

ÉVITER LES VIDES

AMÉLIORER LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS EN DENSIFIANT LE BÂTI

Le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie et le déplacement de la bretelle autoroutière située aux abords de la station Champ-de-Mars fait naître un site d'intervention d'une importance rare, tant par sa superficie considérable que par son emplacement privilégié, au carrefour du centre-ville et du Vieux-Montréal.

Envisageons donc le défi lancé par ce concours d'idées sous l'angle de ces deux aspects : la réparation du tissu urbain et la bonification d'un site d'une valeur inestimable par une intervention résolument contemporaine.

Nous réagissons face aux problématiques d'aujourd'hui, aux bons et moins bons coups de nos prédécesseurs. Dans le cadre précis de ce concours, nous avons pu comparer deux types d'aménagement sur des tronçons recouverts de l'autoroute Ville-Marie. Le premier, situé entre la Côte du Beaver Hall et la rue St-Urbain, est dense et ses places publiques, de petites tailles, sont bien délimitées par les éléments bâtis aux programmes variés. Le second secteur observé, situé entre les rues St-Denis et St-André, est constitué de trois grands squares successifs dont les deux fronts bâtis, Sud et

Nord, sont de faible hauteur et fréquemment interrompus. Conscients que des facteurs socio-économiques expliquent également le succès ou l'insuccès de ces deux secteurs d'espaces publics, nous affirmons comme prémisses de base à notre proposition qu'une **densité** du bâti ainsi qu'une **mixité programmatique** seront déterminantes pour la fréquentation et le bon fonctionnement des espaces publics sur le site et aux alentours de la Station Champ-de-Mars.

Imaginons donc que le secteur d'intervention, délimité au Sud et au Nord par la rue St-Antoine et l'avenue Viger et, à l'Est et à l'Ouest par les rues Sanguinet et St-Urbain, soit construit à densité maximale, en prenant comme référence la hauteur du palais de justice.

Il convient, tout d'abord de construire le côté Nord de l'avenue Viger, sinon envahi par les espaces libres, principalement des stationnements. À partir de ce bloc à densité maximale, soustrayons lui de la masse en réponse à des intentions précises.

Aussi, dégageons le Champ-de-Mars, site historique impor-

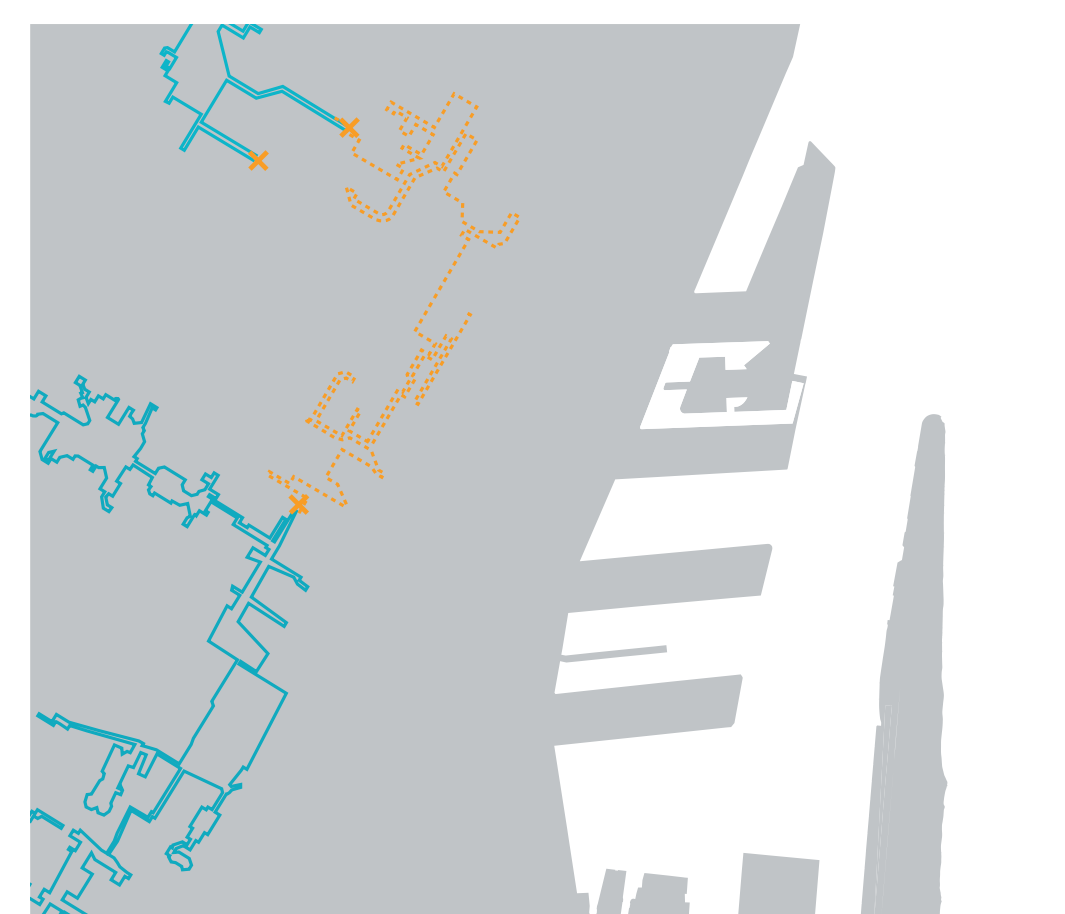
tant tant par ses fonctions militaires antérieures que par la présence de ruines des fortifications.

Ensuite, dans le but de **relier le centre-ville au Vieux-Montréal**, creusons des tranchées dans les axes des rues Nord-Sud butant sur le site d'intervention.

Dans le même ordre d'idée, il semble naturel de profiter de ce projet et de la construction prochaine du CHUM afin de **relier le réseau piétonnier** protégé de l'Est du centre-ville à celui de l'Ouest.

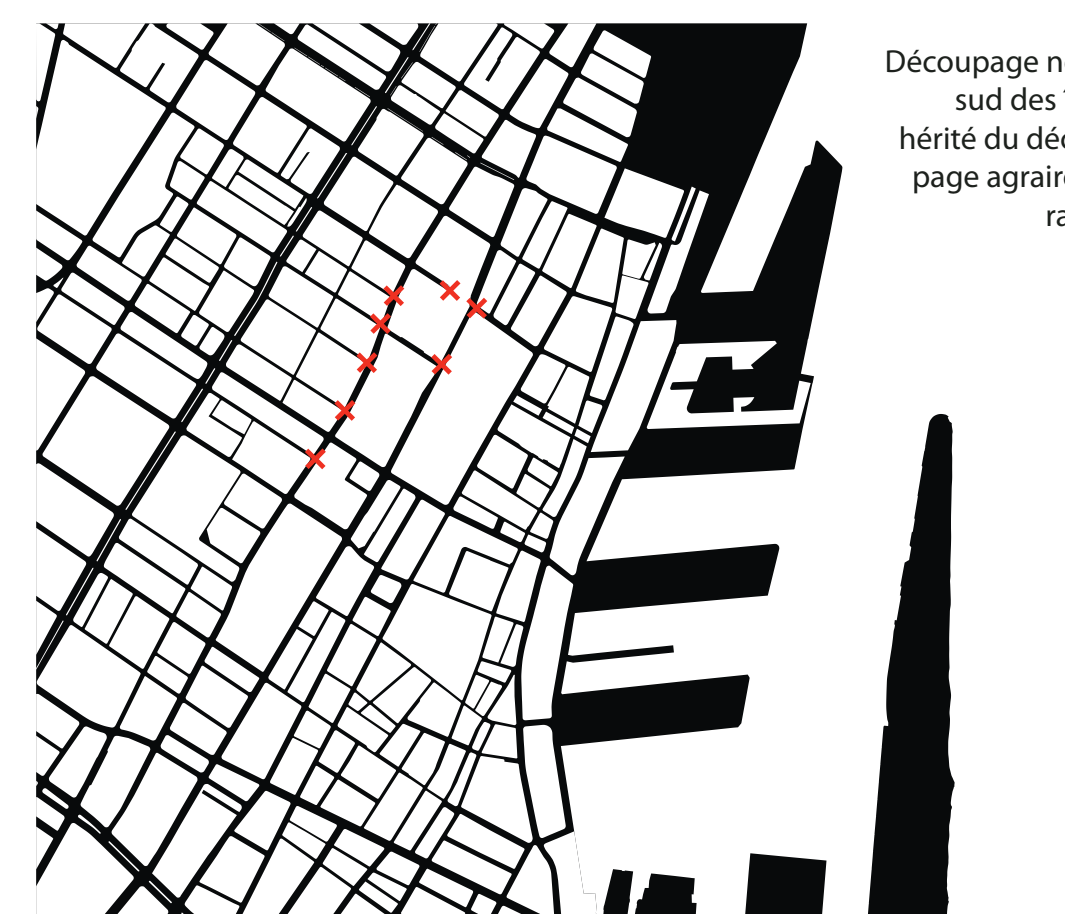
La présence des vitraux de Marcelle Ferron justifie, par la suite, la soustraction de matière sur tout le long du parcours des rayons solaires se dirigeant vers la station Champ-de-Mars. Dans le même esprit visant à **tirer parti de la lumière naturelle**, les volumes ont été façonnés afin d'y installer des panneaux solaires et de minimiser l'ombre portée sur leurs voisins.

