trame de rues s'est développée en suivant l'orientation des rangs des terres agricoles d'origine.
- Des îlots mixtes sont implantés de part et d'autre des axes majeurs, laissant place à des bâtiments de gabarits variés. Plusieurs de ces bâtiments abritent des usages mixtes soit du commercial au rez-de-chaussée et du résidentiel aux étages supérieurs ainsi que des bâtiments commerciaux et institutionnels.
- Des îlots aux formes hybrides sont dispersés sur l'ensemble du secteur. La présence des voies ferrées, de l'ancienne cour de triage Glen de l'autoroute 720 ainsi que la falaise Saint-Jacques ont contraint la formation de ces îlots.

Les caractéristiques générales de la forme du milieu constituent les fondements du paysage de ce secteur.

4.2.3.3 LES CARACTÉRISTIQUES PAYSAGÈRES ET VISUELLES

L'étude du paysage du secteur A-720 est basée sur les caractéristiques des unités de paysage, des lieux d'observation stratégique, des champs visuels significatifs et des éléments particuliers des paysages concernés.

A. Les unités de paysage

L'analyse de ce secteur a permis de déceler différents paysages se distinguant par leur forme, leur composition ainsi que par leur perméabilité visuelle. Le secteur A-720 est composé de cinq unités de paysage distinctes.

- **Les unités de petits gabarits sur îlots longitudinaux** sont réparties sur l'ensemble du secteur par ensembles d'îlots.
Ces unités sont marquées, en général, par la présence de bâtiments résidentiels contigus de deux ou trois étages dont les marges de recul par rapport à la rue sont faibles. Ces unités sont mises en valeur par des arbres sur les trottoirs ou les propriétés.
Les perceptions visuelles de ces unités par rapport à l'autoroute diffèrent selon leur situation par rapport à la falaise Saint-Jacques. De ce fait, les îlots situés en contrebas de cette dernière ont des vues importantes sur l'infrastructure tandis que les unités situées au nord-ouest ont des vues limitées.

Plusieurs de ces unités sont comprises à l'intérieur de secteurs de valeur patrimoniale intéressante ou exceptionnelle et par leur affectation, à prédominance résidentielle.



Cadre bâti, rue Saint-Antoine

- **Les unités de grands gabarits sur des îlots hybrides** sont situées de part et d'autre de l'infrastructure autoroutière.

Certaines de ces unités sont caractérisées par la présence de bâtiments de grands gabarits et dont l'implantation des constructions et/ou de stationnements permet des espaces ouverts. Les marges de recul y sont variées et le nombre d'étages diffère selon les usages créant des unités dont la typologie est variée.

Les nombreuses ouvertures et les espaces libres sur les îlots attenants à l'infrastructure autoroutière font en sorte d'accroître la perméabilité visuelle de ce secteur. Par contre, les îlots situés entre les rues Irène et Rose-de-Lima créent un effet de mur de par le gabarit des bâtiments et leur proximité de la rue. Au nord-ouest de l'infrastructure, les unités sont peu exposées à l'infrastructure à l'exception de l'unité située entre les voies ferrées du CP et l'autoroute.

Tout comme pour les unités précédentes, la valeur qui leur est accordée est établie au niveau du patrimoine. Par contre, l'affectation ne joue pas de rôle majeur dans cette reconnaissance.

- **Les unités de gabarits et de typologies mixtes sur îlots longitudinaux** sont dispersées sur l'ensemble du secteur, de part et d'autre des grands axes soit les rues Sainte-Catherine, Saint-Antoine et Saint-Jacques ainsi que sur le boulevard Dorchester Ouest.

Elles sont caractérisées par des typologies variées de bâtiments et de faibles marges de recul par rapport à la rue.

Au sud-est de l'autoroute, les unités de typologie mixte sont principalement composées de bâtiments de gabarits petits à moyens à l'exception de l'îlot situé entre les rues Rose-de-Lima et Bel-Air.

Considérant la topographie, la perception de l'infrastructure au nord-ouest est faible. Par contre, les unités situées à l'est de l'autoroute ont des vues privilégiées dues à la proximité de l'infrastructure. En opposition, les unités situées au sud ont des vues faibles.

Plusieurs de ces unités sont comprises à l'intérieur de secteurs de valeur patrimoniale intéressante ou exceptionnelle.

- **Les unités à vocation récréative** sont présentes près des milieux résidentiels et/ou des écoles, autant au nord-ouest qu'au sud-est. Ces unités sont généralement ouvertes et aménagées. Exceptionnellement, le parc attenant à l'autoroute 720, au nord-est subit de faibles répercussions de la présence de l'infrastructure autoroutière.

La valeur accordée à ces unités est grande. Leur usage récréatif est d'autant plus important qu'il y a peu d'espaces verts dans le secteur à l'étude.

- **L'unité libre, espace à développer** représente le futur site du CUSM sur l'ancienne cour de triage Glen. Ce projet est en voie de construction.

Du site, le champ visuel sur l'autoroute est important. Actuellement, cette unité est peu valorisée, mais le deviendra dans l'avenir.



Projet du campus Glen du CUSM
Source : <http://www.cusm.ca/construction/extra/gallery>

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

Les lieux d'observation stratégique correspondent aux endroits où l'on retrouve les principales percées visuelles par rapport à l'autoroute ou certains éléments d'intérêt visuel. 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 De Courcelle (chemin Glen) et Saint-Jacques ainsi que les avenues Greene (dans les deux directions) et Atwater;
- au réseau routier local correspondant à l'avenue Laporte et la rue Rose-de-Lima;
- à l'îlot Cazalais;
- à l'autoroute, par les vues qu'elle offre sur le secteur et sur l'infrastructure elle-même.

L'étude du paysage démontre que les champs visuels (vues) offerts vers l'autoroute depuis le milieu sont généralement partiels ou fragmentaires. De plus, la présence de la falaise Saint-Jacques génère une barrière de par sa topographie. Ainsi, la section du secteur située dans la Ville de Westmount est à une élévation supérieure, réduisant les vues sur l'infrastructure autoroutière. De l'autre côté de celle-ci, au sud-est, la trame urbaine orthogonale offre des vues sur l'infrastructure qui sont accentuées par la présence de grands îlots attenants à l'autoroute avec espaces ouverts comme des stationnements.

Depuis le milieu, les vues sont limitées sur l'autoroute, à l'exception des milieux immédiatement localisés près ou dans l'axe des rues transversales. Ces champs visuels significatifs correspondent :

- aux vues ouvertes offertes sur l'autoroute depuis les îlots adjacents à l'autoroute, au sud-est de celle-ci et les îlots situés entre les voies ferrées du CP et l'autoroute 720.
- aux vues dirigées offertes depuis les rues transversales, en direction nord-sud, soit les rues Desnoyers, De Courcelle, Lenoir, Lacasse, Saint-Philippe, Saint-Ferdinand, du Collège, du Couvent, Agnès, Irène et Rose-de-Lima ainsi que les avenues Laporte, Greene et Atwater. Des vues sont également offertes depuis les rues transversales est-ouest, soit les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques.

C. Les éléments particuliers du paysage

Les éléments particuliers du paysage de ce secteur correspondent aux points de repère et aux lieux d'attrait visuel.

