

PROGRAMME

Place des Montréalaises

Concours international d'architecture de paysage pluridisciplinaire



Service de la mise en valeur du territoire – Direction de l'urbanisme
avec le soutien du Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal, du Service des
infrastructures, de la voirie et des transports et de l'arrondissement de Ville-Marie

Ville de Montréal

28 juin 2017

Montréal 



MONTREAL
VILLE UNESCO
DE DESIGN

TABLE DES MATIÈRES

DÉFINITIONS

1. MISSION, APPROCHE ET MISE EN ŒUVRE DU PROJET

- 1.1 Mission du projet
- 1.2 Approche et objectifs principaux du projet
- 1.3 Mise en œuvre

2. PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION

- 2.1 Site dans son état actuel
- 2.2 Projet de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie par le MTMDET

3. CONTEXTE D'INTERVENTION

- 3.1 Secteur Champ-de-Mars
- 3.2 Contexte historique du secteur et du site
- 3.3 Site patrimonial de Montréal
- 3.4 Réseau de lieux publics
- 3.5 Identification des grandes institutions
- 3.6 Paysage monumental
- 3.7 Art public
- 3.8 Réseau viaire
- 3.9 Réseau du métro
- 3.10 Parcours piétonnier et cyclable
- 3.11 Ponts et tunnels
- 3.12 Population riveraine

4. VISION, VOCATIONS ET ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

- 4.1 Vision
- 4.2 Vocations
- 4.3 Enjeux d'aménagement

5. BESOINS FONCTIONNELS ET TECHNIQUES

- 5.1 Dénomination de la place
- 5.2 Commémoration de Marie-Josèphe-Angélique
- 5.3 Programmation
- 5.4 Mise en valeur de la verrière de Marcelle Ferron
- 5.5 Intégration d'une nouvelle passerelle piétonne
- 5.6 Optimisation de la mobilité
- 5.7 Accessibilité universelle
- 5.8 Confort climatique et ambiant
- 5.9 Gestion optimale de l'eau
- 5.10 Matérialité et mobilier urbain
- 5.11 Éclairage des lieux
- 5.12 Électricité
- 5.13 Signalétique et identité visuelle
- 5.14 Cohabitation, sécurité et confort des utilisateurs et des riverains
- 5.15 Innovation et développement durable
- 5.16 Ville intelligente

6. ENJEUX TECHNIQUES

- 6.1 Recouvrement par dalle de l'autoroute Ville-Marie
- 6.2 Recouvrement de la bretelle Saint-Antoine
- 6.3 Charges admissibles sur les ouvrages existants
- 6.4 Rétention et canalisation des eaux
- 6.5 Nouvel édicule d'issue et technique du MTMDET
- 6.6 Nouvelle passerelle piétonne
- 6.7 Circulation véhiculaire
- 6.8 Infrastructures publiques
- 6.9 Conditions réglementaires et autorisations
- 6.10 Archéologie
- 6.11 Caractérisation des sols et contamination

7. OBJECTIFS DE MISE EN ŒUVRE

- 7.1 Coûts du projet
- 7.2 Échéancier sommaire de réalisation

TABLE DES ANNEXES

- Annexe A.** *Projet Secteur Champ-de-Mars – Diagnostic, vision et objectifs d'aménagement (2015)*
- Annexe B.** *Projet Secteur Champ-de-Mars – Le site aux abords de la station de métro Champ-de-Mars (2016)*
- Annexe C.** *Nouvelle place publique aux abords de la station de métro Champ-de-Mars – Synthèse de la démarche de codesign (2016)*
- Annexe D.** Maquette 3D du site – format dwg (2017)
- Annexe E.** Plan 2D du site – format dwg (2017)
- Annexe F.** Extrait du *Plan d'aménagement de la Cité administrative* (2015)
- Annexe G.** *Paramètres techniques d'aménagement (2017)*
- Annexe H.** *Étude de faisabilité pour l'intégration d'une passerelle piétonne entre la nouvelle place publique aux abords de la station de métro Champ-de-Mars et le Champ-de-Mars (2016)*
- Annexe I.** *Plan de contraintes de la nouvelle structure de recouvrement – MTMDET (2017)*
- Annexe J.** Extraits de l'*Étude d'impact sur la circulation et stratégies d'écomobilités – Chapitres 1 à 4 : Opportunité, diagnostic et enjeux (2015)*
- Annexe K.** *Étude d'impact éolien dans le cadre de l'aménagement de la place publique aux abords du métro Champ-de-Mars (2016)*
- Annexe L.** *Étude : Réaménagement des abords de la station de métro Champ-de-Mars. Évaluation de la capacité structurale des structures souterraines dans la zone à l'est de la station sujette à des charges additionnelles (2016)*
- Annexe M.** Extraits de l'*Avant-projet préliminaire pour le recouvrement de la bretelle Saint-Antoine, version préliminaire (2017)*

Les plans 2D et 3D des annexes D et E sont à titre indicatif seulement aux fins d'élaboration de la proposition et de la prestation.

DISPONIBLE EN LIGNE

- Site du Projet Secteur Champ-de-Mars : <http://realisonsmtl.ca/secteurchampdemars>
- Future place publique aux abords de la station de métro – documentation variée : <http://realisonsmtl.ca/placepubliquechampdemars>
- Réaménagement de la place Vauquelin de la Cité administrative – documentation variée : <http://realisonsmtl.ca/placevauquelin/>
- Réaménagement du square Viger – documentation variée : <http://realisonsmtl.ca/squareviger>

AUTRES RÉFÉRENCES

- Site patrimonial de Montréal : www.vieux.montreal.qc.ca
- Plan *Montréal durable 2016-2020* : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7017,70777573&_dad=portal&_schema=PORTAL
- *Plan d'action Montréal, ville intelligente et numérique 2015-2017* : <http://villeintelligente.montreal.ca/plan-action-2015-2017>
- *Plan d'adaptation aux changements climatiques de l'agglomération de Montréal 2015-2020* : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PACCAM_SYNTHESE_2015.PDF
- Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PATRIMOINE_URBAIN_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VILLE%20MTL_PLAN%20DE%20PROTECTION_FR_21%20D%C9C%2012.PDF
- Réseau cyclable de Montréal : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99637650&_dad=portal&_schema=PORTAL
- Politique municipale d'accessibilité universelle : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8258,90439645&_dad=portal&_schema=portal
- Société de transport de Montréal – station de métro Champ-de-Mars : <http://www.stm.info/fr/infos/reseaux/metro/champ-de-mars>

NOTE AU LECTEUR

Le présent programme fait état de constats et d'analyses des informations disponibles au moment de la rédaction. Le contenu et les images sont présentés à titre indicatif afin d'assurer une meilleure compréhension des enjeux soulevés par le projet. En cas de disparités entre les informations fournies en annexe et le présent programme, ce dernier a préséance.

L'orientation des plans et la nomination des points cardinaux dans ce document est conforme à l'usage montréalais qui fait pointer la rue Sanguinet et l'avenue de l'Hôtel-de-Ville vers le nord, plutôt qu'à la réalité géographique.

DÉFINITIONS

Arrondissement de Ville-Marie : Un des 19 arrondissements qui composent la Ville de Montréal. Il occupe la partie centrale de la ville, entre le mont Royal et le fleuve Saint-Laurent, et comprend également les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame dans le fleuve Saint-Laurent.

Autoroute Ville-Marie : Autoroute urbaine (n° 720) desservant le centre-ville de Montréal. Elle débute à l'ouest à l'échangeur Turcot à la jonction de l'autoroute 15 et de l'autoroute 20 et se termine à la hauteur du pont Jacques-Cartier où elle devient la rue Notre-Dame. Son trajet au centre-ville est en partie en souterrain et en tranchée.

BIXI : Système de vélos en libre-service de la Ville de Montréal.

Bretelle Saint-Antoine (ou Berri) : Bretelle de sortie depuis l'autoroute Ville-Marie direction est qui rejoint la rue Saint-Antoine. Cette bretelle est aussi appelée « bretelle Berri ».

Bretelle Sanguinet (ou Saint-Laurent) : Bretelle de sortie depuis l'autoroute Ville-Marie direction est, qui passe au-dessus de l'autoroute dans la rue Sanguinet pour aller rejoindre l'avenue Viger au nord. Cette bretelle est aussi appelée « bretelle Saint-Laurent ».

Champ-de-Mars : Espace civique important de la Ville de Montréal, qui était autrefois le lieu de manœuvres militaires. Situé au nord de l'hôtel de ville, il se caractérise par un espace largement végétalisé et les vestiges exposés des fortifications de Montréal datant du 18^e siècle.

Champ-de-Mars - Projet Secteur : Territoire de requalification qui est délimité par les rues De Bleury (ouest), Notre-Dame (sud) et Amherst (est) et le boulevard René-Lévesque (nord). Les projets d'aménagement prévus dans ce secteur incluent notamment les quatre îlots du square Viger, les abords de la station de métro Champ-de-Mars et la Cité administrative, dont le réaménagement de la place Vauquelin, près de l'hôtel de ville.

CHUM : Centre hospitalier de l'Université de Montréal. Il a été récemment relocalisé dans la rue Saint-Denis entre le boulevard René-Lévesque et l'avenue Viger.

Cité administrative : Ensemble qui comprend plusieurs grandes institutions publiques, dont l'hôtel de ville, l'ancien et le nouveau palais de justice ainsi que la cour municipale et l'édifice Ernest-Cormier (Cour d'appel). L'ensemble comprend également de nombreux lieux publics significatifs comme la place Marguerite-Bourgeoys, la place De La Dauversière, la place Vauquelin, l'allée des Huissiers et le Champ-de-Mars.

CRCHUM : Centre de recherche du centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM). Construit au-dessus de l'autoroute Ville-Marie, il occupe le quadrilatère formé par la bretelle Sanguinet (ouest), les rues Saint-Denis (est) et Saint-Antoine (sud) et l'avenue Viger (nord).

Dalle de recouvrement : Nouvelle dalle de béton conçue et construite par le MTMDET qui recouvrira l'autoroute Ville-Marie entre l'avenue de l'Hôtel-de-Ville et la rue Sanguinet, comme legs du gouvernement du Québec à la Ville de Montréal pour son 375^e anniversaire.

Édicule MTMDET : Nouvel édicule construit au nord de la dalle de recouvrement et qui comprend entre autres une salle électrique et une issue de secours de l'autoroute Ville-Marie.

Édicules du tunnel piéton Ville : Quatre édicules d'accès menant au tunnel piéton de la Ville de Montréal, situés : au bout de la passerelle piétonne existante (nord); au coin des rues Saint-Antoine et Gosford (sud); entre les deux bretelles d'autoroute (est); le long de la rue Saint-Antoine vers l'avenue de l'Hôtel-de-Ville (ouest).

Édicule STM : Bâtiment qui abrite la station de métro Champ-de-Mars. La station comprend l'une des œuvres d'art les plus importantes du réseau de métro, la verrière de Marcelle Ferron.

MCC : Ministère de la Culture et des Communications.

MTMDET : Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Nouvelle place publique : Nouveau lieu public qui sera construit en partie sur dalle, à la fois au-dessus de l'autoroute et au-dessus du tunnel du métro de Montréal ainsi qu'à leurs abords. Cet espace est circonscrit par le quadrilatère délimité par l'avenue Viger, le CRCHUM, la rue Saint-Antoine et l'avenue de l'Hôtel-de-Ville.

Passerelle piétonne (existante) : Passerelle piétonne qui passe au-dessus de l'autoroute Ville-Marie pour relier le parterre de la station de métro Champ-de-Mars au tunnel piéton de la Ville. Cette passerelle a été démolie par le MTMDET dans le cadre des travaux de recouvrement de l'autoroute.

Passerelle piétonne (nouvelle) : Nouvelle passerelle, objet du concours, qui viendra créer un lien piéton permettant de franchir la bretelle Saint-Antoine et la rue Saint-Antoine entre la station de métro Champ-de-Mars et le Champ-de-Mars.

Place Marie-Josèphe-Angélique : Place située à l'intersection de l'avenue Viger Est et de l'avenue de l'Hôtel-de-Ville, aux abords de la station de métro Champ-de-Mars. Cette désignation a pour but de rappeler l'existence de l'esclavage dans l'histoire de Montréal.

Place Vauquelin : Située entre l'hôtel de ville et l'édifice Lucien-Saulnier (ancien palais de justice), cette place publique comporte un bassin-fontaine interactif et un monument à la mémoire de Jean Vauquelin. Cette place a été réaménagée dans le cadre du 375^e anniversaire de Montréal.

Pont de l'avenue de l'Hôtel-de-Ville : Pont véhiculaire qui passe au-dessus de l'autoroute Ville-Marie comprend aussi une partie du tournebride d'entrée de l'autoroute Ville-Marie vers l'ouest.

Pont Sanguinet : Pont véhiculaire qui passe au-dessus de l'autoroute Ville-Marie et qui permet à la bretelle de sortie Sanguinet/Saint-Laurent de l'autoroute de rejoindre l'avenue Viger au nord. Ce pont est conservé dans le cadre du projet de recouvrement de l'autoroute.

Projet : Aménagement d'une nouvelle place publique avec passerelle piétonne aux abords de la station de métro Champ-de-Mars. C'est l'objet du présent concours. Le projet se situe à l'intérieur des limites du grand projet de requalification Projet Secteur Champ-de-Mars.

Quartier international de Montréal (QIM) : Projet d'aménagement urbain d'envergure situé entre le Centre des affaires et le Vieux-Montréal et qui s'étend du boulevard Robert-Bourassa (ouest) jusqu'à la rue Saint-Urbain (est). Inauguré en 2004, le projet vise à favoriser le développement de la vocation internationale de Montréal et comprend deux lieux publics d'envergure, soit le square Victoria et la place Jean-Paul-Riopelle.

SIM : Service de sécurité incendie de Montréal.

Site : Périmètre défini par l'avenue Viger (nord), la rue Saint-Antoine (sud), le CRCHUM (est) et l'avenue de l'Hôtel-de-Ville (ouest).

Square Viger : Lieu public créé au 19^e siècle et réaménagé sur dalle après la construction de l'autoroute Ville-Marie. Il est maintenant divisé en quatre îlots distincts. Les deux îlots les plus à l'ouest (îlots I et II) seront réaménagés dans le cadre du 375^e anniversaire de Montréal.

STM : Société de transport de Montréal – Société qui exploite les transports en commun à Montréal, à savoir le métro et le service d'autobus.

Tunnel métro de la STM : Tunnel où circule le métro de Montréal, comprenant une section plus large au niveau des quais et qui traverse le site d'ouest en est.

Tunnel piéton CRCHUM : Passage piéton souterrain permettant de relier l'édicule de la station de métro Champ-de-Mars à la tour Viger du CRCHUM.

Tunnel piéton Ville : Passage piéton souterrain permettant de traverser les bretelles Sanguinet et Saint-Antoine ainsi que la rue Saint-Antoine depuis le parterre de la station de métro Champ-de-Mars.

Verrière de Marcelle Ferron : Inaugurée en 1968, cette œuvre non figurative de l'artiste Marcelle Ferron est intégrée à la station de métro Champ-de-Mars. Marcelle Ferron a été membre du groupe des Automatistes et signataire du manifeste *Refus global*.

Vieux-Montréal : Site patrimonial déclaré par le gouvernement du Québec, compris dans les limites de l'arrondissement de Ville-Marie.

Ville : Ville de Montréal.

1. MISSION, APPROCHE ET MISE EN ŒUVRE DU PROJET

1.1 MISSION DU PROJET

La Ville de Montréal a déterminé comme projet urbain prioritaire la requalification des abords de l'autoroute Ville-Marie, en regroupant un ensemble d'interventions sous le terme de « Projet Secteur Champ-de-Mars ». Ce projet vise à définir un cadre urbain attrayant et de grande qualité réparant la coupure causée dans le secteur par la construction en tranchée de l'autoroute Ville-Marie dans les années 1970.

