

Je suis architecte, j'ai une maîtrise en architecture et j'aimerais vous présenter un projet réalisé dans le cadre d'un atelier de la Maîtrise Individualisée en Design Urbain de la Faculté de l'Aménagement, Université de Montréal au printemps 2009. Il s'agit d'ouvrir la porte à d'autres visions de l'avenir infrastructurel de Montréal. Selon nous, le projet de l'échangeur Turcot passe par la reconsidération de la place des autoroutes dans le centre ville. Nous pensons qu'en ville, les autoroutes nuisent au développement urbain en laissant une friche autour d'eux et qu'il faut plutôt reconsidérer le boulevard comme solution plus écologique de l'avenir. Je vous propose alors un projet d'un «boulevard St Jacques» situé sur l'emprise de la rue St Antoine et de l'actuelle autoroute, au pied de la Falaise St Jacques.

Le projet propose, dans un premier temps, de remplacer le tronçon surélevé de l'autoroute Ville Marie entre le centre ville et l'échangeur Turcot par un boulevard urbain qui profite du fait paysager du lieu en présence, la Falaise St Jacques, tout en fournissant les voies désignées pour le trafic de transit, le trafic local, le tramway et l'autobus, le cycliste et le promeneur piétonnier dans ce paysage.

Les 3 buts principaux du projet sont:

1. Créer une ville fonctionnelle et belle. Il faut maximiser le rôle de la Falaise St Jacques comme espace verte significative et connexion viaire très intéressante entre la Haute et la Basse-Ville. L'autoroute Ville Marie est une plaie visuelle, elle est surannée, et, de plus, constitue une barrière physique et fonctionnelle entre la haute et la basse ville tout en masquant un paysage caractéristique de Montréal; les falaises et plateaux autour de la «Montagne».
2. Reconnaître le rôle du transport public et actif pour l'avenir de la ville. Le projet insiste que la demande future de transport soit comblée par le transport public et actif et que, conséquemment, nous avons besoin, pour l'avenir, de construire des boulevards pouvant accommoder les diverses formes de mobilité publique. Dans ce but, le projet est en conformité avec des récentes politiques municipaux dans la matière de transport et du développement urbain. Le projet requalifie tout le long du boulevard, le lien entre d'une part, Griffintown et St Henri et de l'autre, la haute ville, ainsi facilitant le futur développement de ce secteur.

3. Le projet propose un geste osé, qui a l'avantage de représenter la vision partagée et réclamée par une bonne partie de la population. Elle réclame un Montréal qui a finalement rationalisé ses infrastructures de circulation automobile. La construction d'un boulevard urbain, à la place de l'autoroute surélevée, constitue une chance sans précédent depuis les années 60, une chance à placer Montréal sur la carte mondiale de villes conscientes du développement durable, une ville qui a amélioré les connections entre le centre-ville et les quartiers limitrophes au sud. Une ville qui a su démontrer la valeur que ses citoyens attribuent au développement paysager de leur ville, et qui prends en compte un sens spécifiquement paysagère de ses lieux significatifs.

Première planche.

Ici, en haut à gauche, j'analyse l'Avinguda Diagonal à Barcelone, là où il y a transition (pour un peu près 200 mètres linéaire) entre l'autoroute «Les Rondas» et celle de l'Avinguda Diagonal – un boulevard de centre-ville. En haut à droite je représente les vues du même boulevard avec ces intersections en centre ville. Le projet suivant se base sur l'Avinguda Diagonal afin de montrer comment transformer nos autoroutes en boulevards et si j'ai dessiné le tronçon surélevé de l'autoroute Ville Marie le projet s'applique à toutes les autoroutes dans leurs passage en ville.

En bas je représente en coupe la dimension des différentes voies de trafic que constitue le nouvel boulevard. L'Avenue Diagonale se compose de 3 voies de transit rapide dans chaque sens, est et ouest, avec des voies de circulation locale sur ses extrémités. Il y a également des voies de tramway, d'autobus, les pistes cyclables et même une piste réservée pour les taxis. La largeur de ce boulevard dans ce secteur périphérique de centre-ville de Barcelone est de 100 mètres; ce qui équivaut à la largeur de l'actuelle autoroute Ville Marie surélevé qui se dresse devant la Falaise St Jacques à Montréal.

Deuxième planche.

