

4.3 LE SECTEUR A-20 / ANGRIGNON ET MONTRÉAL-OUEST

4.3 LE SECTEUR A-20/ ANGRIGNON ET MONTRÉAL-OUEST

4.3.1 Le cadre urbain

Le secteur A-20/Angrignon et Montréal-Ouest, très étendu, traverse les arrondissements de Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce, du Sud-Ouest, de Lachine et de Lasalle pour une section du canal de Lachine ainsi que la Ville de Montréal-Ouest. Il se divise en deux sous-secteurs A-20/Angrignon et Montréal-Ouest et représente la section ouest du complexe Turcot.

Ce secteur est marqué par la présence du parc linéaire à caractère récréotouristique et patrimonial du canal de Lachine, par la falaise Saint-Jacques qui fait partie de l'écoterritoire du même nom et par la présence de l'ancienne cour de triage Turcot. Les zones limitrophes à l'autoroute sont essentiellement industrielles et commerciales à l'exception de la portion du tronçon de Lachine et Montréal-Ouest située au nord de l'autoroute où l'usage résidentiel est dominant. Les autres zones résidentielles sont situées plus en retrait de l'autoroute.

Le secteur est accessible par les principaux axes formés par les boulevards Angrignon et Cavendish ainsi que par les rues Saint-Jacques et Notre-Dame. Il est encadré par le canal de Lachine, le boulevard de Maisonneuve et l'avenue Saint-Pierre.

Il est par ailleurs arpenté par un réseau de rues à desserte plus locale. Les principales sont l'avenue Westminster, la rue Pullman et le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue.



FIGURE 4.3.1: PLAN DE LOCALISATION, SOUS-SECTEUR MONTRÉAL-OUEST



FIGURE 4.3.2: PLAN DE LOCALISATION, SOUS-SECTEUR A-20/ANGRIGNON

4.3_Turcot_mai_2009-02.indd

4.3.2 Les caractéristiques techniques du projet

Dans ce secteur, les caractéristiques se regroupent essentiellement en deux sous-secteurs : celui de l'A-20/Angrignon et celui de Montréal-Ouest.

Du côté du sous-secteur de l'A-20/Angrignon, les voies de l'autoroute 20 et les voies ferrées seront décalées au nord de l'ancienne cour Turcot, au pied de la falaise Saint-Jacques. Ce déplacement permettra de requalifier l'espace entre la nouvelle autoroute et le canal de Lachine.

Les voies seront ramenées majoritairement à un niveau plus bas. De plus, le projet propose :

- L'aménagement de voies de desserte nord et sud, de part et d'autre de l'autoroute proposée;
- Le réaménagement de l'échangeur Angrignon, en étagant l'intersection Angrignon/Notre-Dame;
- L'aménagement d'une voie collectrice nord-sud, dans l'axe de la rue Irwin entre la rue Notre-Dame et la voie de desserte nord, avec un pont d'étagement (viaduc) au-dessus de l'autoroute 20;

- L'aménagement de deux voies collectrices nord-sud, de part et d'autre du boulevard Angrignon, reliant la voie de desserte sud à la rue Notre-Dame;
- Le réaménagement des liens permettant les échanges entre le réseau local et le réseau autoroutier (A-20);
- L'aménagement de bassins de rétention.

Dans le sous-secteur de Montréal-Ouest, l'autoroute projetée conserve l'empreinte de l'autoroute actuelle. Cependant, elle est essentiellement ramenée au niveau du sol. Le projet propose également :

- Le prolongement du boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue jusqu'à la rue Notre-Dame, en remblai, incluant deux ponts d'étagements (viaducs) au-dessus de l'autoroute 20 et des voies ferrées;
- L'aménagement d'une piste multifonctionnelle reliant le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue à la rue Notre-Dame, jusqu'au canal de Lachine;
- Le rehaussement d'une portion de l'écran antibruit existant à l'ouest de la Place Elm et son prolongement;
- L'aménagement de bassins de rétention.

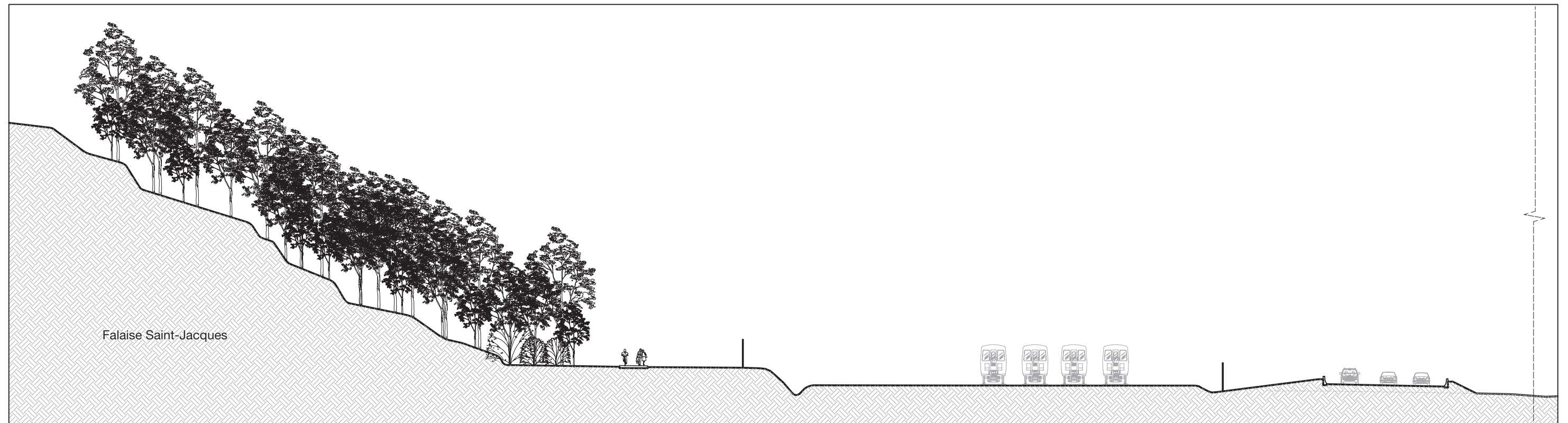


FIGURE 4.3.4: CARACTÉRISTIQUES PROJETÉES DE L'AUTOROUTE

Source: SNC-Lavalin/CIMA

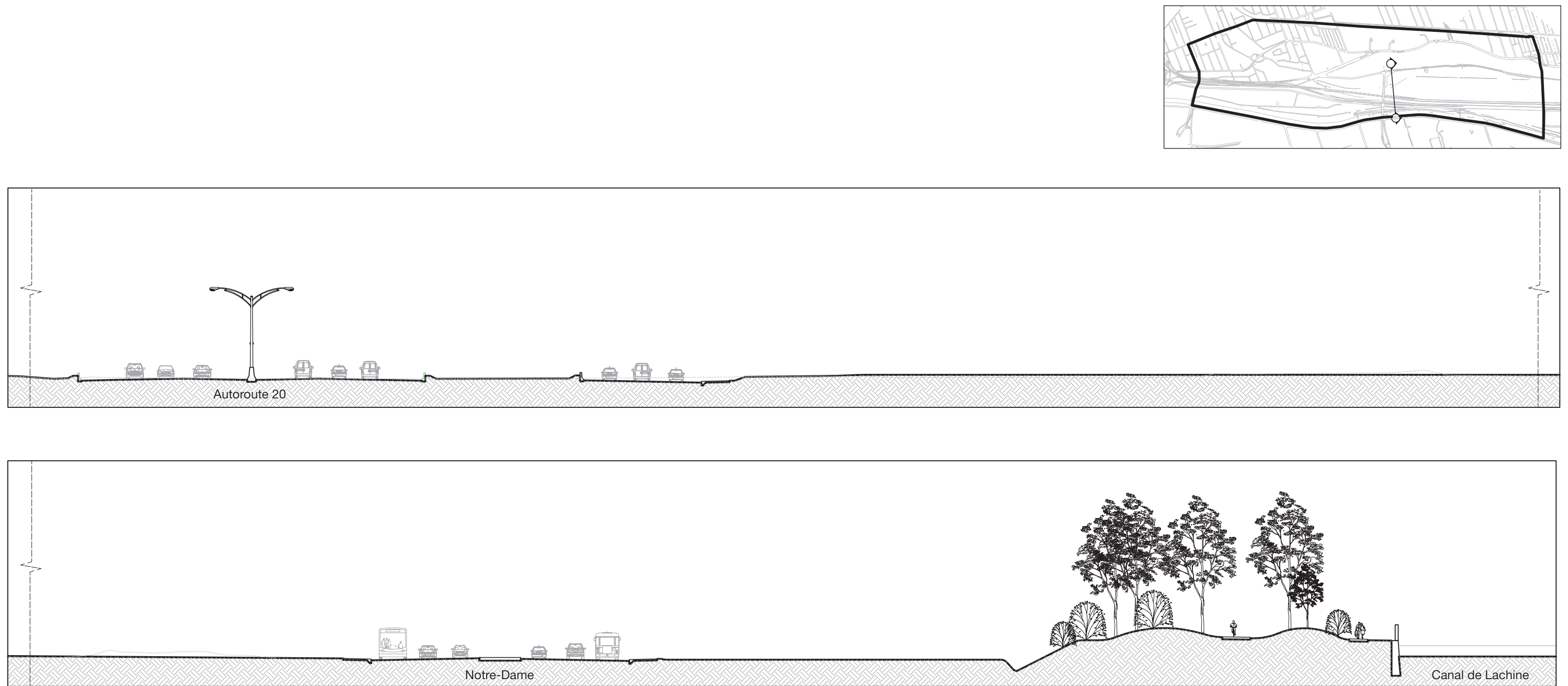


FIGURE 4.3.4: CARACTÉRISTIQUES PROJÉTÉES DE L'AUTOROUTE (SUITE)

Source: SNC-Lavalin/CIMA

4.3_Turcot_mai_2009-02.indd

4.3.3 Les caractéristiques du milieu urbain

4.3.3.1 LES ASPECTS FONCTIONNELS, PATRIMONIAUX ET ARCHÉOLOGIQUES

Le territoire du secteur A-20/Angrignon et Montréal-Ouest se divise entre la Ville de Montréal-Ouest et les arrondissements du Sud-Ouest, Lachine et Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce et Lasalle de la Ville de Montréal.

- L'arrondissement de Lachine occupe la portion au sud-ouest du secteur;
- L'arrondissement du Sud-Ouest englobe toute la portion entre la falaise Saint-Jacques et le canal de Lachine à l'est de l'avenue Brock;
- L'arrondissement de Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce est au nord de l'arrondissement du Sud-Ouest;
- L'arrondissement Lasalle est représenté par une portion du canal de Lachine;
- La Ville de Montréal-Ouest s'insère entre les arrondissements de Lachine et de Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce.

Fonctions urbaines :

Le secteur A-20/Angrignon et Montréal-Ouest se caractérise par une parfaite mixité des fonctions industrielles, commerciales, résidentielles et parc. Toutefois, la falaise Saint-Jacques, l'ancienne cour Turcot, le canal de Lachine et les axes majeurs de circulation sont les éléments qui dominent le cadre urbain de ce secteur. Les quatre fonctions principales se détaillent comme suit :

• Fonction résidentielle :

La fonction résidentielle est située complètement au nord de l'autoroute.

- Les résidences situées sur le territoire de la Ville de Montréal-Ouest sont des maisons unifamiliales, exception faite des multiplex construits de part et d'autre de l'allée Ronald;
- Dans l'arrondissement de Lachine, des multiplex sont présents dans les zones résidentielles. Au sud de la rue Saint-Jacques, le marché locatif est plus important;
- La zone résidentielle dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce au nord de la rue Saint-Jacques est constituée de multiplex.

• Fonction commerciale :

La fonction commerciale est présente de part et d'autre de l'autoroute ainsi que le long de la rue Saint-Jacques.

Aux abords de l'autoroute, le commerce lourd et les industries dominent.

La fonction commerciale est très hétérogène sur la rue Saint-Jacques. Dans la section située dans l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce, les grandes chaînes ont pignon sur rue et sont côtoyées par des commerces de moindre envergure.

La zone résidentielle dans l'arrondissement de Lachine bénéficie de la présence de commerces de proximité également situés sur la rue Saint-Jacques.



Grande surface, rue Saint-Jacques

• Fonction espaces verts et parcs :

Quelques espaces verts et parcs aménagés de diverses tailles sont parsemés sur le territoire. Le parc bordant le canal de Lachine et la falaise Saint-Jacques, parallèle à l'autoroute, sont les principaux. Le secteur inclut également les parcs Kirkland et Davies ainsi que quelques espaces destinés aux équipements collectifs (terrains de soccer, baseball).