Enfin, afin de préserver certaines **vues d'éléments iconiques** de la métropole (Hôtel de ville, Mont-Royal, pont Jacques-Cartier) à partir d'un site parcouru par de nombreux touristes, des cônes de vision seront retranchés du bâti.

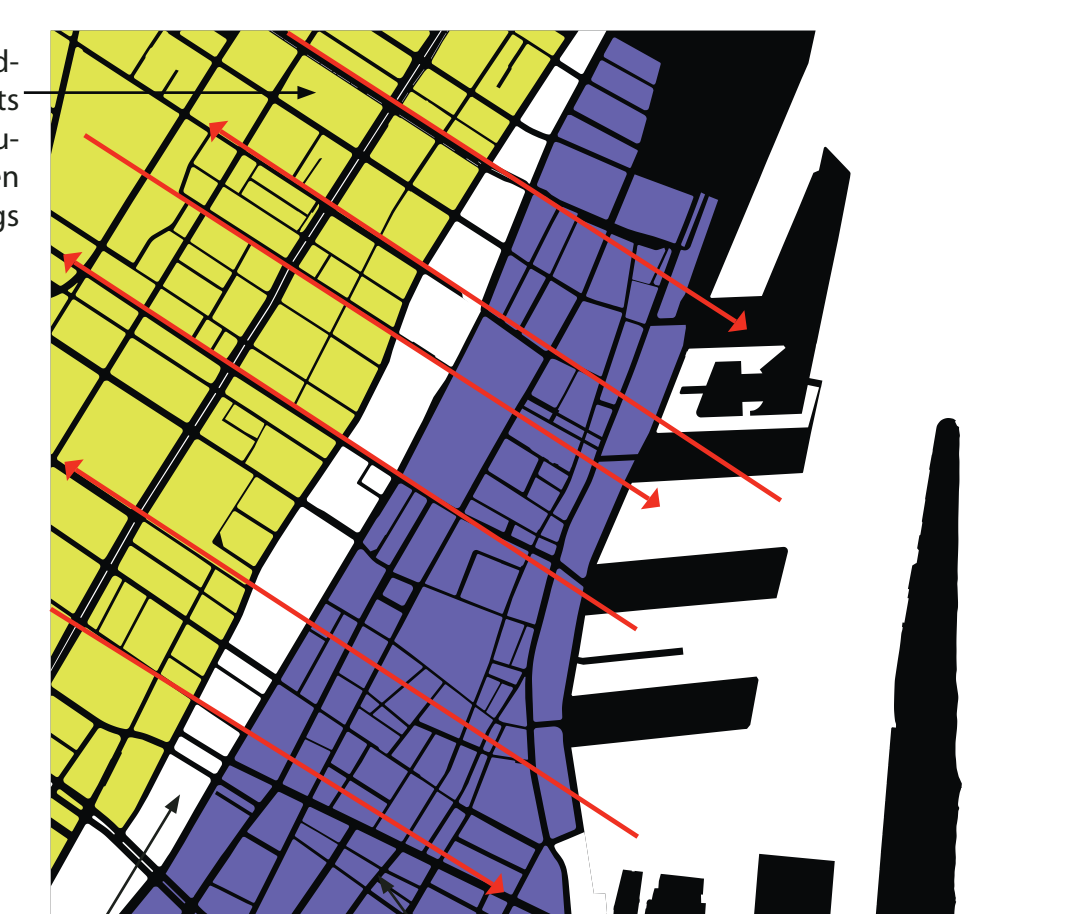


Réseau piétonnier protégé existant
Réseau piétonnier protégé projeté

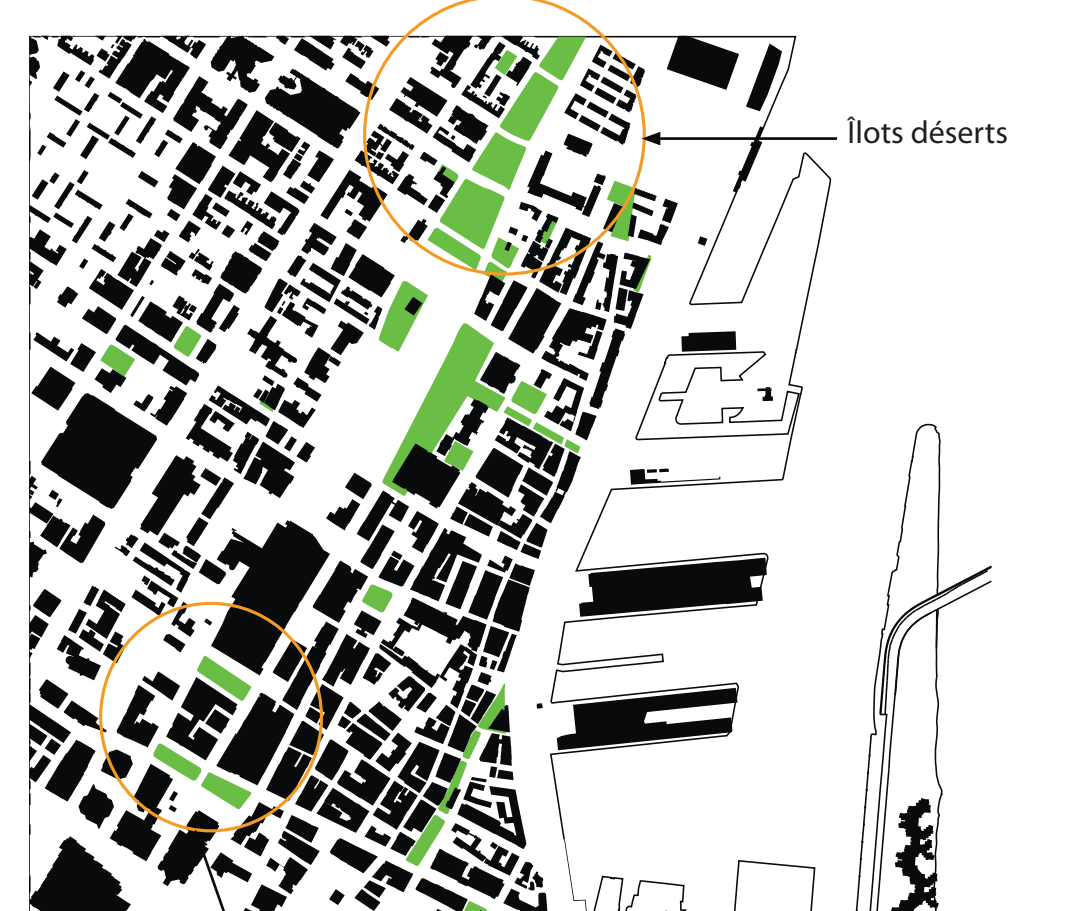
Discontinuité du réseau piétonnier protégé. Intention de relier le réseau souterrain du Quartier international au réseau de l'Uqam pour améliorer l'accessibilité et mieux desservir les nouveaux grands projets à venir.



