

Le Sud-Ouest
Montréal

Plan directeur d'aménagement de la place Saint-Henri

ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST
DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET DU PATRIMOINE

Novembre 2021

VERSION FINALE

Conseils stratégiques
BRODEUR FRENETTE

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 4

1. PORTRAIT ET CONSTATS 6

1.1. SITE À L'ÉTUDE 6
1.2. HISTORIQUE DU SITE 8
1.3. FORME URBAINE 15
1.4. UTILISATION DU SOL 17
1.5. COMPOSANTES D'INTÉRÊTS 19
1.6. AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC ACTUEL 21
1.7. CONTRAINTES DU SITE 24
1.8. USAGERS DE LA PLACE 26
1.9. PROJETS EN PLANIFICATION 29
1.9.1. RÉFECTION DES ENTRÉES SECONDAIRES DU MÉTRO 29
1.9.2. RÉSEAU EXPRESS VÉLO (REV) 30
1.9.3. MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS (MPB) 31
1.9.4. LIEN FÉDÉRATEUR CYCLABLE 32
1.9.5. PÔLE DE MOBILITÉ 33
1.9.6. BÂTIMENT À VOCATION SOCIALE ET DE BUREAUX 34
1.9.7. INFRASTRUCTURES 35
1.10. DIAGNOSTIC 37
1.11. SYNTHÈSE DES ÉTUDES CONNEXES 38
1.11.1. SYNTHÈSE DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE 38
1.11.2. SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE DE CIRCULATION 38
1.11.3. SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION AVEC LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (STM) 38

2. LE PROJET 40

2.1. ENJEUX ET OBJECTIFS 42
2.2. PROGRAMME 43
2.3. LIGNES DIRECTRICES D'AMÉNAGEMENT 44
2.4. PLAN D'AMÉNAGEMENT 46
2.5. ILLUSTRATIONS 47

3. MISE EN OEUVRE 51

3.1. PHASAGE PRÉLIMINAIRE 51

4. RÉFÉRENCES 53

A. DÉTAILS DES PROJETS EN PLANIFICATION 55
B. RAPPORT DE CONSULTATION 56
C. ÉTUDE DE CIRCULATION 57
D. ANALYSE COMPARATIVE DES SCÉNARIOS 58