La vision pour l'ensemble du secteur Champ-de-Mars est celle d'un carrefour entre la ville ancienne et celle qui s'est développée hors de ses murs. Amorcé avec le Quartier international de Montréal (QIM), qui a redonné un lien de grande qualité entre le Vieux-Montréal et le centre des affaires, l'aménagement de ce carrefour vers l'est vise à restaurer les liens entre la ville historique et ses faubourgs anciens et mettre en valeur un réseau de lieux publics de grande qualité du square Victoria au square Viger.

Cette vision résulte notamment d'une démarche participative de codesign lancée en 2014 et prend assise sur de nombreuses études menées par la Ville de Montréal en lien avec le secteur Champ-de-Mars. Elle s'articule autour de cinq grands principes d'aménagement découlant du diagnostic du secteur :

- l'appropriation du secteur par les usagers;
- la qualité de l'aménagement urbain;
- la convivialité des liens de mobilité;
- la mise en valeur d'un patrimoine riche et diversifié;
- la mise en valeur d'un paysage monumental.

Afin de répondre au souhait de la Ville de requalifier le secteur Champ-de-Mars, le MTMDET recouvre actuellement une partie de l'autoroute Ville-Marie afin de permettre l'aménagement de la place des Montréalaises, une nouvelle place publique aux abords de la station de métro Champ-de-Mars. Ces travaux sont un legs du gouvernement du Québec pour souligner le 375^e anniversaire de Montréal.

Dans l'optique de susciter les idées les plus novatrices et les plus créatives en matière d'aménagement, la Ville lance un concours international d'architecture de paysage pluridisciplinaire pour l'aménagement permanent de cette nouvelle place publique, incluant une passerelle piétonne permettant d'atteindre le Champ-de-Mars. Par la rencontre des idées, le concours visera à produire des solutions innovantes et de qualité. Il aura pour objectif de choisir et mandater une équipe multidisciplinaire qui se verra octroyer un contrat de services professionnels pour la mise en œuvre du projet, incluant la conception détaillée, l'élaboration des plans et du cahier des charges et le suivi et la surveillance des travaux.

Le concours compte deux grandes étapes. L'étape 1 du concours consiste à développer un concept d'aménagement préliminaire permettant de déterminer des finalistes pour l'étape 2 du projet. L'étape 2 permet à chaque finaliste de raffiner son concept et de démontrer la faisabilité technique et financière du projet. Les critères à respecter pour les deux étapes du concours sont décrits dans le règlement de concours.

1.2 APPROCHE ET OBJECTIFS PRINCIPAUX DU PROJET

Le présent concours concerne l'aménagement d'une place publique identitaire avec passerelle piétonne aux abords de la station de métro Champ-de-Mars, point d'entrée majeur du Vieux-Montréal, au pied de l'hôtel de ville et du CHUM-CRCHUM. Ce projet d'envergure mobilise de nombreux acteurs comme la Ville de Montréal, le MTMDET et la STM, mais également les

grandes institutions avoisinantes ainsi que les résidents, les travailleurs du quartier, les touristes et les Montréalaises et Montréalais intéressés à l'avenir du secteur.

Dès 2009, la Ville de Montréal s'est intéressée au sujet en organisant un concours d'idées, Shukô Montréal, ouvert aux professionnels et aux étudiants et visant à nourrir la réflexion quant à l'avenir du secteur. Au cours des dernières années, la Ville a réalisé plusieurs études portant sur le territoire visé par le Projet Secteur Champ-de-Mars. Divers professionnels experts provenant notamment des domaines de l'aménagement, du transport et du patrimoine ont été mis à contribution et une démarche participative a été lancée en 2014 pour l'ensemble du secteur. L'approche de codesign est l'approche de participation citoyenne retenue dans le cadre du Projet Secteur Champ-de-Mars. Elle a été planifiée pour favoriser, durant toute la durée du projet, des espaces d'échanges et des ateliers de création valorisant la contribution des citoyens. Les résultats de cette démarche sont disponibles sur le site Internet du Projet Secteur Champ-de-Mars.

La nouvelle place publique devra être construite au-dessus de la dalle de recouvrement du MTMDET, du tunnel du métro de Montréal ainsi qu'à leurs abords. La bretelle de sortie Sanguinet sera fermée, tandis que la bretelle Saint-Antoine sera conservée et élargie à deux voies. Un recouvrement partiel de cette bretelle est prévu et des analyses de faisabilité sont en cours. Afin d'améliorer l'accessibilité et la convivialité des déplacements, une nouvelle passerelle piétonne aérienne devra être proposée au-dessus de la rue Saint-Antoine. Elle permettra de remplacer la fonction actuelle du tunnel piéton passant sous la rue et la bretelle Saint-Antoine. L'ajout de cette composante vient pallier le maintien de la bretelle Saint-Antoine qui demeure une barrière infranchissable.

La Ville de Montréal souhaite intégrer cette nouvelle place publique significative au sein d'un réseau cohérent de lieux publics qui se trouvent aux abords de l'autoroute Ville-Marie. Sa complémentarité avec les lieux publics du Quartier international de Montréal (QIM), du Vieux-Montréal et du Quartier latin devra être probante et la cohérence avec le concept d'aménagement du domaine public aux abords de l'ensemble CHUM-CRCHUM sera également recherchée.

La station de métro Champ-de-Mars, située au cœur de la nouvelle place publique, agit à titre de porte d'entrée vers le Vieux-Montréal. À cet effet, les aménagements prévus auront pour but d'agrémenter la promenade entre la Cité administrative et le reste du secteur Champ-de-Mars. La nouvelle place publique sera l'occasion de poursuivre la commémoration de Marie-Josèphe-Angélique et de mettre en valeur la station de métro Champ-de-Mars, qui comprend l'importante verrière de Marcelle Ferron, l'une des premières œuvres d'art non figuratives installées dans le métro. Les aménagements auront également pour objectifs de mettre en valeur les vues d'intérêt vers le Vieux-Montréal et vers le centre-ville, le paysage monumental et les éléments caractéristiques du secteur ainsi que de bien orienter les usagers dans l'environnement.

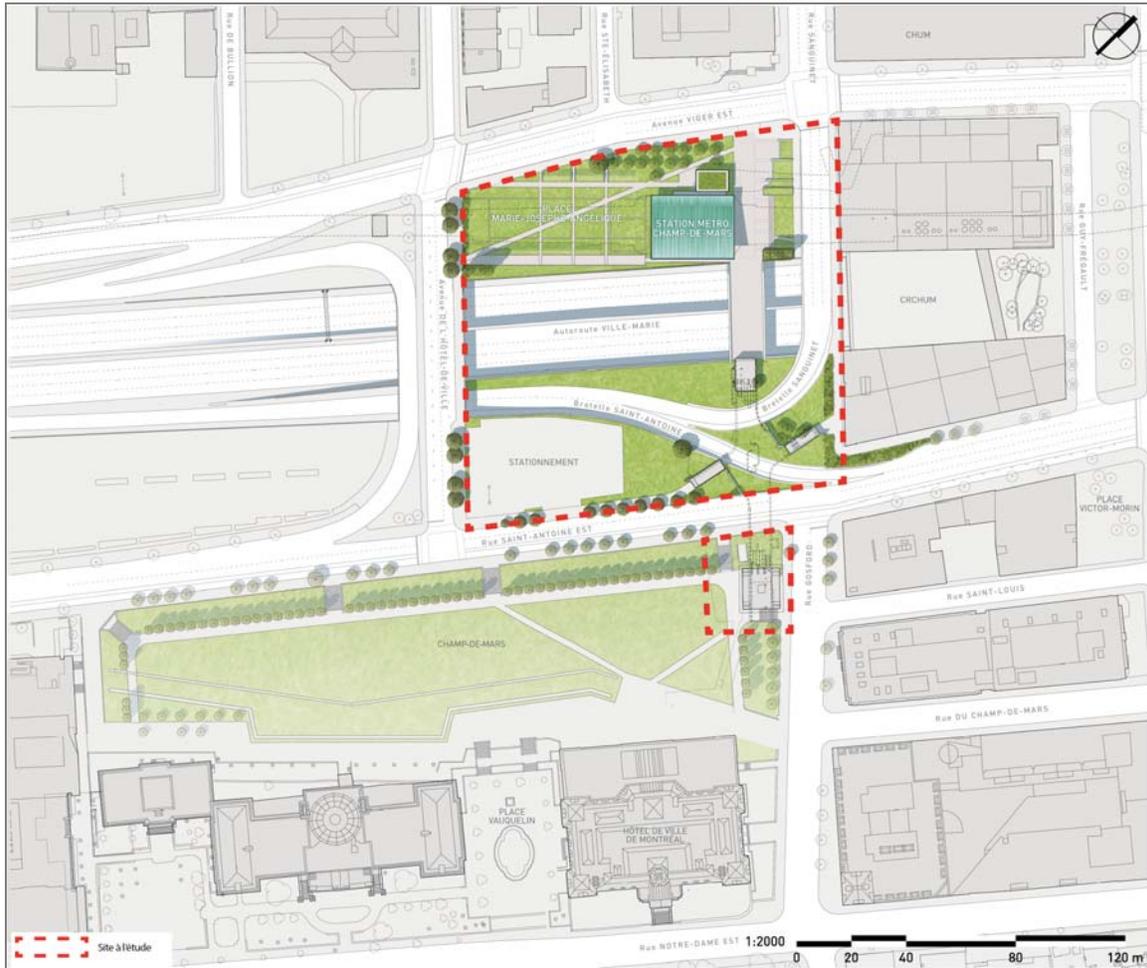
1.3 MISE EN ŒUVRE

La stratégie de mise en œuvre du projet de place publique aux abords de la station de métro Champ-de-Mars prévoit deux phases de développement distinctes d'ici la fin des travaux. La première phase, qui est exclue du présent concours, porte sur le recouvrement d'une partie de l'autoroute Ville-Marie et les modifications des deux bretelles de sortie d'autoroute par le MTMDET. La deuxième phase, qui fait l'objet de ce concours, vise l'aménagement de l'îlot défini par les avenues Viger et de Hôtel-de-Ville, la rue Saint-Antoine et le CRCHUM, ainsi que la construction d'une passerelle piétonne qui lie la place publique et le Champ-de-Mars. Ces travaux seront réalisés par la Ville de Montréal et pourront débiter à la suite du chantier de recouvrement de l'autoroute par le MTMDET. En parallèle, la Ville de Montréal étudie présentement les modalités permettant le recouvrement de la bretelle de sortie Saint-Antoine (Berri). Ces travaux de recouvrement pourront être effectués en même temps que les travaux d'aménagement de la place publique.

2. PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION

2.1 SITE DANS SON ÉTAT ACTUEL

Situé dans l'arrondissement de Ville-Marie, le site de la nouvelle place publique occupe une superficie d'un peu plus de 1,7 hectare (environ 140 m x 125 m). Il est circonscrit par quatre voies véhiculaires achalandées du secteur, dont la bretelle Sanguinet. Des photos du site sont présentées dans le document de l'annexe A et sont aussi disponibles à l'annexe G.



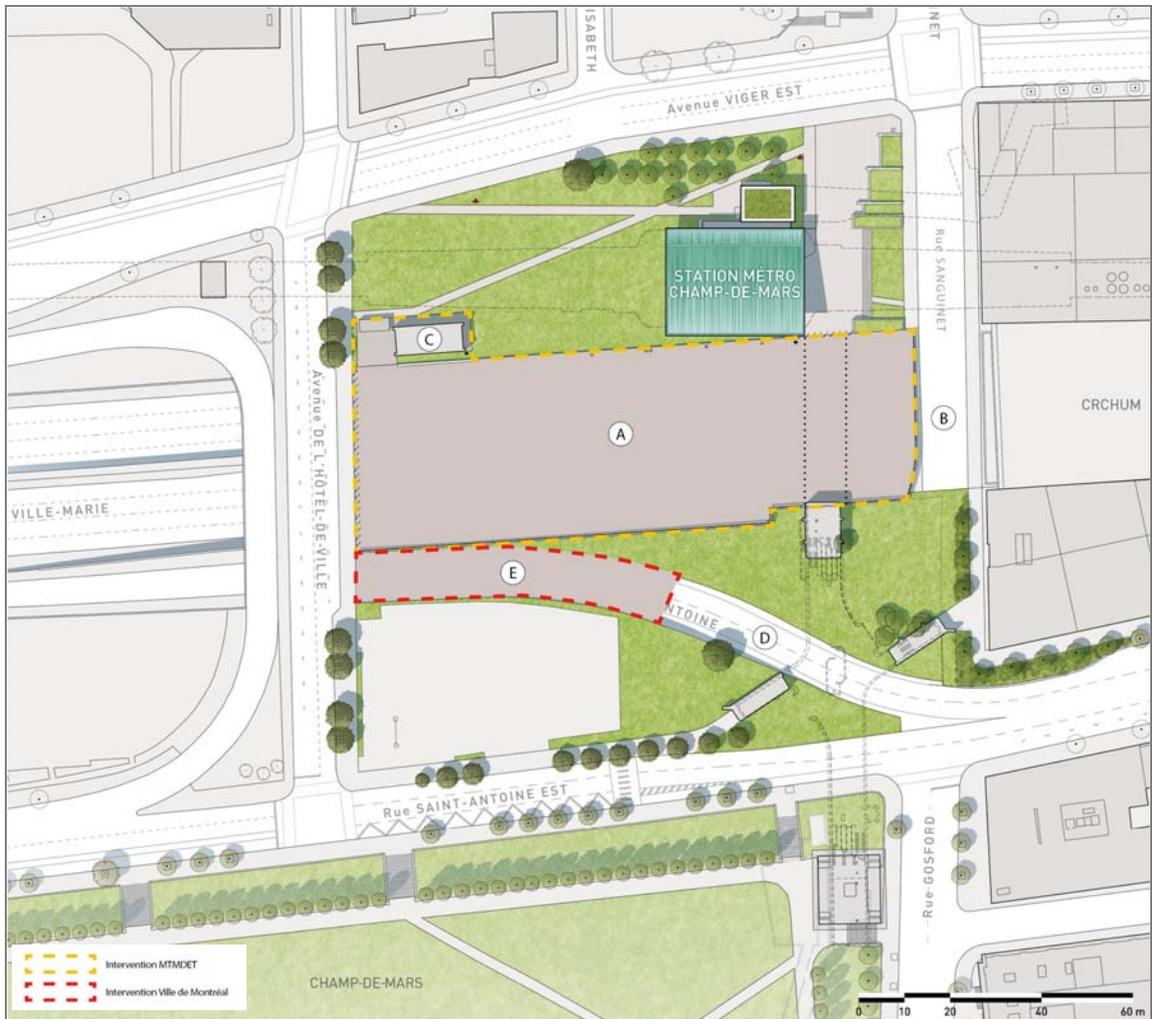
Plan schématique du site actuel et du périmètre d'intervention

- La section **centrale** est occupée par l'autoroute en tranchée qui sera recouverte par le MTMDET.
- La section **nord** du site se caractérise par des superficies gazonnées et une surface minérale en façade est de la station de métro. L'espace ouest de la station a été nommé *place Marie-Josèphe-Angélique* en 2012. Cette section se trouve au-dessus du tunnel du métro.
- La section **sud**, délimitée par la bretelle Saint-Antoine, est actuellement utilisée en partie comme stationnement privé. Les lots de ce stationnement seront acquis par la Ville de Montréal et intégrés à la nouvelle place publique. La section au sud de la rue Saint-Antoine, sur le Champ-de-Mars, est actuellement utilisée par un édicule du tunnel piéton. Cette zone servira pour l'atterrissage de la passerelle.
- À l'**est**, dans l'emprise de l'ancienne bretelle Sanguinet, le site longe la façade « arrière » du CRCHUM et son aire de livraison (dont l'accès est situé dans la rue Saint-Antoine). Cette façade est en partie aveugle.
- À l'**ouest**, hors site et au-delà de l'avenue de l'Hôtel-de-Ville, l'autoroute Ville-Marie en tranchée et des stationnements de surface dominent l'espace avec notamment la présence d'un tournebride permettant d'accéder à l'autoroute en direction ouest à partir de la rue Saint-Antoine.