Discontinuité du réseau viaire dû à la construction de l'autoroute Ville-Marie.



Bande interstitielle entre le vieux et le nouveau Montréal originalement laissé à découvert pour faciliter la défense de la ville fortifiée



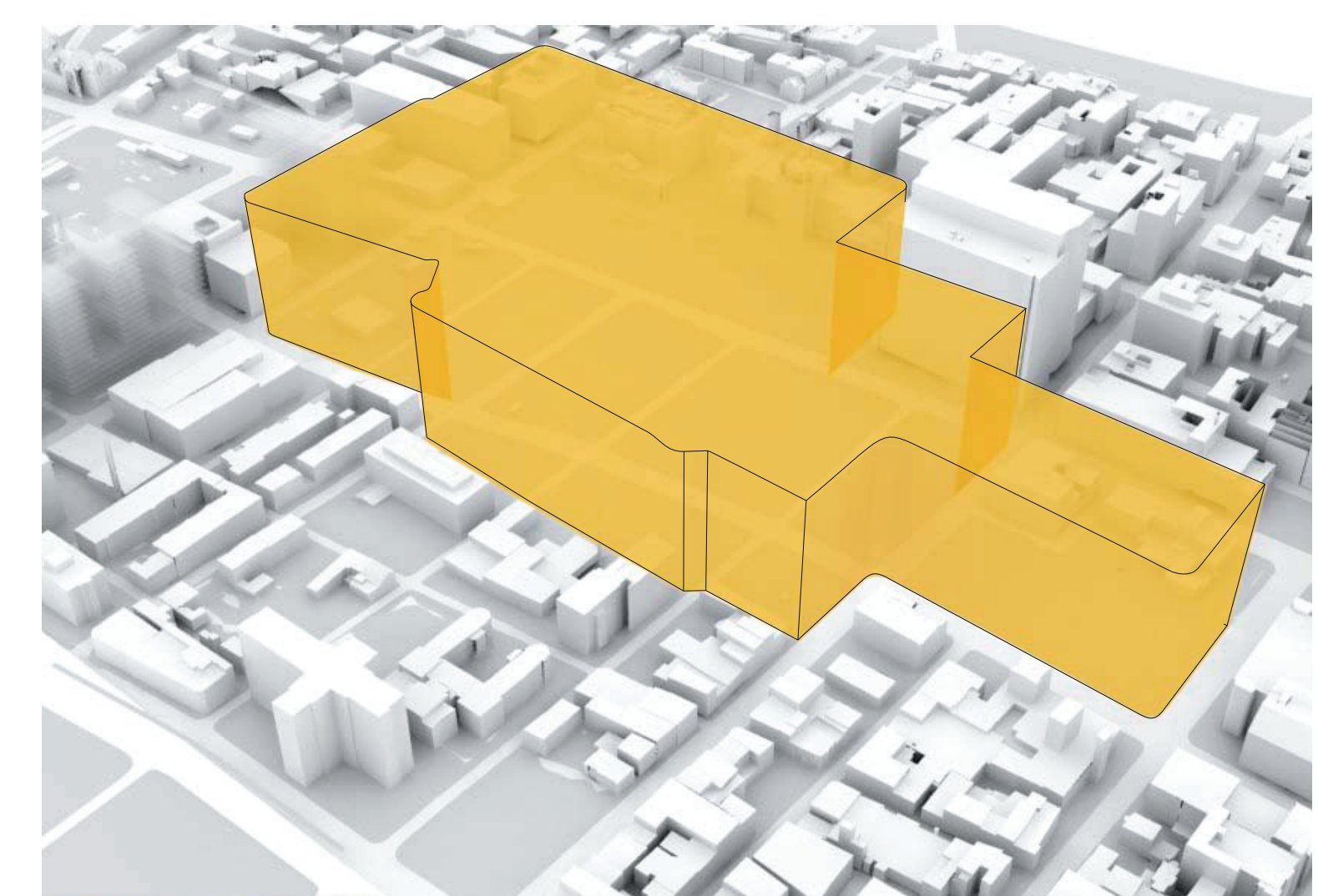
Places publiques ceinturées par les bâtiment avoisinants. Espace clos, introverti. Pourcentage d'occupation des places publiques est proportionnel au pourcentage de l'occupation des bâtiments.



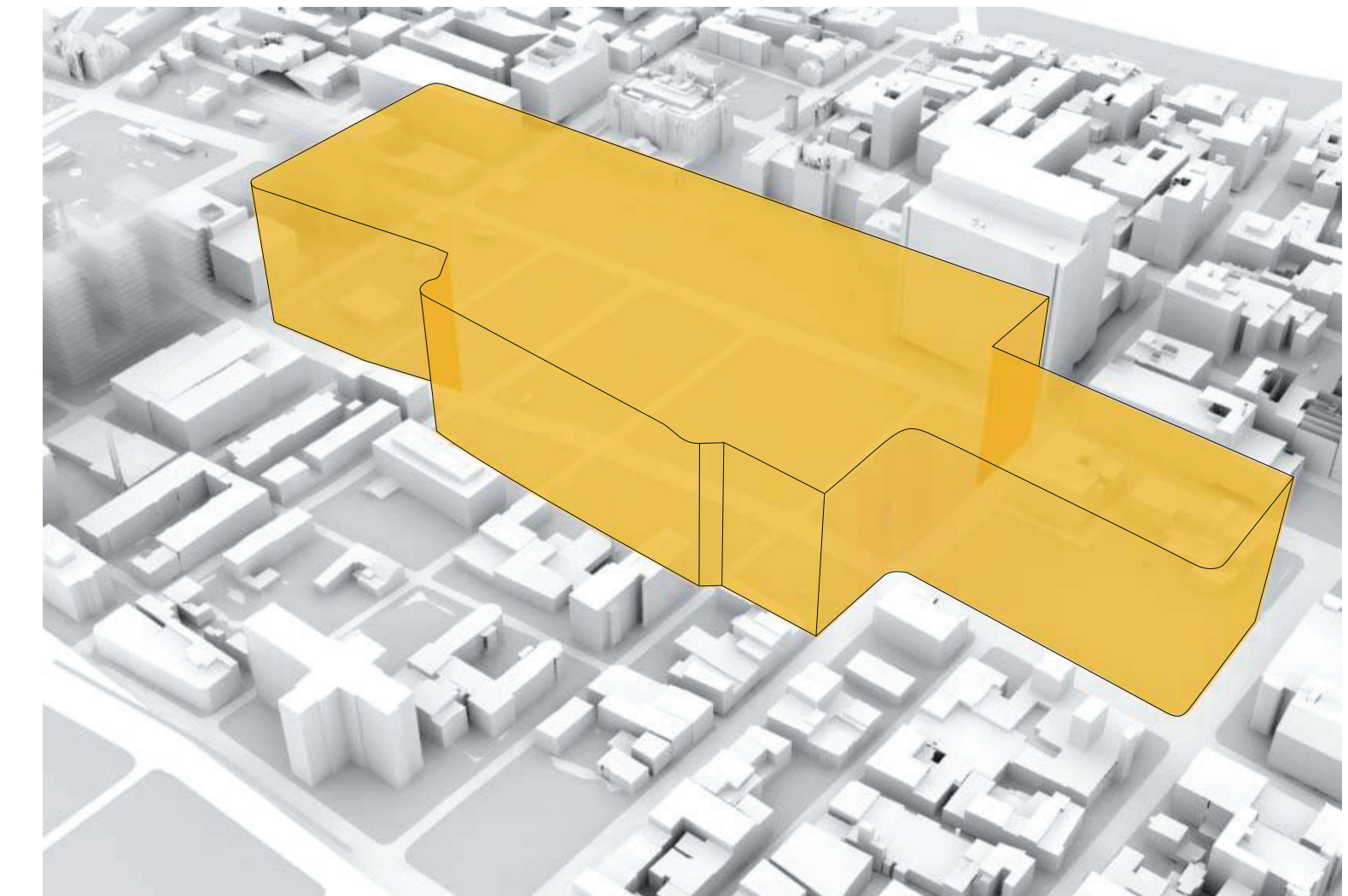
Plus-value de densité versus plus-value paysagère