- 1) au parc Westmount;
- 2) au square Sainte-Élisabeth;
- 3) au parc Saint-Henri;
- 4) au viaduc ferroviaire du chemin Glen
- 5) au viaduc ferroviaire de l'avenue Greene;
- 6) au secteur résidentiel situé entre la place Blenheim, la rue Sainte-Catherine, l'avenue Abbott et les voies ferrées du CP;
- 7) au secteur résidentiel situé au sud-est du boulevard Dorchester



FIGURE 4.2.6: CARACTÉRISTIQUES MORPHOLOGIQUES ET PAYSAGE URBAIN DU SECTEUR A-720

4.2.4 La problématique d'intégration et d'aménagements

L'étude de l'ensemble des caractéristiques du milieu du secteur A-720 ainsi que des caractéristiques du projet lui-même ont permis de définir certaines problématiques d'intégration et d'aménagements de l'infrastructure projetée dans son environnement.

Cette section de l'étude a pour principal objectif de faire une distinction entre les différents milieux sensibles. Elle vise également à identifier les aspects du projet qui risquent de faciliter ou de contraindre l'intégration de l'infrastructure dans le milieu permettant de déterminer les différents enjeux.

4.2.4.1 LA SENSIBILITÉ DU MILIEU

La sensibilité des différents milieux constituant le secteur A-720 a été déterminée selon leurs caractéristiques fonctionnelles, morphologiques, environnementales et paysagères. Enfin, leur proximité de l'infrastructure joue un rôle important dans la détermination de leur sensibilité.

En ce sens, l'ensemble des éléments inventoriés dans l'étude du secteur A-720 a permis de déterminer si la sensibilité est très forte, forte ou modérée.

Les unités de très forte sensibilité sont caractérisées par la présence dominante de l'usage résidentiel et par la proximité de l'infrastructure. La valeur accordée par la population et par les spécialistes à ces unités s'explique par le fait qu'elles forment des milieux de vie pour les résidents du secteur. Dans le secteur A-720, ces unités sont :

- **l'unité Cazalais** qui est caractérisée par la forte présence de l'usage résidentiel. L'îlot adjacent à l'autoroute 720, qui fera l'objet d'acquisition, augmente la sensibilité de cette unité. La valeur accordée par la population est donc très forte, car celle-ci a un sentiment d'appartenance et un attachement pour ce milieu.
- **l'unité résidentielle de la rue de Richelieu** qui est majoritairement composée de résidences et qui est située près de l'infrastructure autoroutière, dont une lisière au nord-ouest de la rue de Richelieu. Ainsi, quelques habitations sont situées sur l'îlot adjacent à l'autoroute 720. La valeur accordée à cette unité est très forte puisque l'infrastructure est située à proximité et que des modifications majeures seront apportées à cet environnement, car des propriétés seront requalifiées.
- **l'unité avenue Greene** qui est adjacente à l'autoroute 720. Sa proximité avec l'infrastructure justifie sa sensibilité très forte ainsi que ses usages majoritairement résidentiel et parc. De plus, les constructions et aménagements sont très proches de l'infrastructure. La topographie augmente l'effet de proximité. Ainsi, considérant les acquisitions prévues, les usages et l'intérêt patrimonial des lieux, la valeur accordée à cette unité est très forte.



Parc adjacent à l'autoroute 720, Westmount

Les unités de forte sensibilité sont définies par la prédominance des usages résidentiel, institutionnel et parc. Ces unités sont également sensibles en raison de leur proximité de l'infrastructure et par le sentiment d'appartenance qui leur est généralement associé par la population. Dans le secteur A-720, ces unités sont :

- **l'unité commerciale rue de Richelieu** qui est située de part et d'autre de l'infrastructure autoroutière. Les usages commercial et d'utilité publique sont présents sur cette unité. Elle est considérée comme ayant une forte sensibilité puisque l'infrastructure est rapprochée, que des acquisitions sont prévues et que certains sites seront requalifiés. Ainsi, la valeur accordée à cette unité est davantage pour la requalification qui y sera effectuée permettant une meilleure insertion au milieu que pour la perception actuelle du milieu.
- **l'unité résidentielle nord-ouest** qui est principalement à usage résidentiel. Malgré le fait que cette unité soit située au niveau supérieur de la falaise, elle est considérée comme ayant une sensibilité forte de par l'usage et la valeur patrimoniale qui lui est accordée. De ce fait, la valeur accordée est forte, autant pour l'attachement au milieu de la population que pour les professionnels reconnaissant une valeur à ce secteur.



Résidences de Westmount et mur antibruit

- **l'unité de l'Allée des Tanneries** qui est composée des usages résidentiel et commercial englobant également l'allée des tanneries. Cette unité est considérée comme ayant une sensibilité forte, car elle est située à proximité de l'infrastructure et elle offre des vues importantes sur celle-ci. La valeur accordée à ce secteur est forte due à la présence de résidences et de l'Allée des Tanneries qui est valorisée par les habitants et usagers du secteur.
- **l'unité CUSM** englobe une section de la cour de triage Glen qui sera requalifiée afin de recevoir le nouveau campus du Centre universitaire de santé McGill. À l'heure actuelle, la valeur accordée à cette unité est faible. Par contre, la perception du milieu changera assurément lorsque le développement projeté sera en place.

Les unités de sensibilité modérée sont définies par leur usage ou par le peu d'accessibilité visuelle vers l'infrastructure. Dans le secteur A-720, ces unités sont :

- **l'unité mixte rue St-Jacques** qui offre une prédominance résidentielle, mais où se retrouve également des usages commercial, mixte, de bureau, parc et institutionnel. Cette unité est considérée comme ayant une sensibilité modérée à cause de son retrait par rapport à l'autoroute, n'entraînant aucune modification directe sur les propriétés. De plus, les accès visuels, à l'exception de vues dirigées identifiées sur le réseau routier, y sont moins nombreux. La valeur accordée à cette unité varie de modérée à forte puisque certains secteurs ont été identifiés comme ayant un intérêt patrimonial et/ou la présence des usages résidentiel et parc.
- **l'unité Hydro-Westmount** et travaux publics englobe les infrastructures de ce service d'utilité publique et une section des voies du CP. Elle est considérée comme ayant une sensibilité modérée à cause de son usage.
- **l'unité rue du Couvent** est considérée comme une unité distincte due à sa concentration de l'usage institutionnel. À l'exception de l'édicule de métro, la totalité de cette unité est vouée à l'éducation. Ainsi, elle est caractérisée par un fort achalandage. Malgré que les usagers perçoivent cette unité comme ayant une valeur forte de par la présence des institutions d'éducation, sa sensibilité est modérée puisqu'une distance importante la sépare de l'autoroute 720.
- **l'unité mixte rue Sainte-Catherine** représente l'extrémité nord-ouest du secteur à l'étude. Elle est caractérisée par une mixité des usages et par sa distance par rapport à l'infrastructure. En effet, la topographie et les voies ferrées réduisent considérablement l'impact de l'autoroute sur celle-ci. En ce sens, même si la valeur accordée à ce secteur peut être forte, sa relation avec le projet à l'étude réduit fortement les impacts sur celle-ci.