En haut de cette planche je montre le site actuel, et en bas, le projet proposé. J'ai choisi de représenter le tronçon du très beau CHEMIN GLEN et de son intersection avec la RUE SAINT JACQUES – deux rues de connexion nord-sud, ce qui se font rares dans le secteur de l'autoroute Ville Marie, qui traverse la FALAISE ST-JACQUES afin de lier la haute et la bas ville. Deuxièmement j'ai choisi ce secteur car il est situé près de l'échangeur Turcot et il est également voisin du Cours Glen, futur site du CENTRE UNIVERSITAIRE DE SANTÉ MCGILL. Les

complications viaires engendrés par ce type d'intersection me permettent d'explorer la faisabilité d'un tel projet de boulevard. Et, enfin, je vise au désenclavement de St Henri de sa ceinture de rails de chemin de fer et d'autoroutes.

La planche nous montre comment l'emprise de l'autoroute puisse être utilisée afin de réaliser l'ensemble des objectives au niveau du transport et du paysage urbain. La Falaise St Jacques, la montée de la rue St Jacques et du chemin Glen, ainsi que le cours Glen, sont tous alors mise en projet pour la première fois depuis le milieu du 19^e siècle! Un parc linéaire est maintenant possible, longeant le sud du centre ville et suivant la lisière entre la haute et la basse ville. Le flou de trafic sur le boulevard est accompagné par ce parc situé sur la falaise.

Troisième Planche

En haut, on voit la coupe d'un tel boulevard adapté aux conditions urbaines du site et du paysage. C'est une vue prise d'en haut de la falaise, disons à partir d'un sentier parcourant le parc linéaire de la Falaise St Jacques, regardant vers le sud ouest pour apercevoir l'intersection entre le chemin Glen et la rue St Jacques, tous les deux fournissant une connexion entre d'une part, NDG et Westmount en haut, et d'autre part le tissu de St Henri en bas de la côte. Il est important ici dans ces deux vues du projet, de bien remarquer que le tissu existant de St Henri, quoique rénovée, existe toujours intacte à la lisière du boulevard proposé. Aucune démolition massive n'est nécessaire ici, au contraire, il s'agit de consolider le tissu minimalement en fonction d'un boulevard de prestige.

Dans le cas des intersections complexes il serait possible de faire passer les 6 voies rapides en dessous de l'intersection, gardant toutefois les voies de circulation locales sur la surface pour alimenter des maisons, commerces et industries du coin et facilitant le transit local – nord/sud - entre la haute et la basse ville. (Image du bas à gauche) Il est souhaitable pour le futur développement urbain de Montréal à prévoir des nouvelles intersections entre les rues nord sud, liant ainsi le centre ville au Griffintown et St Henri au centre des affaires. La continuation de la trame dans ce sens permettra de fournir davantage de routes d'entrée et d'évacuation du centre-ville à partir de, et vers les autoroutes, nous permettons de sortir de la «mentalité autoroutière» de la circulation automobile qui règne actuellement en centre-ville. La trame de rues est plus efficace car elle dessert plusieurs destinations pour le même coût, l'autoroute par contre, tendent à desservir les destinations uniques et nous coûte plus cher par voyage et en coût de construction.

Planche 4

La dernière planche montre des vues générales aériennes du projet afin de fournir une idée du concept paysagère du boulevard et de sa juxtaposition avec la falaise.

À gauche les éléments de la composition paysagère et urbaine sont montrés :

- **en haut**, NDG et Westmount et
- **au milieu** on peut apercevoir l'intérêt paysager du projet - la Falaise St Jacques et le chemin Glen qui descend la falaise devant la cours Glen.
- **ensuite**, en dessous de ce paysage on voit le boulevard St Jacques.

Finalement, en bas on voit le tissu urbain de St Henri et sa relation avec des autres éléments du paysage.

À droit on voit des vues à vol de oiseau de la relation entre St Henri et de la falaise.

Conclusion.

Nous pensons que le Ministère devrait reconsidérer son «idéologie autoroutière» dans la lumière de l'expérience de la récente construction de l'avenue Diagonal de Barcelone comme boulevard visant l'efficacité des nouvelles idées sur la circulation en ville, prévoyant l'intégration des systèmes publique, active et privé, dans un monde de remise en question énergétique des systèmes de transport et de leurs relations au développement urbain.