Cones de vision à conserver lors de l'étape de densification des îlots de la bande interstitielle



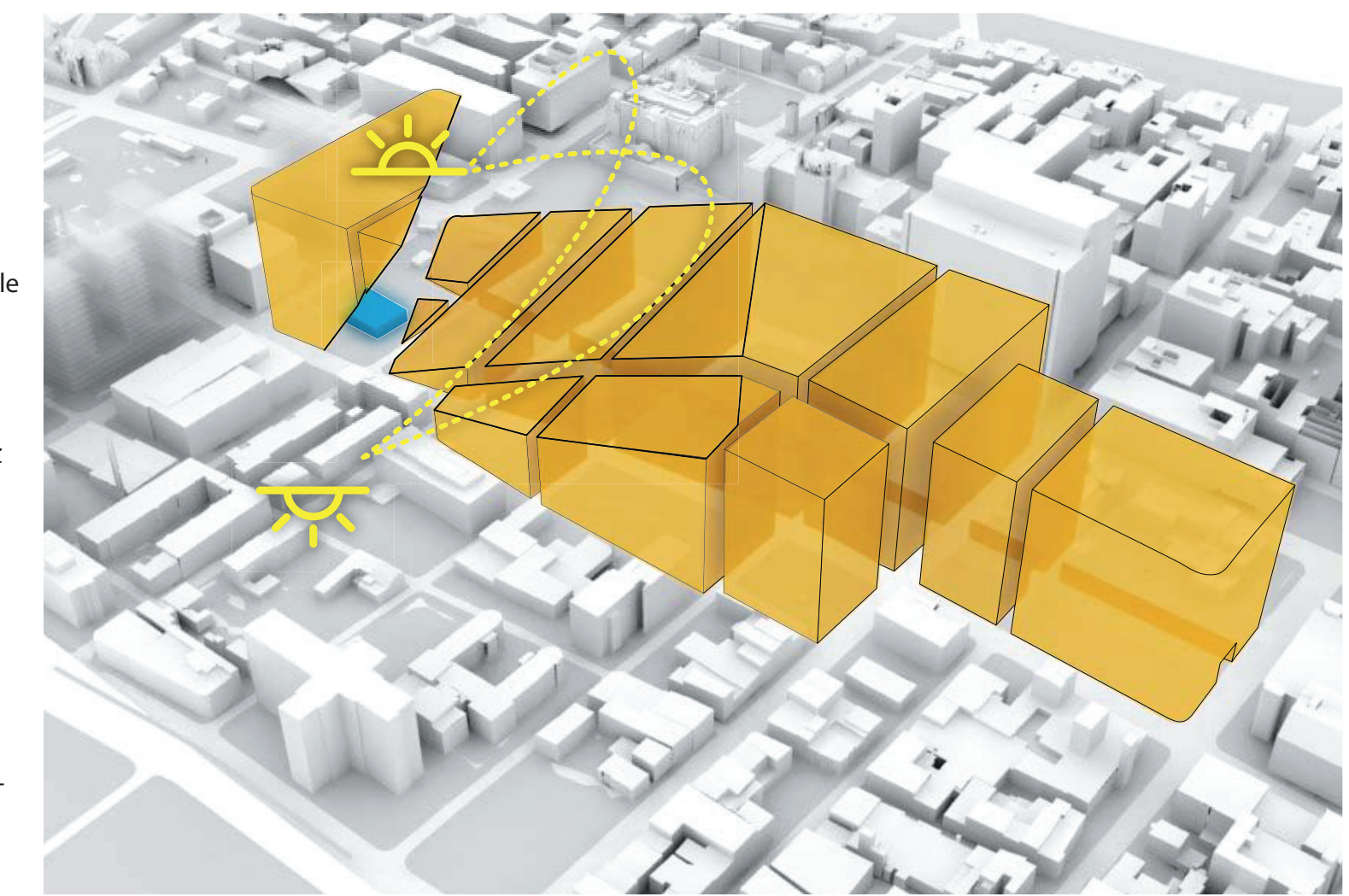
1_ Densité maximale



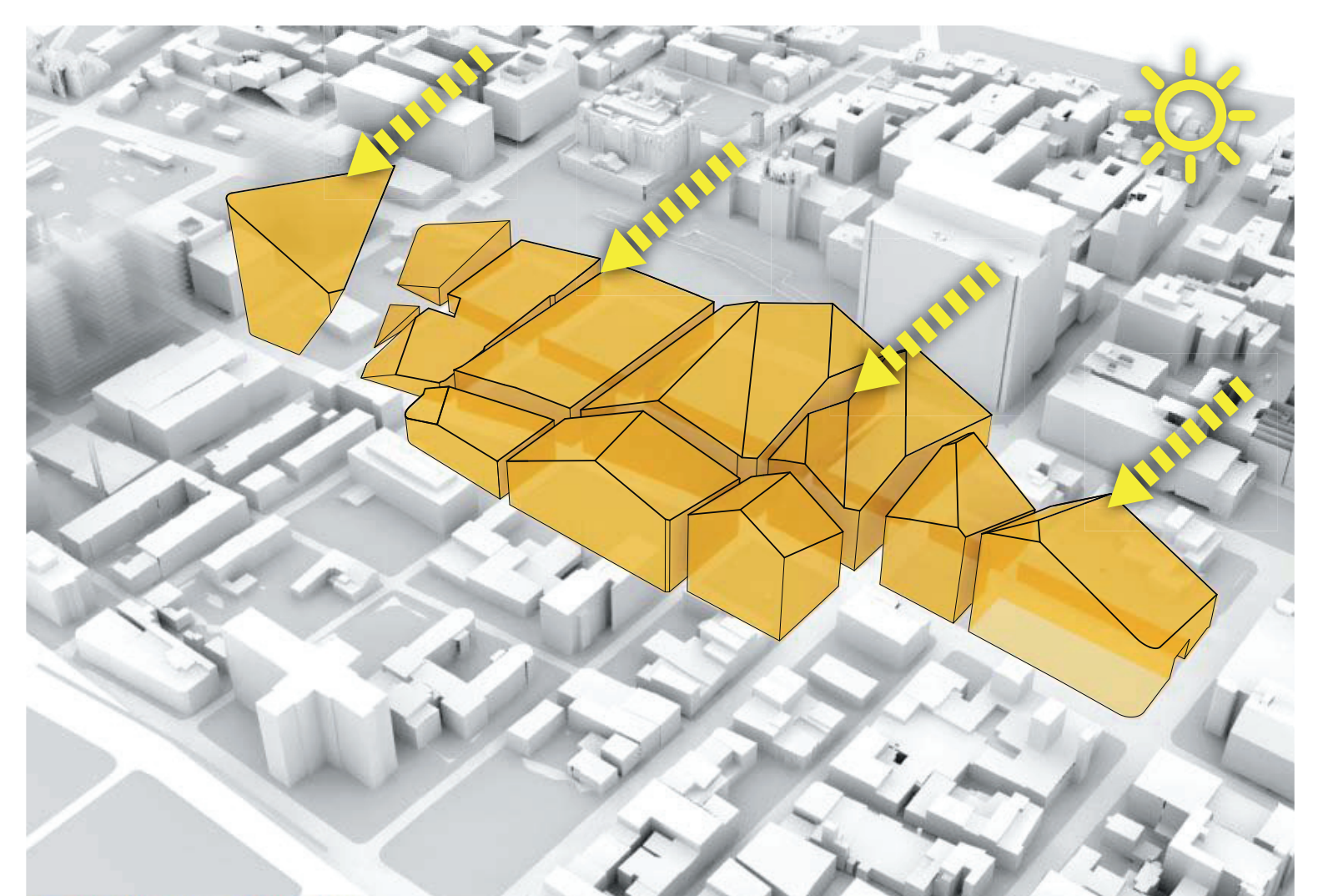