• Fonction institutionnelle :

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



Royal West Academy, Montréal-Ouest

Voies de transport véhiculaire :

Un seul axe véhiculaire d'importance régionale traverse le secteur soit l'autoroute 20.

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

- Les rues Notre-Dame, Saint-Jacques et le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue dans l'axe est-ouest. Le secteur est délimité au nord par le boulevard de Maisonneuve;
- L'avenue Saint-Pierre et le boulevard Angrignon sont les deux voies de circulation traversant l'autoroute dans ce secteur.

Voies de transport cyclable :

Pour le transport actif, le secteur A-20/Angrignon et Montréal-ouest comporte :

- Une piste cyclable longeant le canal de Lachine;
- Une piste cyclable parcourant d'est en ouest le boulevard de Maisonneuve;
- Une piste multifonctionnelle projetée au pied de la falaise Saint-Jacques;
- Une piste cyclable projetée dans la portion ouest de la rue Saint-Jacques jusqu'à l'avenue Brock et sur le prolongement du boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue jusqu'à la rue Notre-Dame.



Piste cyclable accédant au canal de Lachine

Voies de transport ferroviaire :

Le secteur de l'A-20/Angrignon et Montréal-Ouest est traversé d'est en ouest par des voies de transport ferroviaire.

- Les voies du CP longent la limite nord du secteur;
- Les voies du CN longent quant à elles l'autoroute 20.

Aspects patrimoniaux et archéologiques :

Dans le secteur A-20/Angrignon et Montréal-Ouest, l'étude de potentiel archéologique a identifié deux secteurs ayant un potentiel archéologique soit une portion du boulevard Angrignon ainsi que le canal de Lachine.



Hôtel de ville de Montréal-Ouest

L'hôtel de ville de la Ville de Montréal-Ouest et le West Royal Academy sont au cœur du principal secteur ayant une valeur patrimoniale dite intéressante voire exceptionnelle. Effectivement, les quartiers au nord-ouest, au nord-est et au sud-est sont des secteurs ayant une valeur patrimoniale reconnue par la Ville.

Le quartier résidentiel au nord de la rue Saint-Jacques dans l'arrondissement de Lachine a également une valeur patrimoniale intéressante.

Projets de revitalisation ou de développement.

Dans le cadre du projet, l'autoroute sera déplacée vers la falaise Saint-Jacques. Dans ces conditions, l'espace situé entre l'autoroute et le canal de Lachine ainsi libéré se prêtera à une requalification urbaine. Le cadre bâti qui occupera cet espace est encore indéterminé mais il devra se conformer à certains paramètres d'intégration comme la mise en valeur du canal, favoriser les liens nord-sud, etc.

La Ville a également identifié deux zones industrielles, situées entre le canal de Lachine et l'autoroute, l'un à l'est, l'autre à l'ouest, qui feront l'objet d'une requalification urbaine. Le contenu de ce projet est encore indéfini mais les paramètres appliqués seront sensiblement les mêmes que pour la cour Turcot.

Les propriétés adjacentes à la falaise Saint-Jacques, à l'extrémité nord-est du sous-secteur Angrignon constituent également une zone que la Ville souhaite requalifier. Le cadre réglementaire pour ce secteur vise une requalification pour des fins résidentielles. La requalification devrait permettre la mise en valeur de cette zone actuellement peu valorisée.

Les deux plans suivants représentent l'inventaire fonctionnel. Les éléments suivants, propres au sous-secteur de l'A-20, sont identifiés sur la figure suivante :

- A. Centre communautaire Saint-Pierre
- B. Parc Kirkland
- C. École Martin-Bélanger
- D. Royal West Academy
- E. Parc Davies et Centre communautaire John A. Simms
- F. Gare de train
- G. Hôtel de ville de Montréal-Ouest
- H. Centre de réadaptation de l'Ouest de Montréal
- I. Parc du canal de Lachine
- J. Canal de Lachine



FIGURE 4.3.5: CARACTÉRISTIQUES FONCTIONNELLES DU MILIEU URBAIN, SOUS-SECTEUR MONTRÉAL-OUEST

Les éléments suivants propres au sous-secteur Montréal-Ouest sont identifiés sur la figure suivante :

- A. Parc du Canal de Lachine
- B. Canal de Lachine
- C. Falaise Saint-Jacques

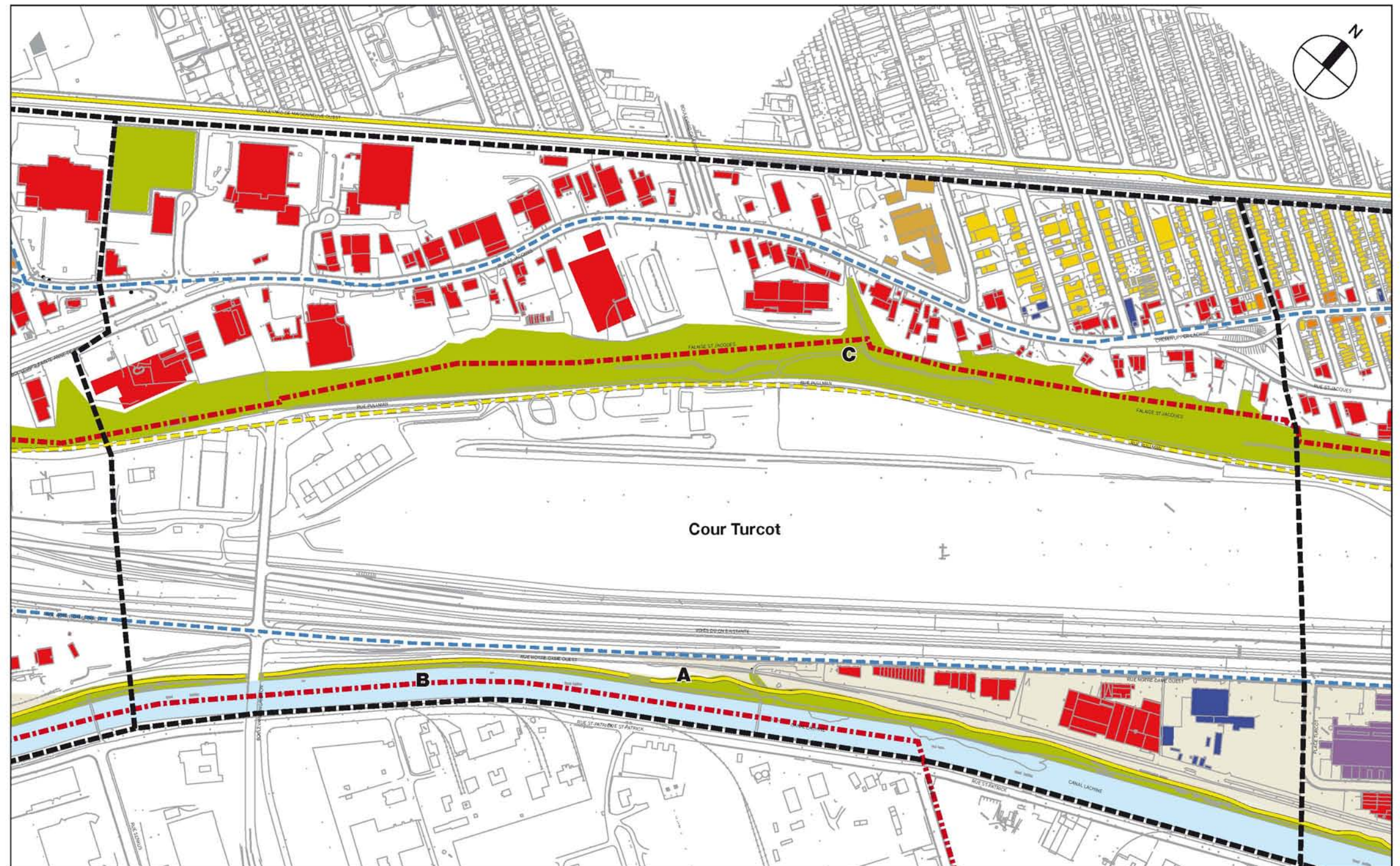


FIGURE 4.3.6: CARACTÉRISTIQUES FONCTIONNELLES DU MILIEU URBAIN, SOUS-SECTEUR A-20/ANGRIGNON

4.3.3.2 LES CARACTÉRISTIQUES MORPHOLOGIQUES

L'analyse du secteur A-20, Angrignon et Montréal-Ouest au niveau morphologique est reliée aux formes et aux structures prédominantes de ce milieu. Cette analyse considère aussi l'orientation des unités formant le secteur par rapport à l'infrastructure autoroutière.

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

- **Des îlots mixtes sont présents le long des axes majeurs** incluant les rues Saint-Jacques et Notre-Dame. Sur ces îlots se retrouvent des bâtiments aux typologies et gabarits variés abritant de façon générale l'usage commercial.
- **Des îlots aux formes hybrides sont dispersés sur l'ensemble du secteur.** La présence des voies ferrées, de la falaise Saint-Jacques, de l'autoroute 20 et du canal de Lachine ont orienté la formation de ces îlots dans ce secteur.



Bâti résidentiel, NDG

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

4.3.3.3 LES CARACTÉRISTIQUES PAYSAGÈRES ET VISUELLES

L'étude paysagère du secteur A-20, Angrignon et Montréal-Ouest considère les caractéristiques des unités de paysage, des lieux d'observation stratégique, des champs visuels significatifs et des éléments particuliers des paysages concernés.

A. Les unités de paysage

L'analyse du secteur a permis de déceler plusieurs types de paysage se distinguant par leur forme, leur composition ainsi que par leur perméabilité visuelle. Ce secteur est composé de cinq unités de paysage distinctes.

- **Les unités de petits gabarits sur îlots longitudinaux** sont majoritairement présentes dans le sous-secteur Montréal-Ouest.

Ces unités sont marquées, en général, par la présence de résidences unifamiliales isolées dans la Ville de Montréal-Ouest et par des duplex, triplex ou multiplex de deux à cinq étages sur le territoire de la Ville de Montréal. Une différence au niveau des marges de recul par rapport à la rue est à noter. En effet, les marges sont majoritairement plus grandes pour les résidences unifamiliales isolées que pour les autres bâtiments de cette unité. La présence de plusieurs arbres matures met en valeur les propriétés qui s'y retrouvent.

La situation de ces unités par rapport à l'autoroute et la hauteur des bâtiments engendrent une perception visuelle faible à modérée de l'A-20. En effet, l'infrastructure étant presque au niveau du sol, le sentiment de coupure de la trame urbaine est ainsi



Canal de Lachine

moins fort. Par contre, les unités adjacentes à l'autoroute 20 ont un impact visuel par les écrans antibruit qui y sont installés.

La valeur accordée à ces unités est forte par leur usage à prédominance résidentielle et par leur valeur patrimoniale intéressante ou exceptionnelle.

- **Les unités de grands gabarits sur des îlots mixtes** sont situées aux abords de l'autoroute, de la rue Saint-Jacques et du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue.

De manière générale, ces unités sont caractérisées par la présence de bâtiments de grands gabarits avec des espaces ouverts, souvent créés par la présence de stationnements. Les marges de recul y sont très variées tout comme le gabarit des bâtiments qui peut être moyen à très grand. La hauteur des bâtiments varie de un à quatre étages.

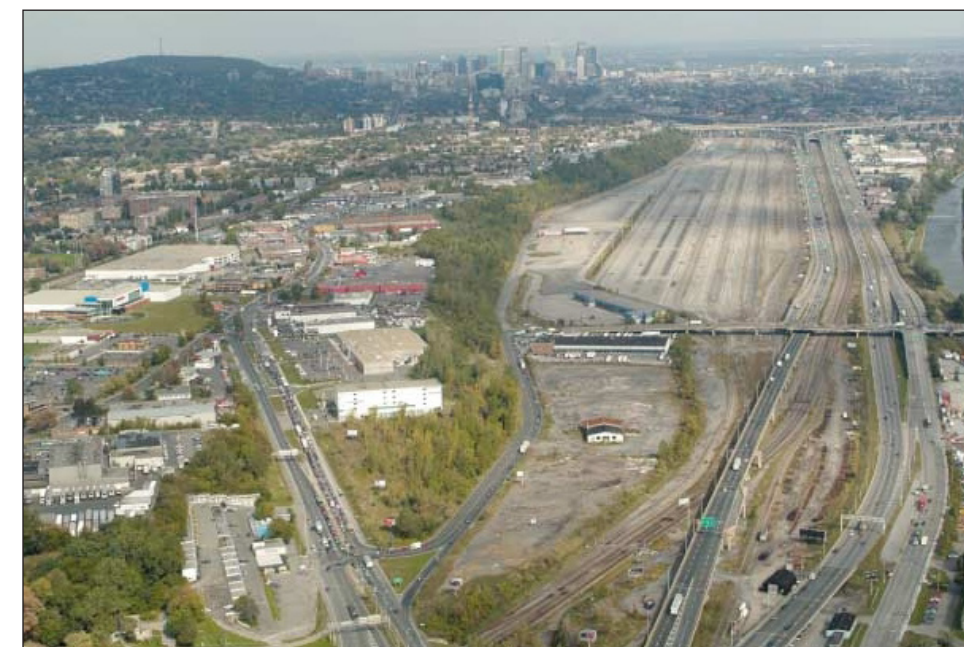
Les unités situées aux abords de la rue Notre-Dame ont des vues importantes sur l'infrastructure autoroutière. Cependant, les vues des unités situées au nord-ouest sont limitées de par la présence de la falaise Saint-Jacques et par la hauteur de l'infrastructure à cet endroit.