CONNEXION NOUVEAU BOUL. ET ÉCHANGEUR

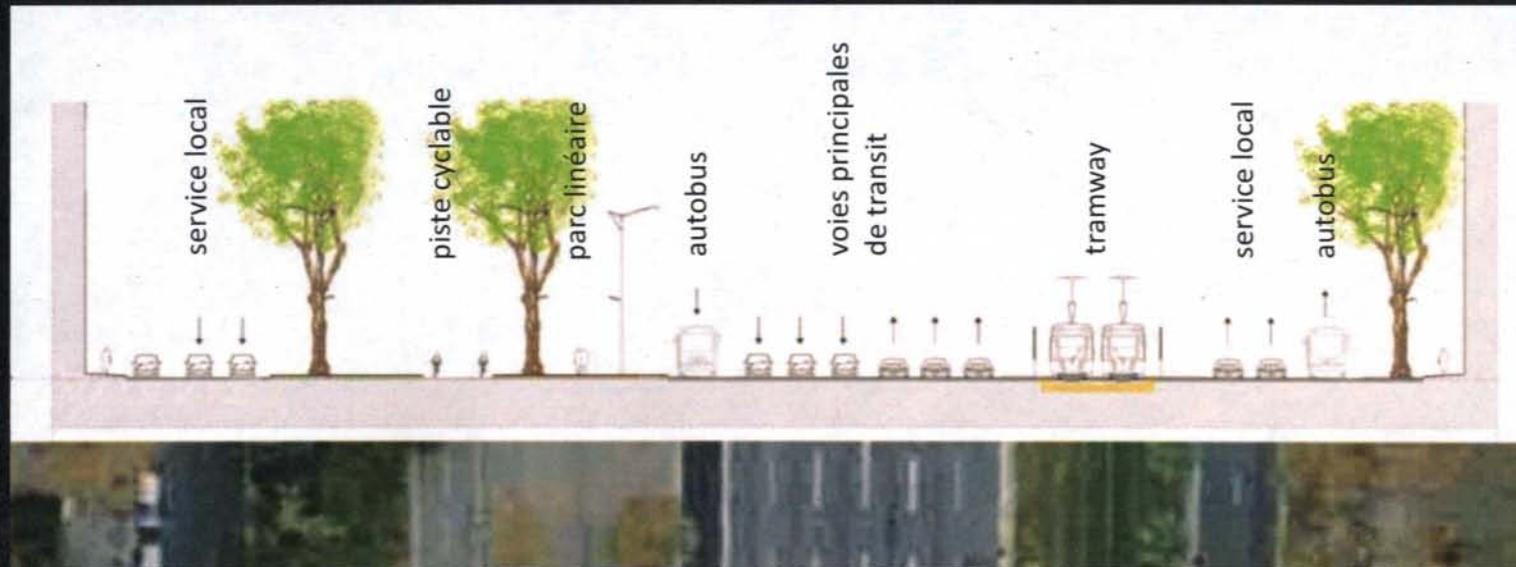


NOUVEAU BOUL.



CONNEXION ANCIEN BOUL. ET NOUVEAU BOUL. centre ville

BARCELONE : Boulevard Diagonal- transition de l'autoroute à un boulevard



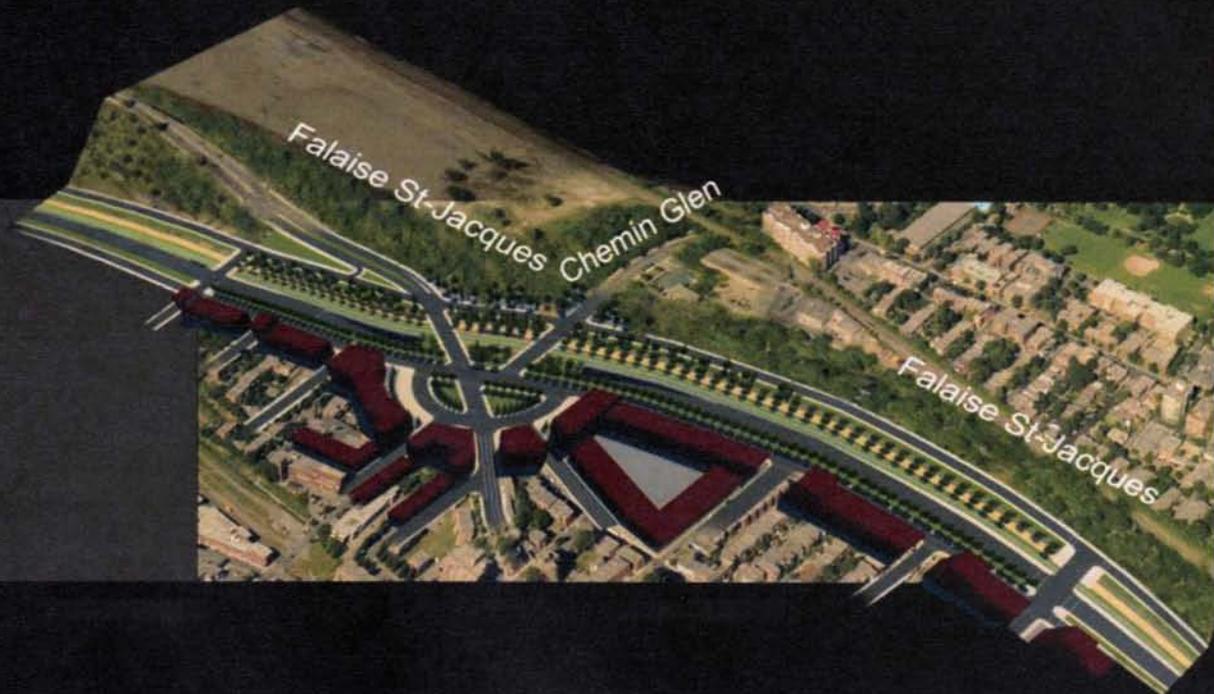
LARGEUR DE NOUVEAU BOULEVARD DIAGONALE 100 MÈTRE