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 - LOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE 6
FIGURE 2 - LOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE DANS SON CONTEXTE 7
FIGURE 3 - ÉVOLUTION DU QUARTIER 8
FIGURE 4 - LE VILLAGE DE SAINT-HENRI-DES-TANNERIES (1800-1850)....9
FIGURE 5 - LA CONSTITUTION DES FAUBOURGS (1850-1900)....10
FIGURE 6 - RUE SAINT-JACQUES OUEST. SAINT-HENRI-DES-TANNERIES (1859)....10
FIGURE 7 – DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER VERS 1879 11
FIGURE 8 - LA PLACE SAINT-HENRI ET LES INSTITUTIONS QUI LA BORDENT À LA FIN DU 19E SIÈCLE....11
FIGURE 9 - L'ESSOR DE LA VILLE INDUSTRIELLE (1900-1950)....12
FIGURE 10 - VUE AÉRIENNE DE LA PLACE SAINT-HENRI EN 1946 12
FIGURE 11 - TRANSFORMATIONS URBAINES (1950-2000)....13
FIGURE 12 - PLACE SAINT-HENRI VERS 1970 13
FIGURE 13 - CONVERSION DE L'ANCIENNE MANUFACTURE C. W. WILLIAMS EN IMMEUBLE À LOGEMENT (IMAGE DU HAUT 1880, IMAGE DU BAS 2014) 14
FIGURE 14 - FORME URBAINE 16
FIGURE 15 - UTILISATION DU SOL FIGURANT AU PMAD (2016) 17
FIGURE 16 - UTILISATION DU SOL AU REZ-DE-CHAUSSÉE....18
FIGURE 17 - BUREAU DE POSTE DE SAINT-HENRI....19
FIGURE 18 - BANQUE D'ÉPARGNE DE LA CITÉ ET DU DISTRICT DE MONTRÉAL 19
FIGURE 19 - COMPOSANTES D'INTÉRÊTS....20
FIGURE 20 - AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC ACTUEL....22
FIGURE 21 - CONTRAINTES DU SITE....25
FIGURE 22 - RÉPARTITION DE LA POPULATION DU SECTEUR D'ÉTUDE PAR GROUPE D'ÂGE (2016) 26
FIGURE 23 – USAGERS DE LA PLACE 27
FIGURE 24 - SIMULATION VISUELLE DES NOUVEAUX ÉDICULES DU MÉTRO 29
FIGURE 25 - PLAN D'ARCHITECTURE DE PAYSAGE DE LA STM 29
FIGURE 26 - INSERTION DU REV SUR SAINT-JACQUES 30
FIGURE 27 – PROLONGEMENT DU LIEN FÉDÉRATEUR ET PASSERELLE PROJETÉE 32
FIGURE 28 - PLAN CONCEPT DU PÔLE DE MOBILITÉ 33
FIGURE 29 – LOCALISATION POTENTIELLE DU BÂTIMENT À VOCATION SOCIALE.. 34
FIGURE 30 – PROJETS D'INFRASTRUCTURES ET DE CONSTRUCTION....35
FIGURE 31 – SYNTHÈSE DES PROJETS 36
FIGURE 32 – PLAN CONCEPT D'AMÉNAGEMENT....46
FIGURE 33 – COUPE 47
FIGURE 34 – VUE VERS L'OUEST DE LA NOUVELLE PLACE À PARTIR DE LA RUE NOTRE-DAME 48
FIGURE 35 – VUE VERS LE SUD DU LIEN FÉDÉRATEUR ET DE LA NOUVELLE PLACE À PARTIR DE LA RUE PLACE SAINT-HENRI 49
FIGURE 36 – PLAN DU PHASAGE PRÉLIMINAIRE....52

INTRODUCTION

La place Saint-Henri occupe une place centrale dans le quartier du même nom. Située au confluent de deux artères de circulation majeures, la rue Saint-Jacques et la rue Notre-Dame, et d'une station de métro, elle constitue aujourd'hui un important lieu de transit.

Le présent plan directeur propose un concept d'aménagement intégré qui saura faire de cet espace emblématique, non seulement un lieu de passage, mais également un lieu d'appropriation pour les résidents, les étudiants et les travailleurs du quartier.

Historiquement, la place réunit les fonctions d'espace de rassemblement, de pôle de mobilité et de lieu culturel et communautaire. Entourée d'édifices d'intérêt patrimonial, bordée par la voie ferrée, et dotée de la station de métro Place-Saint-Henri, avec ses deux entrées secondaires situées de part et d'autre de la rue Saint-Jacques, la place Saint-Henri constitue un lieu singulier dans la trame urbaine montréalaise. À noter que l'expression « rue de la Place Saint-Henri » est utilisée afin d'éviter la confusion avec « la place Saint-Henri, l'objet de l'étude ».

La disparition du tramway et du premier chemin de fer fait place au fil du temps à l'automobile, au transport collectif et à la piste cyclable qui suit le tracé de l'ancienne voie ferrée vers la station de métro Lionel-Groulx. L'ancienne église Saint-Henri a également été remplacée par des bâtiments institutionnels, dont la polyvalente Saint-Henri construite dans les années 60. Aujourd'hui, on y retrouve un espace minéralisé et enclavé par un stationnement municipal et la voie ferrée.

Plusieurs projets, qui permettront de redorer l'espace, sont en cours de planification, notamment le Réseau express vélo (REV), la réfection des édicules secondaires du métro, qui permettra de rendre la station accessible aux personnes à mobilité réduite, ainsi que la volonté de construire un bâtiment à vocation sociale et de bureaux en lieu et place du stationnement municipal existant. L'intégration de ces projets sur la place Saint-Henri nécessite une réflexion d'ensemble, tant sur le plan de l'aménagement, que de la mobilité.