2.2 PROJET DE RECOUVREMENT DE L'AUTOROUTE VILLE-MARIE PAR LE MTMDET

De façon sommaire, le projet de recouvrement de l'autoroute (première partie dont les travaux seront complétés en novembre 2017) consiste en la construction d'une dalle de type pont sur pieux au-dessus de la portion de l'autoroute Ville-Marie située entre l'avenue de l'Hôtel-de-Ville et le pont Sanguinet. Ce recouvrement couvre une superficie d'environ 4 760 m² (A - pointillé jaune). La démolition de la passerelle piétonne existante menant au tunnel piéton Ville, la fermeture définitive de la bretelle Sanguinet (B) ainsi que la construction d'un édicule technique et d'issue au nord-ouest de la future dalle (C) sont aussi prévues. Le projet inclut également l'élargissement de la bretelle Saint-Antoine à deux voies de circulation (D).

La deuxième partie de ce projet de recouvrement est à l'étude présentement et consiste au recouvrement partiel de la bretelle Saint-Antoine (E - pointillé rouge), dont les travaux seront complétés en 2021. Ce recouvrement partiel impliquera une modification de la pente de la bretelle de sortie Saint-Antoine et par conséquent la démolition du tunnel piéton Ville de même que de trois des édicules de sortie du tunnel situés de part et d'autre de la bretelle. L'édicule sud du tunnel piéton, situé sur le Champ-de-Mars, sera démoli parallèlement aux travaux du projet, dans une phase ultérieure.



Plan schématique de la portion de l'autoroute Ville-Marie qui sera recouverte par le MTMDET et du recouvrement partiel de la bretelle Saint-Antoine

3. CONTEXTE D'INTERVENTION

3.1 SECTEUR CHAMP-DE-MARS

Le concours pour la nouvelle place publique s'inscrit dans un contexte plus large de requalification de la frontière entre le Vieux-Montréal et le centre-ville appelé le secteur Champ-de-Mars. Déstructuré par la construction de l'autoroute dans les années 1970, le rôle de ce secteur dans la ville est à redéfinir, notamment à la suite de la construction du CHUM-CRCHUM et en fonction du retissage amorcé plus à l'ouest dans le Quartier international de Montréal (QIM).

À court terme, le Projet Secteur Champ-de-Mars (encadré en jaune sur le plan) regroupe trois projets publics majeurs sur son territoire :

- le réaménagement des îlots I et II du **square Viger**, dans le cadre de la mise en valeur de ce lieu public identitaire;
- le réaménagement de la place Vauquelin, faisant partie de la **Cité administrative**;
- l'aménagement de la place des Montréalaises, nouvelle place publique aux **abords de la station de métro Champ-de-Mars**, objet du présent concours (encadré rouge sur le plan).



Identification des lieux publics en cours de planification pour le Projet Secteur Champ-de-Mars.

Le square Viger

Le square Viger constitue le premier lieu public montréalais d'envergure. Bien que son implantation remonte au 19^e siècle, l'aménagement actuel est un héritage des années 1980 alors que l'autoroute Ville-Marie, construite en souterrain, a fait du square un espace aménagé sur dalle. Le square Viger est un lieu actuellement peu fréquenté, associé à la marginalité et à l'insécurité, en dépit du fait qu'il demeure un lieu significatif et pionnier en matière d'intégration de l'art dans l'espace public. Les deux îlots les plus à l'ouest (îlots I (Chénier) et II (Daudelin)) du square Viger sont en cours de transformation et seront complètement réaménagés. La fonction d'agora et de lieu de rassemblement sera renforcée et permettra d'accueillir divers services et activités. On présume donc que ces îlots, qui donnent directement à l'est du CRCHUM, seront

utilisés par plusieurs travailleurs. Pour plus de détails sur le square Viger, consultez les annexes disponibles en ligne.



Îlot II du square Viger

La Cité administrative

La Cité administrative se définit comme un ensemble qui comprend plusieurs grandes institutions publiques, dont l'hôtel de ville, l'ancien et le nouveau palais de justice ainsi que la cour municipale et l'édifice Ernest-Cormier (Cour d'appel). Elle comprend également des lieux publics significatifs comme la place Vauquelin et le Champ-de-Mars. Elle est un lieu de prestige monumental, d'expression du pouvoir et de tous les publics. Seuil d'entrée principal au cœur historique, la Cité administrative s'ouvre à la ville et les fonctions et les lieux civiques qui s'y concentrent offrent une expérience riche de mémoire, de découverte et d'appropriation pour les citoyens et les visiteurs. Des extraits du plan d'aménagement de la Cité administrative sont disponibles à l'annexe F.

Le réaménagement de la place Vauquelin constitue la première réalisation d'un plan d'aménagement qui a pour but, notamment, de mieux délimiter l'ensemble institutionnel de la Cité administrative tout en accentuant la mise en valeur du front urbain, tant vers la rue Notre-Dame que vers le Champ-de-Mars.



Cité administrative – Vision d'aménagement 2025

Au sein de la Cité administrative, la **place Vauquelin** a fait l'objet d'un réaménagement afin de renforcer son rôle de parvis de l'hôtel de ville et de belvédère tourné tant sur la vieille ville (Vieux-Montréal) que sur la ville moderne (faubourgs et centre-ville) et le mont Royal. La place a été remise au niveau de la rue Notre-Dame et un accès universel a aussi été aménagé depuis le Champ-de-Mars afin d'améliorer les liens de mobilité.

La Cité administrative comprend également le **Champ-de-Mars**, où s'exposent les vestiges des fortifications de Montréal datant du 18^e siècle, pièces maîtresses de cet espace. Plusieurs fois remodelés à travers l'histoire, les vestiges constituent un témoignage important de l'histoire de Montréal. Révélés pour les festivités du 350^e anniversaire de Montréal, leur exposition a mené à une dégradation importante de leur état. Les vestiges ont fait l'objet d'interventions de consolidation et de mise en valeur en 2011. Le projet consistait en la mise en place d'un couronnement, la stabilisation et le renforcement des pierres, ainsi que leur mise en lumière. Cet espace sera réaménagé dans le cadre de phases subséquentes de travaux pour la mise en valeur de la Cité administrative, la place Vauquelin constituant la première phase. L'espace comprend également un talus gazonné avec des alignements d'arbres qui vient marquer l'interface avec la rue Saint-Antoine, la rue Gosford et l'allée des Huissiers. Pour plus de détails sur la Cité administrative et la place Vauquelin, consultez les annexes disponibles en ligne.



Le projet de réaménagement de la place Vauquelin

Les abords de la station de métro Champ-de-Mars

Le recouvrement de l'autoroute appelle la création d'une toute nouvelle place publique, la place des Montréalaises, aux abords de la station de métro Champ-de-Mars, objet du concours. Outre les espaces résiduels et les composantes liées à l'autoroute et à la station de métro, le site comprend également la **place Marie-Josèphe-Angélique**. La place Marie-Josèphe-Angélique est située entre l'avenue de l'Hôtel-de-Ville et la station de métro Champ-de-Mars, au sud de l'avenue Viger Est. Ce parc contigu à l'édicule du métro a été aménagé au début des années 1990 dans le cadre des festivités du 350^e anniversaire de Montréal. En 2012, cet espace a été nommé en l'honneur de Marie-Josèphe-Angélique. La place demeure toutefois sous-utilisée et manque d'entretien. Pour plus de détails sur la future place publique aux abords du métro, consultez les annexes disponibles en ligne.



Abords de la station de métro Champ-de-Mars

3.2 CONTEXTE HISTORIQUE DU SECTEUR ET DU SITE

La fracture urbaine entre la ville historique et la ville moderne témoigne de l'évolution historique du territoire de la Ville de Montréal. La chronologie de la métamorphose du secteur se définit à travers sept grandes phases :

- de 1642 à 1800 – **Le bourg**
- de 1801 à 1850 – **Les faubourgs**
- de 1851 à 1880 – **L'expansion de la ville**
- de 1881 à 1914 – **La densification urbaine**
- de 1915 à 1950 – **La métropole**
- de 1951 à 1980 – **Les grandes infrastructures**
- de 1981 à aujourd'hui – **La cicatrisation de la ville**

Le contenu descriptif de ces étapes se trouve à la page 10 du document *Projet Secteur Champ-de-Mars - Diagnostic, vision et objectifs d'aménagement* disponible à l'annexe A.

Parallèlement à l'évolution historique du secteur, le site a connu cinq périodes d'évolution plus spécifiques :

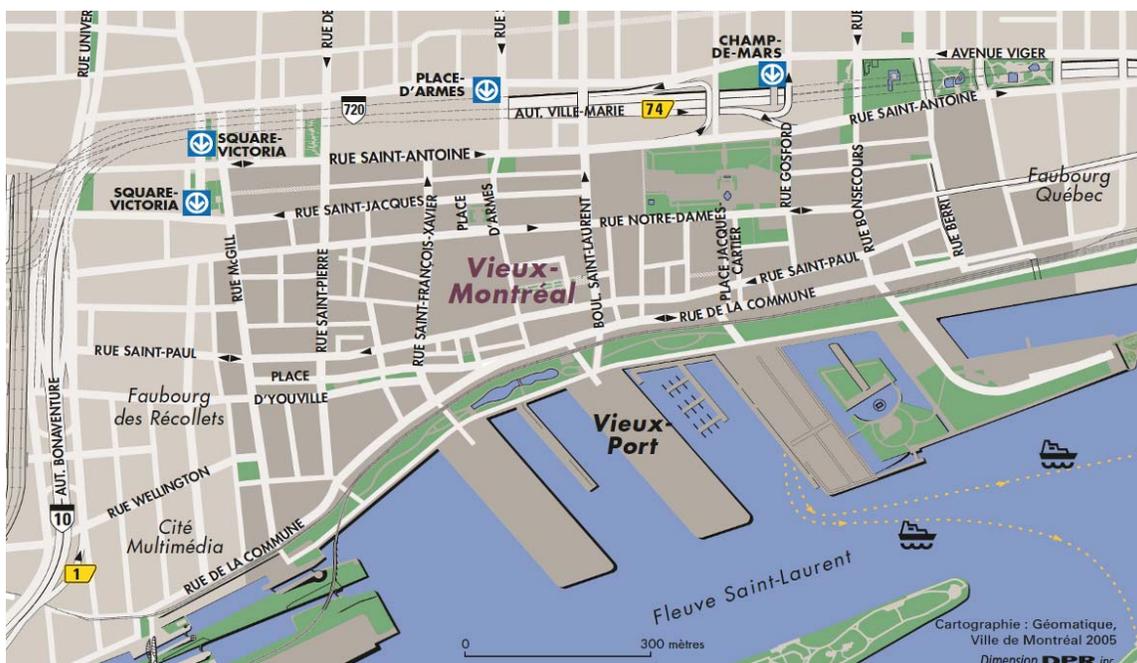
- de 1685 à 1850 – **La naissance des faubourgs**
- de 1851 à 1880 – **De faubourgs à quartiers**
- de 1881 à 1950 – **De quartiers à centre-ville**
- de 1951 à 1980 – **Mutations des faubourgs**
- de 1981 à 2014 – **Retissage entre le Vieux-Montréal et sa périphérie**

Le contenu descriptif de ces étapes de l'histoire de la place se trouve dans l'extrait du document *Projet Secteur Champ-de-Mars - Le site aux abords de la station Champ-de-Mars* à l'annexe B.

3.3 SITE PATRIMONIAL DE MONTRÉAL

Le site patrimonial de Montréal englobe la ville autrefois fortifiée, des parcelles des anciens faubourgs, le secteur de la pointe à Callière et le Vieux-Port. Le quartier est délimité par la rue Saint-Antoine (nord), le fleuve Saint-Laurent (sud), le faubourg Québec (est), et le faubourg des Récollets (ouest). Le site est caractérisé par la densité de sa trame, les dimensions imposantes des bâtiments et la diversité des fonctions qui s'y trouvent. Il compte 557 édifices et vestiges construits à différents moments entre le 17^e siècle et le 20^e siècle. Entrepôts, bâtiments religieux, immeubles de bureaux, banques, sièges sociaux de compagnies, palais de justice et autres édifices institutionnels forment un paysage architectural diversifié, rendu harmonieux par l'omniprésence de la pierre calcaire grise. Il comprend de nombreux biens patrimoniaux classés et compte plusieurs sites archéologiques, témoins de l'occupation amérindienne et euroquébécoise.

La nouvelle place publique est située à l'extérieur du site patrimonial de Montréal, mais le point d'atterrissage de la nouvelle passerelle piétonne sera nécessairement localisé sur le Champ-de-Mars, donc à l'intérieur des limites du site patrimonial de Montréal. L'arrimage entre la nouvelle place publique, sa passerelle et la Cité administrative (et plus particulièrement le Champ-de-Mars) est un enjeu de première importance.

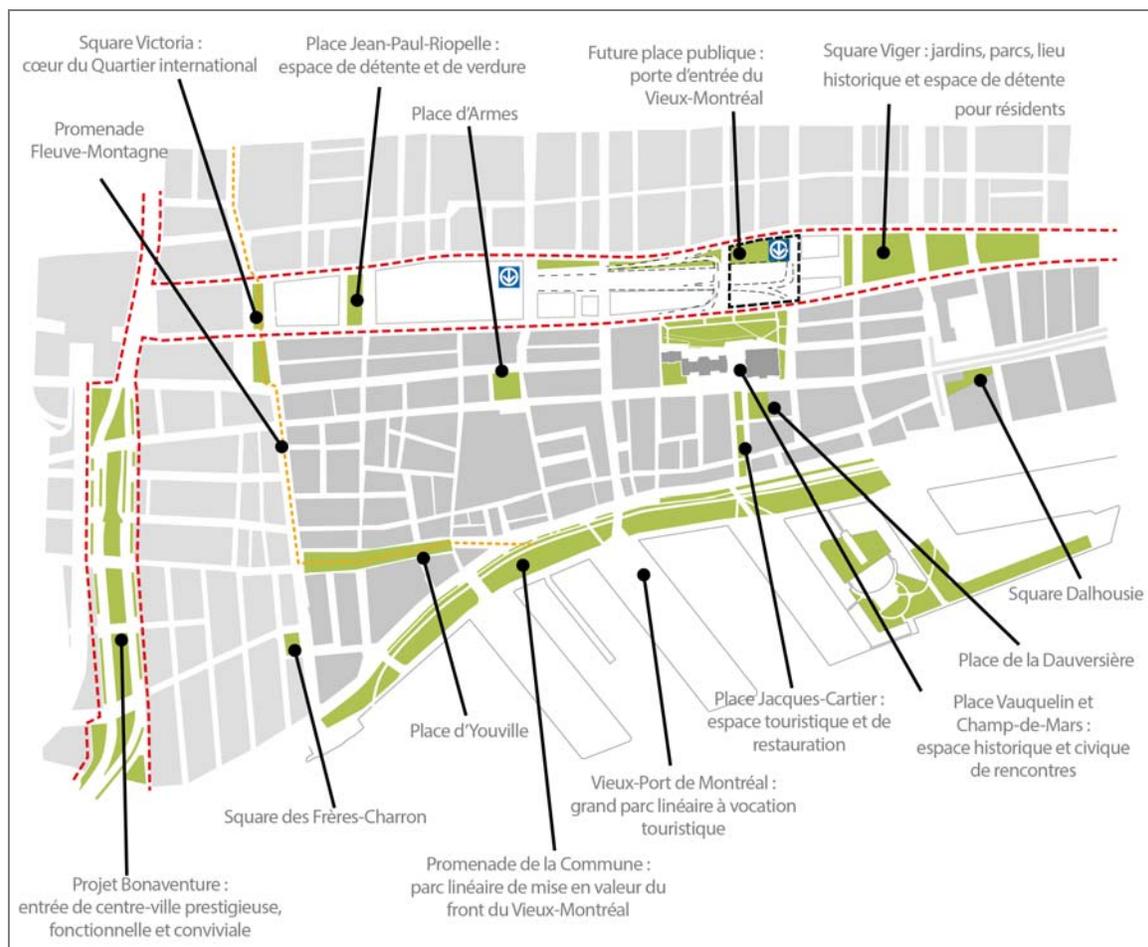


Le site patrimonial de Montréal, représenté en gris foncé

3.4 RÉSEAU DE LIEUX PUBLICS

La nouvelle place publique aux abords de la station de métro Champ-de-Mars fait partie d'un réseau de lieux publics délimitant la ville historique et la ville moderne (faubourgs), laquelle s'étend au-delà du secteur Champ-de-Mars. Certains de ces lieux publics découlent de l'extension de la ville historique, tandis que d'autres résultent de la redéfinition des traces laissées par le passage de l'autoroute Ville-Marie. Déjà amorcé plus à l'ouest dans les années 1980, le recouvrement de l'autoroute a fait place au Quartier international de Montréal (QIM) et à une série de places et de squares (square Victoria, place Jean-Paul-Riopelle et square Viger). L'ensemble constitue une succession de lieux liés d'est en ouest par l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine. À partir de la station de métro Champ-de-Mars se trouve un autre parcours de lieux publics, celui-ci dans l'orientation nord-sud. Il se compose du Champ-de-Mars, de la place Vauquelin, de la place De La Dauversière, de la place Jacques-Cartier et finalement des lieux publics du Vieux-Port.