2_ Dégagement du Champs-de-Mars



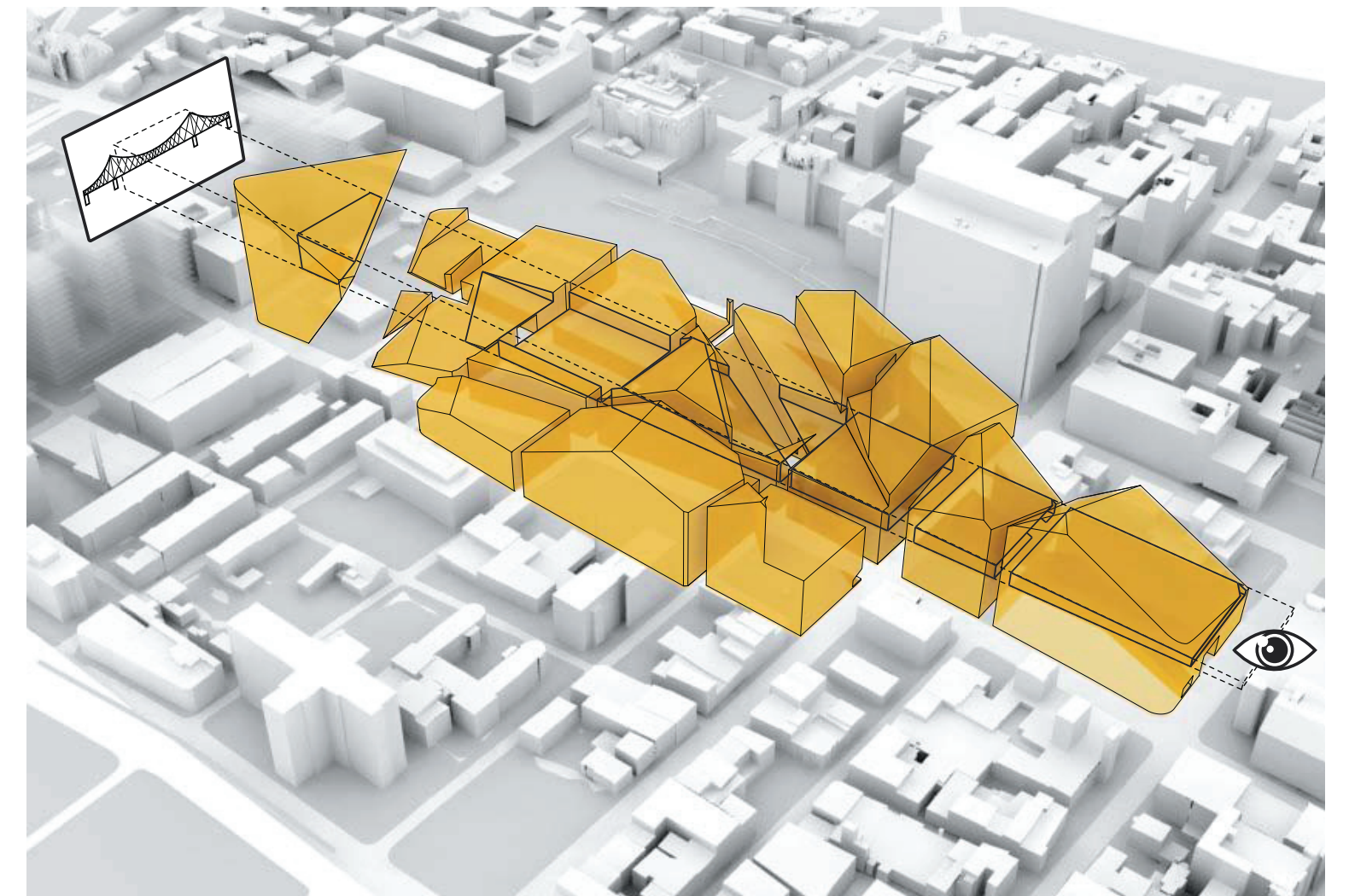
3_ Connexion des rues nord-sud



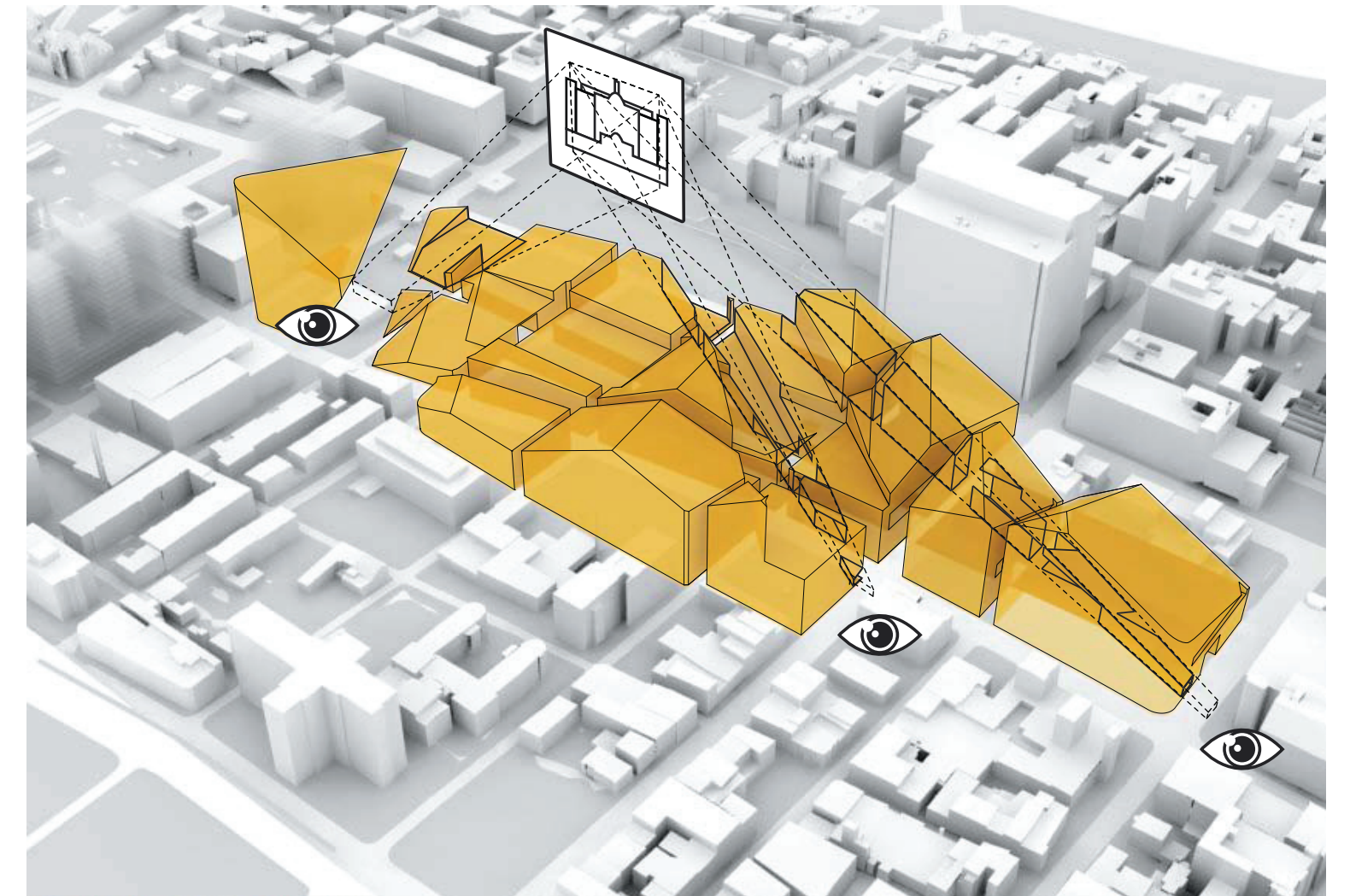
4_ Dégagement pour l'ensoleillement sur les vitraux du métro champs-de-mars