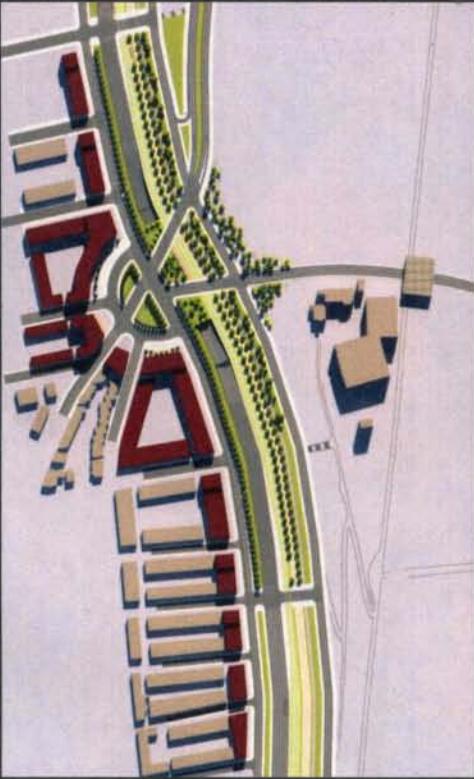
MONTREAL : Boulevard St Jacques- transition de l'autoroute à un boulevard