À la rencontre de ces deux parcours se trouve la nouvelle place publique à aménager aux abords de la station de métro Champ-de-Mars, ce qui renforce son importance en tant que pivot au cœur de ce réseau de lieux publics, permettant ainsi de définir et unir plusieurs quartiers de la ville. Un aperçu plus complet du réseau de lieux publics du secteur Champ-de-Mars est disponible à la page 22 du document *Projet Secteur Champ-de-Mars - Diagnostic, vision et objectifs d'aménagement* à l'annexe A.



Réseau des lieux publics du secteur Champ-de-Mars

3.5 IDENTIFICATION DES GRANDES INSTITUTIONS

Le secteur Champ-de-Mars est caractérisé par une concentration exceptionnelle d'institutions d'importance pour la ville de Montréal et qui témoignent de son évolution en un coup d'œil. Notons la Cité administrative et son patrimoine bâti du 19^e siècle, l'implantation moderniste du palais de justice, la construction du palais des congrès qui marque le tournant des années 1980 et le nouveau CHUM-CRCHUM (2011-2020) qui représente la nouvelle génération de grandes institutions de santé montréalaises.

La Cité administrative

Cet ensemble comprend plusieurs institutions significatives, comme l'hôtel de ville, l'ancien et le nouveau palais de justice ainsi que la cour municipale et l'édifice Ernest-Cormier. L'ensemble composé de l'hôtel de ville et de l'ancien palais de justice (édifice Lucien-Saulnier) représente un cadre bâti exceptionnel qui marque le paysage et qui offre à son tour un panorama grandiose vers les points de repère montréalais qui l'entourent.

Palais des congrès

Le palais des congrès, situé à l'ouest, est un symbole des premiers projets gouvernementaux liés au recouvrement de l'autoroute Ville-Marie dans les années 1980. L'édifice est un repère visuel pour plusieurs et marque la frontière physique et visuelle entre le centre-ville et le Vieux-Montréal. Agrandi au début des années 2000 vers l'ouest, cet ajout de même que la construction de la Caisse de dépôt et placement du Québec et l'aménagement de la place Jean-Paul-Riopelle ont énormément contribué à la définition du Quartier international de Montréal (QIM).

CHUM-CRCHUM

Au cours des dernières années sont venus s'implanter, tout juste à l'est de l'espace visé par le concours, le CHUM et le CRCHUM, dont la construction se poursuivra jusqu'à 2020. La venue de ces institutions de santé représente une redynamisation majeure quant à l'occupation du secteur et par le nombre important de travailleurs, patients et visiteurs qui seront amenés à fréquenter ces lieux. Ces deux institutions hospitalières viennent modifier sensiblement le paysage qui était au point neutre depuis les années 1980. Leur matérialité, hauteur, mode d'implantation et accessibilité demandent un dialogue étroit avec la nouvelle place publique qui leur sera adjacente. La Ville profite également de l'implantation récente de ce complexe pour requalifier les voies publiques à son pourtour.

Un aperçu plus complet des grandes institutions du secteur Champ-de-Mars est disponible dans le document *Projet Secteur Champ-de-Mars - Diagnostic, vision et objectifs d'aménagement*, à la page 16 de l'annexe A.

3.6 PAYSAGE MONUMENTAL

Le secteur Champ-de-Mars, et particulièrement la place des Montréalaises, offre un panorama grandiose vers les points de repère montréalais remarquables qui l'entourent. Les grands axes est-ouest que sont l'avenue Viger et les rues Saint-Antoine et Notre-Dame offrent également des vues vers des points de repère montréalais significatifs tels que les gratte-ciel du centre-ville, le pont Jacques-Cartier et la Maison de Radio-Canada. Au centre de l'espace, il est possible d'apprécier, vers le palais des congrès et le boulevard Saint-Laurent, un paysage résultant de l'imbrication de la structure locale des faubourgs anciens et de la structure métropolitaine des grands axes institutionnels. Plus au sud, un paysage monumental significatif met en scène l'ensemble civique et judiciaire de la Cité administrative. L'emplacement surélevé, l'architecture, l'envergure ainsi que le nombre de ces institutions civiques et judiciaires en bordure du Champ-de-Mars contribuent à la monumentalité de ce paysage et à sa valeur symbolique et signalétique. Ce dégagement visuel particulier découle notamment de l'espace non construit créé par la présence en tranchée de l'autoroute Ville-Marie. De plus, une réglementation sur la limitation des hauteurs

de construction protégée et permet de mettre en valeur, en autres, les vues vers le mont Royal depuis la Cité administrative.

Un aperçu plus complet des constats sur le paysage monumental du secteur Champ-de-Mars est disponible dans le document *Projet Secteur Champ-de-Mars - Diagnostic, vision et objectifs d'aménagement*, à la page 34 de l'annexe A.



Vue du paysage monumental de la Cité administrative à partir de l'avenue Viger

3.7 ART PUBLIC

Le territoire visé par le Projet Secteur Champ-de-Mars est caractérisé par une concentration exceptionnelle d'œuvres d'art, dont 55 sont accessibles au grand public, à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments. Ces œuvres possèdent le potentiel d'un véritable parcours artistique pour lequel des mises en relation avec le paysage, le patrimoine et l'aménagement urbain du territoire seraient possibles.

La nouvelle place aux abords de la station de métro Champ-de-Mars permet de découvrir la verrière de Marcelle Ferron, œuvre d'art emblématique inaugurée en 1968. Celle-ci est intégrée à l'architecture de la station de métro construite par l'architecte Adalbert Niklewicz. Étant l'une des stations les moins profondes du réseau, il est possible d'apprécier l'œuvre tant de l'extérieur que de l'intérieur. Les effets de couleurs produits par la lumière naturelle peuvent être perçus jusque sur les quais et dans les wagons de métro.

Un aperçu plus complet du réseau d'art public du secteur Champ-de-Mars est disponible à la page 18 du document *Projet Secteur Champ-de-Mars - Diagnostic, vision et objectifs d'aménagement* disponible à l'annexe A.



Vues extérieure et intérieure de la station de métro Champ-de-Mars

3.8 RÉSEAU VIAIRE

L'autoroute Ville-Marie, construite en tranchée entre l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine, traverse le secteur d'est en ouest. Sa présence implique de nombreuses infrastructures souterraines disséminées (canalisations, murs de soutènement, issues de secours, tours de ventilation, etc.) pouvant occasionner des contraintes d'aménagement en surface. L'autoroute génère également un impact considérable sur le milieu urbain et amène une perception négative due à la coupure qu'elle crée entre les différents lieux publics et les quartiers anciens.

De plus, la présence de nombreuses bretelles d'autoroute confère une vocation de transit au secteur, ce qui génère peu d'appropriation des différents lieux publics et nuit au potentiel d'animation des rez-de-chaussée des bâtiments adjacents, en plus d'interrompre la trame de rues nord-sud. Des études ont démontré que les conducteurs circulant sur les axes Viger et Saint-Antoine semblent percevoir ces artères urbaines du réseau montréalais comme étant des voies de desserte de l'autoroute Ville-Marie, alors qu'elles avaient auparavant des allures de grands boulevards urbains. Ce sentiment est particulièrement ressenti dans les zones où il n'y a pas d'obstacles au champ de vision des conducteurs (ex. : aux abords d'un stationnement hors rue). Des photomontages du champ de vision automobile de même que des coupes de la configuration actuelle des axes Saint-Antoine et Viger sont disponibles à l'annexe J.

3.9 RÉSEAU DU MÉTRO

Les stations de métro du secteur Champ-de-Mars constituent des portes d'entrée de trois secteurs distincts de Montréal, soit :

- le Quartier international de Montréal (QIM) – station de métro Square-Victoria–OACI;
- le secteur historique des affaires – station de métro Place-d'Armes;
- le noyau civique et judiciaire (Cité administrative) et CHUM-CRCHUM – station de métro Champ-de-Mars.

Cette dernière station, faisant partie du projet, est située sur la ligne orange et jouit d'un important transit de travailleurs, de résidents et de touristes. L'achalandage actuel est d'environ 6 000 usagers quotidiens. Avec la construction du CHUM-CRCHUM, l'achalandage du secteur devrait quadrupler entre 2013 et 2020, annonçant ainsi une importante transformation de la fréquentation. Plus d'informations sur le réseau de métro et la station Champ-de-Mars sont disponibles sur le site Internet de la STM.

3.10 PARCOURS PIÉTONNIER ET CYCLABLE

Bien que le site agisse comme point d'accès important vers le Vieux-Montréal, les déplacements piétons et cyclables y sont déficients sur les plans de la sécurité et de la convivialité.

Comme mentionné précédemment, pour les conducteurs, l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine représentent plus des voies d'accès desservant l'autoroute que des rues aménagées de façon conviviale pour les cyclistes et les piétons. La vitesse des véhicules, la présence de bretelles d'autoroute ainsi que l'absence de trottoirs et de traverses piétonnes à plusieurs endroits perturbent les cheminements piétonniers. Notons l'absence de trottoir sur la portion sud adjacente à la place étant donné la présence de la bretelle Saint-Antoine.

Hors sol, il n'existe actuellement aucun lien piéton évident, direct et sécuritaire permettant de relier la station de métro Champ-de-Mars au Vieux-Montréal. Pour ce faire, les usagers doivent faire un détour par l'avenue de l'Hôtel-de-Ville, à l'ouest, ou par la rue Saint-Denis, à l'est. Le réseau souterrain, avec le tunnel piéton Ville (nord-sud), offrait une alternative au circuit extérieur, mais ce lien sera détruit en raison de la nécessité de creuser la bretelle Saint-Antoine pour assurer son recouvrement partiel. Les études démontrent tout de même qu'environ 800

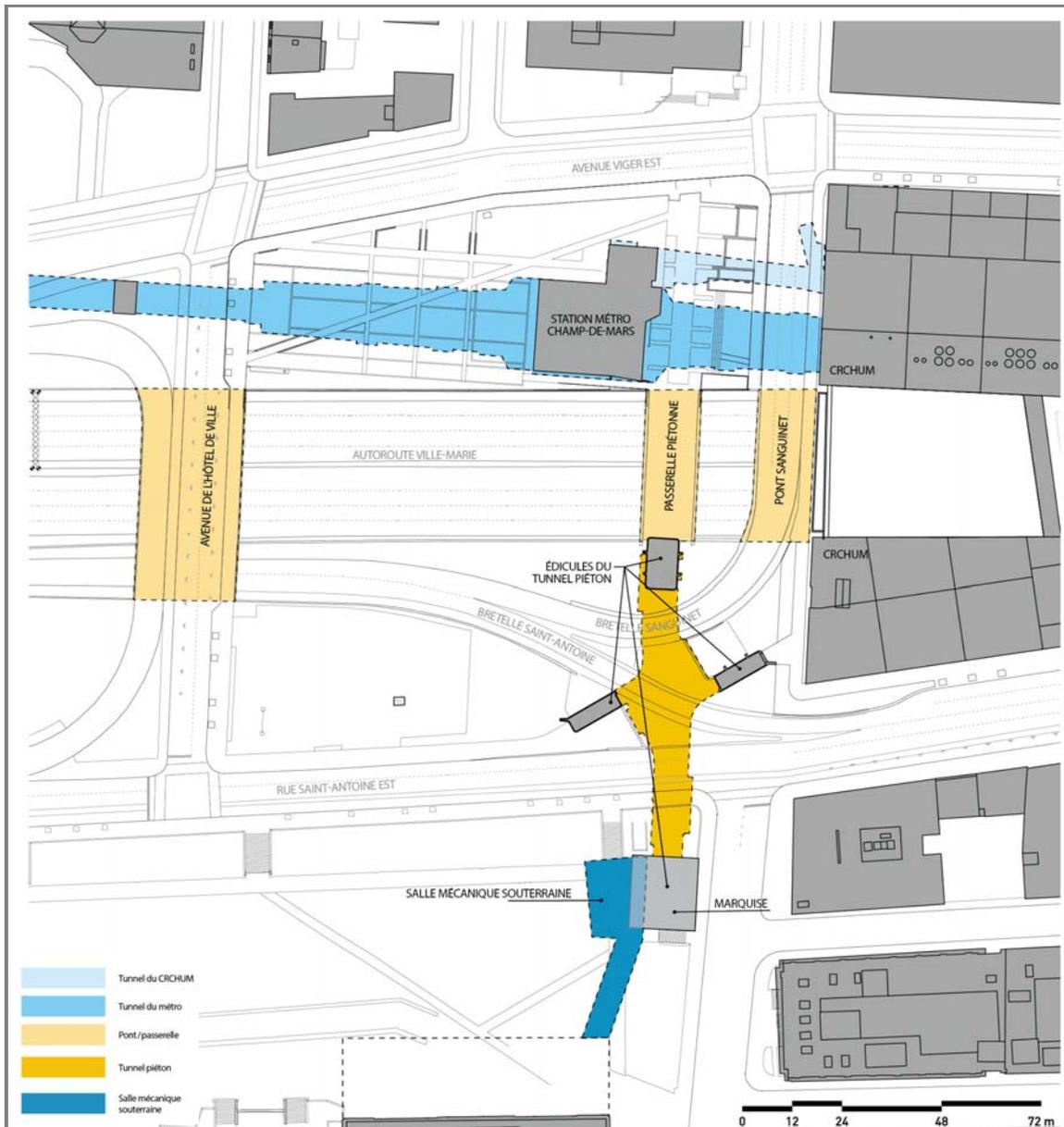
piétons empruntaient le tunnel piéton Ville de manière quotidienne. Un effet pendulaire est d'ailleurs observé entre le cheminement piéton de l'heure de pointe du matin (vers le Vieux-Montréal) et celui de l'heure de pointe de l'après-midi (vers la station de métro Champ-de-Mars). Des voies cyclables est-ouest se trouvent sur l'avenue Viger et dans la rue Saint-Antoine. L'axe nord-sud est pour sa part desservi par une piste cyclable qui est située plus à l'est, dans la rue Berri. Par ailleurs, le secteur est bien desservi par le système de vélos en libre-service de la Ville de Montréal alors qu'on compte trois stations Bixi dans un rayon de cinq minutes de marche depuis la station de métro Champ-de-Mars.