La valeur accordée à ces unités se situe au niveau de l'historique du secteur situé entre le canal de Lachine et la rue Notre-Dame à vocation industrielle. Ainsi, ces unités sont considérées comme étant comprises à l'intérieur d'un ensemble industriel d'intérêt.

- **Les unités de gabarits et de typologies mixtes sur îlots longitudinaux** sont dispersées sur l'ensemble du secteur, formant des secteurs d'usage mixte à prédominance commerciale.

Elles sont caractérisées par des typologies variées de bâtiments et des marges de recul par rapport à la rue variant de faibles à moyennes selon leur emplacement. De plus, les unités situées de part et d'autre de la rue Saint-Jacques proposent une implantation en biais par rapport à la rue.

La topographie rend presque inexistante la perception de l'infrastructure au nord-ouest de la falaise Saint-Jacques, tout comme au nord-ouest du sous-secteur Montréal-Ouest. Par contre, les unités situées à proximité de la rue Saint-Jacques et de l'avenue Saint-Pierre ont des vues beaucoup plus marquées de l'autoroute.



Cour Turcot
Source : <http://www.mtq.gouv.qc.ca>

Certaines unités au sud-ouest du secteur à l'étude sont considérées comme ayant une valeur patrimoniale exceptionnelle.

- **Les unités à vocation récréative** sont répertoriées au nord-ouest du secteur à l'étude et le long du canal de Lachine. La valeur accordée à ces unités est grande. Plusieurs parcs ont des infrastructures bien entretenues démontrant qu'ils sont utilisés et valorisés par les résidants du secteur. De plus, le parc du canal de Lachine est situé dans un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle.
- **L'unité libre, espace à développer**, représente le site de l'ancienne cour Turcot. Du site, le champ visuel sur l'autoroute est très important. Actuellement, aucun projet de développement n'a été retenu. Par contre, il est certain que cet emplacement sera beaucoup plus valorisé dans l'avenir.

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

Les lieux d'observation stratégique représentent les endroits où se situent les principales percées visuelles par rapport à l'infrastructure de transport ou certains éléments d'intérêt visuel. L'identification et la localisation de ces lieux sont déterminées par la composition et par la perméabilité visuelle des unités de paysage du secteur. Ces lieux correspondent :

- aux axes véhiculaires majeurs, soit les boulevards Sainte-Anne-de-Bellevue et Angrignon ainsi que les rues Notre-Dame et Saint-Jacques;
- au réseau routier local correspondant à l'avenue Saint-Pierre ainsi qu'aux rues Richmond et Camille;
- au parc du canal de Lachine;
- à la cour Turcot;
- aux îlots adjacents au boulevard Notre-Dame et aux rues Notre-Dame Ouest, Richmond et Camille;
- à l'autoroute, par les vues qu'elle offre sur le secteur et sur l'infrastructure elle-même.



Piste cyclable sur l'avenue Saint-Pierre



Échangeur Montréal-Ouest



Piste cyclable sur le boulevard de Maisonneuve



Belvédère Terry-Fox, rue Saint-Jacques

L'étude du paysage du secteur A-20, Angrignon et Montréal-Ouest démontre que les champs visuels (vues) de et vers l'autoroute sont généralement partiels ou fragmentaires pour les secteurs au nord de la falaise. Tout comme dans le secteur A-720, la falaise Saint-Jacques crée une barrière de par sa topographie. De ce fait, les vues vers l'infrastructure sont restreintes pour la majorité du secteur à l'étude. Par contre, il est à noter que la falaise permet des vues panoramiques de la Ville de Montréal. Les champs visuels significatifs correspondent :

- aux vues ouvertes, offertes sur l'autoroute depuis :
 - l'espace récréotouristique du canal de Lachine;
 - la rue Notre-Dame ouest et les îlots adjacents;
 - l'échangeur du boulevard Angrignon;
 - la cour Turcot.
- aux vues dirigées, offertes depuis les bâtiments et les rues situées à proximité, les rues Camille et Richmond ainsi que l'avenue Saint-Pierre et les îlots situés de part et d'autre de ces axes.

C. Les éléments particuliers du paysage

Les éléments particuliers du paysage correspondent notamment aux points de repère et aux lieux d'attrait visuel. Dans ce secteur et illustrés sur les figures suivantes, ils correspondent :

- 1) au canal de Lachine;
- 2) au parc du canal de Lachine;
- 3) à la falaise Saint-Jacques;
- 4) à l'îlot de l'hôtel de ville de Montréal-Ouest;
- 5) aux parcs Kirkland et Davies;
- 6) aux îlots résidentiels situés dans le secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle.

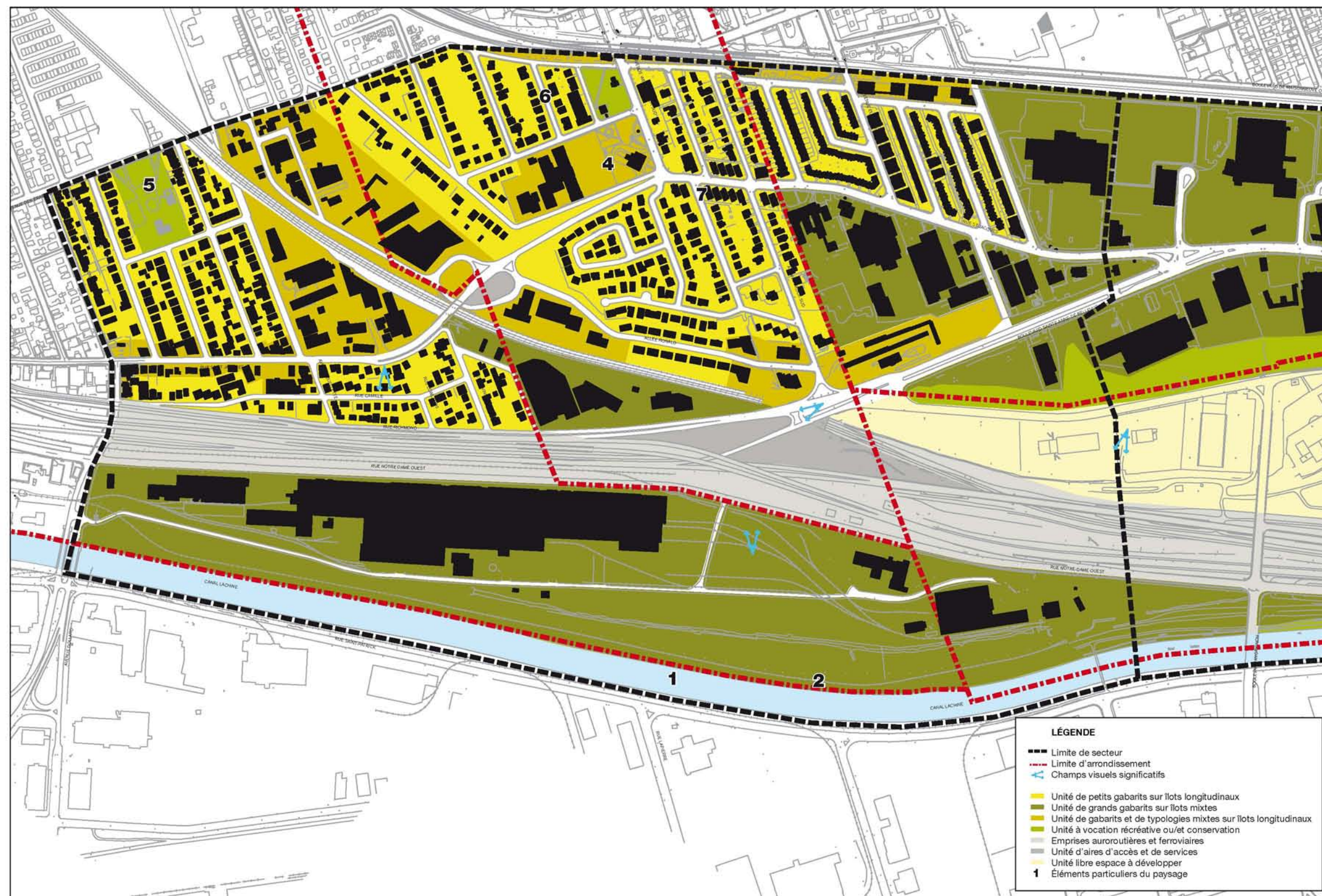


FIGURE 4.3.7: CARACTÉRISTIQUES MORPHOLOGIQUES ET PAYSAGE URBAIN, SOUS-SECTEUR A-20/MONTRÉAL-OUEST

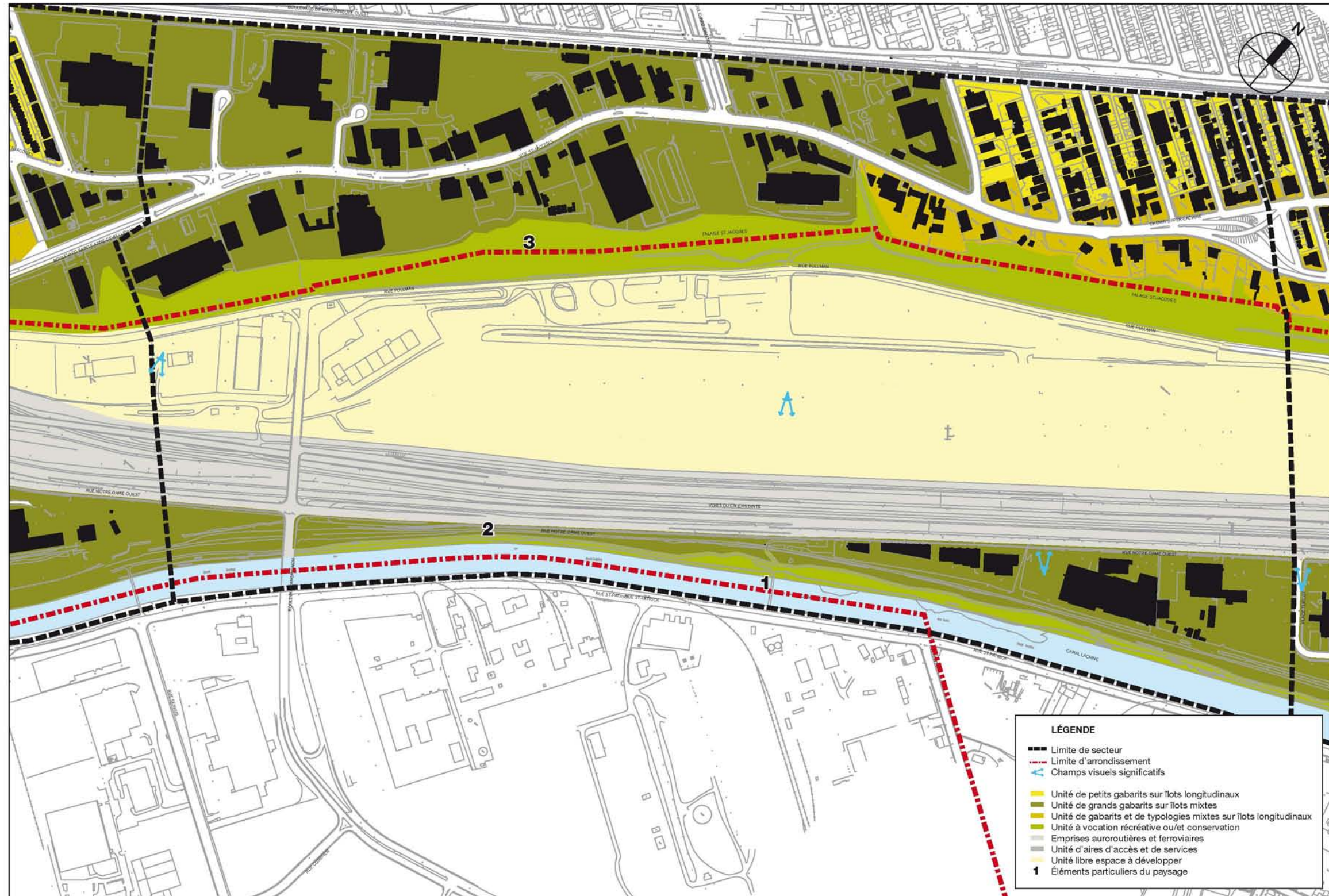


FIGURE 4.3.8: CARACTÉRISTIQUES MORPHOLOGIQUES ET PAYSAGE URBAIN, SOUS-SECTEUR A-20/ANGRIGNON

4.3_Tureco_mai_2009-02.indd

4.3.4 Les propositions d'intégration et d'aménagements urbains

Suite à l'étude des particularités du milieu urbain du secteur A-20, Angrignon et Montréal-Ouest ainsi que des caractéristiques du projet à l'étude, des problématiques d'intégration et d'aménagements de l'infrastructure autoroutière dans son environnement ont été définies.