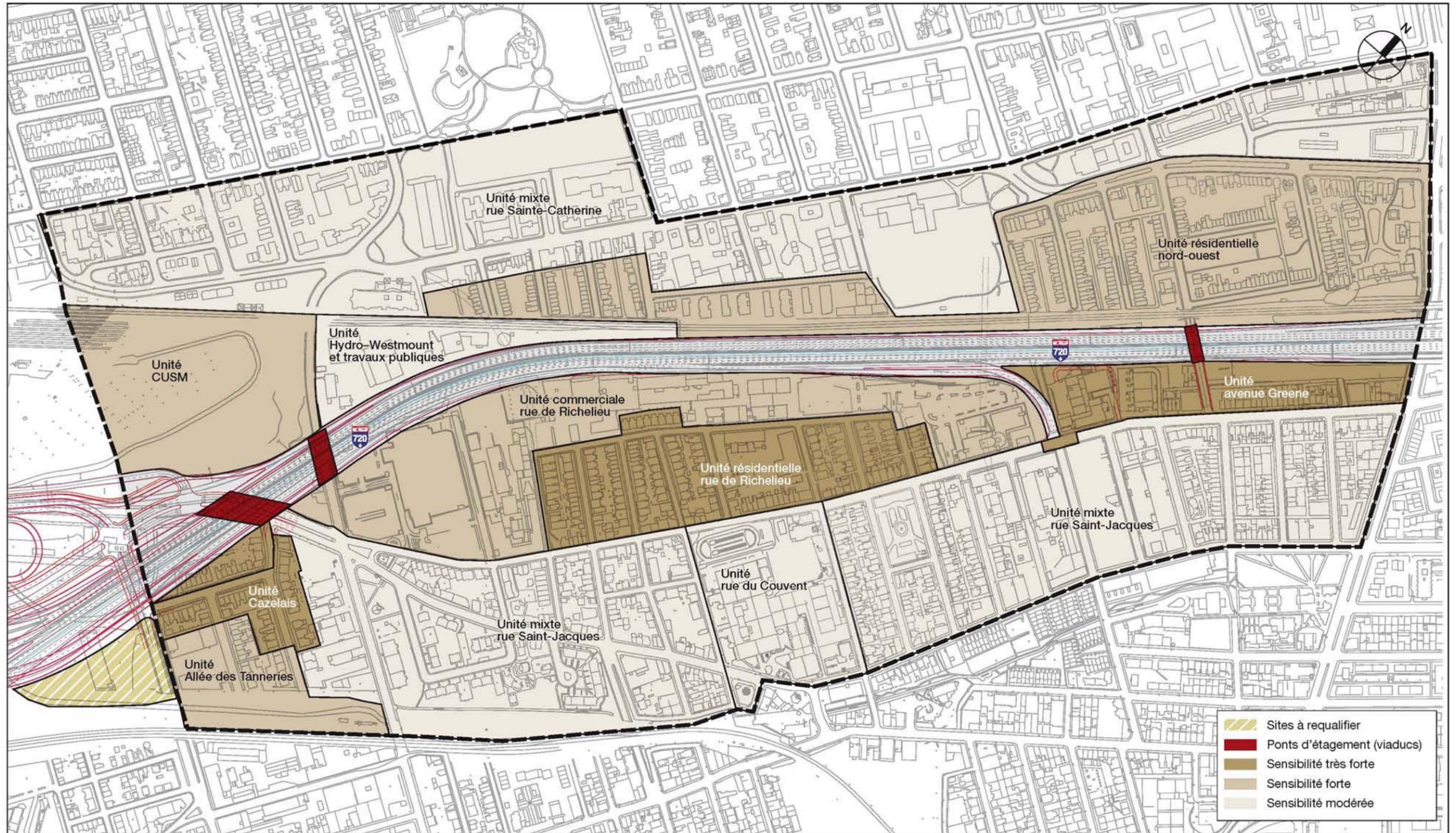


FIGURE 4.2.7: LOCALISATION DES UNITÉS DE SENSIBILITÉ DU SECTEUR A-720

28090_Turcot_mai_2009-02.indd

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

Le secteur de l'A-720 comporte plusieurs enjeux d'intégration et d'aménagements urbains qui nécessitent l'application de principes afin de déterminer les solutions adéquates :

Sur les plans fonctionnel, patrimonial, économique et social.

- **Enjeu :** Des acquisitions de résidences sont prévues, notamment les demeures au nord de la rue Cazelais et au coin des rues Greene et Selby. De même, des acquisitions de bâtiments commerciaux seront effectuées au nord de la rue De Richelieu. En termes d'intégration urbaine, ces acquisitions soulèvent l'enjeu du réaménagement des espaces résiduels libérés afin de bénéficier au milieu environnant.

Principes : En fonction de la géométrie de l'autoroute, il n'est pas possible d'assurer le maintien de certaines des activités existantes.

Par contre, le projet peut diminuer l'emprise de ses infrastructures dans le milieu en privilégiant la construction de remblais en paliers ou de murs lorsque l'espace disponible est très restreint.

Solutions : Dans le cas des terrains libérés de la rue Cazelais, des remblais en escaliers avec des murets sont privilégiés pour dégager le maximum d'espace. Un parc urbain sera alors implanté favorisant la réappropriation de l'espace par le milieu. La végétation et arbres prévus sur le plus haut niveau de palier participera au paysage des usagers de l'autoroute alors que la végétation des autres paliers participera davantage au paysage des observateurs du milieu.

Pour le coin Greene/Selby, l'aménagement d'un espace vert en pentes douces assurerait la symétrie/continuité avec le petit parc linéaire situé à l'est de la rue Greene.



Bâtiment abandonné au nord de la rue De Richelieu

Finalement, le fait de privilégier un mur tout le long de l'autoroute au nord de la rue De Richelieu offrirait la possibilité de revitalisation, potentiellement de bâtiments commerciaux à l'instar de la volonté exprimée par la Ville de Westmount dans son plan d'urbanisme.

- **Enjeu :** De nombreuses résidences, commerces et terrains en voies de redéveloppement au sud de l'autoroute 720 se trouveront plus près de l'infrastructure suite au projet puisqu'il s'agit d'un milieu densément bâti. Au nord, autant pour le terrain du CUSM que pour le quartier résidentiel de Westmount, la dénivellation importante (continuité de la falaise Saint-Jacques) réduit les impacts de l'autoroute sur le milieu environnant. L'enjeu soulevé par cette situation relève de l'aménagement d'une interface qui bonifie le milieu plutôt que seulement être un remblai autoroutier. Il s'agit de plus d'inclure certains aménagements qui participent aussi au paysage des usagers de l'autoroute.

Principes : Favoriser la convivialité et la sécurité pour tous les types d'utilisateurs (qu'ils soient cyclistes, piétons ou autres) par des aménagements appropriés.

Solutions : Les ponts d'étagements Greene, De Courcelle, Saint-Jacques et Saint-Rémi doivent avoir une largeur suffisante et avoir un éclairage intérieur adéquat. De plus, de larges trottoirs d'au moins deux mètres doivent être aménagés de chaque côté de la rue. Finalement, les parois des ponts devront éviter d'être construits perpendiculairement au sol, mais plutôt un angle plus grand de manière à ce que le piéton ne se sente pas confiner.

Un mur est prévu derrière le Home Depot afin de récupérer un espace suffisant pour les livraisons.

- **Enjeu :** Une piste cyclable faisant le lien entre la piste multifonctionnelle de la falaise Saint-Jacques et le réseau cyclable du quartier traversera le milieu et sous les infrastructures autoroutières. L'enjeu est de profiter de la construction afin de faire augmenter les déplacements actifs par des aménagements intéressants.

Principes : Favoriser la convivialité et la sécurité pour tous les types d'utilisateurs (qu'ils soient cyclistes, piétons ou autres) par des aménagements appropriés.

Solutions : Afin de mieux intégrer les déplacements actifs, la piste cyclable rejoignant la piste multifonctionnelle au pied de la falaise Saint-Jacques doit être suffisamment large et éclairée notamment à l'intérieur du viaduc Saint-Rémi. Toujours pour les cyclistes, une signalisation adéquate doit aussi être prévue à l'intersection des rues Saint-Rémi et Cazelais.