3.11 PONTS ET TUNNELS

Quatre entités se séparent la propriété du site, soit la Ville de Montréal, la STM, le MTMDET et un propriétaire privé (voir le plan des propriétés à l'annexe G). Différentes constructions hors sol ou souterraines sont présentes sur le site ou à sa périphérie et appartiennent à l'un de ces propriétaires :

- le **tunnel piéton CRCHUM**, permettant de relier l'édicule de la station de métro Champ-de-Mars à la tour Viger du CRCHUM;
- le **tunnel du métro de la STM**, qui comprend une section plus large au niveau des quais et qui traverse le site d'ouest en est;
- le **tunnel piéton Ville de Montréal** et ses quatre édicules d'accès, situés : au bout de la passerelle piétonne existante (nord); le long de la rue Gosford (sud); à l'intersection de la rue Saint-Antoine et du CRCHUM (est); le long de la rue Saint-Antoine vers l'avenue de l'Hôtel-de-Ville (ouest) (ce tunnel et ses édicules seront démolis dans le cadre du projet de recouvrement de la bretelle Saint-Antoine);
- la **passerelle piétonne existante**, reliant le parterre de la station de métro Champ-de-Mars au tunnel piéton Ville (cette passerelle a été démolie par le MTMDET dans le cadre du projet de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie);
- le **pont de l'avenue de l'Hôtel-de-Ville**, qui comprend aussi une partie du tournebride d'entrée vers l'ouest;
- le **pont Sanguinet**, permettant à la bretelle du même nom de rejoindre l'avenue Viger.

La localisation et les caractéristiques des ponts et tunnels influencent considérablement l'aménagement de l'espace et illustrent très bien l'importance du transit sur le site. En plus de ces ponts et tunnels, une salle mécanique fonctionnelle est située sous le Champ-de-Mars, attenante à l'édicule sud du tunnel piéton Ville et reliée en souterrain par un tunnel à l'hôtel de ville. Cette salle mécanique abrite une génératrice, des réservoirs, des pompes et des unités de ventilation qui sont en relation avec l'extérieur à travers la grille en acier située dans le talus dans la rue Saint-Antoine. De plus, des puits mécaniques de ventilation sont situés dans la marquise extérieure. La modification à cette salle mécanique sera effectuée en tenant compte de la proposition d'implantation de la structure de la passerelle faite par le lauréat. La démolition de l'édicule sud du tunnel piéton Ville et de la marquise ainsi que les modifications nécessaires à la salle mécanique ne font pas partie de l'objet du concours. Ces travaux pourront cependant être réalisés parallèlement aux travaux requis pour la construction de la passerelle.



Plan des ponts et tunnels existants sur le site

3.12 POPULATION RIVERAINE

Les grandes caractéristiques sociodémographiques de la population à l'intérieur des limites du secteur Champ-de-Mars sont les suivantes :

- **une faible population résidente du secteur en raison de la présence d'institutions** – le secteur Champ-de-Mars ne compte que 5 000 résidents, soit environ 6 % de la population de l'arrondissement de Ville-Marie;
- **une population vieillissante** – 17 % des résidents sont âgés de plus de 65 ans, contre 13,5 % pour le reste de l'arrondissement;
- **une population majoritairement locataire** – environ 63 % des résidents sont locataires;

- **des résidents scolarisés et majoritairement francophones** – environ 57 % de la population parle français à la maison;
- **un secteur relativement riche** – le revenu annuel moyen des ménages est de 71 983 \$, soit 12 000 \$ de plus que le reste de l'arrondissement de Ville-Marie;
- **une présence de population marginalisée en situation d'itinérance** dans plusieurs lieux publics du secteur.

4. VISION, VOCATIONS ET ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

4.1 VISION

La démarche de codesign (annexe C) a permis de définir la vision d'aménagement du projet :

La nouvelle place s'inscrit comme un lieu complémentaire à un réseau de lieux publics de grande qualité, entre les lieux publics du projet Bonaventure et le square Viger. Reconnue comme étant l'une des portes d'entrée principales du Vieux-Montréal et un lieu de transit important, la nouvelle place se définit également comme un lieu d'accueil, de rencontre et de découverte, devenant un véritable pivot liant la ville ancienne à la ville nouvelle. L'activité du lieu est structurée par la présence de la station de métro Champ-de-Mars comme génératrice d'achalandage, par des possibilités diverses d'appropriation et d'animation, mais également par l'existence de services offrant aux usagers l'occasion de s'informer, d'échanger, de se détendre et de se restaurer. Par sa conception de grande qualité, son accessibilité optimale et sa polyvalence, l'espace se définit comme un lieu démocratique, participatif et inclusif. Des techniques de construction et d'aménagement innovantes permettent de maximiser le verdissement, particulièrement sur la dalle de recouvrement de l'autoroute.

4.2 VOCATIONS

Trois vocations sont préconisées pour la nouvelle place publique :

Un carrefour d'accueil : La place se situe au carrefour de deux axes d'importance liant la ville moderne, le site patrimonial de Montréal (Vieux-Montréal) ainsi qu'un réseau de lieux publics. Appuyée par la présence de la station de métro, la place est un lieu d'accueil privilégié favorisant la socialisation et l'appropriation par les touristes, travailleurs, résidents et autres usagers du secteur. La signalétique est claire et visible, facilitant l'orientation des usagers, particulièrement des touristes, vers les sites d'intérêt à proximité. Polyvalent et accessible universellement, adapté aux déficiences motrices ou visuelles, l'espace permet de conjuguer plusieurs fonctions favorisant une appropriation optimale durant toute l'année. L'espace pourrait comprendre l'implantation de services comprenant un point de restauration, des toilettes publiques, un accès à l'eau potable et un espace d'entreposage. Des zones de repos ainsi qu'une aire dédiée à la jeunesse sont aménagées. La programmation plus spécifique de la place sera donnée aux finalistes en seconde phase du concours. Malgré les défis posés par la dalle de recouvrement de l'autoroute par le MTMDET, il s'agit somme toute d'un lieu pourvu d'aires et d'espaces végétalisés, d'appropriation collective, permettant d'atténuer les îlots de chaleur.

Un lieu de rencontre : Bien que la place soit un lieu de transit important lié à la station de métro, elle invite aussi les gens à s'y arrêter. L'espace demeure flexible et polyvalent, permettant la tenue d'activités saisonnières et d'événements ponctuels de petite envergure sur de courtes périodes dans le respect des institutions limitrophes. La desserte en infrastructures et équipements techniques facilite les installations éphémères. Au pied de l'hôtel de ville, la localisation de la place favorise l'expression démocratique, l'inclusion et la participation citoyenne. L'insertion de processus collaboratifs dans la gestion du lieu public s'illustre par la

prise en charge du fonctionnement quotidien de la place par ses propres usagers. Les aménagements et les activités encouragent la cohabitation entre les différents usagers et groupes sociaux, notamment la population itinérante. La valorisation d'un ou des points de repère et la présence d'un mobilier identitaire, complémentaire à celui du Quartier international de Montréal (QIM), en font un lieu de rendez-vous privilégié.

Un espace de découverte : Le paysage urbain se laisse découvrir depuis la place. À la manière d'un belvédère, l'espace permet de s'approprier les points de repère emblématiques du centre-ville et de la ville ancienne (palais des congrès, palais de justice, hôtel de ville, cour municipale, CHUM, pont Jacques-Cartier, etc.). Cet aspect contemplatif en fait un lieu privilégié pour se lancer à la découverte de la ville et expérimenter la « Montréalité ». La station de métro Champ-de-Mars est l'élément phare du site - l'architecture moderne de l'édicule et l'esthétisme de la verrière de Marcelle Ferron sont célébrés. Les aménagements proposés se distinguent par leur caractère novateur et durable tant en matière de construction que d'entretien. La mission éducative de la place permet aux usagers d'en apprendre davantage sur le fonctionnement innovant de la place. La participation des institutions du quartier est fortement encouragée afin de promouvoir cette mission. Par l'entremise de partenariats novateurs, l'identité et le savoir-faire montréalais sont ainsi mis en lumière et appropriables par tous.

4.3 ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

Le diagnostic du secteur Champ-de-Mars ainsi que la démarche de codesign ont permis de déterminer cinq principes directeurs. De ces derniers découlent une série de questions faisant état des défis et enjeux d'aménagement de la nouvelle place publique :

L'appropriation du secteur par les citoyens : Comment créer une place publique emblématique et identitaire qui confèrera un caractère unique à ce lieu inexistant? Comment aménager un espace d'accueil attrayant, polyvalent et sécuritaire? Comment peut-on favoriser la socialisation et la cohabitation des différents groupes d'usagers, notamment les populations marginales? Outre la fonction de transit, quels types de services et d'équipements prévoir pour favoriser l'appropriation et la fréquentation de la place sans pour autant offrir une programmation d'activités en continu? Comment transformer cette porte d'entrée vers le Vieux-Montréal en un lieu vivant et animé? Comment assurer une occupation quatre saisons du lieu?

La convivialité des liens de mobilité : De quelle façon peut-on lier visuellement et physiquement le Champ-de-Mars à la station de métro et conséquemment au reste de la ville? Quels aménagements prévoir pour obtenir et conserver une porosité maximale dans l'ensemble de la place? Comment peut-on aménager les seuils comme des points d'accès accueillants favorisant la convergence des déplacements vers et à travers la place? Comment assurer une cohabitation optimale entre les piétons et les cyclistes qui transitent aux abords de la place? Quels aménagements prévoir pour assurer un confort et une efficacité des différents types de mobilité? Comment assurer la sécurité du nouveau lieu public et intégrer l'accessibilité universelle?

La qualité de l'aménagement urbain : Comment aménager dans un souci de qualité et de durabilité tout en prévoyant des îlots de fraîcheur? Face aux conditions climatiques spécifiques auxquelles le site est exposé, quelles interventions peuvent contribuer à l'amélioration du confort des usagers de la place? Quelles innovations techniques pourraient être intégrées malgré les contraintes liées à l'aménagement sur dalle? Comment assurer une cohérence avec les aménagements du domaine public environnant (QIM, CHUM, avenue Viger, rue Saint-Antoine, square Viger, etc.)? Comment favoriser l'animation sur rue aux abords de l'avenue Viger et de la rue Saint-Antoine? Comment dynamiser la relation entre le domaine public et le cadre bâti en saisissant les opportunités offertes par les nouveaux immeubles du CHUM et du CRCHUM?

La mise en valeur d'un patrimoine riche et diversifié : Quels liens physiques et visuels sont à privilégier pour mettre en valeur le riche patrimoine associé aux institutions du Vieux-Montréal et des quartiers avoisinants? De quelle façon peut-on poursuivre l'expérience de la promenade sur les artères est-ouest, particulièrement la rue Saint-Antoine qui regroupe un ensemble de lieux publics et une séquence d'ensembles patrimoniaux? Comment mettre en valeur la station de métro Champ-de-Mars et sa verrière?

La mise en valeur d'un paysage monumental : Quels aménagements peut-on prévoir pour conserver les perspectives visuelles vers le paysage monumental créé par les édifices de la Cité administrative et du centre-ville? Comment faire en sorte que la nouvelle place puisse profiter du dégagement visuel induit par l'implantation en tranchée de l'autoroute pour être bien visible et attrayante depuis son pourtour? Comment mettre en valeur l'expérience de la montée vers le Champ-de-Mars de comme porte d'entrée du Vieux-Montréal?

5. BESOINS FONCTIONNELS ET TECHNIQUES

5.1 DÉNOMINATION DE LA PLACE

Les gentils « Montréalais » et « Montréalaise » ont été officialisés par la Ville de Montréal en avril 2015. Dans l'usage courant, ce gentilé a supplanté l'ancienne dénomination « Montréaliste » au cours du 19^e siècle. Il désigne toutes les personnes habitant la métropole, quelles que soient leurs origines. L'adoption d'un toponyme en hommage aux Montréalaises contribue à rappeler la mémoire de toutes ces femmes occultées de l'histoire dont nous ne connaissons jamais le nom, en dépit de leur apport à la collectivité.

Le nom « place des Montréalaises » est recommandé pour désigner la nouvelle place publique dans le cadre de l'opération *Toponym'Elles* établie par l'administration municipale afin de promouvoir la représentation des femmes dans la toponymie montréalaise.

5.2 COMMÉMORATION DE MARIE-JOSÈPHE-ANGÉLIQUE

La nouvelle place publique devra permettre de poursuivre la commémoration de Marie-Josèphe-Angélique dans l'espace commémoratif actuel situé à l'intersection de l'avenue Viger Est et l'avenue de l'Hôtel-de-Ville, à l'ouest de la station de métro. Le concours appelle ainsi une réflexion sur cette commémoration afin de rendre justice à cette figure et à ce pan de l'histoire de Montréal au sein d'une nouvelle place publique élargie. Les aménagements existants de la place Marie-Josèphe-Angélique ne doivent pas être conservés dans le cadre du projet. Seuls l'emplacement et le toponyme de cette place ne sont pas modifiés.

Le toponyme « place Marie-Josèphe-Angélique », attribué en 2012, vise à rappeler l'histoire de Marie-Josèphe-Angélique (Madeira, Portugal, vers 1705 - Montréal, 1734), esclave d'un négociant de Montréal. En 1734, cette femme est accusée, reconnue coupable et condamnée à mort pour avoir allumé l'incendie qui a détruit la moitié de la ville. À la lumière des recherches historiques récentes, il est admis que les preuves sont insuffisantes pour conclure à la culpabilité de Marie-Josèphe-Angélique. Adjacente à la station de métro Champ-de-Mars, la place Marie-Josèphe-Angélique rappelle à tous l'existence de l'esclavage dans l'histoire de Montréal et ses conséquences sur les personnes qui l'ont subi. Ce toponyme n'est pas modifié par la dénomination de la place des Montréalaises.

5.3 PROGRAMMATION

La démarche participative de codesign lancée en septembre 2014 a permis de définir les besoins pour la nouvelle place publique (voir l'annexe C). La nature même de la localisation du site, où de

grandes institutions cohabitent avec les lieux d'habitation et la zone touristique du Vieux-Montréal, amène plusieurs usagers à transiter par le secteur. Ainsi, deux échelles de fonction et d'usage se dessinent :

- l'échelle du quartier – le lieu de vie – qui répond aux besoins des résidents;
- l'échelle de la ville – ou du centre-ville – qui en fait un lieu de transit.

Ces deux échelles démontrent que tous les types d'usagers de la nouvelle place n'utilisent pas cette dernière pour les mêmes raisons et aux mêmes moments de la journée. La polyvalence et la flexibilité de ce lieu en recherche d'identité sont donc primordiales, et ce, à tout moment de l'année.

Afin de répondre à ces deux échelles et aux besoins exprimés, les aménagements de la nouvelle place publique doivent permettre le déroulement des activités suivantes :

- s'orienter facilement et pouvoir obtenir de l'information touristique;
- se donner rendez-vous et se repérer rapidement;
- se déplacer vers/depuis le Vieux-Montréal le plus directement possible, et ce, en atténuant les obstacles et zones de conflits;
- garer son vélo dans un espace sécuritaire et facile d'accès;
- installer temporairement des activités et équipements dans un espace polyvalent offrant toutes les commodités requises (électricité, ancrage, accès à l'eau, etc.);
- entreposer de façon sécuritaire du matériel utile aux activités de la place (40 mètres carrés);
- entreposer de façon sécuritaire le matériel pour l'entretien de la place (20 mètres carrés);
- utiliser un espace/kiosque pour vendre des produits consommables, de façon temporaire ou permanente;
- s'asseoir confortablement pour consommer ces produits;
- utiliser un espace/kiosque pour offrir des services à définir aux citoyens, aux touristes, aux travailleurs, etc. (ex. : réparation de vélos, information touristique ou toute autre offre permettant d'animer la place);
- consommer ou se détendre dans un endroit favorable au confort climatique;
- avoir accès à des toilettes propres et sécuritaires;
- se détendre simplement et contempler le paysage;
- utiliser un mobilier urbain permettant à la fois la socialisation et l'intimité;
- laisser les enfants s'amuser dans un lieu stimulant et sécuritaire;
- utiliser le lieu pour des activités physiques modérées nécessitant peu ou pas d'équipement permanent;
- s'exprimer librement.