Cette section a pour principal objectif de différencier les environnements sensibles du milieu. Elle vise également à déterminer les différents aspects du projet pouvant faciliter ou contraindre l'intégration de cette infrastructure dans le milieu. De plus, elle permet de définir certains enjeux soulevés par le projet.

4.3.4.1 LA SENSIBILITÉ DU MILIEU

Les niveaux de sensibilité du milieu sont déterminés en fonction des caractéristiques fonctionnelles, morphologiques, paysagères et environnementales du milieu ainsi que par la proximité de l'infrastructure projetée.

L'ensemble des éléments recensés dans l'étude du secteur A-20, Angrignon et Montréal-Ouest permet d'identifier trois degrés de sensibilité, soit très fort, fort et modéré :

Les unités de très forte sensibilité sont déterminées par une dominance résidentielle et/ou institutionnelle, par l'orientation des îlots et des bâtiments vers l'infrastructure et des vues directes vers celle-ci. La valeur accordée par la population et les spécialistes réfère au sentiment d'appartenance au milieu, à la proximité de l'autoroute et à la valeur patrimoniale. Dans le secteur A-20, Angrignon et Montréal-Ouest, ces unités sont :

- **l'unité rue Richmond**, caractérisée par une prédominance de l'usage résidentiel et par l'orientation des bâtiments vers l'infrastructure. Ces caractéristiques permettent des vues directes vers les écrans antibruit le long de la rue Richmond. La valeur accordée à ce milieu est forte considérant l'usage principal qui en fait un milieu de vie. Ainsi, le sentiment d'appartenance est fort. Finalement, la proximité de l'infrastructure confirme le niveau de sensibilité de cette unité.



Écran antibruit rue Richmond

- **l'unité allée Ronald** est définie par la présence unique de l'usage résidentiel. Cette unité est considérée comme ayant une très forte sensibilité, car elle est située à proximité de l'infrastructure et elle offre des vues vers celle-ci. Ainsi, puisqu'elle constitue un milieu de vie et qu'elle est située près de l'autoroute, la valeur accordée à cette unité est grande.
- **l'unité falaise Saint-Jacques** est occupée par la falaise Saint-Jacques. Elle traverse l'ensemble du sous-secteur A-20 pour se terminer au boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue. La topographie engendrée par cette falaise crée une coupure dans la trame urbaine et offre des vues panoramiques vers le sud-ouest. La valeur de la sensibilité accordée par la population et les spécialistes est très forte, car elle constitue un important espace vert et un milieu de conservation pour la faune et la flore.



Falaise Saint-Jacques

Les unités de forte sensibilité sont principalement définies par une prédominance des usages résidentiel, institutionnel, récréotouristique et/ou par leur valeur au niveau patrimonial. Tout comme pour les unités précédentes, le sentiment d'appartenance au milieu est un facteur déterminant quant au niveau de la sensibilité d'un milieu. Dans ce secteur, ces unités sont :

- **l'unité du canal de Lachine** constitue le parc longeant ce canal. Cette unité se distingue par sa morphologie linéaire et par la reconnaissance patrimoniale conférée. La valeur accordée est très forte autant pour les usagers que pour les spécialistes, conséquence de son statut récréotouristique et patrimonial.
- **l'unité avenue Brock** est un ensemble fonctionnel exclusivement résidentiel. Les îlots formant cette unité sont de forme et d'orientation mixte. Cette caractéristique et son éloignement par rapport à l'infrastructure diminuent considérablement les vues offertes sur l'autoroute. Une grande valeur est accordée à cette unité, car en plus d'être un milieu de résidences, la portion nord-est est un

secteur ayant une valeur patrimoniale exceptionnelle. Ainsi, autant la population que les spécialistes valorisent cette unité.

- **l'unité boulevard Angrignon** constitue les îlots situés de part et d'autre de ce boulevard. Elle est actuellement non bâtie et doit être considérée de façon à favoriser sa requalification suite aux travaux de réfection de l'échangeur Angrignon afin d'aménager cette intersection.
- **l'unité cour Turcot** englobe l'ancienne cour à vocation ferroviaire située entre la falaise Saint-Jacques et les installations de transport (voies ferrées du CN et autoroute 20). Une requalification est prévue pour cet espace non utilisé. Par contre, aucun projet précis n'est encore déterminé. Ainsi, la perception du milieu n'accorde pas une valeur forte à cette unité, mais cette perception changera assurément dans le futur.
- **l'unité rue Irwin** est formée de l'ensemble commercial lourd situé à l'extrémité nord-est du secteur A-20. Les îlots, longitudinaux et parallèles à l'autoroute, permettent des vues importantes sur l'autoroute. Cette unité est comprise à l'intérieur d'un ensemble industriel d'intérêt. Il est à prévoir que la requalification de la cour Turcot aura des impacts favorables sur ce secteur considérant la proximité de celle-ci. Ainsi, les probabilités que la valeur accordée à cet ensemble augmente dans le futur sont très grandes.
- **l'unité à requalifier rue Saint-Jacques** est formée des propriétés adjacentes à la falaise Saint-Jacques, à l'extrémité nord-est du sous-secteur A-20. Cette unité à vocation commerciale verra son statut se transformer, car le cadre réglementaire pour ce secteur vise une requalification pour des fins résidentielles. Le secteur étant présentement peu valorisé, il le deviendra davantage lorsque l'usage prédominant sera résidentiel.

Les unités de sensibilité modérée sont définies par une dominance des usages commercial et/ou industriel ainsi que par le peu d'accessibilité visuelle vers l'infrastructure. De plus, tout comme pour les autres types d'unité, la valeur accordée au milieu joue un rôle au niveau de la sensibilité. Dans le secteur A-20, Angrignon et Montréal-Ouest, ces unités sont :

- **l'unité Lachine** est caractérisée par une mixité des usages dont la dominante est résidentielle. Les typologies sont variées et les îlots sont perpendiculaires à l'autoroute. Cependant, cette unité est séparée de l'autoroute par un îlot parallèle, réduisant les vues sur celle-ci. De plus, deux portions de cette unité sont considérées comme secteur de valeur patrimoniale intéressante. L'usage résidentiel étant dominant, la valeur accordée à cette unité est forte.

- **l'unité Notre-Dame** est marquée par l'usage commercial lourd. Des bâtiments de gabarits importants y sont inventoriés ainsi que de l'entreposage. Les îlots, longitudinaux et parallèles à l'autoroute, offrent des vues importantes sur l'autoroute. La grande majorité de cette unité est comprise à l'intérieur d'un ensemble industriel d'intérêt. La valeur accordée à cet ensemble est modérée, à l'exception de la propriété occupée par le Centre de réadaptation de l'Ouest de Montréal, devant être considérée de façon différente, conséquence de son usage.



Bâti industriel sur la rue Notre-Dame Ouest

- **l'unité boulevard Montréal-Toronto** à vocation exclusivement commerciale est caractérisée par des îlots aux formes hybrides, dont un longeant le boulevard Montréal-Toronto. Principalement, la sensibilité de cette unité a été établie en fonction de l'usage donc la valeur de sensibilité accordée est modérée.
- **l'unité avenue Westminster**, située au nord-ouest du sous-secteur Montréal-Ouest est à dominance résidentielle. Une portion de cette unité est qualifiée comme étant un secteur de valeur patrimoniale exceptionnelle ou intéressante. Malgré la grande valeur accordée à cette unité par les citoyens de Montréal-Ouest et par les spécialistes et malgré la présence de l'hôtel de ville et de la Royal West Academy dans cette unité, elle est de sensibilité modérée considérant la distance la séparant de l'infrastructure autoroutière.
- **l'unité mixte rue Saint-Jacques** est située au nord-ouest de la falaise Saint-Jacques. Cette unité longitudinale par rapport à la rue Saint-Jacques est à prédominance commerciale, à l'exception de l'extrémité nord-est qui est à prédominance résidentielle. De façon générale, la typologie des bâtiments et leur implantation par rapport à la rue est mixte. La sensibilité de cette unité a été déterminée par l'altitude supérieure par rapport à l'autoroute et la distance avec celle-ci.