01

Portrait et constats

1. PORTRAIT ET CONSTATS

1.1. SITE À L'ÉTUDE

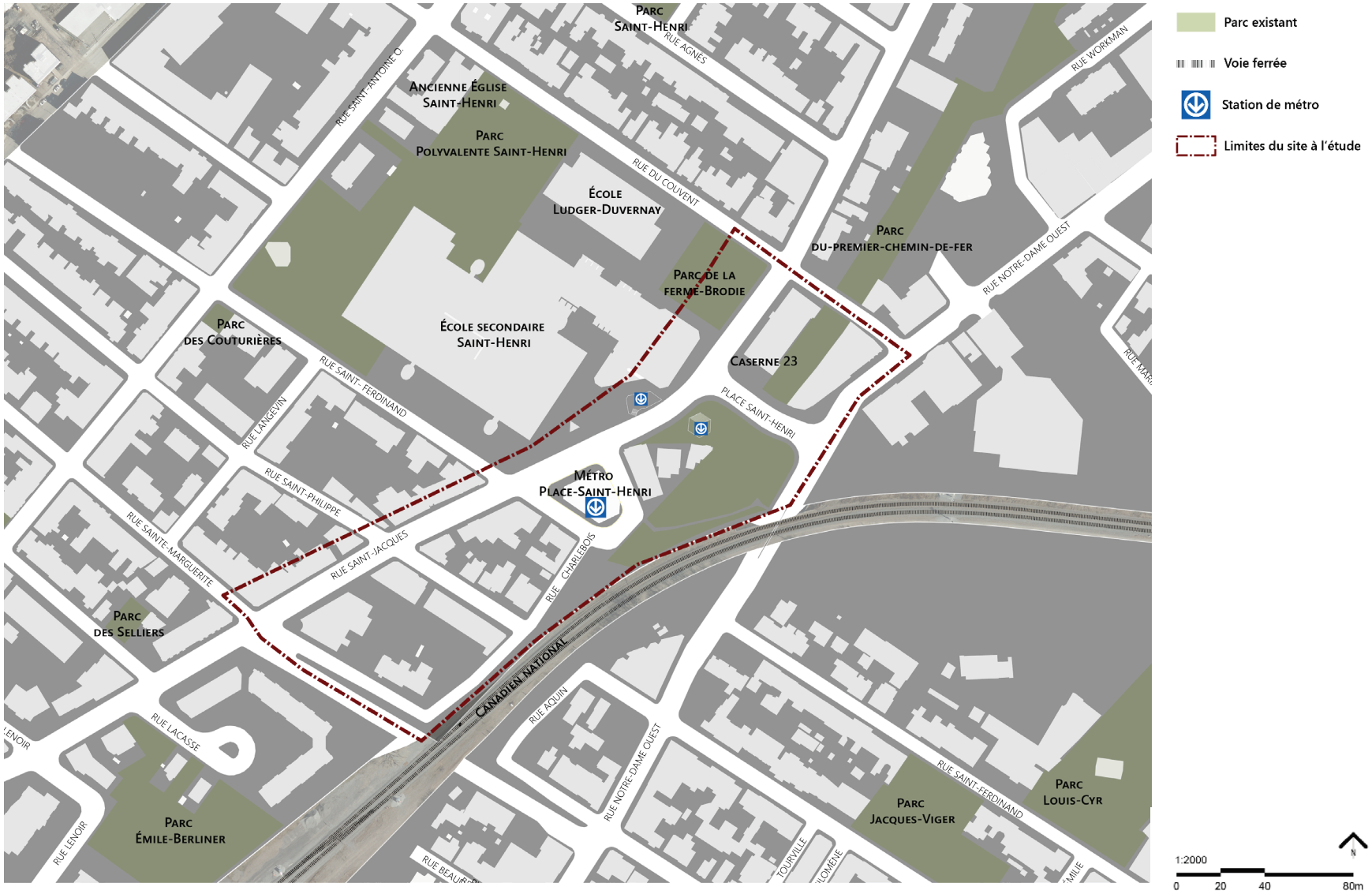
Le site à l'étude est situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest de la Ville de Montréal. Plus précisément, il se trouve au cœur du quartier Saint-Henri, à l'emplacement de la station de métro du même nom.