Étant donné la proximité d'autres lieux publics existants ou en cours de planification dans le secteur, il est requis de concevoir la nouvelle place en intégrant des aménagements qui se distingueront ou seront complémentaires aux activités déjà établies ou planifiées. L'information disponible la plus à jour sur les espaces en cours de planification est disponible sur le site Internet du Projet Secteur Champ-de-Mars.

Les aménagements proposés pour la nouvelle place doivent favoriser la prise en charge de son fonctionnement quotidien par ses propres usagers, et ce, sans programmation officielle et régulière d'activités. La relation avec les institutions à proximité (ex. : CHUM-CRCHUM, hôtel de ville) doit être dynamisée afin de les faire participer à l'animation de la place. À titre d'exemple, des kiosques permanents ou semi-permanents devront être proposés par les concepteurs et intégrés à l'aménagement de la place. En fonction d'avril à octobre (sept mois par année), ils permettraient d'offrir divers services aux usagers, tant en matière de restauration que de services s'adressant aux touristes, aux travailleurs ou aux résidents (ex. : réparation de vélos, information

touristique, marché public, animation, etc.). Un maximum de deux kiosques amovibles ou non doivent être intégrés au concept. L'architecture proposée ne doit pas permettre de squatter ou favoriser la création de lieux où les gens pourraient s'installer et dormir. La signature visuelle de ces kiosques doit refléter l'intégration au secteur et s'arrimer à l'identité de la place, tant pour ce qui est des matériaux proposés, de la forme que de l'emplacement. Le cas échéant, les kiosques devront être desservis par les services d'usage (eau, électricité). Des éléments de programmation plus précis pourront être fournis aux finalistes en seconde phase du concours.

Toute proposition d'aménagement permettant de répondre aux besoins de la présente sous-section doit s'inscrire dans le budget global du projet présenté à la section 7. Il est à noter qu'il sera essentiel de confirmer la faisabilité de desserte technique requise pour l'ensemble des activités, en assurant une polyvalence et une adaptabilité.

5.4 MISE EN VALEUR DE LA VERRIÈRE DE MARCELLE FERRON

Les aménagements proposés aux abords de la station de métro doivent participer à la mise en valeur de la verrière de Marcelle Ferron. Un dégagement visuel suffisant au pourtour de l'édicule de la station doit être maintenu, permettant de contempler cette œuvre d'art dans sa globalité. À une plus grande échelle, il y a également des opportunités de mettre en valeur un ou plusieurs parcours d'œuvres d'art qui se trouvent dans l'ensemble du secteur Champ-de-Mars.

5.5 INTÉGRATION D'UNE NOUVELLE PASSERELLE PIÉTONNE

La nouvelle passerelle piétonne vise à lier le Champ-de-Mars à la station de métro du même nom par un lien direct, convivial et accessible universellement permettant d'enjamber la barrière physique liée à la présence de la bretelle Saint-Antoine. Par ce geste, il est attendu de créer un mouvement naturel entre la place des Montréalaises et le Champ-de-Mars. Le concepteur devra démontrer à la fois le souci d'intégration de la passerelle dans le paysage urbain, la résolution d'enjeux d'aménagements, d'accessibilité et de confort de même que la faisabilité technique et les conditions d'entretien d'un tel ouvrage.

En plus de sa nature fonctionnelle, la passerelle devra s'intégrer dans un contexte patrimonial et paysager exceptionnel, à l'image d'un belvédère permettant de découvrir les points d'intérêt de la ville. Une autorisation du ministère de la Culture et des Communications (MCC) sera d'ailleurs nécessaire pour valider sa forme et son implantation à l'intérieur des limites du site patrimonial de Montréal. Elle devra présenter des qualités de design, un raffinement et une expression de légèreté afin de minimiser son impact visuel et prévoir une intégration harmonieuse et respectueuse à l'aménagement du Champ-de-Mars. Des interventions avec sensibilité, sobriété et réserve sont attendues.

La passerelle doit être ouverte et créer de nouvelles perspectives sur les sites d'intérêt du secteur (Cité administrative, édicule de la station de métro Champ-de-Mars, mont Royal, centre-ville, pont Jacques-Cartier, etc.). Considérant les conditions climatiques montréalaises, ce choix impose la recherche de solutions afin d'assurer la sécurité et le confort des usagers. Des solutions telles qu'une surface antidérapante et un pontage chauffant sont requises afin d'éviter l'entretien manuel qui serait complexe sur cette passerelle. Le recours aux sels de déglçage est exclu. Une salle mécanique nécessaire dans le cas d'un pontage chauffant devra être intégrée au concept. Les espaces d'entreposage requis pour l'entretien de la place peuvent être intégrés au même bâtiment. Les espaces résiduels de l'édicule sud du tunnel piéton Ville, attenant à la salle mécanique existante, peuvent être réutilisés pour ces fins. Les contraintes potentielles liées au comportement éolien du secteur doivent aussi être prises en compte (voir l'annexe K).

Les recommandations d'intégration suivantes ont été élaborées de concert avec le MCC et c'est sur cette base que sera analysé le projet lors de la demande d'autorisation de construction de la

passerelle. L'implantation de la passerelle est souhaitée dans l'axe nord-sud, à l'est de la Cité administrative, parallèlement à la rue Gosford, hors de l'emprise de l'ancienne bretelle Sanguinet. La passerelle doit participer au renforcement du rôle de la rue Gosford, amenée à devenir une véritable porte d'entrée du Vieux-Montréal. Elle servira également de point d'entrée au Champ-de-Mars en son coin nord-est. Elle doit jouer un rôle structurant dans la réorganisation fonctionnelle et sécuritaire des circulations piétonnes dans les rues Saint-Antoine et Gosford et l'esplanade du Champ-de-Mars en s'arrimant à la promenade haute au pourtour de l'esplanade. Il importe que le geste proposé au sud de la rue Saint-Antoine, dans le site patrimonial, soit subordonné aux aménagements et aux éléments caractéristiques du Champ-de-Mars et qu'il s'appuie sur un principe d'intervention minimal.

L'intégration de la passerelle doit, sans s'y limiter, respecter les lignes directrices suivantes :

- limiter l'intervention : la passerelle devrait seulement « atterrir » ou « être déposée » sur le coin nord-est du Champ-de-Mars;
- raccorder la passerelle aux schémas de circulation existants et planifiés au *Plan d'aménagement de la Cité administrative* (annexe F);
- les vues à partir ou vers l'édifice de la cour municipale ne devraient pas être entravées (par exemple par du mobilier, des éléments signalétiques ou autres dans le prolongement de la passerelle ni ailleurs sur le Champ-de-Mars);
- conserver les fortifications et le front bâti de l'ensemble monumental (hôtel de ville, édifice Lucien-Saulnier, etc.) comme éléments visuels dominants;
- la topographie des talus (Saint-Antoine et Gosford) ne doit pas être modifiée et ils doivent demeurer gazonnés. L'articulation du coin Gosford-Saint-Antoine devrait être maintenue, notamment par l'alignement d'arbres;
- aucune intégration de placette ou de sous-espace aménagé à même le Champ-de-Mars ni de construction de bâtiment accessoire;
- la passerelle devra être de facture contemporaine et ne pas chercher à s'intégrer par mimétisme ou par pastiche.

Cette passerelle doit prévoir un dégagement optimal sous sa structure afin de faciliter les liens est-ouest et doit éviter de créer des sous-espaces ou morcellements de la nouvelle place publique et permettre de solutionner d'éventuelles problématiques qui pourraient découler de toute occupation délinquante sur ou sous la structure. Par ailleurs, le dessous de la passerelle doit être réfléchi tant au niveau de l'expérience du piéton que de celle l'automobiliste dans la rue Saint-Antoine notamment.

Des études de faisabilité ont permis d'évaluer différentes options de passerelle (annexe H). La conception de la passerelle est laissée au choix des concepteurs, qui devront démontrer l'intégration urbaine et la faisabilité technique de leur proposition.

5.6 OPTIMISATION DE LA MOBILITÉ

L'aménagement devra favoriser les déplacements vers et à travers la nouvelle place publique tout en favorisant une convergence vers le centre de la place. Un dégagement visuel et physique est souhaitable dans l'axe de la rue Sanguinet afin de favoriser une circulation piétonne le long du CRCHUM, dans l'emprise de la bretelle Sanguinet fermée. Cet espace doit d'ailleurs être réinvesti et intégré à la nouvelle place publique.

Le projet doit également prévoir un aménagement atténuant la présence de la bretelle Saint-Antoine et de l'autoroute Ville-Marie. L'objectif du recouvrement partiel de la bretelle Saint-Antoine et de l'intégration de celui-ci à l'aménagement de la place est de faire en sorte que les usagers oublient la présence de la sortie autoroutière et qu'on la perçoive le moins possible, principalement entre l'avenue de l'Hôtel-de-Ville et la nouvelle passerelle piétonne. Une

exposition moindre des piétons et cyclistes à la circulation véhiculaire contribuera à rehausser le sentiment de sécurité de ces derniers. Le projet doit tenir compte des trois voies publiques circonscrivant le site; cependant, il doit être fonctionnel à l'intérieur de ses limites de propriété sans qu'aucune intervention ne soit nécessaire sur les trottoirs et les voies publiques qui le bordent. Le nord et l'ouest de la place sont délimités par un trottoir. Toutefois, au sud, étant donné l'impossibilité pour un piéton de franchir de façon sécuritaire la jonction entre la bretelle Saint-Antoine et la rue du même nom, aucun trottoir adjacent ne borde la place. La place, au sud, doit donc être configurée pour empêcher les usagers d'avoir accès aisément à la rue Saint-Antoine et de la traverser aux endroits proscrits.

Vu la présence des voies cyclables à proximité, des espaces pour vélos et Bixi doivent être intégrés dans l'aménagement et être facilement identifiables et accessibles. D'autres équipements utiles pour les cyclistes sont encouragés (supports/espaces sécuritaires, outils, etc.). Les aménagements doivent faciliter les déplacements vers et depuis les voies cyclables à proximité en minimisant toute source de conflit avec les autres mobilités (piétons, automobiles) sur la place ou à ses abords.

Tout lien physique à réaliser avec le Champ-de-Mars et la Cité administrative doit être cohérent et respectueux du site patrimonial de Montréal.

Enfin, le projet doit prendre en considération les orientations d'aménagement préconisées par la Ville pour les voies publiques aux abords du site. La matérialité s'inspire des interventions du Quartier international de Montréal (QIM), plus à l'ouest. L'intention générale est de prolonger cette matérialité sur les artères du secteur Champ-de-Mars. Le projet de réaménagement du domaine public aux abords du CRCHUM et du CHUM en fait état (voir l'annexe G) et des fiches techniques seront disponibles au besoin pour les finalistes.

5.7 ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

La Ville de Montréal s'est dotée d'une politique d'accessibilité universelle qui concerne tous les domaines de l'activité municipale, incluant l'aménagement du territoire et les services aux citoyens. L'accessibilité universelle touche tous les aspects de la vie des personnes et s'appuie sur le respect des droits de tous les citoyens. Fondée sur une approche d'inclusion, l'accessibilité universelle permet à toute personne, quelles que soient ses capacités, l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des services offerts à l'ensemble de la population. Ainsi, l'accessibilité universelle devra être réfléchi et intégrée dès le début de la conception du projet. Elle sera conçue comme une amélioration de l'expérience piétonne pour tous les usagers et sur l'ensemble du site, les besoins des personnes à mobilité réduite étant compris comme des révélateurs de ceux de l'ensemble de la population.

Les directives suivantes doivent être appliquées pour les déplacements :

- dans la mesure du possible, les parcours accessibles aux personnes à mobilité réduite seront les mêmes que ceux de l'ensemble des citoyens, afin d'offrir une expérience identique ou similaire à tous les usagers;
- on doit permettre un parcours droit et libre de tout obstacle de 1800 mm de largeur minimum; si cette largeur est impossible à obtenir, une largeur de 1500 mm est acceptable si des espaces sont aménagés afin qu'un utilisateur d'un appareil d'aide à la mobilité motorisé (AMM) puisse trouver le dégagement nécessaire afin d'effectuer des manœuvres de virage à 180 degrés;
- le parcours à emprunter doit être sans marche ou ressaut de plus de 30 mm; tout ressaut entre 13 et 30 mm sera biseauté.

Pour tout élément de mobilier urbain :

- les éléments faisant partie de l'intervention devront être détectables à la canne blanche et les éléments en saillie seront à éviter dans une hauteur comprise entre 300 mm et 2030 mm;
- les personnes avec une déficience motrice ou en fauteuil roulant pourront utiliser le mobilier urbain (ex. : une personne âgée trouvera un appui-bras pour se relever) ou avoir la capacité de manœuvrer et de s'installer autour (ex. : une personne en fauteuil roulant pourra s'installer à proximité et profiter de l'espace avec ses proches);
- les parcours doivent offrir des contrastes visuels et tactiles (textures ou matérialités différentes) perceptibles par les personnes avec une déficience visuelle; dans les espaces vastes, on cherchera à créer des « fils d'Ariane » pour aider à l'orientation des personnes.

Signalétique temporaire ou permanente :

- il y aura une redondance de l'information par divers supports (visuels, auditifs, tactiles) afin de rendre l'information accessible à tous les usagers, quelles que soient leurs capacités à entendre, voir, se déplacer, etc.; par exemple, on utilisera une typographie sans « sérif » pour en faciliter la lecture, avec un contraste d'au moins 70 % avec son fond;
- l'information sera accessible aux personnes en fauteuil roulant ou de petite taille;
- les technologies de l'information peuvent être mises à contribution, leur utilisation étant de plus en plus répandue chez les personnes à mobilité réduite.

5.8 CONFORT CLIMATIQUE ET AMBIANT

Le projet doit assurer le confort et la sécurité des piétons en minimisant toutes les nuisances possibles (impact éolien, îlots de chaleur, bruits, ombrages, discontinuités physiques, etc.). Une diminution des îlots de chaleur est notamment recherchée sur le site. Il est suggéré de miser sur la plantation et les zones ombragées par l'utilisation de différents dispositifs tant architecturaux que paysagers.

En conformité avec la vision et les vocations de la place et lorsque le contexte le permet, la conception de la place doit viser une plantation optimale d'arbres et de végétaux tout en favorisant la préservation des arbres existants. Le concept d'aménagement doit garantir les conditions requises et l'espace souterrain nécessaire à leur saine croissance. Le choix des végétaux doit être adapté aux conditions particulières du site, afin de favoriser une croissance soutenue, un port naturel et un entretien minimal. Il faudra notamment opter pour une sélection compatible avec la faible épaisseur de substrats résultant d'un aménagement sur dalle, mais également avec des conditions climatiques assez rigoureuses (vents, exposition aux sels de déglacage, etc.). Au-delà de ces considérations pragmatiques, il importe que les arbres et les aménagements paysagers participent au caractère identitaire du projet et permettent des zones de détente ombragées.

L'intégration d'aménagements soutenant la présence de l'eau (ex. : bassins, fontaines, jeux d'eau) peut également être une solution envisagée, mais sans être un intrant obligatoire. La présence d'une source d'eau peut permettre de maintenir une température ambiante confortable notamment, en période de canicule, mais également de réduire les bruits issus de la circulation véhiculaire. La faisabilité de mise en place de toute intervention doit être démontrée, surtout dans un contexte sur dalle, tant sur le plan technique (desserte, respect des charges, etc.) que sur le plan de l'intégration urbaine et visuelle.

De plus, l'aménagement de la place et les systèmes techniques proposés doivent s'inscrire dans le *Plan d'adaptation aux changements climatiques de l'agglomération de Montréal 2015-2020* qui présente un portrait des mesures concrètes et des engagements pris par l'agglomération pour faire face aux événements climatiques qui affectent déjà la métropole et dont les impacts ne feront

qu'être exacerbés dans les prochaines années.