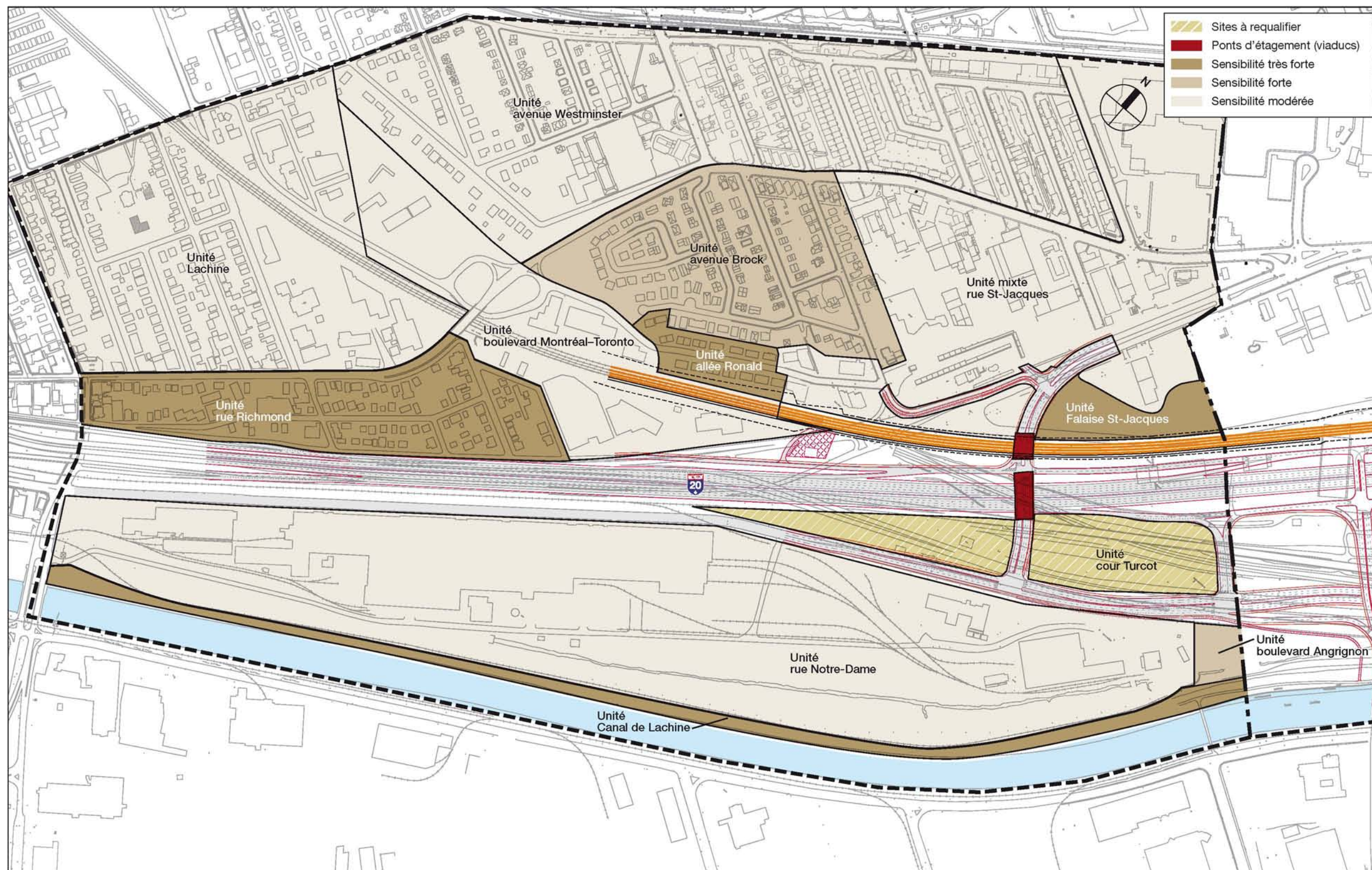


FIGURE 4.3.9: LOCALISATION DES UNITÉS DE SENSIBILITÉ, SOUS-SECTEUR MONTRÉAL-OUEST

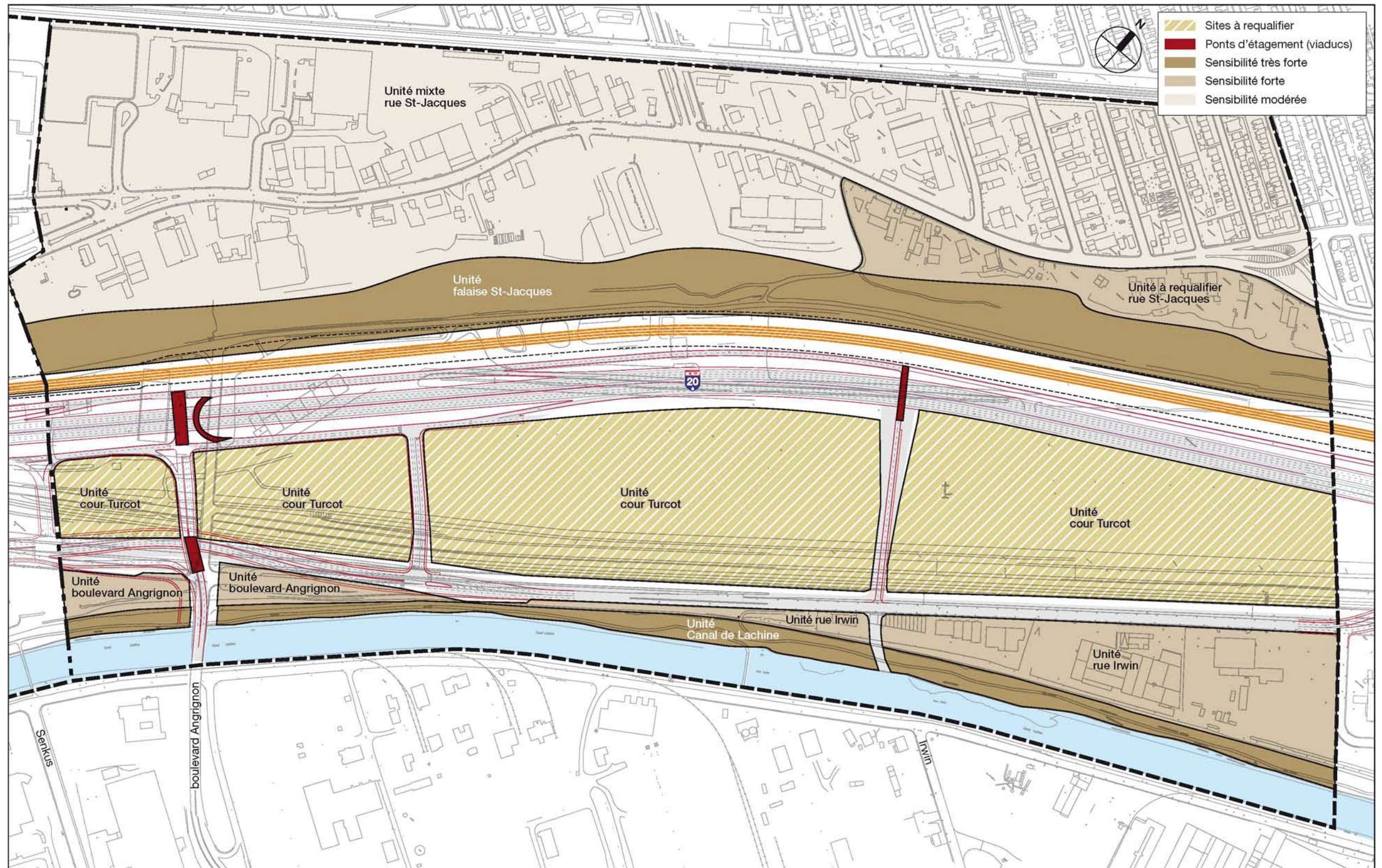


FIGURE 4.3.10: LOCALISATION DES UNITÉS DE SENSIBILITÉ, SOUS-SECTEUR A-20/ANGRIGNON

4.3_Turcot_mai_2009-02.indd

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

Le secteur de l'A-20/Angrignon et Montréal-Ouest comporte plusieurs enjeux d'intégration et d'aménagements urbains qui nécessitent l'application de principes afin de déterminer les solutions adéquates :

Sur les plans fonctionnel, patrimonial, économique et social.

- **Enjeu :** Le retrait des infrastructures de transport (A-20 et voies du CN) au pied de la falaise Saint-Jacques est prévu. De la géométrie et des aménagements retenus dépendront le désenclavement de la cour Turcot et son redéveloppement.

Principes : Réduire le plus possible la trace des infrastructures de transport et faire un traitement qui puisse être compatible et s'harmoniser avec le futur développement de la cour Turcot.

Solutions : Tout d'abord, le choix des solutions doit être conditionné à l'inclusion future de nouveaux liens de transport pour desservir le développement.

De plus, une attention particulière devra notamment être apportée à libérer le front nord de la rue Notre-Dame Ouest de manière à pouvoir le développer sans discontinuité jusqu'à l'échangeur Angrignon. Cela est d'autant plus important que cette rue est appelée à reprendre son rôle d'artère urbaine en délaissant celui de voies de service de l'autoroute 20 grâce au déplacement vers la falaise Saint-Jacques de l'autoroute. La présence de bassins de rétention en front pourrait être remplacée par des alternatives souterraines ou alors les bassins pourraient être déplacés près de l'autoroute.

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

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

Solutions : Afin de mieux intégrer les déplacements actifs, la piste multifonctionnelle au pied de la falaise Saint-Jacques doit être suffisamment large et éclairée. Toujours pour les cyclistes, une signalisation adéquate doit aussi être prévue aux intersections des rues Sainte-Anne-de-Bellevue et Notre-Dame, Sainte-Anne-de-Bellevue et la bretelle d'autoroute ainsi que Sainte-Anne-de-Bellevue et la continuité de la rue Brock Sud.

Sur les plans morphologique et paysager.

- **Enjeu :** L'infrastructure existante possède un écran antibruit dans l'arrondissement Lachine. Cet écran sera rehaussé et prolongé ce qui amplifiera l'effet de barrière visuelle et de limites physiques du projet.

De plus, il existe une grande visibilité de l'infrastructure et de ses interfaces puisque le milieu adjacent se situe très près au sud de l'autoroute.

Trois enjeux sont soulevés par ces caractéristiques du projet de reconstruction du complexe Turcot :

- la capacité de minimiser l'effet de barrière;
- l'aménagement d'une interface qui résulte en un bénéfice pour le milieu;
- la mise en place d'aménagement qui participent au paysage pour les usagers de l'autoroute.



Écran antibruit dans le secteur de la rue Richmond

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

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

Des sections transparentes doivent être insérées dans la partie supérieure des écrans antibruit afin d'atténuer leur effet d'écran visuel pour les observateurs du milieu. Les sections transparentes ont un double rôle puisqu'elle permette aussi à l'utilisateur de l'autoroute de moins ressentir l'effet corridor.

- **Enjeu :** Le secteur de l'A-20 se situe dans le corridor menant de l'aéroport international Montréal-Trudeau et au centre-ville. Le projet de reconstruction du complexe Turcot offre l'opportunité d'aménager les infrastructures autoroutières de manière à embellir ce parcours inscrit dans l'entrée de ville.

Principes : Intégrer le concept de parcours d'entrée de ville dans l'aménagement du corridor autoroutier de l'A-20.

Solutions : À l'étape de design du projet du complexe Turcot, il faudra que les solutions d'intégration et d'aménagements du secteur A-20 intègrent et soulignent la définition du parcours d'entrée de ville, lorsque cette dernière sera connue.

Sur les plans naturel et environnemental.

- **Enjeu :** Le déplacement des infrastructures autoroutières et ferroviaires près de la falaise Saint-Jacques menace l'intégrité de ce milieu. Le défi posé par ce déplacement est de protéger la falaise tout en bonifiant le milieu vécu par les futurs utilisateurs de la piste multifonctionnelle et les usagers de l'autoroute.

Principes : Assurer l'intégration harmonieuse du projet dans le milieu naturel valorisé.

Solutions : Il faut éviter les empiètements et respecter une zone tampon. Dans le cas présent, la piste multifonctionnelle ainsi qu'une bande de végétation indigène doivent longer la falaise. De plus, le MTQ a accepté de minimiser les empiètements, autant que possible, sur l'escarpement de la falaise Saint-Jacques.