Sur les plans morphologique et paysager.

- **Enjeu :** L'infrastructure existante en structure est généralement actuellement adossée à une paroi rocheuse et elle sera abaissée lors des travaux. Il n'en demeure pas moins que l'aménagement en remblai ou en murs et 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, particulièrement de Saint-Rémi à Greene au sud de l'autoroute.

Il existe une grande visibilité de l'infrastructure et de ses interfaces puisque le milieu adjacent se situe très près de l'autoroute.

Deux enjeux sont soulevés par ces caractéristiques du projet de reconstruction du complexe Turcot. D'abord, le projet doit posséder la capacité de minimiser cet effet de limites en plus d'aménager une interface qui bonifie le milieu plutôt que seulement être un remblai autoroutier. Il faut de plus inclure certains aménagements qui participent aussi au paysage des usagers de l'autoroute.



Vue de la rue Du Couvent sur l'A-720 adossée à la falaise

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

Il s'agit aussi d'assurer l'optimisation des champs visuels d'intérêt pour les observateurs du milieu et aussi pour les usagers de l'autoroute.

Solutions : Le traitement architectural des murs et murets doit être adapté à l'échelle et au caractère du quartier par le choix des matériaux. Afin d'en réduire visuellement l'échelle, un traitement en segments horizontaux et verticaux est préconisé.

Pour le nord de la rue Cazelais, 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'elles 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 :** Une portion de la rue Saint-Jacques, qui fait actuellement face à un remblai gazonné, sera réaménagée dans le cadre du projet. L'enjeu est de profiter du projet de reconstruction du complexe pour créer un paysage plus urbain pour les artères locales traversant le projet.

Principes : Il faut améliorer le paysage de cette voie urbaine locale.

Solutions : Un traitement paysager particulier du talus avec des arbres et arbustes stabilisateurs et avec murets pour adoucir les pentes est à envisager.



Vue de la rue Saint-Jacques vers le nord-ouest à proximité de la rue Desnoyers

- **Enjeu :** Le secteur de l'A-720 se situe dans le corridor menant de l'aéroport international Montréal-Trudeau et au centre-ville. Le projet de reconstruction du complexe Turcot offre l'opportunité d'aménager les infrastructures autoroutières de manière à embellir ce parcours inscrit dans l'entrée de ville.

Principes : Intégrer le concept de parcours d'entrée de ville dans l'aménagement du corridor autoroutier de l'A-720.

Solutions : À l'étape de design du projet du complexe Turcot, il faudra que les solutions d'intégration et d'aménagements du secteur A-720 intègrent et soulignent la définition du parcours d'entrée de ville, lorsque cette dernière sera connue.

4.2.5 SOLUTIONS-TYPES EN PLANS

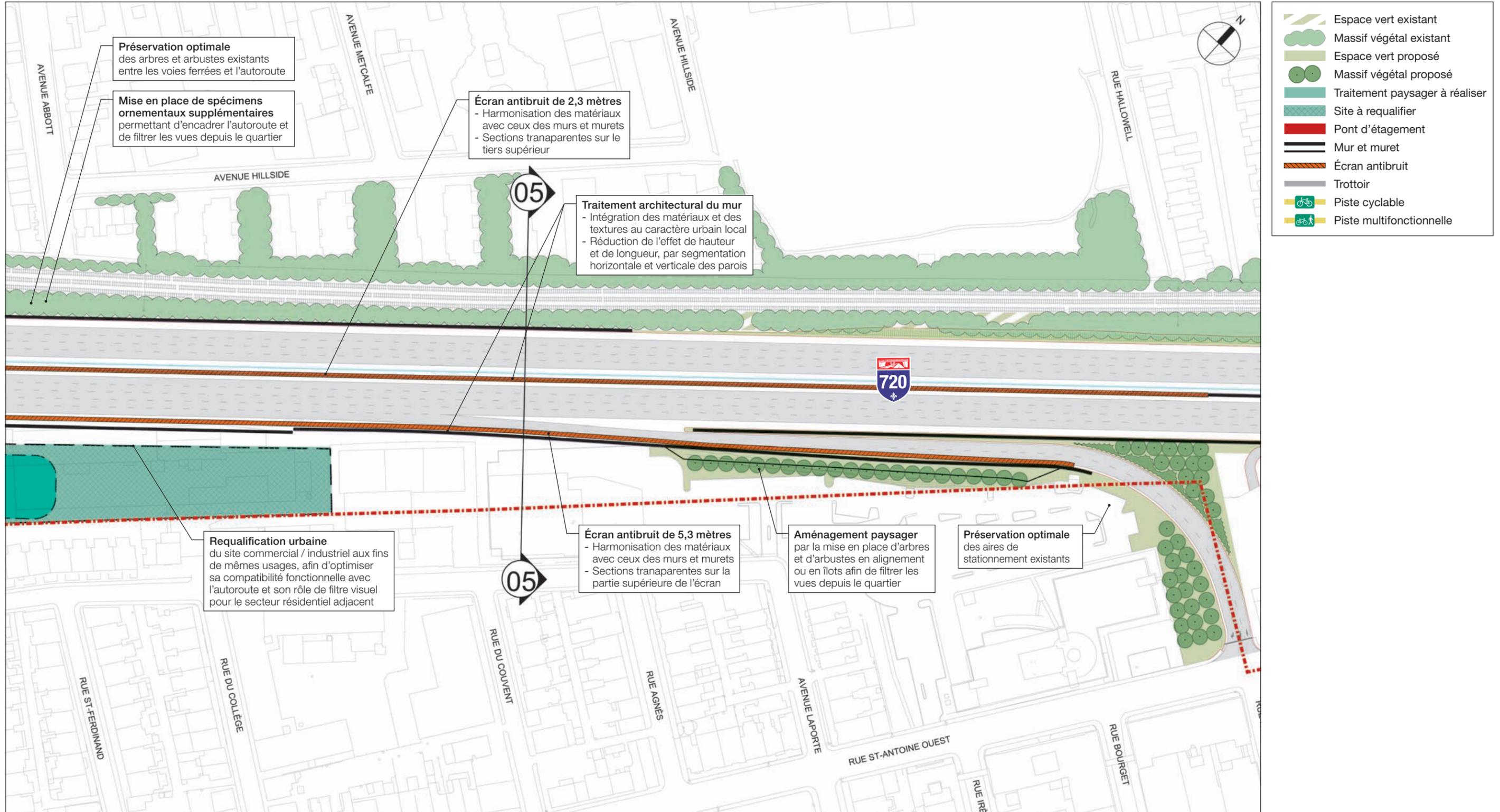


FIGURE 4.2.8: SEGMENT 4, RUE ROSE-DE-LIMA ET AVENUE GREENE

-  Espace vert existant
-  Massif végétal existant
-  Espace vert proposé
-  Massif végétal proposé
-  Traitement paysager à réaliser
-  Site à requalifier
-  Pont d'étagement
-  Mur et muret
-  Écran antibruit
-  Trottoir
-  Piste cyclable
-  Piste multifonctionnelle