Il est délimité par le terrain de l'école secondaire Saint-Henri au nord. Il est bordé au sud par la voie de chemin de fer du Canadien National. Les rues Sainte-Marguerite et du Couvent constituent respectivement les limites ouest et est du site à l'étude (voir figures 1 et 2).

FIGURE 1 - LOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE



FIGURE 2 - LOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE DANS SON CONTEXTE



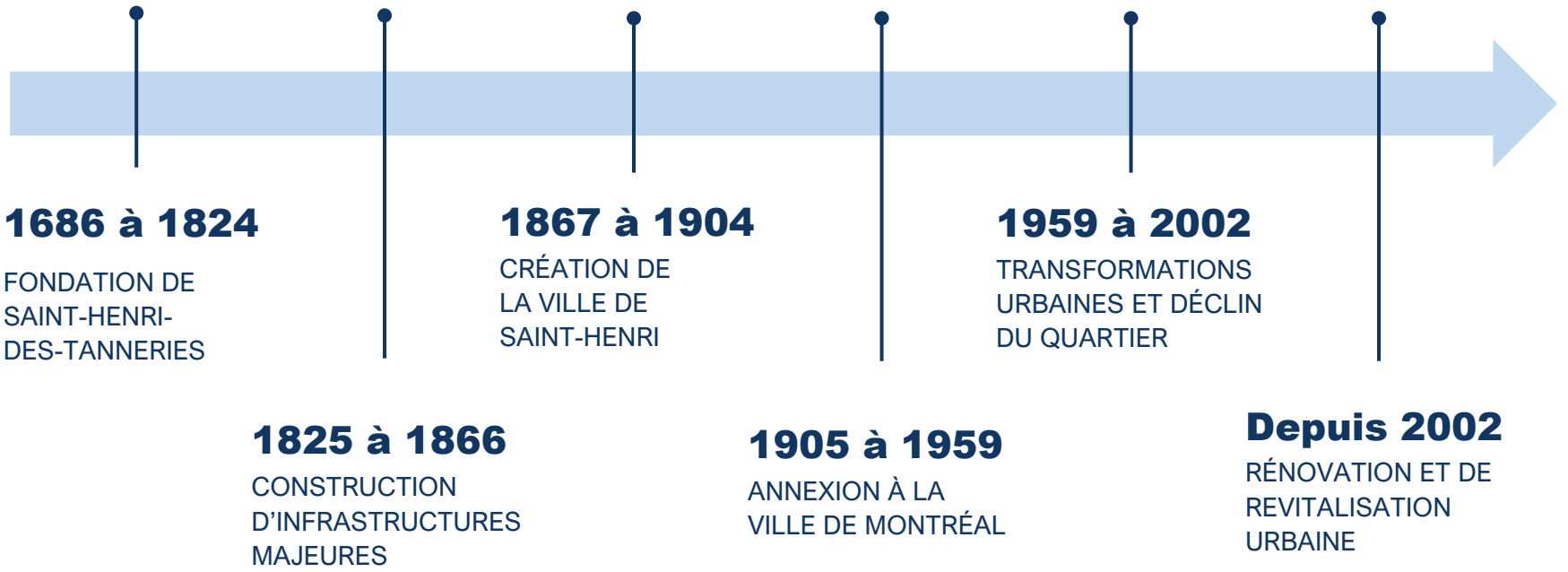
1.2. HISTORIQUE DU SITE

Le quartier Saint-Henri a connu plusieurs mutations à travers le temps. Six (6) grandes périodes marquent son développement.