4.3.5 SOLUTIONS-TYPES EN PLANS

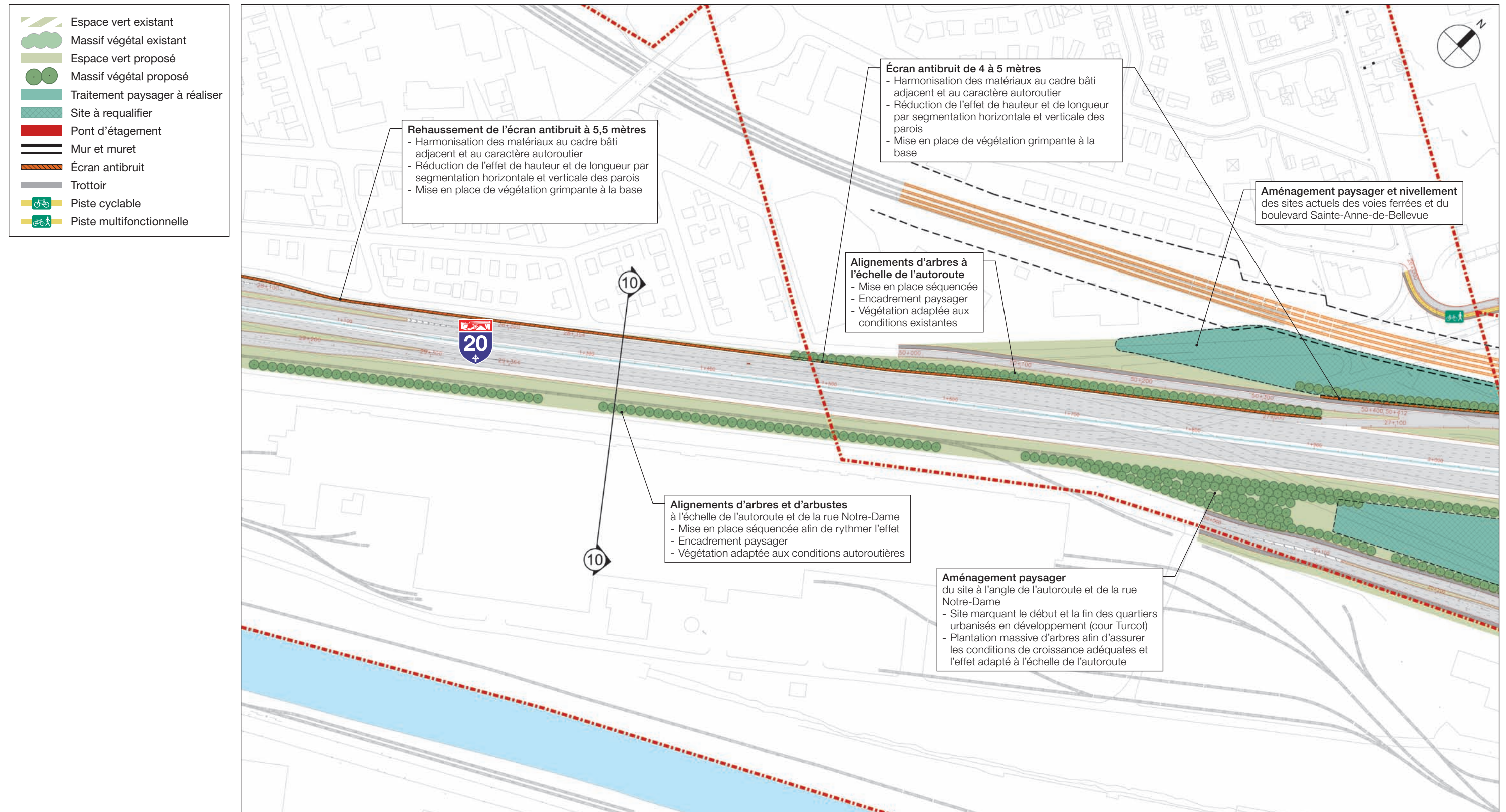


FIGURE 4.3.11: SEGMENT 8, EXTRÉMITÉ OUEST DU PROJET

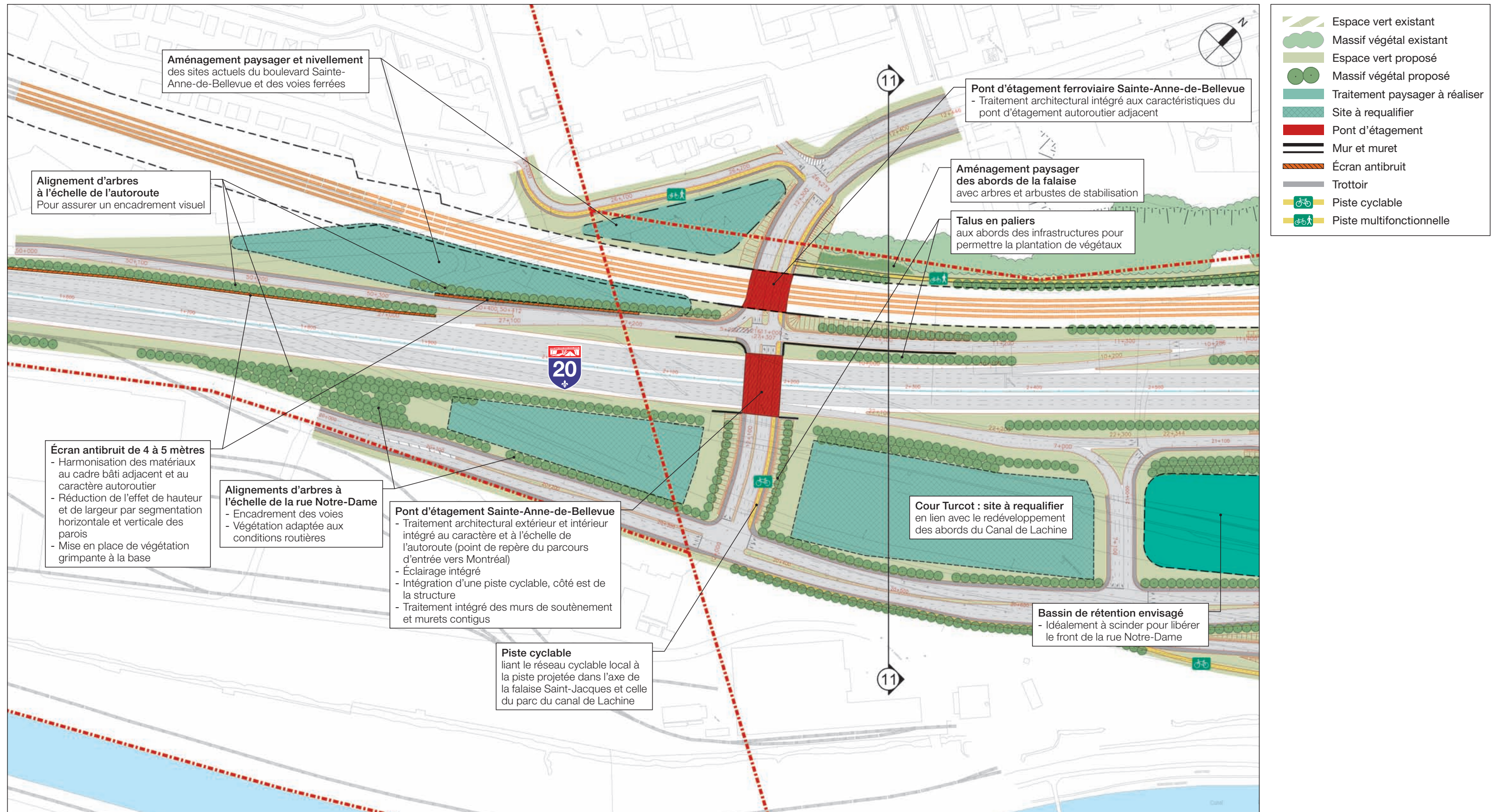









FIGURE 4.3.12: SEGMENT 9, BOULEVARD SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