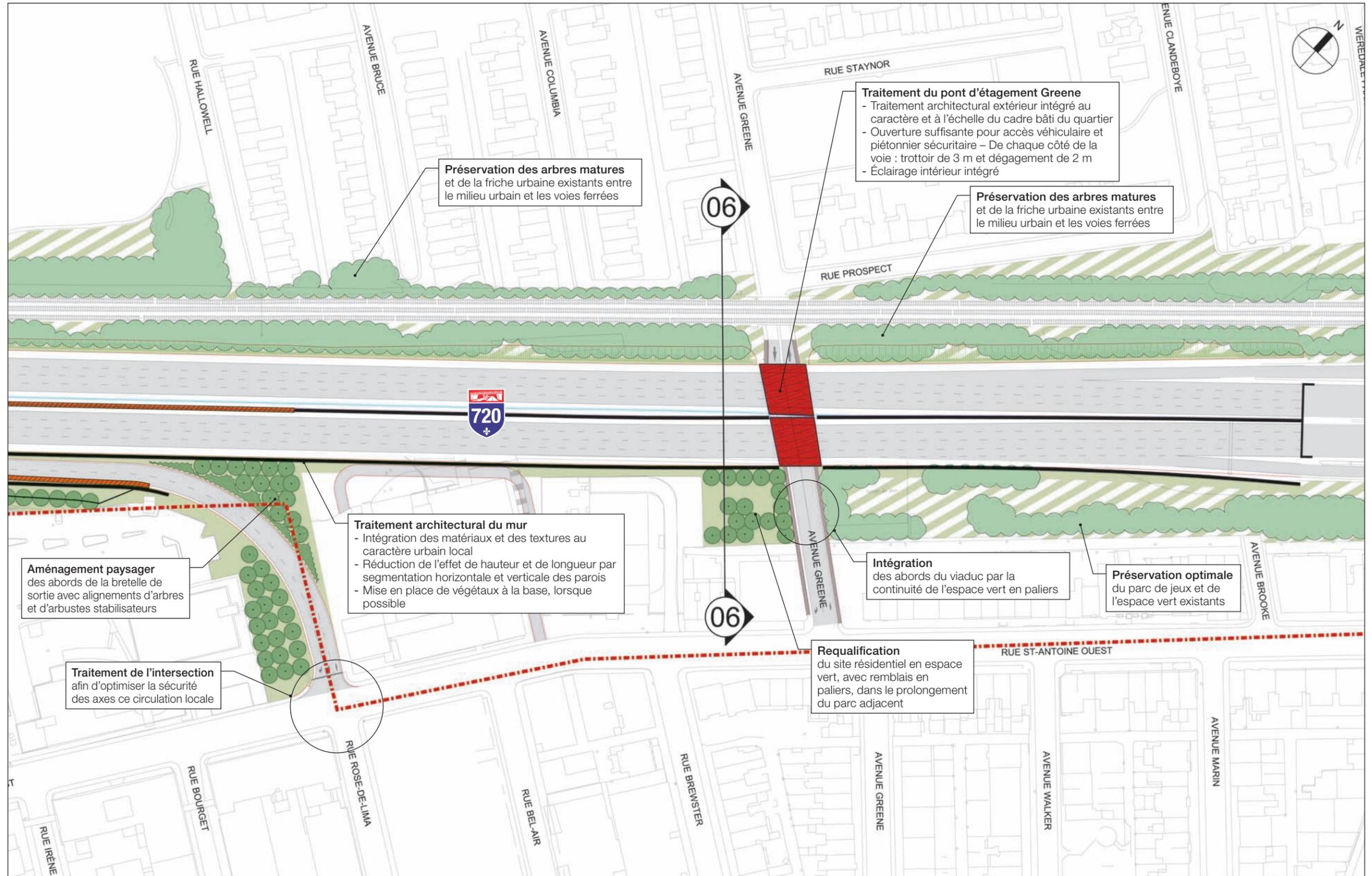


FIGURE 4.2.9: SEGMENT 5, RUES ROSE-DE-LIMA ET DU COLLÈGE

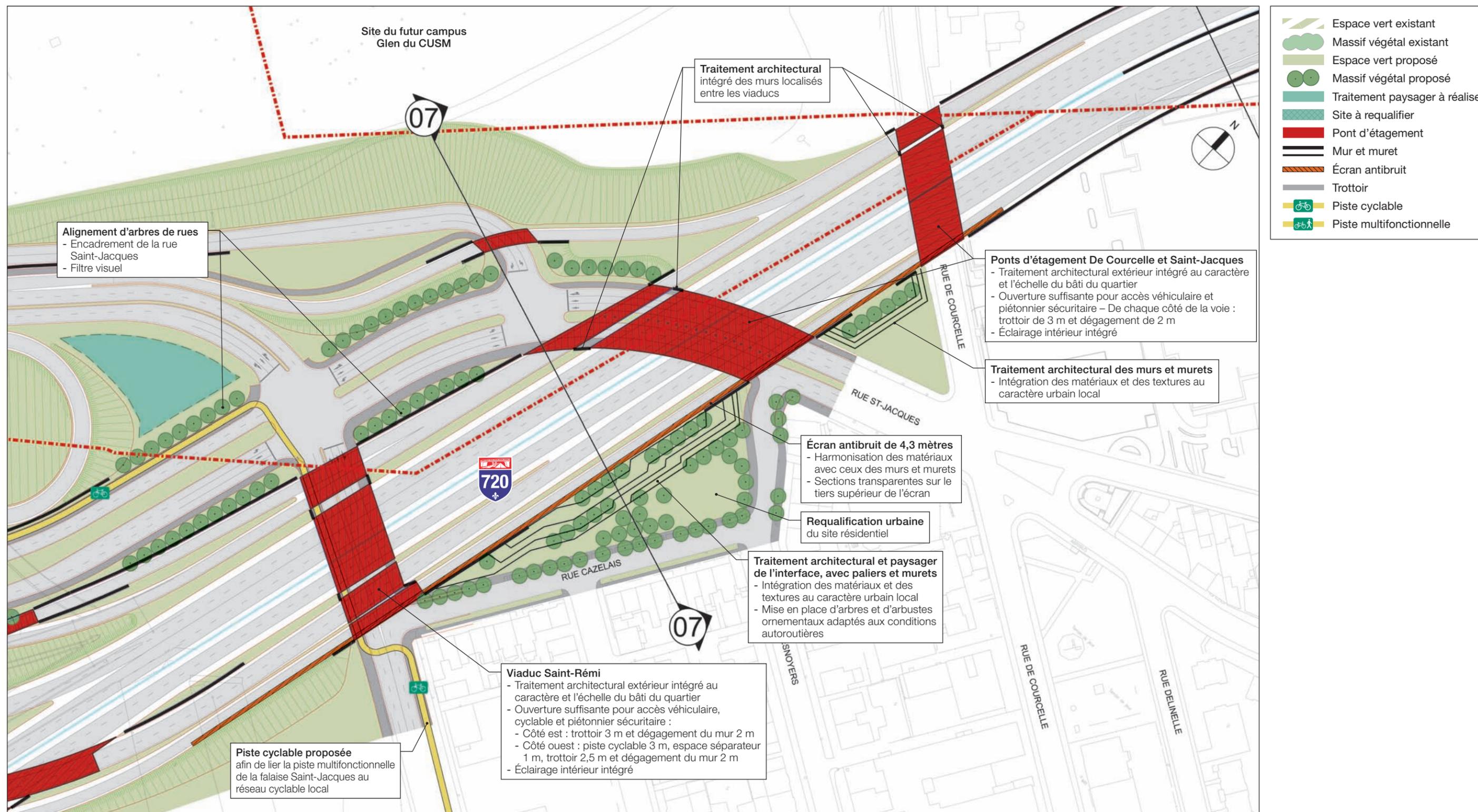


FIGURE 4.2.10: SEGMENT 6, RUES SAINT-RÉMI ET DE COURCELLE