Constitué à la fin du 17e siècle autour de l'activité de la tannerie, le quartier s'est développé au cours des années qui ont suivi grâce à l'industrialisation et aux grandes infrastructures urbaines, comme la construction du canal de Lachine en 1825 et du chemin de fer en 1847.

Dès lors, le quartier a connu un essor économique et démographique qui a mené à la création de la Ville de Saint-Henri en 1875 dans un premier temps, et à son annexion avec la Ville de Montréal en 1905. La crise économique des années 30, la Seconde Guerre mondiale (1939-1945) ainsi que les changements technologiques et les paradigmes urbanistiques d'après guerres ont provoqué son déclin. Plus récemment, l'ouverture du canal de Lachine à la navigation de plaisance et sa mise en valeur depuis 2002 ont marqué un nouveau cycle de revitalisation urbaine pour le quartier.

FIGURE 3 - ÉVOLUTION DU QUARTIER



1686 À 1824 : FONDATION DE SAINT-HENRI-DES-TANNERIES

L'origine du quartier Saint-Henri est liée à l'histoire du travail du cuir en Nouvelle-France. C'est à la fin du 17e siècle que Jean Mouchère installe une première tannerie dans le coteau Saint-Pierre. Situé sur la route des fourrures vers Lachine, l'emplacement de la tannerie est stratégique. La présence du ruisseau Glenn, tributaire de la rivière Saint-Pierre, a été essentielle pour le tannage des peaux. Ce lieu servait aussi de relais pour les coureurs des bois le long du parcours. On situe l'endroit aujourd'hui sur la rue Saint-Jacques entre les rues de Courcelle et Saint-Rémi.

En 1700, la tannerie est vendue à deux marchands tanneurs, Charles de Launay et Gérard Barsalou. En 1706, Gabriel Lenoir, dit Rolland, entre au service de la tannerie et devient maître tanneur en 1713. Au cours du XVIIIe siècle, ses descendants poursuivent ses activités de travail du cuir. Avec d'autres familles, ils établissent plusieurs tanneries et ateliers artisanaux qui mènent à la création du village des Tanneries-des-Rolland en 1780. Ce dernier est situé le long de l'actuelle rue Saint-Jacques, entre le chemin de la Côte-Saint-Paul et la place Saint-Henri.

En 1810, les Sulpiciens y font construire une première chapelle (angle Saint-Jacques et de Courcelle). La chapelle qui sert également d'école est baptisée au nom de Saint-Henri.

En 1825, Saint-Henri est un important village de production artisanale où les deux tiers des emplois sont occupés par le travail du cuir (Saint-Henri, 2021).