Notamment, la nouvelle place publique doit être conçue de manière à répondre, autant que possible, aux mesures d'adaptation aux phénomènes suivants :

- augmentation des températures moyennes;
- pluies abondantes;
- vagues de chaleur;
- tempêtes destructrices;
- sécheresses;
- crues.

Une étude du comportement éolien du secteur de la nouvelle place publique a été réalisée en 2016. Les conclusions et recommandations de cette étude (annexe K) doivent être prises en compte dans la conception de l'espace et de la passerelle piétonne afin de maximiser le confort des usagers dans ce lieu qui, par sa configuration dans le tissu urbain, est exposé aux vents.

5.9 GESTION OPTIMALE DE L'EAU

Le projet doit présenter une stratégie intégrée de la gestion de l'eau regroupant des mesures cobénéfiques pour la gestion de l'eau pluviale, l'alimentation en eau potable et l'approvisionnement pour les besoins en eau non potable (irrigation, fontaines).

Le projet doit intégrer une réduction nette du débit et du volume de ruissellement du site. Il doit notamment favoriser :

- un contrôle à la source de la quantité et la qualité de l'eau de ruissellement par des mesures de gestion optimale des eaux (PGOs);
- la récupération et la réutilisation des eaux de pluie et eaux grises;
- la réduction des demandes en irrigation par les principes de xéropaysagisme;
- un taux d'imperméabilité optimisé (maximum de surfaces végétalisées selon les contraintes);
- des surfaces végétalisées en contrebas par rapport aux surfaces imperméables;
- le drainage des surfaces imperméables vers les aires perméables (surfaces gazonnées ou végétalisées), et ce, en y plaçant les éléments de captage tels les puisards;
- un parcours de l'eau de surface le moins direct possible;
- l'usage des systèmes techniques comme véhicules éducatifs et attrait sociaux.

Le projet n'est pas assujéti au chapitre VII.2 sur la rétention des eaux pluviales du règlement C-1.1 de la Ville de Montréal.

5.10 MATÉRIALITÉ ET MOBILIER URBAIN

Compte tenu des conditions particulières associées à l'aménagement sur dalle, du mobilier fait sur mesure, complémentaire au mobilier normalisé, est autorisé afin d'offrir une identité propre à la place. Des solutions innovantes doivent être proposées pour l'intégration du mobilier, qui ne pourra venir s'ancrer directement sur la dalle de recouvrement du MTMDET. Ce mobilier doit être durable, facile à entretenir, en nombre suffisant et conçu pour les quatre saisons.

De plus, la place s'insère au cœur de nouvelles interventions sur le domaine public qui sont en cours de réalisation dans le cadre de la construction du CHUM-CRCHUM et qui se prolongeront également le long de certaines artères du secteur. Le mobilier urbain et les matériaux utilisés pour les rues au pourtour de ces bâtiments sont inspirés du Quartier international de Montréal (QIM), mais avec des variantes de tailles, formes et couleurs. Cette continuité dans le choix du mobilier et

des matériaux doit être prise en compte afin d'assurer une complémentarité dans le secteur. Elle sera aussi perceptible dans le cadre du réaménagement de la rue Saint-Antoine et de l'avenue Viger, prévu au cours des prochaines années. Le mobilier urbain est compilé dans un catalogue standardisé de la Ville de Montréal. Aucun nouveau mobilier urbain ou élément signalétique ni œuvre d'art ne doit être proposé sur le Champ-de-Mars.

5.11 ÉCLAIRAGE DES LIEUX

La conception de l'éclairage devra s'adapter aux modes d'appropriation de chaque sous-espace de la place afin de créer des ambiances bien définies et répondant aux besoins de chaque emplacement. L'éclairage devra en outre s'ajuster à la hiérarchie des réseaux de circulation.

L'éclairage de la nouvelle place publique doit également mettre en valeur la verrière de Marcelle Ferron, tout en garantissant la sécurité et la convivialité des lieux. Un éclairage fonctionnel, sécuritaire et esthétique, mais respectueux du patrimoine bâti, doit être mis en place.

Pour une mise en valeur optimale de la Cité administrative, l'orientation de l'éclairage doit assurer une visibilité de celle-ci en évitant une projection directe et éblouissante vers la nouvelle place publique. Se référer au [Plan Lumière du Vieux-Montréal](#) pour plus d'indications à cet effet. L'éclairage doit éviter la pollution lumineuse et devrait respecter les bonnes pratiques comme les recommandations de l'International Dark-Sky Association et éviter la création de zones d'ombre.

Au même titre que le mobilier urbain, le mobilier d'éclairage est aussi compilé dans un catalogue standardisé pour la Ville de Montréal. Ce catalogue sera disponible pour les finalistes. La complémentarité avec les aménagements du CHUM-CRCHUM inspirés du Quartier international de Montréal (QIM) devra aussi être préconisée.

5.12 ÉLECTRICITÉ

Le projet devra prévoir tout système électrique requis pour supporter et permettre le fonctionnement adéquat et sécuritaire du projet selon les usages prévus, en respectant les normes applicables en vigueur.

Un panneau électrique pour desservir le site devra être raccordé au réseau d'Hydro-Québec existant dans la rue Saint-Antoine. La conception de la nouvelle place publique devra respecter le Règlement sur les réseaux câblés (n° 12-012, article 11) de la Ville. La conception devra assurer l'intégration visuelle de l'équipement électrique.

Au minimum, l'alimentation électrique doit prévoir :

- 60 ampères triphasés 120/208 volts;
- 200 ampères triphasés 120/208 volts;
- type Camlock;
- l'installation de plusieurs prises de courant de 110 volts intégrées à l'aménagement.

5.13 SIGNALÉTIQUE ET IDENTITÉ VISUELLE

La nouvelle place publique doit établir l'espace à la sortie de la station de métro Champ-de-Mars comme l'un des principaux points d'entrée et d'accueil du Vieux-Montréal. Afin que cette dimension soit pleinement intégrée à l'aménagement, le projet doit prévoir une signalétique novatrice, claire et visible, facilitant l'orientation des usagers ainsi que l'identification des sites d'intérêt du secteur. Cette signalétique doit s'inspirer des principes de *wayfinding*, soit :

- créer un système de communication visuelle simple, cohérent, clair avec messages courts;
- indiquer uniquement les informations requises, soit l'espace, l'emplacement ou le trajet;
- enlever toute information superflue;
- fournir des éléments signalétiques aux points de décisions;
- utiliser des lignes de vue pour indiquer ce qui est en avant.

Afin d'atteindre ces objectifs, la nouvelle place publique devrait viser l'intégration de bornes d'acheminement « Montréal à pied » (MAP), en cours de développement par la Ville. Le projet MAP consiste en un système innovant de bornes d'orientation et d'acheminement des piétons à la hauteur des pratiques internationales. Des détails sur ce projet seront disponibles pour les finalistes.

5.14 COHABITATION, SÉCURITÉ ET CONFORT DES UTILISATEURS ET DES RIVERAINS

Le projet est au cœur d'un secteur d'une grande diversité sociale qui compte des résidents, des patients (CHUM), des travailleurs, des chercheurs (laboratoires du CRCHUM), des touristes et des personnes en situation d'itinérance. La nouvelle place doit donc favoriser l'inclusion et une cohabitation harmonieuse entre tous ces usagers.

La nouvelle place publique doit être conçue de manière à être sécuritaire à toute heure de la journée et fréquentée toute l'année. Outre l'achalandage lié à la fonction de transit, les aménagements doivent susciter l'appropriation afin d'assurer une animation naturelle des lieux. Ils doivent permettre une bonne visibilité vers et depuis les voies publiques. Ainsi, une attention particulière sera portée pour ne pas créer d'espace clos ou soustrait au regard des passants.

Les institutions riveraines de la place doivent être prises en compte en atténuant au maximum les désagréments qui pourraient être engendrés par les aménagements et activités du nouveau lieu public. Des solutions optimales devront être proposées afin de minimiser, par exemple, le bruit, les vibrations, l'aveuglement lumineux, les impacts éoliens, les poussières, etc., et ce, tant pour les riverains que pour les usagers de la nouvelle place.

5.15 INNOVATION ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

La nouvelle place publique doit proposer un aménagement innovant, s'inscrivant dans les meilleures pratiques durables, minimisant la présence d'îlots de chaleur et optimisant les espaces végétalisés. La réutilisation des composantes existantes du site est encouragée si le concept proposé le justifie (ex. : matériaux, végétation, etc.). L'aménagement proposé pourra s'inspirer des critères de certifications environnementales reconnues telles que LEED®, Envision™, BREEAM®, Living Future®, etc.

L'aménagement de la place et les systèmes techniques proposés doivent s'inscrire dans la lignée du plan *Montréal durable 2016-2020*. Notamment, la nouvelle place publique doit être conçue de manière à répondre aux orientations suivantes :

- améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES);
- assurer la qualité des milieux de vie;
- pratiquer une gestion responsable des ressources;
- adopter de bonnes pratiques de développement durable dans les industries, commerces et institutions (ICI);
- améliorer la protection de la biodiversité, des milieux naturels et des espaces verts.

5.16 VILLE INTELLIGENTE

L'aménagement de la place doit s'arrimer au *Plan d'action Montréal, ville intelligente et numérique 2015-2017* qui vise à positionner la métropole comme un chef de file mondialement reconnu parmi les villes intelligentes. La nouvelle place publique doit entre autres prévoir l'interconnectivité de toutes ces composantes par l'utilisation des nouvelles technologies (fibre optique, Wi-Fi, bornes intelligentes, etc.).

6. ENJEUX TECHNIQUES

6.1 RECOUVREMENT PAR DALLE DE L'AUTOROUTE VILLE-MARIE

L'analyse des caractéristiques du projet de recouvrement proposé par le MTMDET a permis de déterminer plusieurs éléments qui influenceront l'aménagement de la nouvelle place publique :

- les limites structurales de charges sur la dalle de recouvrement;
- les restrictions de charges latérales et contraintes liées aux remblais adjacents à la structure de recouvrement qui ne permet aucune charge supplémentaire;
- la dalle et les restrictions qui en découlent, notamment en ce qui concerne les ancrages;
- la topographie de la dalle de recouvrement qui n'est pas régulière et qui présente des élévations au-delà des niveaux du contexte environnant;
- le sens des pentes et l'emplacement des puisards de la dalle qui conditionnent le concept de drainage de la place dans la partie se trouvant au-dessus du recouvrement;
- la présence d'un nouvel édicule hors sol dont l'implantation, les dimensions et les caractéristiques physiques et structurales sont fixées par des conditions strictes liées aux besoins fonctionnels et de sécurité du tunnel (chambre électrique, issue du tunnel, etc.);
- les contraintes d'accès véhiculaire à la dalle selon les capacités structurales des transitions;
- la présence de joints et les impacts visuels et opérationnels de ceux-ci.

Il est important de noter que les caractéristiques du projet de recouvrement seront dans l'ensemble immuables une fois les travaux du MTMDET complétés. De plus, selon l'échéancier du concours, le choix du projet lauréat sera déterminé alors que les travaux de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie seront terminés. Dans ce contexte, les caractéristiques du projet de recouvrement constituent des intrants auxquels on ne peut apporter des modifications.

Il est possible que les plans tels que construits diffèrent des informations présentées dans la présente section. Ces informations sont tirées des plans fournis par le MTMDET lors de leur appel d'offres lancé en novembre 2015 pour la réalisation du projet de recouvrement. Des relevés et vérifications devront être réalisés conjointement avec le Ministère et la Ville après la complétion du projet de recouvrement. Les différents plans présentés aux annexes G et I résument l'ensemble des contraintes connues à ce jour.

Structure du recouvrement

Le projet de recouvrement, réalisé par le MTMDET, est d'une superficie d'environ 4 760 m² et implique le forage de pieux au nord, au sud et au centre de l'autoroute et l'ajout d'une culée sur chacun des murs. Les pieux et culées sud sont positionnés plus au sud du mur de soutènement existant. Au total, 51 poutres sont ajoutées au-dessus de l'autoroute dans chaque direction. Le recouvrement est composé d'une dalle de béton armé d'une épaisseur de 225 mm et d'une membrane d'étanchéité protégée par une couche d'enrobé bitumineux de 50 mm.

Charges admissibles

La capacité structurale maximale de la dalle de recouvrement construite par le MTMDET est de 15 kPa de charge morte et de 12 kPa de charge vive non pondérée. Elle est conçue pour accepter le passage de camions poids-lourd de type CL3-625 (30 tonnes).

Charges latérales

Le système de soutènement, incluant des structures nouvellement proposées par le MTMDET, ne permet pas de provisions pour des charges latérales additionnelles relatives à l'état actuel du terrain avoisinant.

Il est important de noter que cette restriction de charges latérales s'applique sur l'ensemble des murs de soutènement de la dalle de recouvrement, augmentant les contraintes techniques liées à l'harmonisation du nivellement des surfaces. Cette harmonisation pourrait toutefois être réalisée en partie en utilisant un remblai léger ou toute autre solution innovante à convenir avec le MTMDET.

Plantations et autres structures

Les caractéristiques de la dalle favorisent une plantation de végétation extensive ou semi-intensive plutôt qu'une végétation intensive et dense. La dalle n'est pas conçue pour recevoir des bâtiments, appuis de structure ou kiosques permanents.

La dalle présente une topographie qui offre un potentiel de plantation plus important en son centre. Toutefois, une plantation dense à cet endroit pourrait aller à l'encontre de l'objectif de mise en valeur de la verrière et des perspectives vers le paysage monumental de la Cité administrative. Inversement, les surfaces au pourtour de la dalle, près de l'avenue de l'Hôtel-de-Ville ou du pont Sanguinet, sont des secteurs où le niveau de la dalle rend difficile l'intégration de remblais suffisant pour des plantations. Dans ces parties, le recours à du mobilier intégré comprenant des bacs de plantation pourraient être envisagé.

Topographie de la dalle et nivellement

La topographie de la dalle est l'une des caractéristiques les plus importantes conditionnant l'aménagement de la future place. Quelles que soient les solutions d'aménagement qui résulteront de la conception, il apparaît évident que l'uniformisation des niveaux de la dalle sera nécessaire pour la mise en valeur des lieux, particulièrement au pourtour de l'édicule de la station de métro. Les orientations conceptuelles en matière de nivellement devront tenir compte avant tout de la vocation du lieu, mais aussi d'enjeux techniques liés au rehaussement généré, aux limites de charges sur la dalle ainsi qu'au concept de drainage proposé.

Des efforts soutenus ont été consentis afin d'assurer une conception de la dalle à un niveau au plus bas. Cependant, diverses contraintes techniques font en sorte que la topographie de la dalle de recouvrement est irrégulière et plus élevée à certains endroits que le niveau des surfaces environnantes existantes, notamment au niveau de la place Marie-Josèphe-Angélique et de l'édicule de la station de métro ainsi qu'à la jonction avec la structure du pont de la rue Sanguinet. Cette surélévation est causée par le dégagement requis entre la chaussée de l'autoroute et la structure de recouvrement, par l'épaisseur de la structure de recouvrement et par l'installation de nouveaux systèmes de ventilation du tunnel. L'annexe I présente la topographie du projet de recouvrement ainsi que le nivellement potentiel.

Protection de la dalle de recouvrement et restrictions relatives aux ancrages

La membrane mise en place par le MTMDET sur la dalle vise à la protéger contre la corrosion due à la pénétration des sels de déglçage. L'enrobé bitumineux de 50 mm permet d'éviter que la membrane soit endommagée lors des travaux ultérieurs d'aménagement de la place. Afin

d'assurer l'intégrité du système, aucun ancrage fixé à la dalle n'est permis. Si des ancrages sont requis, par exemple pour des éléments de mobilier urbain, ils devront être intégrés à des fondations indépendantes et désolidarisées de la structure de recouvrement.