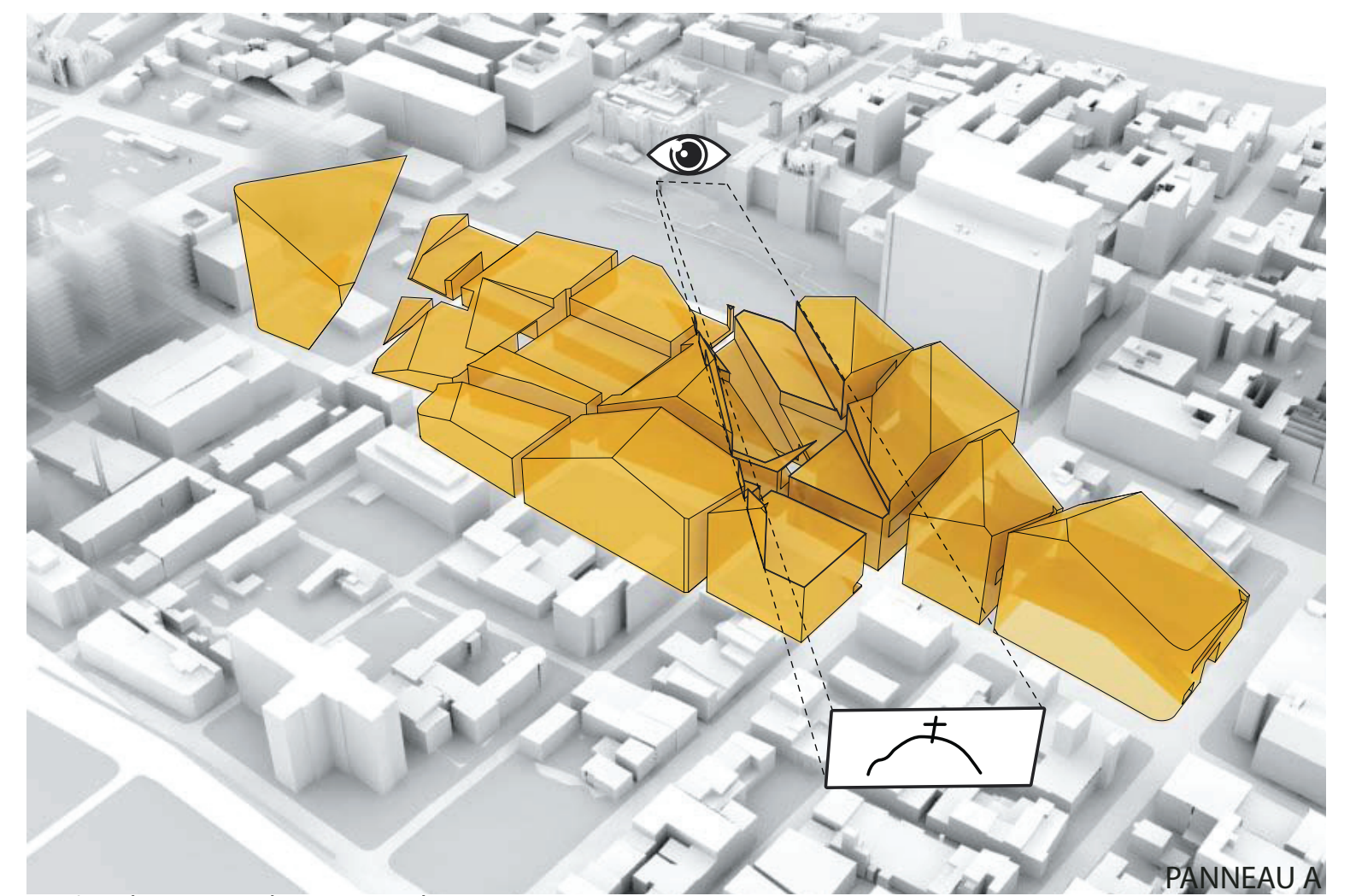
5_ Dégagement entre les bâtiments des îlots pour procurer de l'ensoleillement



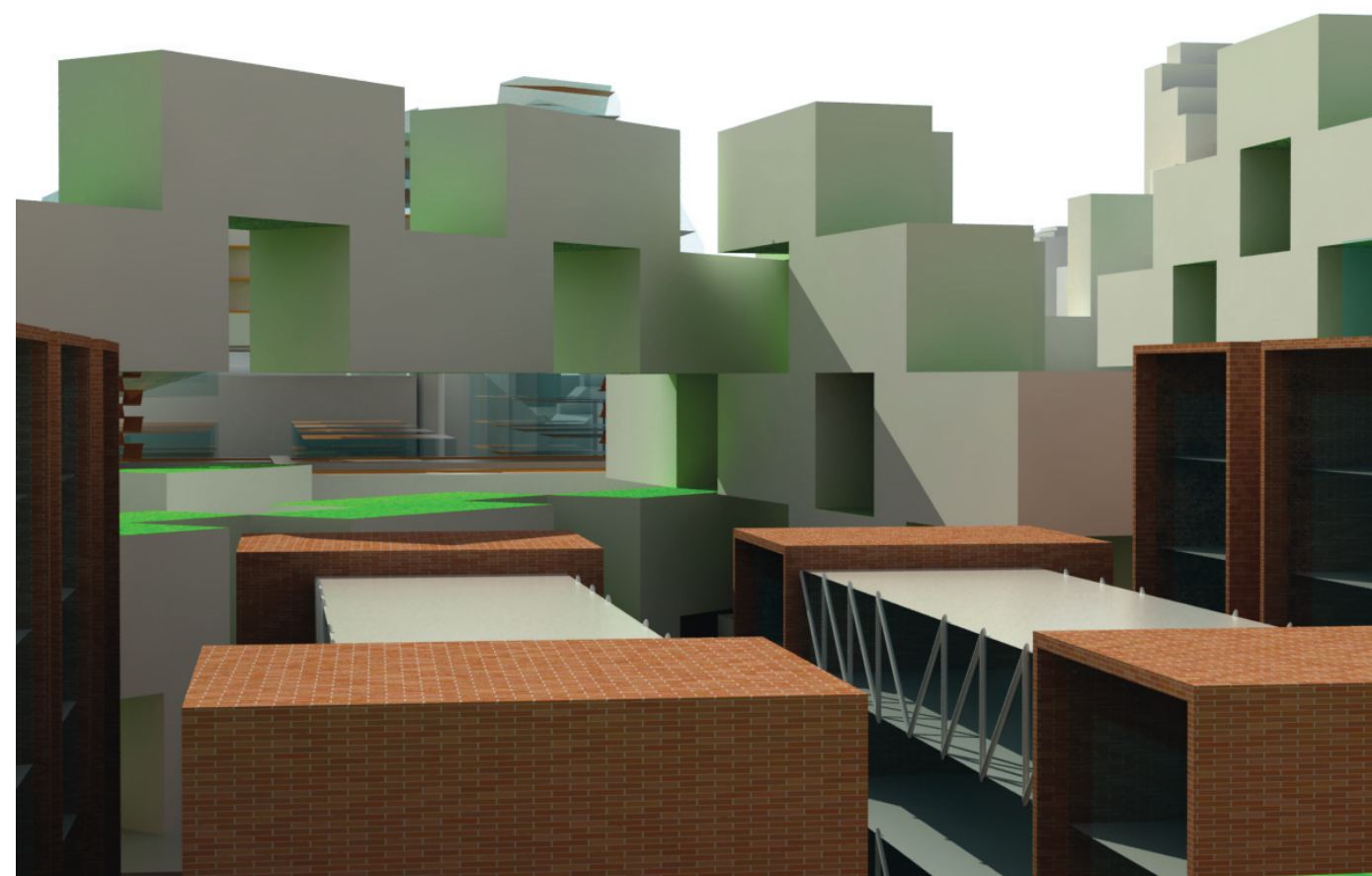
6_ Cône de vision sur le pont Jacques-Cartier