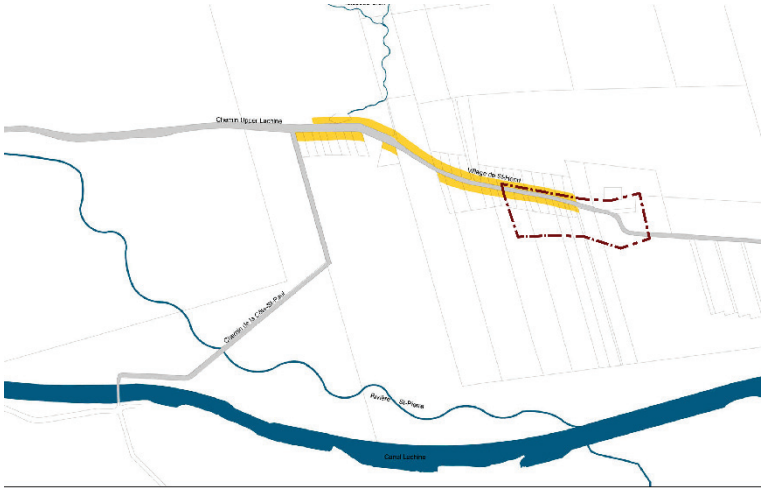


FIGURE 4 - LE VILLAGE DE SAINT-HENRI-DES-TANNERIES (1800-1850)
© ATELIER B.R.I.C

1825 À 1866 : CONSTRUCTION D'INFRASTRUCTURES MAJEURES

Le village a connu, au milieu du 19e siècle, des changements majeurs qui lui ont permis de devenir l'un des plus importants centres industriels du Canada. La construction du canal de Lachine en 1825, et son élargissement entre 1845 et 1848, ainsi que la construction du premier chemin de fer, Le Chemin de fer Montréal-Lachine qui deviendra le Chemin de fer Montreal and Champlain, en 1847, ont été déterminants dans l'évolution de Saint-Henri. Plusieurs industries s'installent le long du canal et à proximité des chemins de fer qui traversent le territoire. Le village de Saint-Henri-des-Tanneries, autrefois centre du travail du cuir et halte appréciée s'agrandit dès 1850, et les premières maisons apparaissent au sud de la rue Saint-Jacques, pour loger la main-d'œuvre ouvrière. En 1859, le chemin de fer du Grand Tronc est construit et scinde Saint-Henri en deux.

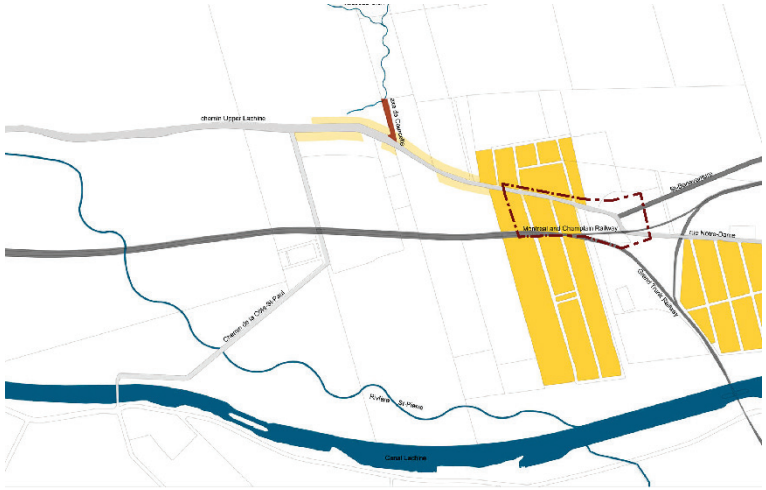


FIGURE 5 - LA CONSTITUTION DES FAUBOURGS (1850-1900)
© ATELIER B.R.I.C



FIGURE 6 - RUE SAINT-JACQUES OUEST. SAINT-HENRI DES TANNERIES (1859)
© MUSÉE MCCORD

1867 À 1904 : CRÉATION DE LA VILLE DE SAINT-HENRI

La création de la ville de Saint-Henri en 1875 a été favorisée par deux évènements. Premièrement, les gouvernements provinciaux, à la suite de la création du Canada en 1867, favorisent à l'époque la création de villes autonomes pour répondre aux besoins de l'organisation des services essentiels. Deuxièmement, devant l'insistance des résidents du village et surtout en raison de leur nombre de plus en plus important, la paroisse de « Saint-Henri-des-Tanneries » est détachée de celle de Notre-Dame en 1867. Une église paroissiale aux dimensions importantes, située sur le site de l'actuelle école secondaire, est construite selon les plans de l'architecte Adolphe Lévesque en 1869. L'église occupe une grande place dans la société de l'époque et le choix de l'emplacement le long de l'Upper Lachine Road (l'actuelle rue Saint-Jacques), à la jonction des voies du Montréal and Lachine Railroad et du chemin de fer du Grand Tronc, ainsi qu'au point de rencontre du village et des nouveaux lotissements, permet de créer une nouvelle centralité qui orientera le développement à venir (Séguin, 2008).

En 1871, alors que le village de Saint-Henri des Tanneries représente la plus importante agglomération de la nouvelle paroisse qui comprend également le village de Saint-Augustin et le village Delisle, les propriétaires adressent une pétition au conseil du comté d'Hochelaga pour demander la création de la ville Saint-Henri.