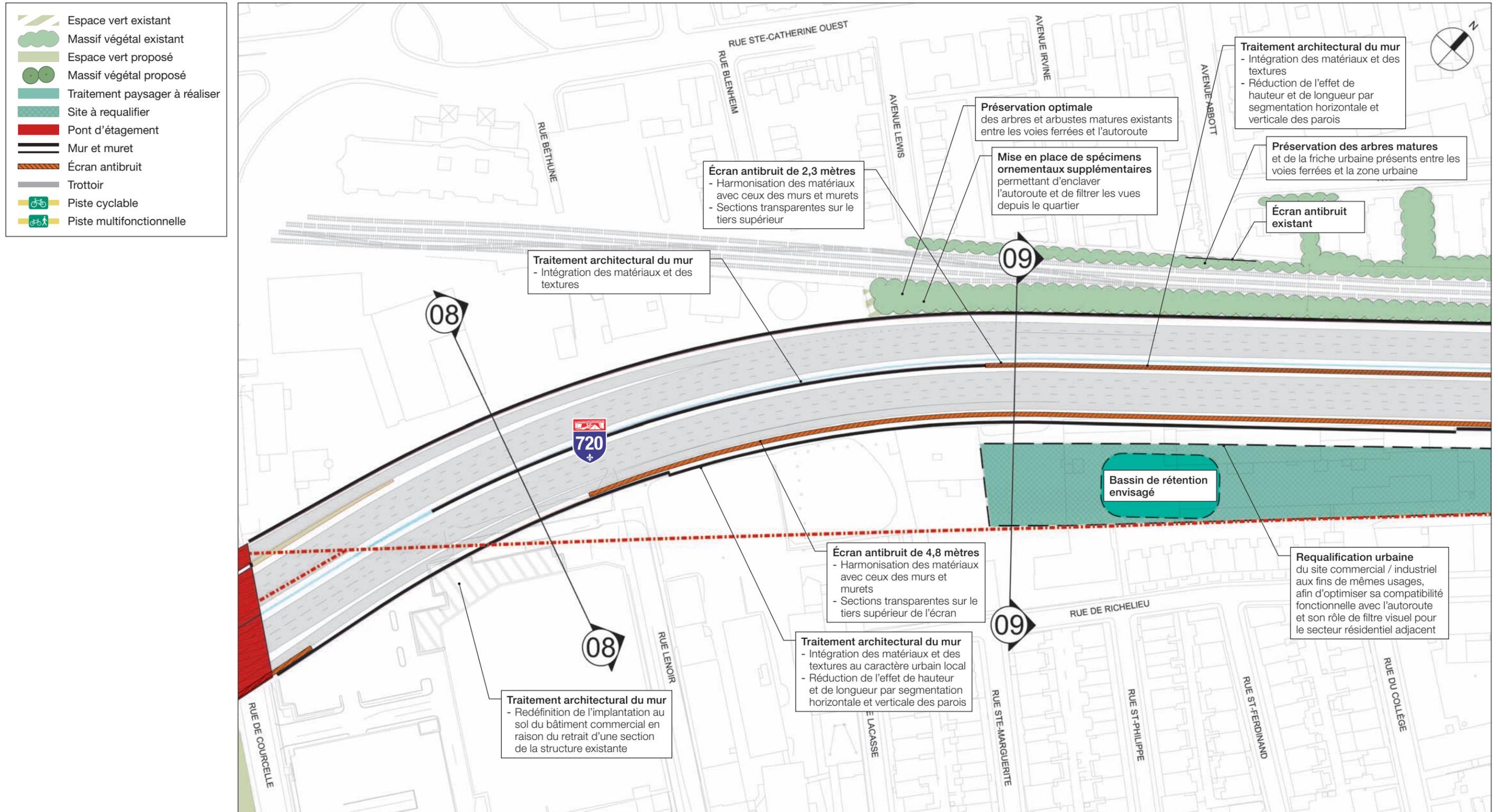


FIGURE 4.2.11: SEGMENT 7, RUES LENOIR ET SAINT-FERDINAND

28030_Turcot_mai_2009-02.indd

4.2.6 SOLUTIONS-TYPES EN COUPES

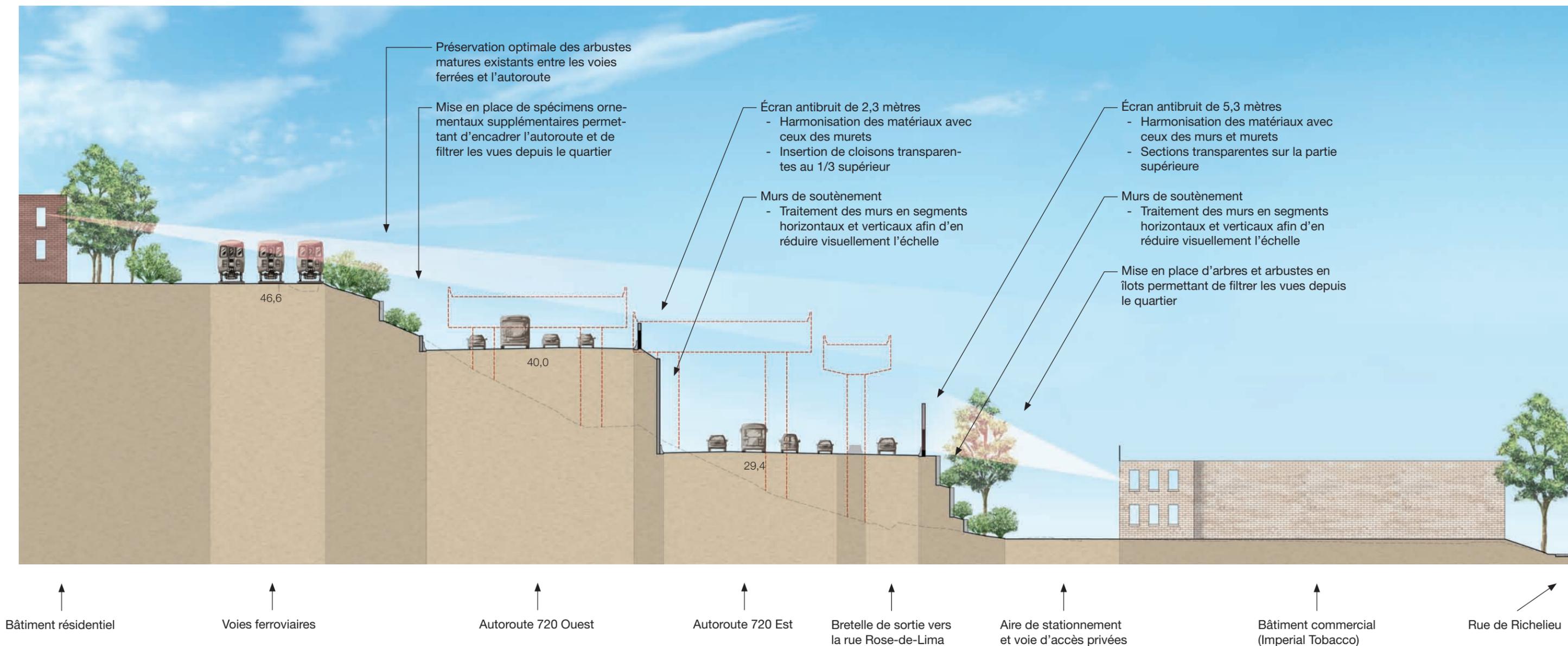


FIGURE 4.2.12: COUPE 5, RUE DU COUVENT

