



Société du Havre de Montréal

Réaménagement de l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville

Sommaire des études de faisabilité

Avril 2007

BANQUE D'IMAGES

www.havremontreal.qc.ca

	<p>Autoroute_Bonaventure_vue_aérienne_2004.jpg</p> <p>Vue aérienne vers le bassin Peel de l'autoroute Bonaventure en 2004.</p> <p>© Société du Havre de Montréal, 2004</p>
	<p>Autoroute_Bonaventure_vue_aérienne_2005.jpg</p> <p>Vue d'ensemble des secteurs avoisinants l'autoroute Bonaventure à l'entrée du centre-ville en 2005</p> <p>© Société du Havre de Montréal, 2005</p>
	<p>Autoroute_Bonaventure_vue_aérienne_2005_B.jpg</p> <p>Vue aérienne vers le centre-ville de l'autoroute Bonaventure en 2005.</p> <p>© Société du Havre de Montréal, 2005</p>



Autoroute_Bonaventure_vue_aérienne_2005_C.jpg

Vue aérienne vers le centre-ville de l'autoroute Bonaventure en 2005.

© Société du Havre de Montréal, 2005



Coupe_corridor_Bonaventure_vue_vers_le_nord.jpg

Coupe vers le nord des bâtiments proposés et du viaduc ferroviaire du Canadien National à l'intersection des rues Ottawa, Duke et de Nazareth.

Illustration : Cardinal Hardy

© Société du Havre de Montréal, 2007



Coupe_corridor_Bonaventure_vue_vers_le_sud.jpg

Coupe vers le sud des bâtiments proposés et du viaduc ferroviaire du Canadien National à l'intersection des rues Ottawa, Duke et de Nazareth.

Illustration : Cardinal Hardy

© Société du Havre de Montréal, 2007



Coupe_Faubourg_des_Récollets.jpg

Coupe des bâtiments proposés dans le quadrilatère des rues Saint-Maurice, Saint-Henri, William et Prince.

Faubourg des Récollets

La structure du nouveau quartier sera consolidée par un ensemble de parcours piétonniers et d'espaces publics, en liaison avec les réseaux de transport collectif. Ce réseau participera à l'attrait civique des lieux et facilitera la distinction entre les espaces commerciaux et les logements. À cet égard, l'aménagement d'un jardin sur l'ancien emplacement du square du Petit Séminaire renforcera cette impression. De plus, la proposition suggère également la reconfiguration de certaines rues, comme la rue Saint-Maurice, en élargissant les trottoirs et en implantant des arbres sur rue afin de rendre les cheminement des piétons plus agréables. Ce réaménagement contribuera également à l'apaisement de la circulation dans un quartier de plus en plus habité.

Illustration : Cardinal Hardy
© Société du Havre de Montréal, 2007



Modélisation_Corridor_Bonaventure_VUE_AERIENNE.jpg

Potentiel de développement immobilier

L'abaissement de l'autoroute contribuera au renouveau urbain en rendant disponible au développement une superficie de 17 370 m² de terrain. De plus, le faubourg des Récollets offrira une superficie de 64 485 m² de terrains disponibles. Par ailleurs, le viaduc ferroviaire du Canadien National comprend une superficie au sol de 20 495 m² dont une partie pourra être utilisée à des fins commerciales ou publiques.

Ainsi, l'ensemble de ces espaces offre un potentiel de développement de plus de 415 000 m². La programmation proposée mise surtout sur les usages commerciaux (bureaux et hôtel) et résidentiels.

Les îlots centraux, de propriété municipale, pourront accueillir près de 600 unités résidentielles, 5 000 m² de commerces de détail et 43 000 m² de superficie disponible pour des bureaux.

Illustration : Cardinal Hardy
© Société du Havre de Montréal, 2007



Modelisation_rue_de_Nazareth_vue_vers_le_sud.jpg

Viaduc ferroviaire du Canadien National

Le réaménagement du corridor Bonaventure en grande artère urbaine propose une nouvelle interface entre le viaduc ferroviaire et la rue de Nazareth. L'utilisation à des fins commerciales ou publiques du viaduc est proposée afin d'initier la revitalisation des îlots périphériques. Les ouvertures originales pourront être dégagées afin d'accroître la convivialité, la transparence et le sentiment de sécurité des passants, particulièrement sur les rues qui le traversent.