De 1876 à 1905, plus d'une trentaine d'entreprises s'établissent dans le territoire de la ville. Saint-Henri offre à son avantage le canal de Lachine et le chemin de fer. L'activité industrielle fait croître rapidement la population. Elle passe, à Saint-Henri, de 6400 habitants en 1881 à 21 000 en 1891 pour atteindre plus de 24 000 en 1905. C'est sur cette période que l'organisation spatiale de la place Saint-Henri va se faire. Un centre institutionnel se forme autour de l'église et de la place. Le collège de garçons Saint-Henri, le couvent de filles de Sainte-Anne, l'hôtel de ville abritant la caserne de pompiers et le poste de police, le bureau de poste, la banque Jacques Cartier et des commerces s'établissent autour de la place Saint-Henri. Une gare ferroviaire aujourd'hui disparue est aussi construite un peu à l'est de cette place publique.

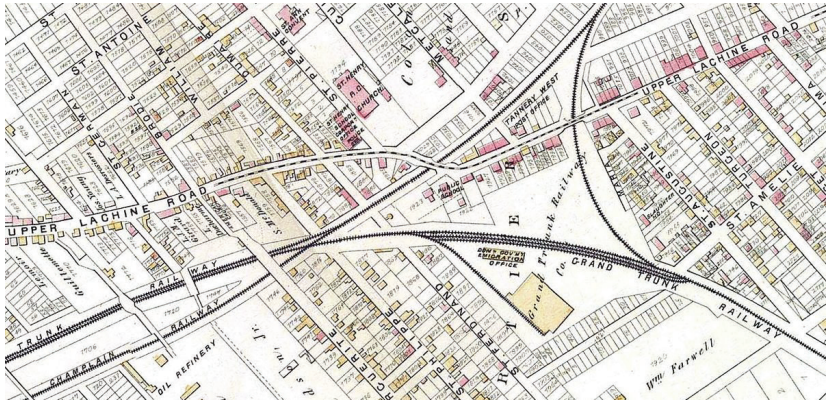


FIGURE 7 – DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER VERS 1879
© ARCHIVES DE LA VILLE DE MONTRÉAL



FIGURE 8 - LA PLACE SAINT-HENRI ET LES INSTITUTIONS QUI LA BORDENT À LA FIN DU 19E SIÈCLE
© ALBUMS MASSICOTTE, BANQ

1905 À 1959 : L'ESSOR DE LA VILLE INDUSTRIELLE

En 1905, Montréal est en pleine période d'annexion de ses banlieues. À cette époque, la ville de Saint-Henri croule sous la dette en raison du besoin de développer ses infrastructures sanitaires (eau, égout, électricité, etc.) engendrées par le nombre croissant d'ouvriers qui veut s'installer à proximité des industries présentes sur son territoire (Marsan, 2005). C'est dans ce contexte que Saint-Henri est annexé à Montréal et devient le quartier Saint-Henri. Malgré l'annexion, le territoire de Saint-Henri continue de se développer. Entre 1905 et 1912, le secteur de la construction résidentielle et industrielle est effervescent dans le quartier, ce qui permet de pratiquement compléter la trame urbaine, à l'exception de quelques petits secteurs qui ne seront occupés qu'à partir des années 1920 (Séguin, 2008). À cette période, la place Saint-Henri est déjà entièrement constituée. Cependant, de nouveaux bâtiments vont remplacer les immeubles existants. Ainsi, en 1922, la nouvelle succursale de la Banque d'épargne de la cité et du district de Montréal, construite selon les plans de l'architecte montréalais Alfred-Hector Lapierre, remplace l'édifice de la Banque Jacques-Cartier. L'ancien Hôtel de Ville est remplacé en 1931 par un nouveau bâtiment qui occupe tout l'ilot. Ce dernier abrite une caserne de pompiers et un poste de police.