AVANT

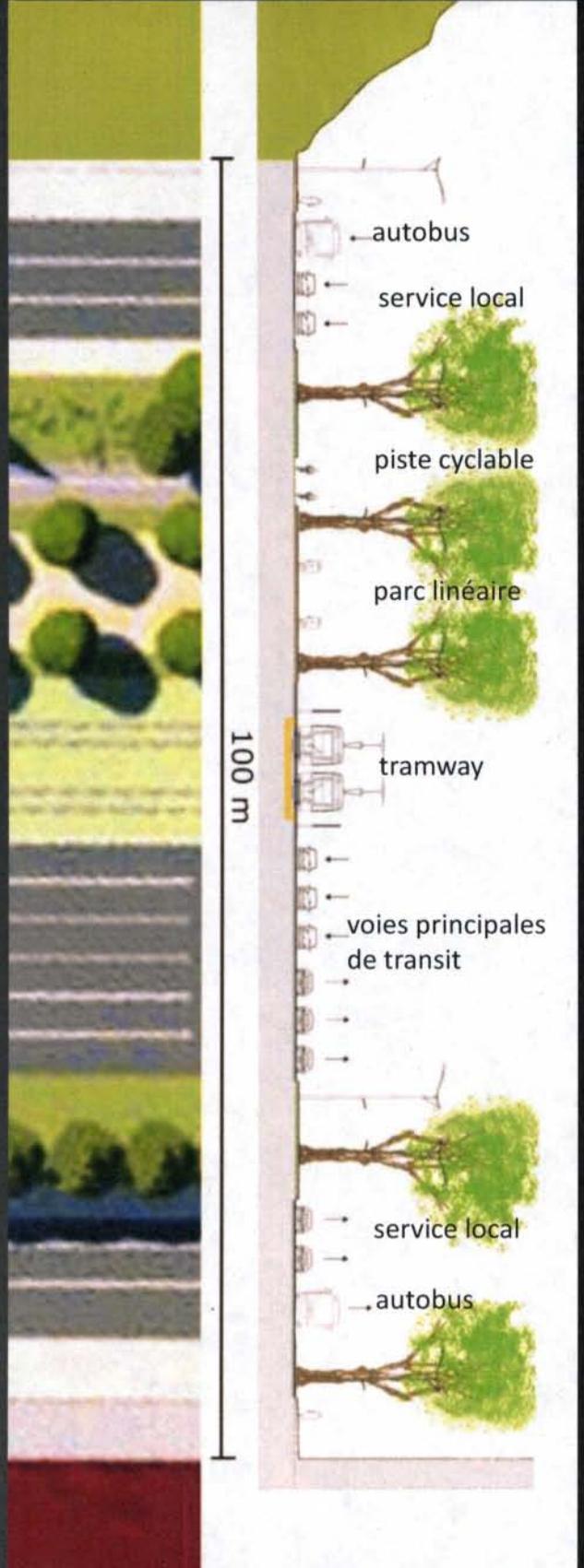


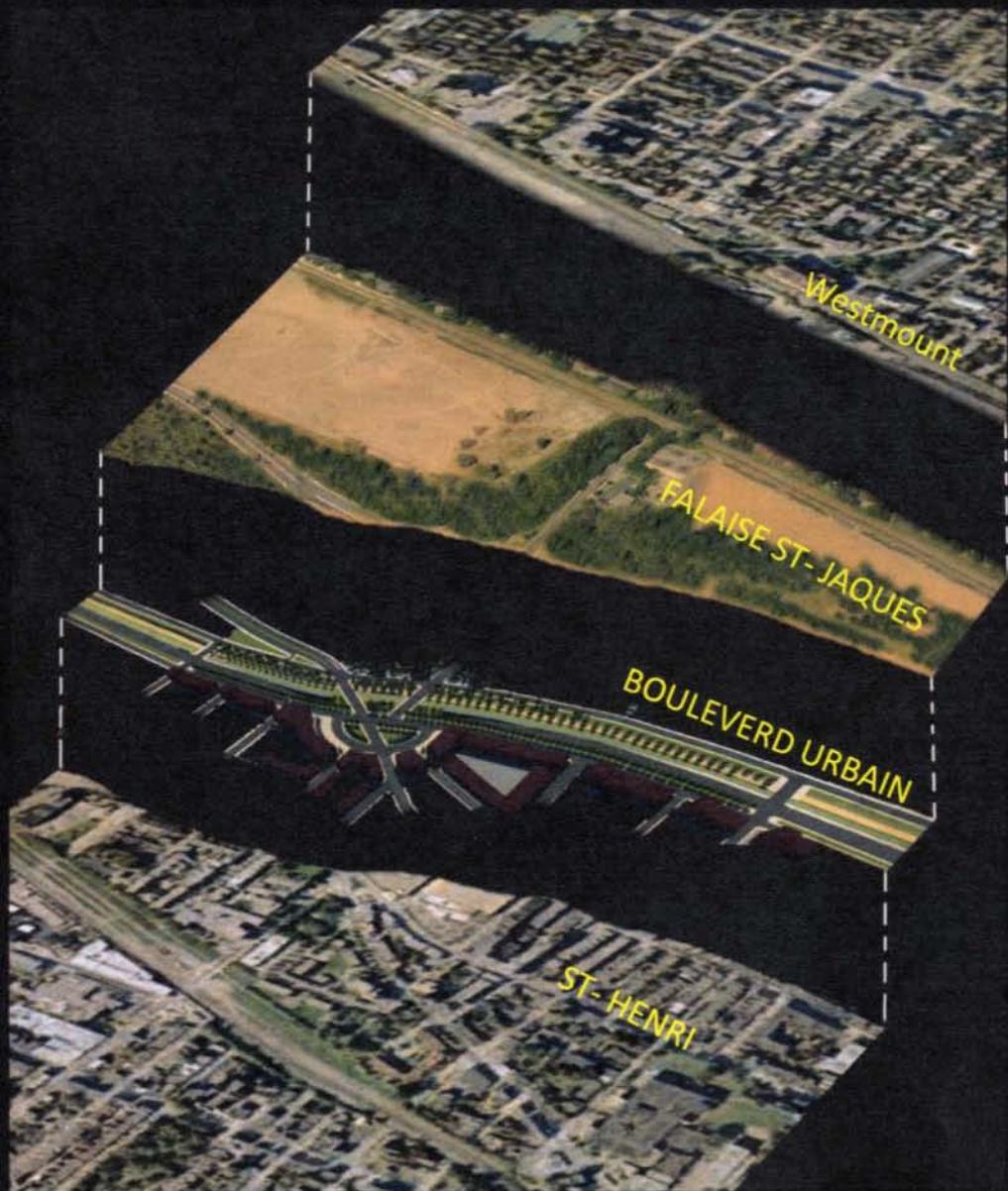
APRÈS





LARGEUR DE NOUVEAU BOULEVARD ST JACQUES 100 MÈTRE





Vue Tunnel Glen