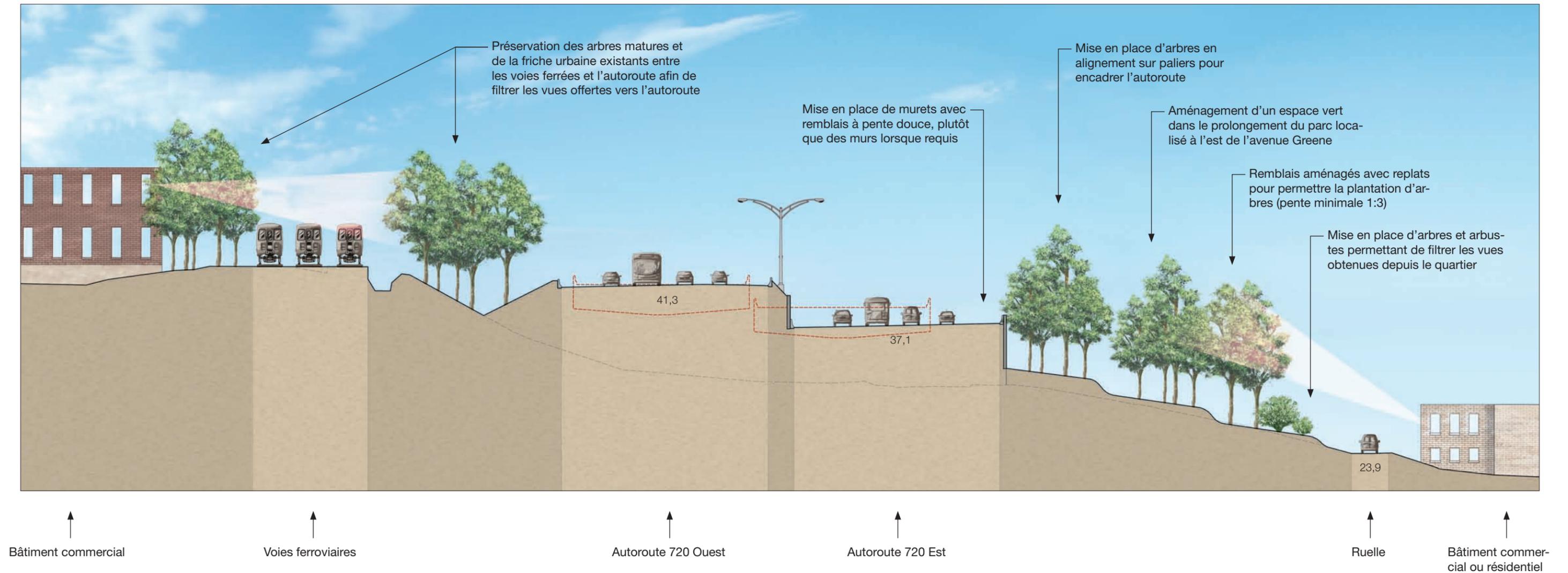


FIGURE 4.2.13: COUPE 6, AVENUE GREENE

28030_Turcot_mai_2009-02.indd

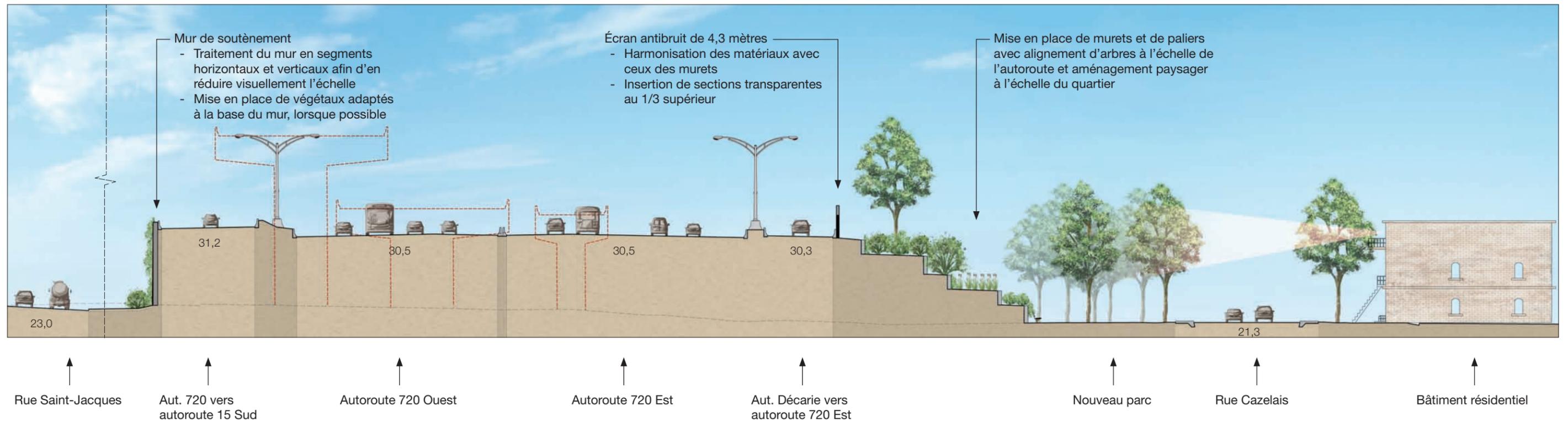
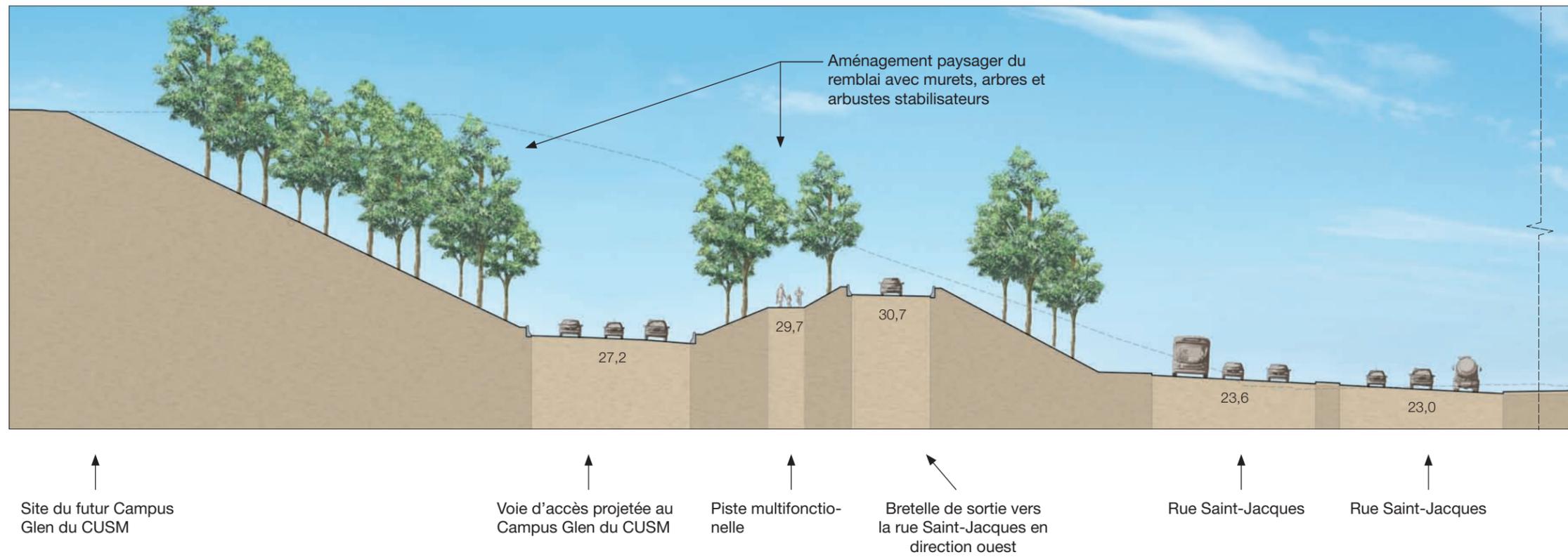