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

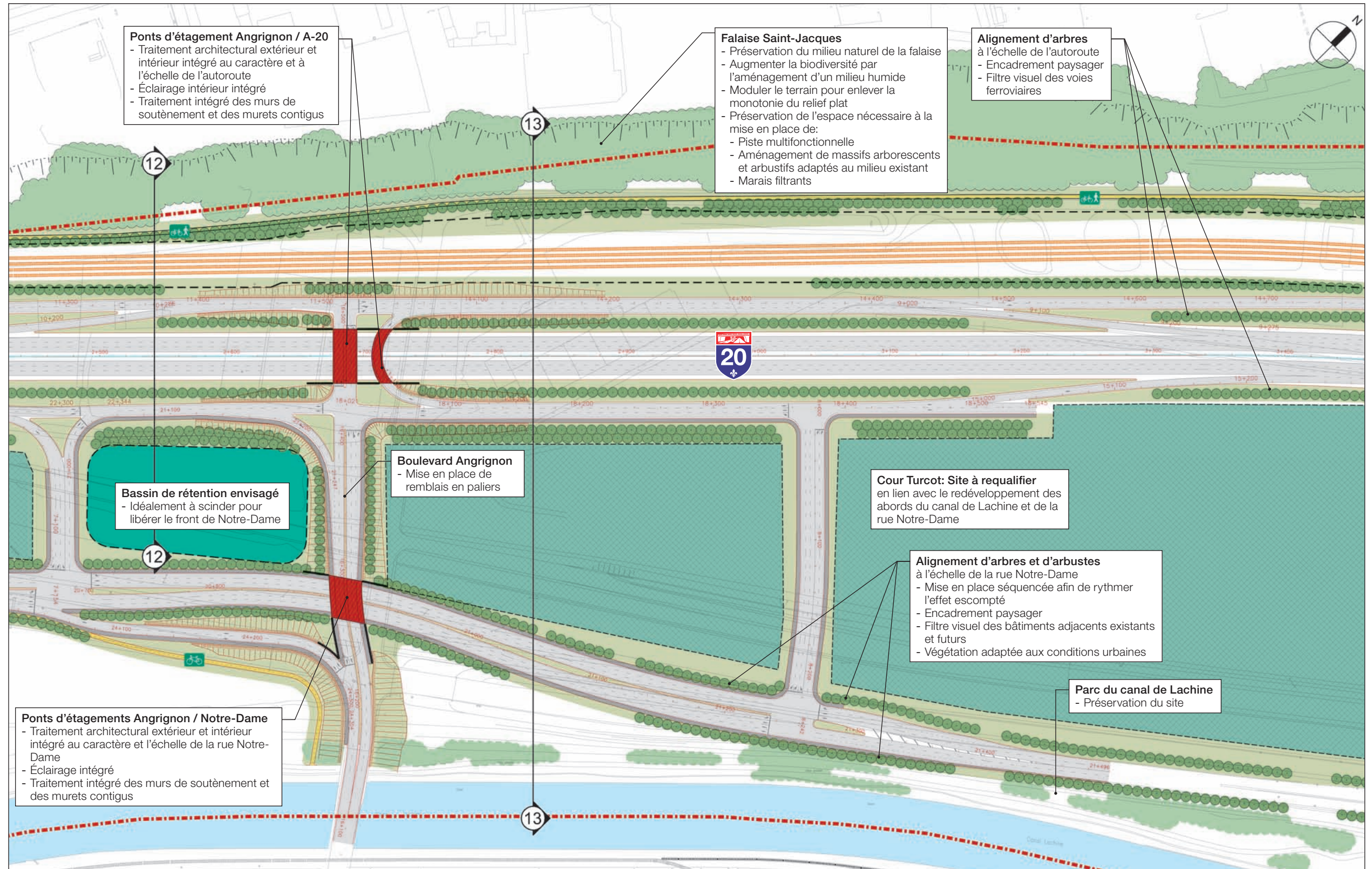


FIGURE 4.3.13: SEGMENT 10, BOULEVARD ANGRIGNON

4.3_Turcot_mai_2009-02.indd

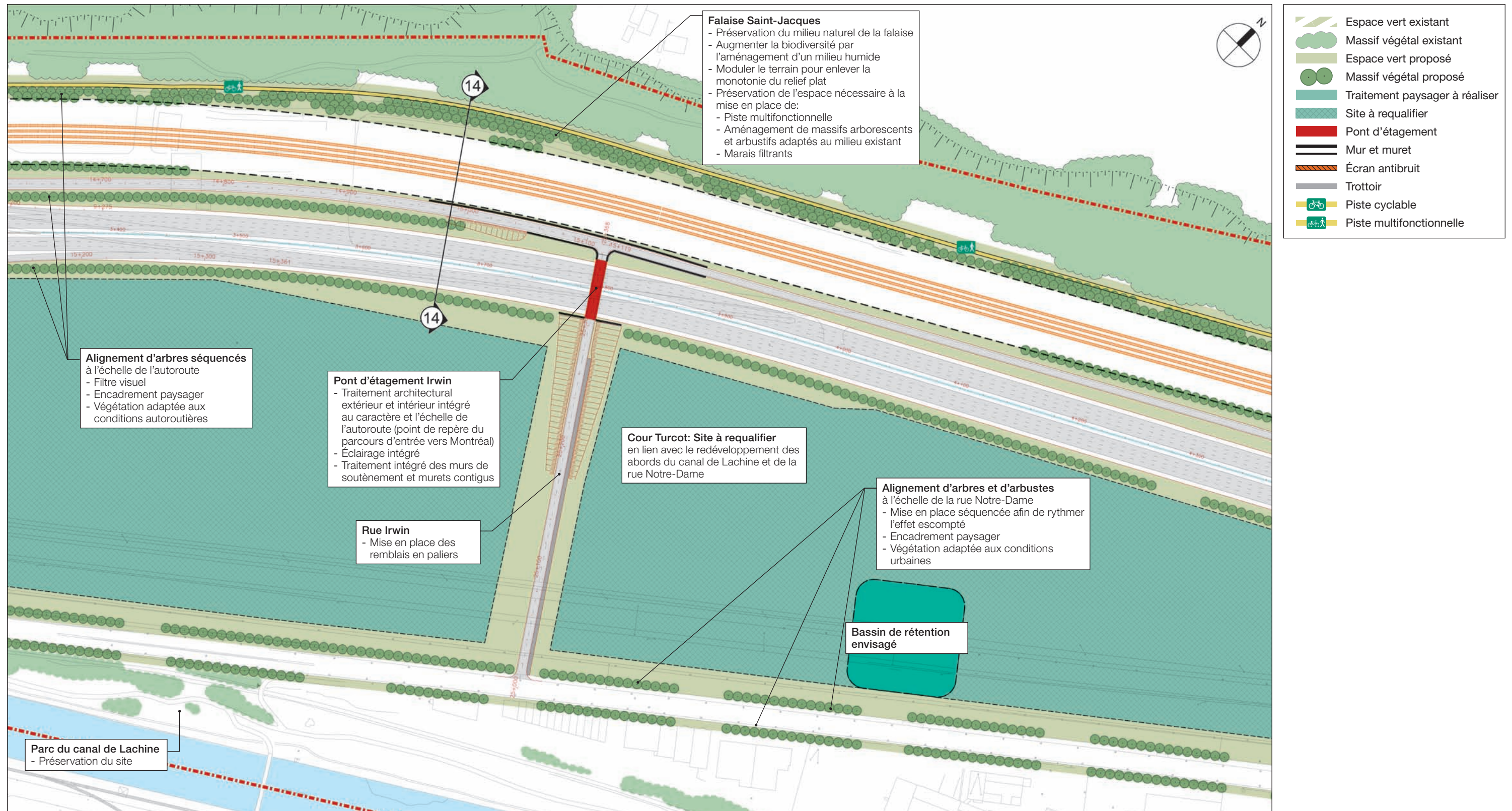


FIGURE 4.3.14: SEGMENT 11, RUE IRWIN

4.3.6 SOLUTIONS-TYPES EN COUPES

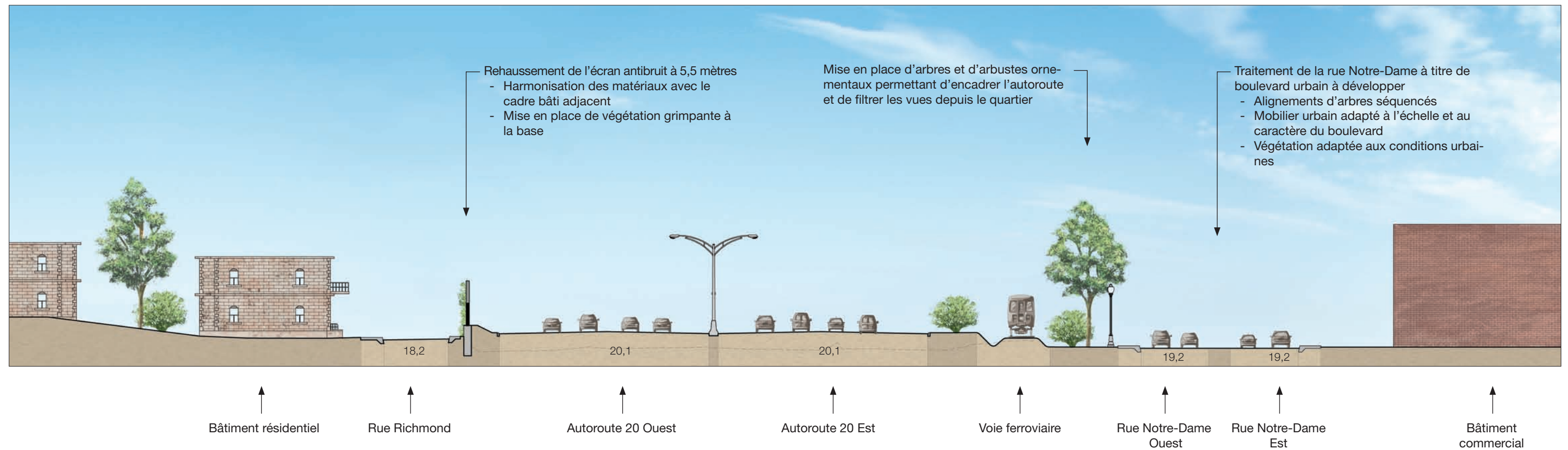


FIGURE 4.3.15: COUPE 10, RUE RICHMOND

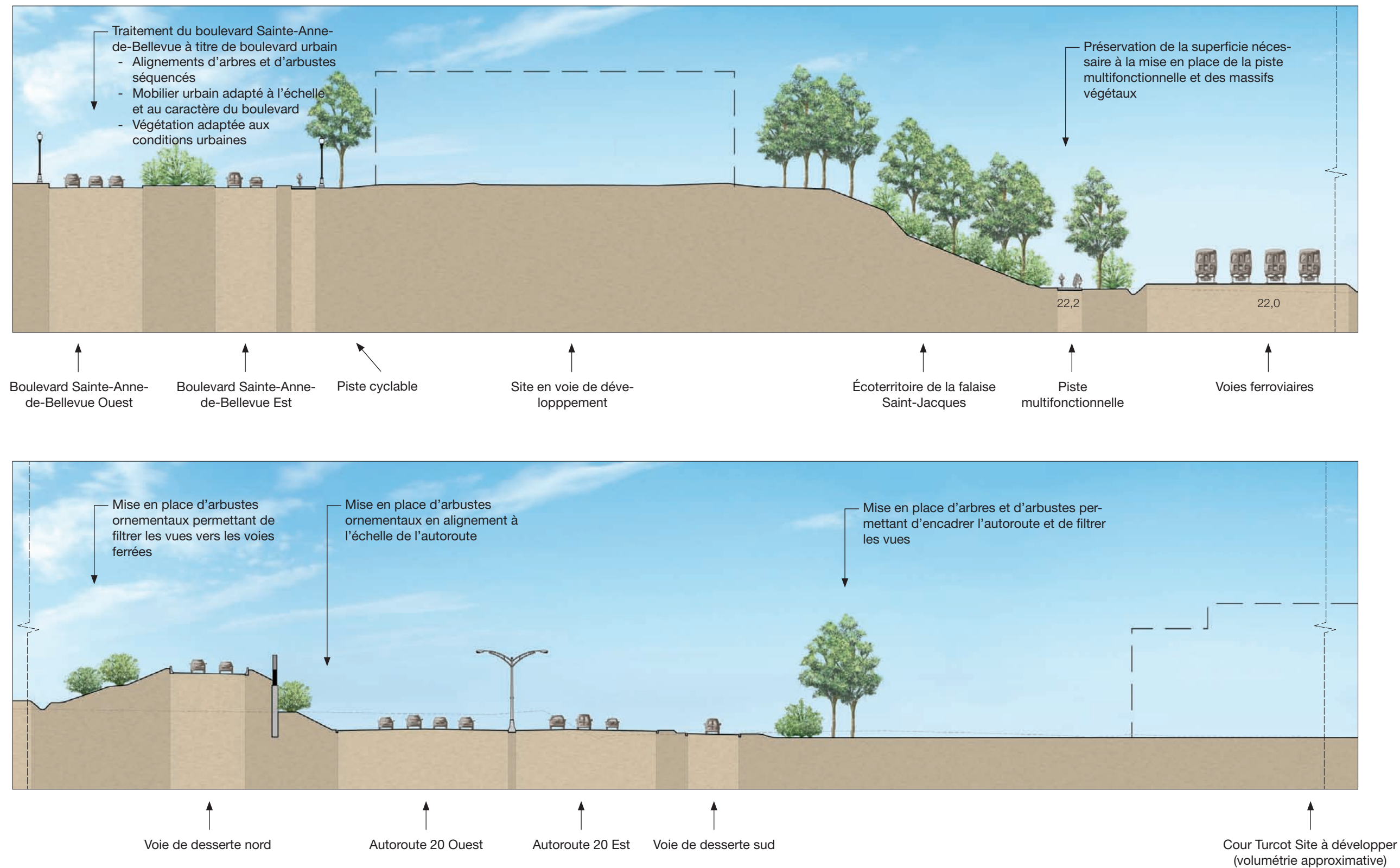


FIGURE 4.3.16: COUPE 11, BOULEVARD SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

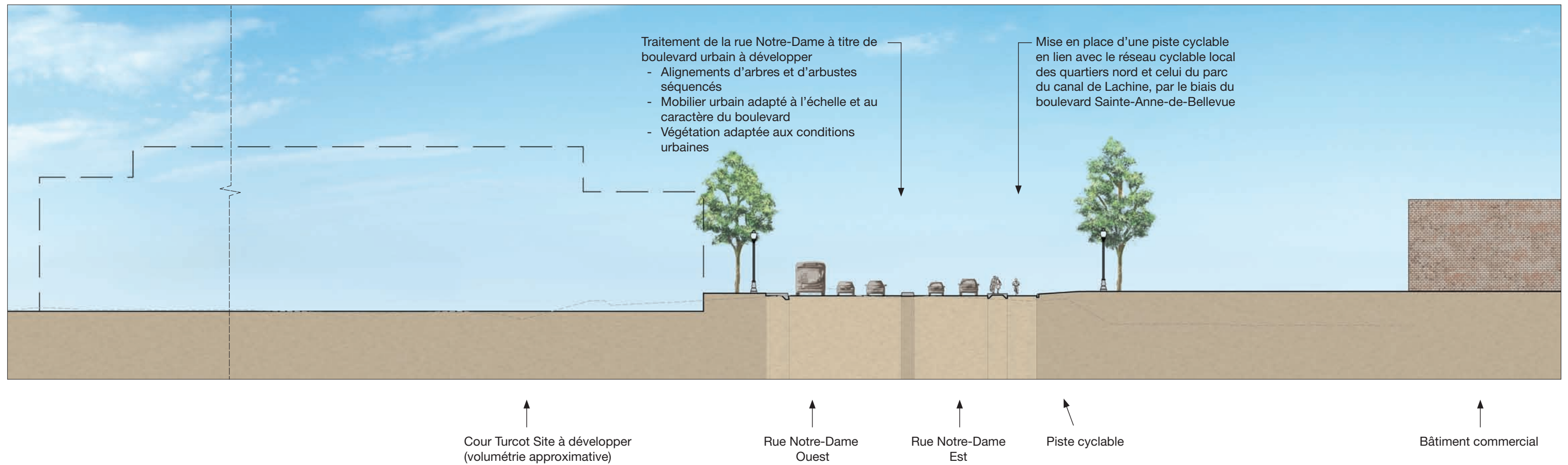


FIGURE 4.3.17: COUPE 11 (SUITE), BOULEVARD SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