Illustration : Cardinal Hardy
© Société du Havre de Montréal, 2007



Modelisation_rue_Duke_vue_vers_le_nord.jpg

Front du faubourg des Récollets : bâtiments longeant la rue Duke et îlots faubouriens

Les bâtiments longeant la rue Duke, marquent la lisière du faubourg des Récollets. Dans la poursuite des édifices de la Cité Multimédia, l'implantation d'une série d'immeubles complètera les têtes d'îlot du faubourg. Certains îlots présentent des immeubles de qualité ou d'architecture typique de la rue Duke. Ils pourront être préservés si leurs conditions physiques le permettent. Leur cohabitation avec les nouveaux bâtiments poursuivra l'environnement dynamique créé dans la Cité Multimédia. Les bâtiments formant ce front accueilleront des commerces, principalement au rez-de-chaussée alors que des bureaux pourront se retrouver aux étages.

La future configuration des îlots reprendra la trame historique du secteur. Le réaménagement des îlots bordant la future artère urbaine marquera le passage entre les deux milieux.

Illustration : Cardinal Hardy
© Société du Havre de Montréal, 2007

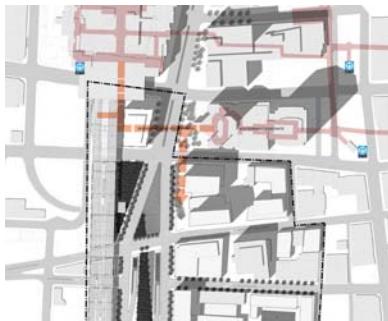


Modelisation_University_et_NotreDame_vue_vers_le_sud.jpg

Îlots centraux

La séquence d'îlots centraux entre les rues Duke et de Nazareth accueillera une série d'immeubles parallèles. L'enfilade de ces immeubles aboutira, tant au nord qu'au sud, sur des espaces verts reflétant les seuils entre l'artère urbaine et le centre-ville (nord) ou l'artère urbaine et le tronçon plus autoroutier de Bonaventure (sud). Le rez-de-chaussée des futurs bâtiments contribuera au sentiment de sécurité des passants par son ouverture et sa transparence. Le profil étroit des îlots centraux contribuera au développement de volumes architecturaux fins et élancés. Une architecture « signature », élégante et originale, est appropriée à ce nouveau segment urbain.

Illustration : Cardinal Hardy
© Société du Havre de Montréal, 2007



Plan_expansion_du_RESO.jpg

Réseau piétonnier intérieur (RESO)

Les projets immobiliers envisagés sur les îlots au nord du faubourg des Récollets, justifieront le prolongement des corridors souterrains compte tenu de leurs envergures. Deux circuits du RESO pourront converger vers le secteur d'intervention, en provenance de la station de métro Bonaventure et de la station Square Victoria. Ces parcours permettront de rejoindre une série de destinations recherchées par les travailleurs ou les visiteurs au centre-ville de Montréal. Selon le développement des îlots plus au sud, le RESO pourra être prolongé dans l'axe de la future grande artère

Illustration : Cardinal Hardy
© Société du Havre de Montréal, 2007

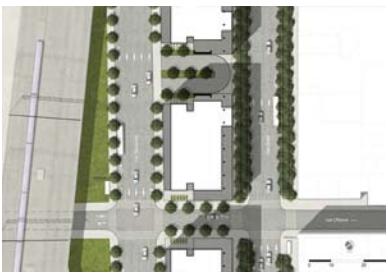


Plan_implantation_FAUBOURG DES RECOLLETS.jpg

Faubourg des Récollets

La structure du nouveau quartier sera consolidée par un ensemble de parcours piétonniers et d'espaces publics, en liaison avec les réseaux de transport collectif. Ce réseau participera à l'attrait civique des lieux et facilitera la distinction entre les espaces commerciaux et les logements. À cet égard, l'aménagement d'un jardin sur l'ancien emplacement du square du Petit Séminaire renforcera cette impression. De plus, la proposition suggère la reconfiguration de certaines rues, comme la rue Saint-Maurice, en élargissant les trottoirs et en implantant des arbres sur rue afin de rendre les cheminements des piétons plus agréables. Ce réaménagement contribuera également à l'apaisement de la circulation dans un quartier de plus en plus habité.