Des bordures de béton sont aménagées au pourtour de la dalle et permettent de retenir et diriger l'eau de drainage de la dalle vers le réseau de drainage de l'autoroute. Ces bordures pourraient faire l'objet d'interventions, à la suite de validations auprès du MTMDET.

6.2 RECOUVREMENT DE LA BRETELLE SAINT-ANTOINE

Des études portant sur le recouvrement de la bretelle autoroutière Saint-Antoine (Berri) sont en cours. Le recouvrement de cette bretelle de sortie permettra de lier le plus possible les sections nord et sud de la place publique. Cette bretelle de sortie, élargie à deux voies dans le cadre des travaux de recouvrement et de fermeture de la bretelle Sanguinet, demeure une barrière physique infranchissable et crée une cassure dans l'aménagement de la place, d'où l'intérêt de procéder à son recouvrement partiel. Ce recouvrement est possible sur une longueur maximale de 68 m. Afin de procéder au recouvrement, une modification dans la pente de la sortie d'autoroute est nécessaire. Cette modification à la pente implique la démolition du tunnel piéton existant.

Le rôle des concepteurs dans le cadre du projet sera de veiller à intégrer ce recouvrement partiel à la conception de la place publique; l'objectif étant de réduire au minimum l'impact visuel, physique et sonore de la présence de la sortie autoroutière.

Le recouvrement proposé à ce jour est en deux sections. Une première section est horizontale, de niveau avec le terrain avoisinant et permet le recouvrement sur une longueur de 40 m. La seconde partie est inclinée, suivant la pente de la sortie au-dessous. La topographie proposée pour la nouvelle place publique devra donc tenir compte de cette inclinaison. Tout recouvrement supplémentaire de la bretelle ou toute nouvelle option de recouvrement qui sera proposée par les concurrents sera soumis aux normes du MTMDET, soit 5,1 m de dégagement et une pente maximale de 6 %. L'avant-projet préliminaire se trouve à l'annexe M. Les solutions techniques du recouvrement ne sont pas encore arrêtées à ce jour. Les propositions des finalistes pourront jusqu'à un certain point influencer les plans et devis du recouvrement de la bretelle qui seront en cours de réalisation à partir d'octobre 2017. Il est à noter que les travaux de ce recouvrement, incluant toutes les modifications à la sortie d'autoroute, ainsi que la démolition du tunnel piéton ne font pas partie des travaux à prévoir par les concurrents ou les finalistes.

Charges admissibles

Les charges admissibles sur le recouvrement proposé de la bretelle Saint-Antoine sont les suivantes :

Charges mortes :

- remblai : 15 kPa;
- luminaires et protection passive : 1 kPa.

Charges mobiles :

- scénario 1 : Camion CL3-625 + 4 kPa;
- scénario 2 : 12 kPa + surcharge de neige de 2,48 kPa.

6.3 CHARGES ADMISSIBLES SUR LES OUVRAGES EXISTANTS

La présence d'ouvrages existants en souterrain et hors sol entraîne des contraintes de charges en surface (voir résumé des charges admissibles aux annexes G, I et L). L'aménagement de la nouvelle place publique devra tenir compte de ces restrictions dans sa conception.

Des analyses et études ont été réalisées pour évaluer ou définir la capacité portante de certains de ces ouvrages qui influenceront le potentiel d'aménagement du site. Cependant, d'autres études devront être réalisées au besoin par le lauréat et validées par la STM et le MTMDET, en fonction du concept d'aménagement proposé (ex. : emplacement des piles de la passerelle à proximité de la structure de recouvrement, option alternative pour l'accès véhiculaire, etc.).

Pont de la rue Sanguinet

Un rapport préliminaire fourni par le MTMDET indique que la dalle du pont Sanguinet, dans son état actuel, peut supporter les charges d'un camion CL-625 (30 tonnes) dans le sens longitudinal seulement et non transversalement. Tout nouvel aménagement pourrait donc supporter une charge vive non pondérée (et non mobile) de 12 kPa et une charge morte de 0 kPa. Si une charge vive inférieure à 12 kPa est appliquée, une charge morte additionnelle pourrait être ajoutée. Comme ces données proviennent d'un rapport préliminaire, des validations supplémentaires seront requises pour confirmer la faisabilité d'intégration des aménagements qui seront proposés par le concepteur.

Tunnel du métro de la STM et tunnel piéton CRCHUM

Une étude de capacité portante (annexe L) réalisée dans le secteur de l'entrée principale de la station de métro permet de conclure que les dalles supérieures du tunnel du métro de la STM et du tunnel piéton CRCHUM devant l'entrée de la station de métro seront sécuritaires pour accueillir les charges vives suivantes :

- un véhicule de type CL3-625 (30 tonnes) tel que décrit dans la norme CAN/CSA S6-06. Cette charge est équivalente à celle de la conception de la dalle de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie (projet élaboré par le MTMDET);
- un camion de pompiers de 20 tonnes avec une distribution des charges selon les positions d'essieux déterminées avec l'aide du SIM;
- 4,8 kN/m² : charge piétonnière selon l'article 4.1.5.3 du Code national du bâtiment (CNB) 2010;
- 12 kN/m² : charge spéciale répartie selon l'article 4.1.5.3 du CNB 2010. Cette charge est équivalente à celle de la conception de la dalle de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie (projet élaboré par le MTMDET).

La méthodologie utilisée dans le rapport pourrait être adaptée pour évaluer la capacité portante des structures souterraines à l'ouest de la station, cette dernière n'étant pas confirmée. En plus des charges admissibles présentées, l'aménagement de la place doit respecter les normes et critères de conception NCC Métro 2013. Ce guide pourra être fourni au besoin aux finalistes.

Station de métro Champ-de-Mars

Tout aménagement au pourtour de la station de métro doit respecter les normes et critères de conception NCC Métro 2013, comme prescrit par la STM. Un enjeu majeur concerne la protection de la verrière de Marcelle Ferron.

6.4 RÉTENTION ET CANALISATION DES EAUX

Toute eau présente sur la dalle de recouvrement se rejettera dans les drains de tablier du MTMDET le long de l'axe 3 de la nouvelle structure (limite nord de la structure). Ces drains acheminent l'eau pluviale au réseau de drainage de l'autoroute Ville-Marie. Le débit de ruissellement des aménagements proposés sur la dalle doit être égal ou inférieur en tout cas au débit actuellement ruisselé dans le réseau du MTMDET par les structures autoroutières occupant actuellement cette même surface. Le drainage des zones à l'extérieur des limites de la dalle de recouvrement doit se faire par infiltration lorsque les conditions le permettent ou vers le réseau municipal existant.

Le projet de nouvelle place publique aura des effets sur le drainage du secteur puisque la surface de la dalle générera un apport d'eau pluviale additionnel aux conditions actuelles. La résilience du site est d'une grande importance, surtout compte tenu de la présence d'infrastructures critiques telles que la station de métro Champ-de-Mars et son tunnel, le tunnel piéton CRCHUM et l'autoroute Ville-Marie qui se trouvent en plusieurs endroits à des niveaux plus bas que certaines parties de la nouvelle dalle de recouvrement et de l'avenue Viger.

6.5 NOUVEL ÉDICULE D'ISSUE ET TECHNIQUE DU MTMDET

Un édicule sera érigé par le MTMDET, en surface, au nord-ouest du recouvrement. Cet édicule agira comme issue de secours, en plus d'accueillir des équipements mécaniques et électriques reliés au fonctionnement du tunnel autoroutier. L'implantation, l'architecture et la volumétrie de ce dernier sont déjà déterminées et des contraintes d'aménagement y sont associées (voir l'annexe G).

L'édicule est composé de deux étages, dont un en sous-sol (niveau A-720). L'étage hors sol accueille une sortie de secours et une chambre électrique. L'édicule est situé entre le tunnel du métro et le tunnel de l'autoroute, dans un espace d'une largeur très limitée pour ne pas créer d'impact sur les deux ouvrages. La portion extérieure de l'édicule est d'une hauteur de plus ou moins 4 mètres et d'une longueur de 15 mètres. Cette construction aura un impact non négligeable sur certaines des vues vers la Cité administrative, principalement à partir de la place Marie-Josèphe-Angélique et de l'avenue Viger. De plus, un espace de stationnement et un espace pour une génératrice d'urgence doivent être prévus dans l'aménagement définitif de la place pour les besoins de l'édicule technique.

Cet édicule doit être intégré au concept d'aménagement de la future place publique. À cet effet, les concurrents doivent réfléchir à des solutions afin d'alléger visuellement l'édicule et de l'intégrer au paysage de la place. Des solutions sur la topographie, les matériaux ou les usages à proximité peuvent être proposées, tout en respectant les contraintes liées à cet édicule. Il s'agit de dissimuler les attributs techniques de l'édicule pour bonifier le paysage de la place. Les analyses et études supplémentaires requises afin d'évaluer les possibilités de modifier les composantes de l'édicule (volumétrie, matérialité, etc.) devront être réalisées par le lauréat, de concert avec le MTMDET.

6.6 NOUVELLE PASSERELLE PIÉTONNE

La nouvelle passerelle piétonne à concevoir dans le cadre du projet de la nouvelle place publique ne pourra en aucun cas s'appuyer sur la dalle de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie, dont les capacités portantes sont limitées. Un dégagement minimal de 5,3 mètres doit être respecté au-dessus des voies municipales et de la sortie de l'autoroute (rue Saint-Antoine et bretelle Saint-Antoine). La largeur minimale souhaitée est de 4 m, afin d'assurer une fluidité de passage. Des extraits de l'étude de faisabilité d'options d'implantation de passerelle sont disponibles à titre indicatif à l'annexe H.

6.7 CIRCULATION VÉHICULAIRE

Pour assurer un accès véhiculaire d'urgence requis par le SIM et pour faciliter l'accès aux véhicules d'entretien, le MTMDET a prévu l'intégration de deux dalles de transition entre le recouvrement et les espaces adjacents (voir l'annexe G). Ainsi, une première dalle de transition est projetée au coin nord-ouest de la dalle, tout juste à l'ouest de l'édicule MTMDET. La seconde dalle de transition est prévue plus à l'est, près de l'entrée principale de la station de métro. Enfin, des bollards seront ancrés dans la dalle le long de l'avenue de l'Hôtel-de-Ville afin d'empêcher les véhicules d'accéder à la dalle. Ces bollards peuvent cependant être retirés dans le nouvel

aménagement et remplacés par des interventions plus intégrées au concept global, tout en préservant l'objectif d'interdire aux véhicules d'accéder à la dalle à d'autres endroits que par les dalles de transition.

L'axe de circulation des véhicules d'urgence sur la nouvelle place publique doit respecter les conditions additionnelles suivantes :

- doit fournir un trajet carrossable d'une largeur minimale de 4 mètres. Aucune installation éphémère (ex. : scène, kiosque, camion de cuisine de rue) n'est permise à l'intérieur de ces limites de dégagement;
- doit permettre une circulation à sens unique pour accéder, circuler et sortir du site. Cet axe de circulation doit permettre un tracé est-ouest reliant les deux dalles de transition identifiées sur le plan du MTMDET;
- doit offrir une surface carrossable conçue selon la norme CAN CSA-S6, avec une capacité portante suffisante pour les charges induites par le véhicule d'urgence *E-One Auto-pompe 200* (20 tonnes) et le camion *CL3-625* (30 tonnes).

6.8 INFRASTRUCTURES PUBLIQUES

Un plan indiquant schématiquement la localisation des infrastructures d'utilités publiques existantes (égout, aqueduc, électricité) est fourni à l'annexe G. Il est prévu que ces services soient maintenus en place et accessibles. Le projet devra comprendre la réalisation de tous les travaux d'installations, raccordements, relocalisation, abandon et protection d'utilités publiques requis pour les usages du site ou affectés par les activités du projet. Un plan détaillé des infrastructures publiques sera disponible aux finalistes.

Par ailleurs, deux bornes sèches et deux bornes humides sont prévues au nord de la dalle de recouvrement MTMDET. Celles-ci doivent être intégrées à l'aménagement de la place tout en restant visibles et accessibles par les services d'urgence depuis les voies publiques (voir le plan de circulation véhiculaire de l'annexe G).

6.9 CONDITIONS RÉGLEMENTAIRES ET AUTORISATIONS

Au [Plan d'urbanisme](#) de Montréal, le site à l'étude est situé dans un « secteur mixte ». Ce secteur autorise une diversité d'usages, notamment résidentiel, commercial et institutionnel. Toutefois, la place Marie-Josèphe-Angélique, le parvis de l'édicule de la station de métro et la passerelle piétonne sont désignés comme « parcs et espaces verts ». Ainsi, les usages envisagés doivent demeurer complémentaires au parc et être qualifiables à titre d'équipements collectifs d'envergure locale. La hauteur maximale autorisée est de 45 mètres tandis que la densité de construction est de 6.

Au règlement d'urbanisme 01-282 de l'arrondissement de Ville-Marie, les abords de la station de métro et le Champ-de-Mars sont situés dans des secteurs de la catégorie d'usages E.1 « Parcs et places publiques », alors que la tranchée de l'autoroute Ville-Marie et les anciens terrains de stationnement bordant la rue Saint-Antoine sont situés dans un secteur de la catégorie d'usages M.7C « Zone de mixité autorisant les commerces et les services de moyenne intensité ». La hauteur maximale autorisée est de 16 mètres tandis que la densité de construction est de 6.

De plus, comme la nouvelle passerelle piétonne rejoint le Champ-de-Mars, son point d'ancrage sud se situe à l'intérieur du site patrimonial de Montréal. Cet élément devra donc faire l'objet d'une autorisation de la part du MCC.

6.10 ARCHÉOLOGIE

Le site du projet est situé dans un secteur à fort potentiel archéologique. Des études et inventaires archéologiques seront réalisés en amont des travaux d'aménagement de la place publique. Les résultats des interventions pourront permettre la mise en valeur du patrimoine archéologique dans le cadre du projet et l'élaboration de mesures de protection de ces ressources si pertinent.

6.11 CARACTÉRISATION DES SOLS ET CONTAMINATION

Le site du projet est situé sur des terrains potentiellement contaminés. Les études de caractérisation des sols et les travaux de décontamination, s'il y a lieu, seront réalisés en amont des travaux d'aménagement de la place publique.

7. OBJECTIFS DE MISE EN ŒUVRE

7.1 COÛTS DU PROJET

Le budget pour la réalisation du projet, excluant les taxes, est de trente-neuf millions huit cent soixante-dix mille dollars (39 870 000 \$) et comprend :

- le budget de construction pour la réalisation des aménagements de la place publique et de la nouvelle passerelle piétonne d'un montant de trente-quatre millions quatre-vingt mille dollars (34 080 000 \$);
- les honoraires de services professionnels de conception et de surveillance de chantier d'un montant de cinq millions sept cent quatre-vingt-dix mille dollars (5 790 000 \$).

7.2 ÉCHÉANCIER SOMMAIRE DE RÉALISATION

Travaux environnants	
Travaux de recouvrement de l'autoroute Ville-Marie (18 mois)	Printemps 2016 - Novembre 2017
Aménagements temporaires sur la dalle par la Ville (24 mois)	Printemps 2018 - Printemps 2020
Plans et devis préliminaires et définitifs, octroi et permission de voirie pour le recouvrement de la bretelle Saint-Antoine (22 mois)	Octobre 2017 - Juillet 2019
Travaux de recouvrement de la bretelle Saint-Antoine (24 mois)	Juillet 2019 - Juillet 2021
Travaux à la suite du concours	
Octroi du contrat au lauréat du concours	Juin 2018
Conception détaillée et plans et devis de la nouvelle place (15 mois)	Juin 2018 - Septembre 2019
Octroi et permission de voirie pour la nouvelle place (6 mois)	Octobre 2019 - Mars 2020
Travaux pour la nouvelle place publique (24 mois)	Avril 2020 - Avril 2022