4.3_Turcot_mai_2009-02.indd

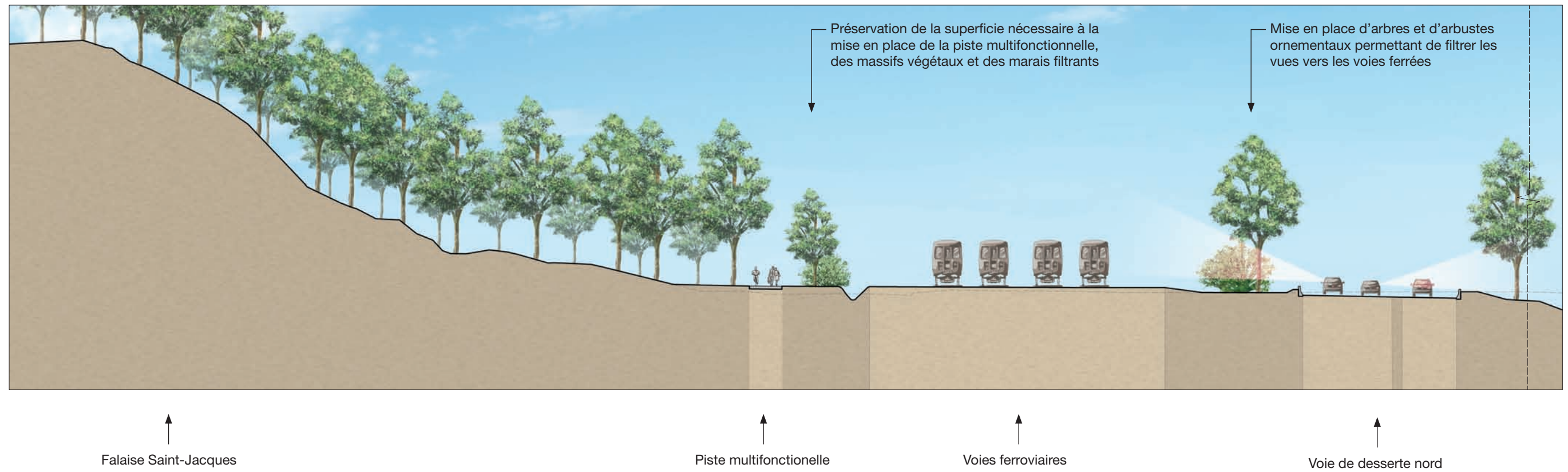


FIGURE 4.3.18: COUPE 12, BOULEVARD ANGRIGNON, INTERFACE OUEST

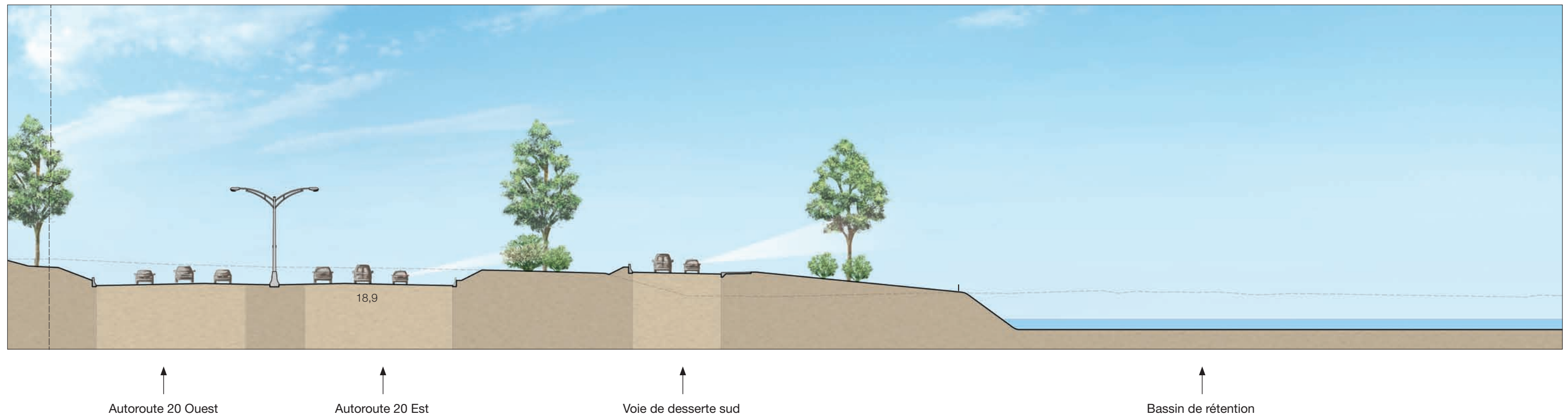
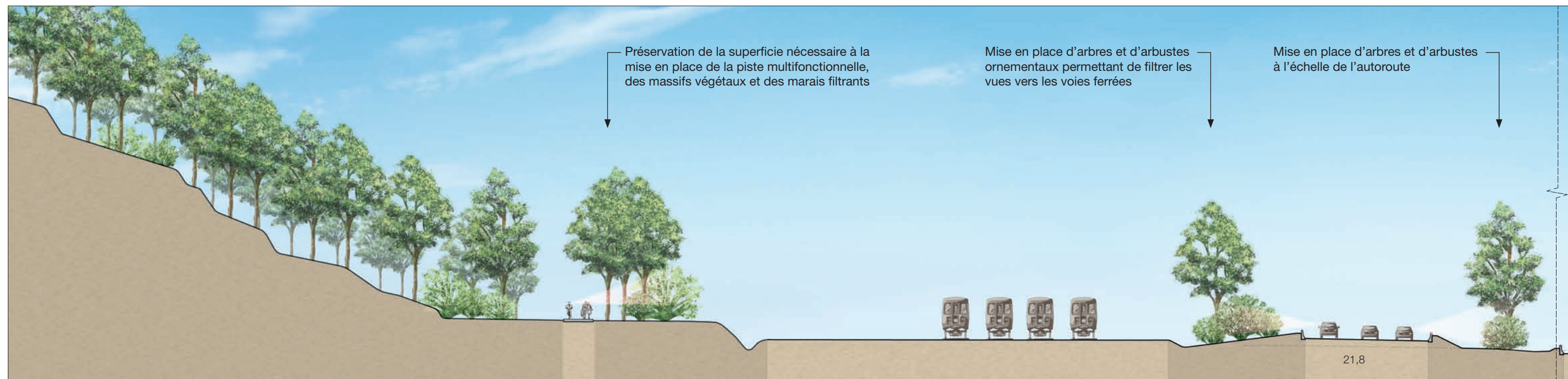


FIGURE 4.3.19: COUPE 12, BOULEVARD ANGRIGNON, INTERFACE OUEST

4.3_Turcot_mai_2009-02.indd

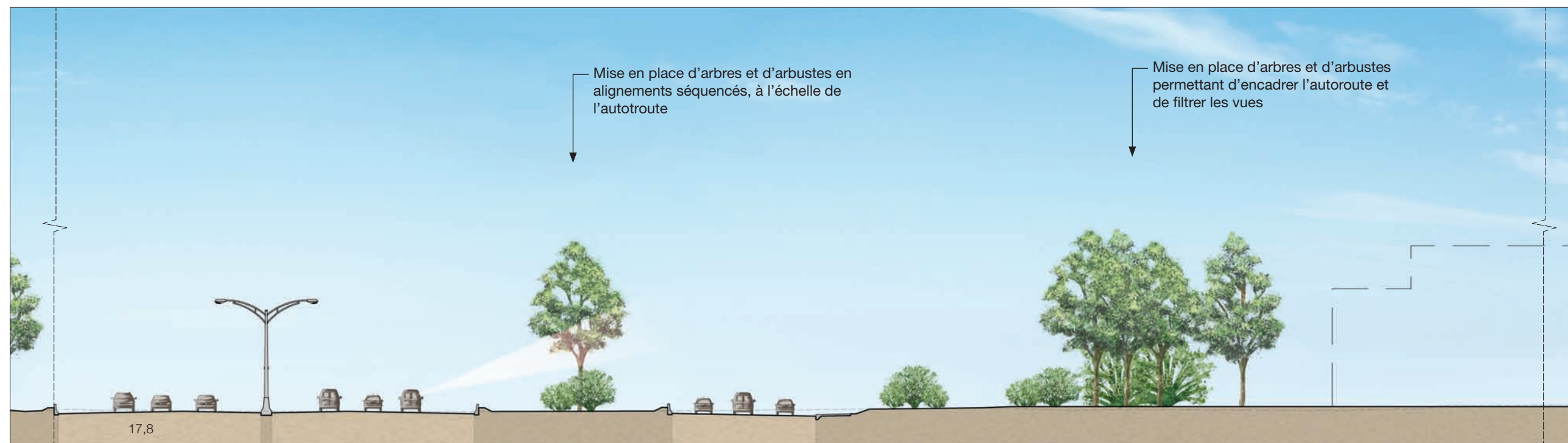


Falaise Saint-Jacques

Piste multifonctionnelle

Voies ferroviaires

Voie de desserte nord



Autoroute 20 Ouest

Autoroute 20 Est

Voie de desserte sud

Cour Turcot Site à développer (volumétrie approximative)

FIGURE 4.3.20: COUPE 13, BOULEVARD ANGRIGNON, INTERFACE EST

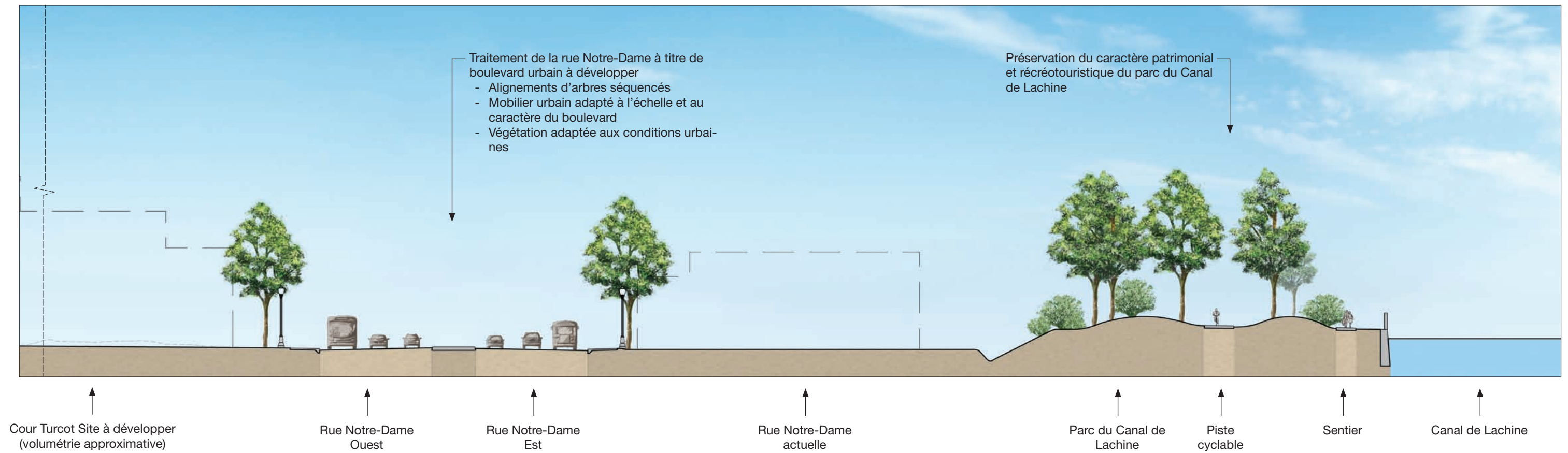


FIGURE 4.3.21 : COUPE 13 (SUITE), BOULEVARD ANGRIGNON, INTERFACE EST

4.3_Turcot_mai_2009-02.indd

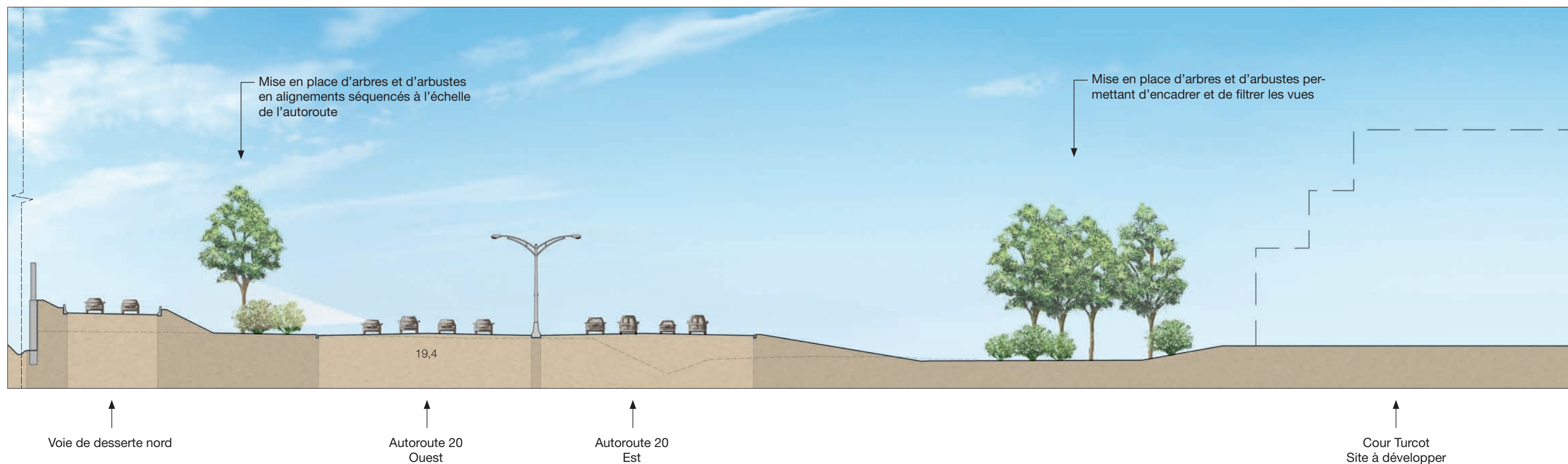
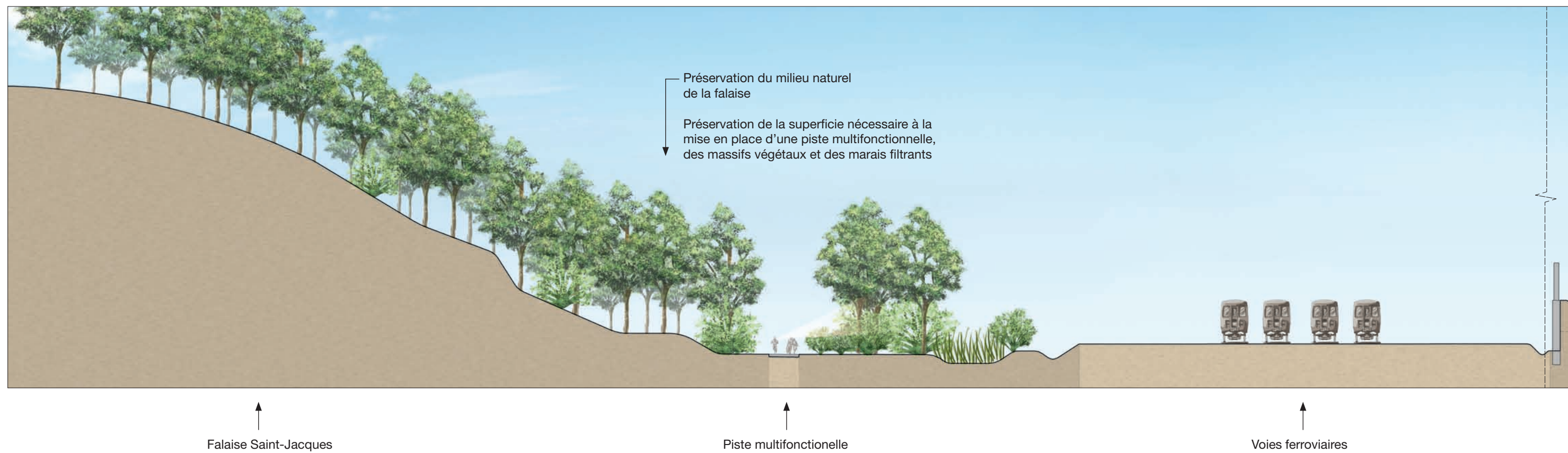


FIGURE 4.3.22 : COUPE 14, RUE IRWIN