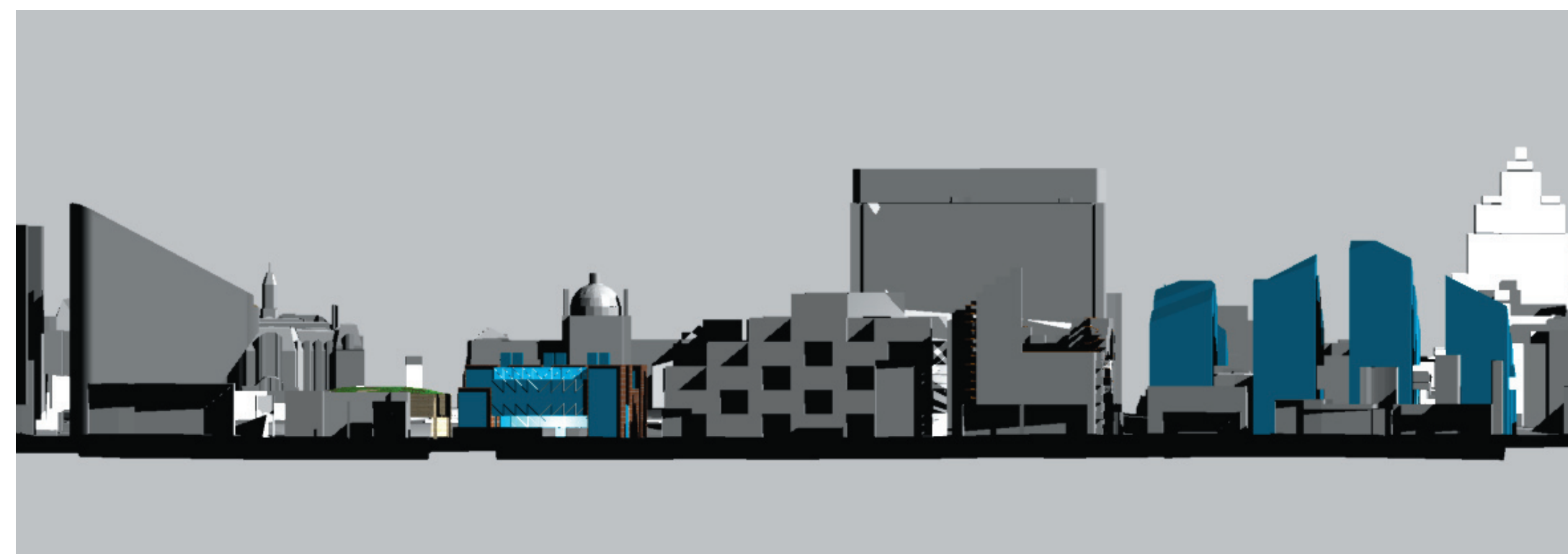
7_ Cône de vision sur l'Hôtel de Ville



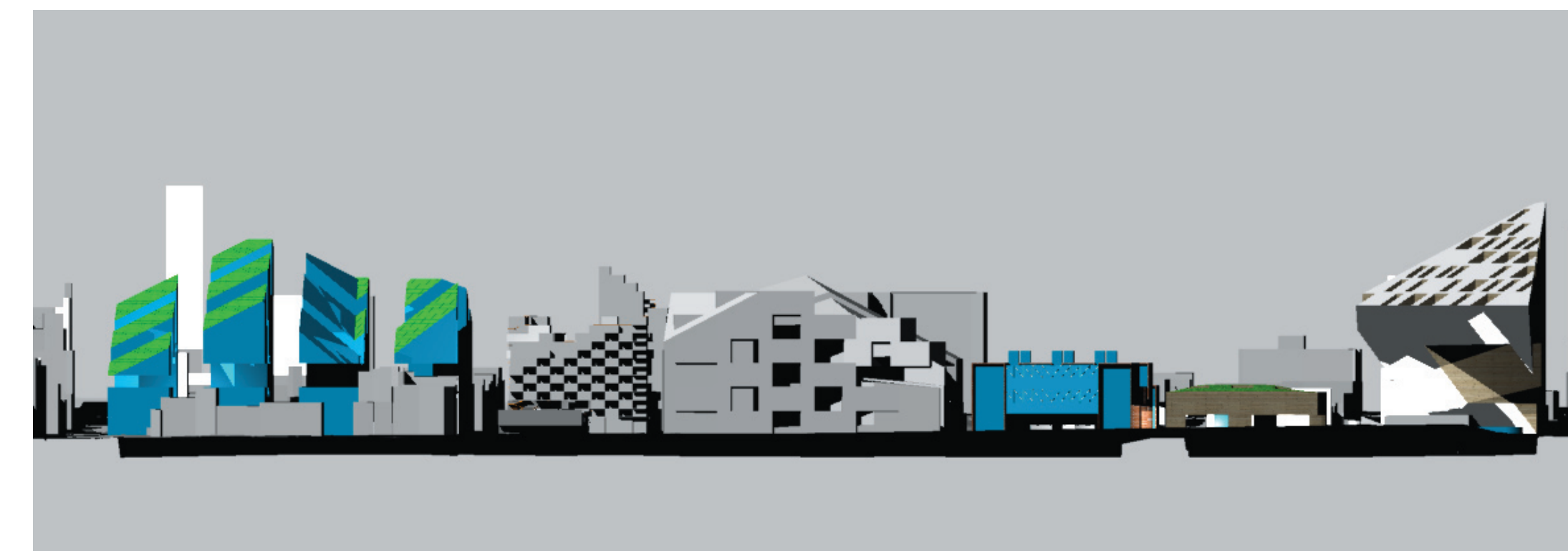
7_ Cône de vision sur le Mont-Royal



Vue vers l'îlot des tours à bureaux à travers l'îlot hôtelier et les résidences



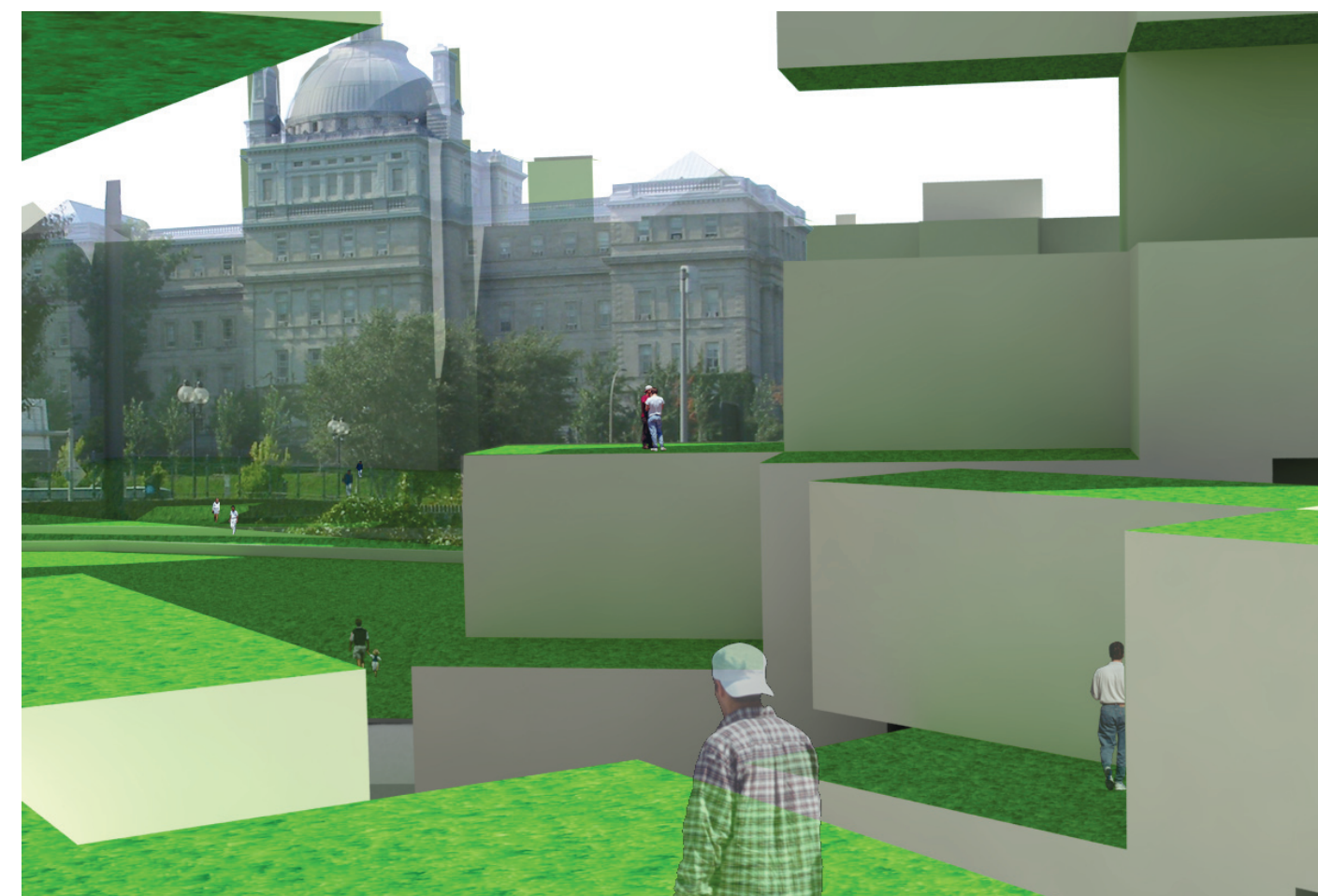
Coupe-élévation sud
20m 80m



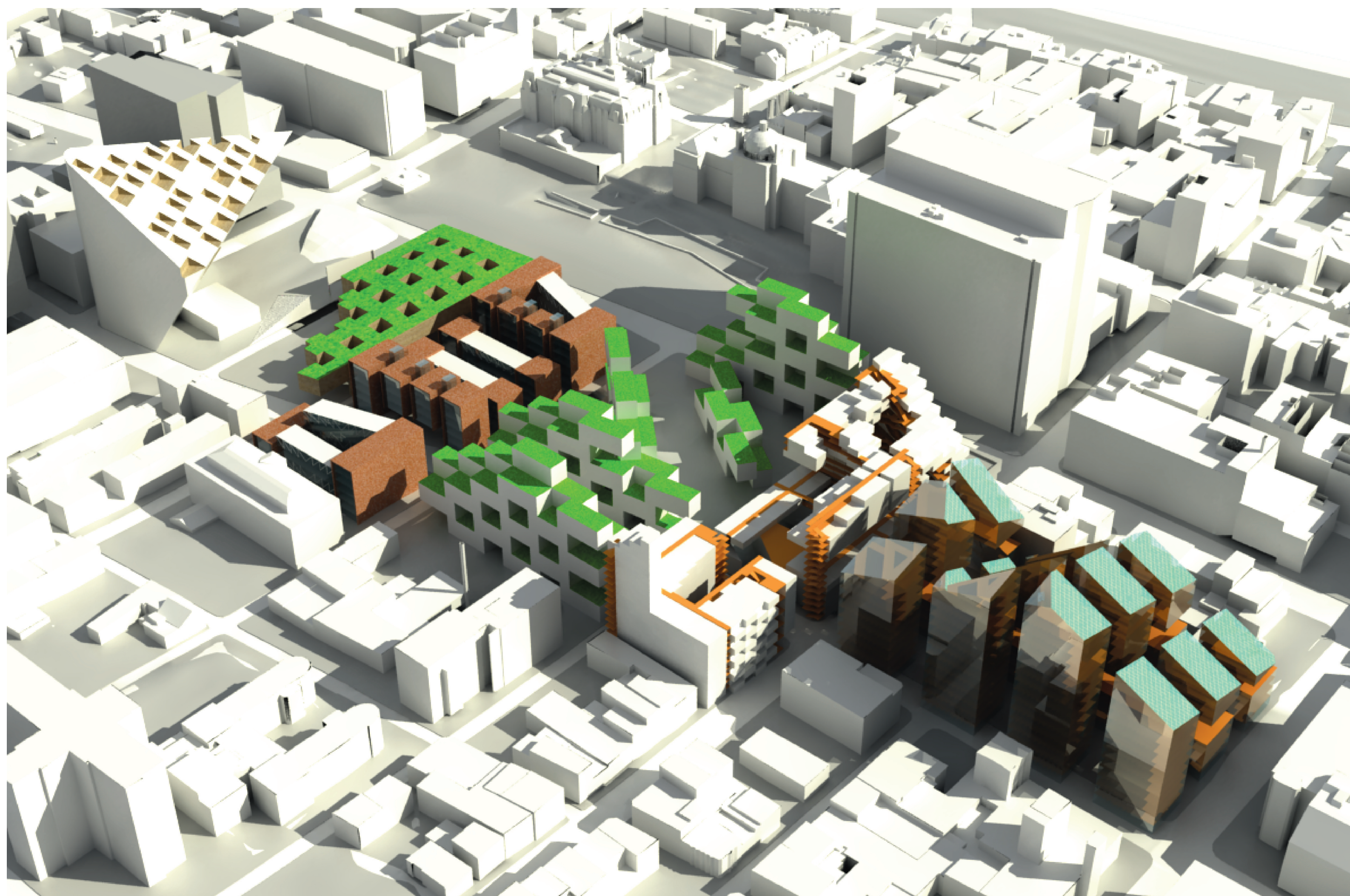
Coupe-élévation nord
20m 80m



Vue vers le marché et les habitations du Champs-de-mars



Vue sur l'ancien Palais de justice et l'Hôtel de ville de l'îlot hôtelier



Vue à vol d'oiseau

Îlot Musée d'art moderne de Montréal, résidences en belvédère en surplomb et gradin public

Îlot Marché public et résidences étudiantes

Îlot Résidences personnes âgées et chercheurs du domaine de la santé

Îlot Hôtelier

Îlot Studios et logements familiaux

Îlot Tours à bureaux



Plan d'ensemble
15m 60m