FIGURE 4.2.14: COUPE 7, RUE CAZELAIS ET SITE DU FUTUR CUSM

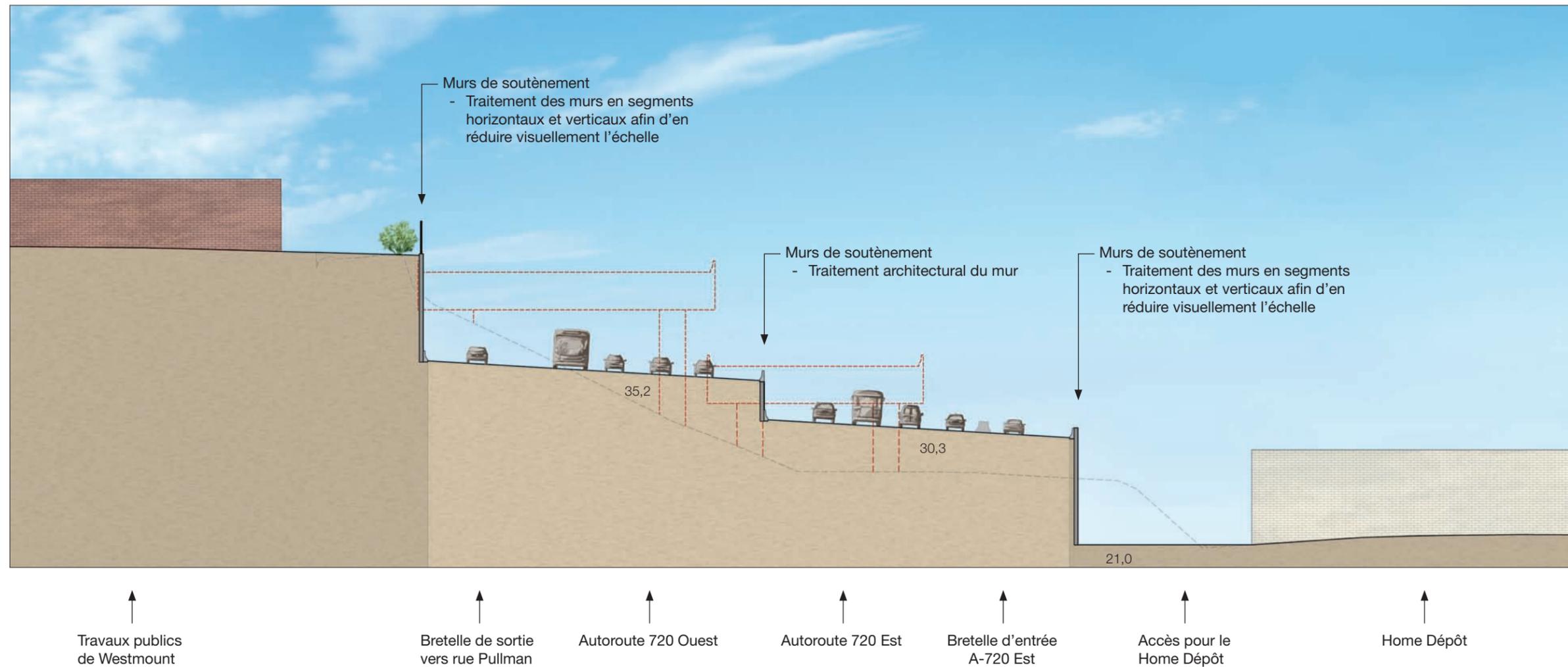


FIGURE 4.2.15: COUPE 8, RUE LENOIR ET TERRAIN DES TRAVAUX PUBLICS

28030_Turcot_mai_2009-02.indd

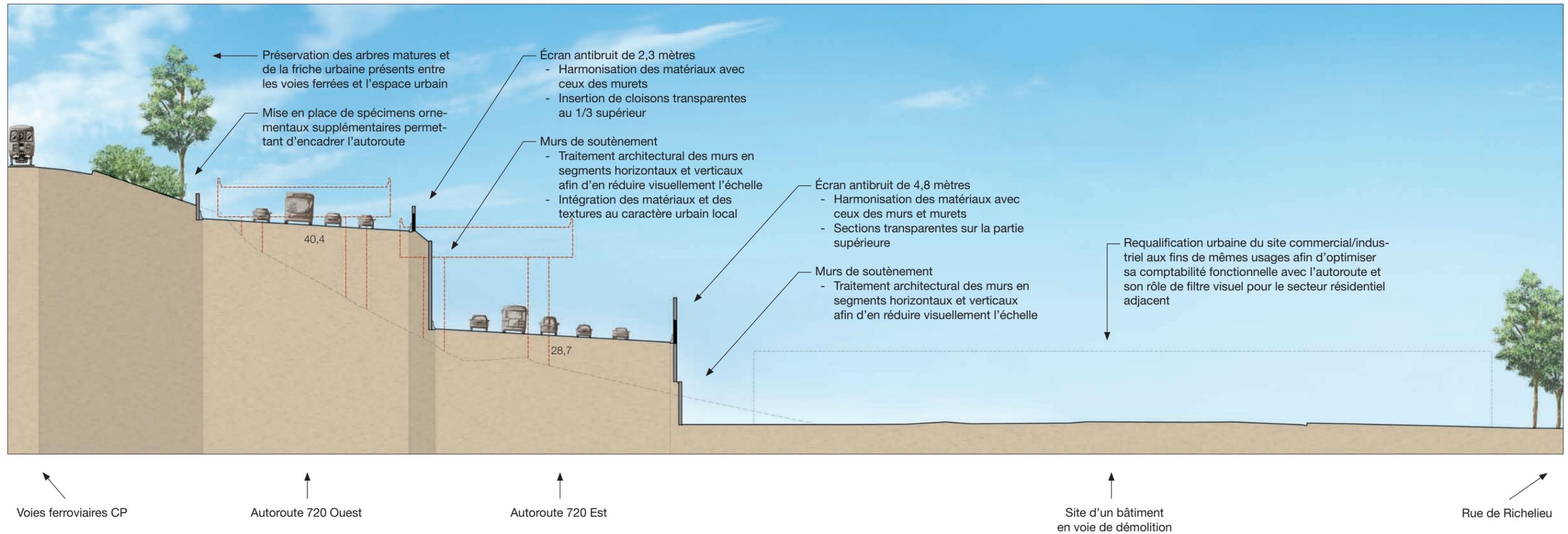


FIGURE 4.2.16: COUPE 9, RUE SAINTE-MARGUERITE

4.2.7 SIMULATIONS DE SOLUTIONS-TYPES



Rue Cazalais - Après



Rue Cazalais - Avant

FIGURE 4.2.17: SIMULATION 4, RUE CAZELAIS



Rue Saint-Jacques - Après

FIGURE 4.2.18: SIMULATION 5, RUE SAINT-JACQUES



Rue Saint-Jacques - Avant