Illustration : Cardinal Hardy
© Société du Havre de Montréal, 2007



Plan_implantation_intersection_rue_Ottawa.jpg

Îlots centraux

La séquence d'îlots centraux accueillera une série d'immeubles parallèles. L'enfilade de ces immeubles aboutira, tant au nord qu'au sud, sur des îlots verts reflétant les seuils entre l'artère urbaine et le centre-ville (nord) ou l'artère urbaine et le tronçon plus autoroutier de Bonaventure (sud). Les larges trottoirs limitrophes de la future artère ainsi que les parvis des immeubles seront privilégiés comme lieux d'appropriation et de socialisation. Le rez-de-chaussée des futurs bâtiments contribuera au sentiment de sécurité des passants par son ouverture et sa transparence. Une marge de recul de 1,8 à 2 mètres accentuera le confort des piétons au niveau du rez-de-chaussée des futurs immeubles. L'alignement du mobilier urbain et des plantations sur les trottoirs permettra un encadrement soigné des avenues à l'échelle des piétons.

Le profil étroit des îlots centraux contribuera au développement de volumes architecturaux plus fins et élancés. Une architecture « signature », élégante et originale, est appropriée à ce nouveau segment urbain, facilitant ainsi la cohabitation avec le viaduc ferroviaire du Canadien National.

Illustration : Cardinal Hardy
© Société du Havre de Montréal, 2007

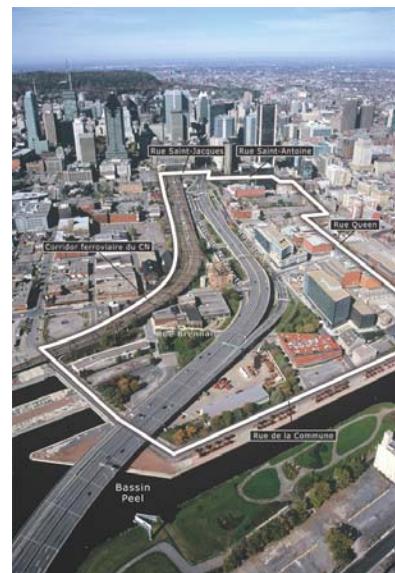


Réaménagement_Autoroute_Bonaventure_PLAN_IMAGE.jpg

Le scénario retenu par la Société du Havre de Montréal vise à créer les conditions d'une grande artère urbaine dont les chaussées seront situées de part et d'autre d'un chapelet d'îlots centraux rendus disponibles au développement futur. La transformation de ce tronçon autoroutier libérera des terrains appartenant à la Ville de Montréal et mettra en valeur le réaménagement des quartiers adjacents (Quartier international de Montréal, Cité Multimédia et Griffintown).

Ce projet transformera ainsi la principale entrée de Montréal en un quartier habité et vivant, dans le prolongement du centre-ville.

Illustration : Cardinal Hardy
© Société du Havre de Montréal, 2007



Réaménagement_Autoroute_Bonaventure_SECTEUR_INTERVENTION.jpg

Secteur d'intervention

Le secteur d'intervention couvre environ 30 hectares. Il est délimité par la rampe d'accès ferroviaire du Canadien National à l'ouest, les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine au nord, les rues Queen, Saint-Henri et Gauvin à l'est et la rue de la Commune au sud.

Les terrains localisés sous la structure élevée de l'autoroute Bonaventure entre les rues Duke et de Nazareth appartiennent à la Ville de Montréal.

© Société du Havre de Montréal, 2007