Dans les années 1930, la crise économique affecte durement les industries du quartier et les ouvriers, mais la Seconde Guerre mondiale permet de relancer la production manufacturière et de redonner vie au quartier. Cette santé économique a perduré jusqu'à l'avènement de nouvelles technologies de production et des nouveaux paradigmes urbains orientés vers l'automobile. Les rails du premier chemin de fer sont retirés dans les années 80 et ceux du tramway dans les années 50.

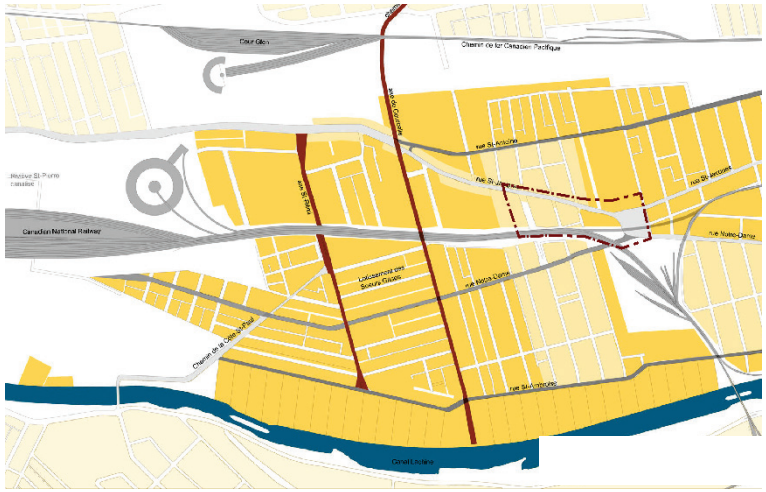


FIGURE 9 - L'ESSOR DE LA VILLE INDUSTRIELLE (1900-1950)
© ATELIER B.R.I.C



FIGURE 10 - VUE AÉRIENNE DE LA PLACE SAINT-HENRI EN 1946
© ARCHIVES DE LA VILLE DE MONTRÉAL

1959 – 2002 : TRANSFORMATIONS URBAINES ET DÉCLIN DU QUARTIER

L'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959, et les transformations qui touchent le domaine du transport conjugué à la décroissance industrielle du quartier constituent le point de départ du déclin de Saint-Henri. En effet, l'expansion du réseau routier et camionnage permettent aux entreprises qui ont besoin de plus d'espace de se délocaliser en banlieue à moindre coût. Durant cette période, la place Saint-Henri connait plusieurs transformations urbaines majeures qui vont modifier son caractère de pôle de quartier pour celui d'un lieu de transit.

Au milieu des années 1950, la fonction institutionnelle de la place se renforce. Le collège Saint-Henri est agrandi au détriment des résidences et des commerces situés au nord du quadrilatère formé des rues, Saint-Jacques, du Collège, Saint-Ferdinand et Langevin (Séguin, 2008). En 1965, l'école Ludger-Duvernay est construite sur le côté ouest de la rue du Couvent, entre les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques. À la fin des années 1960, le projet de construire une polyvalente voit le jour. Cela entraîne une transformation radicale de la partie de la place Saint-Henri située au nord de la rue Saint-Jacques. L'église Saint-Henri, accompagnée de son presbytère et de l'ancien couvent Sainte-Anne sont démolis en 1969. Le collège Saint-Saint-Henri, agrandi quelques années plus tôt, est aussi détruit.

En septembre 1972, la polyvalente de Saint-Henri est inaugurée. En 1976, la piscine publique, attenante à la polyvalente, remplace le bain Lapointe-Létourneau, jugé vétuste. En 1981, une autre transformation marquante pour la place Saint-Henri se concrétise avec la construction de la station de métro Place-Saint-Henri. La station de métro, l'édicule et deux entrées secondaires situées de chaque côté de la rue Saint-Jacques sont construits. Les bâtiments de la banque et du bureau de poste sont épargnés, et le retrait des rails du Montréal and Lachine Railroad permet d'unifier les portions nord et sud de la rue place Saint-Henri.

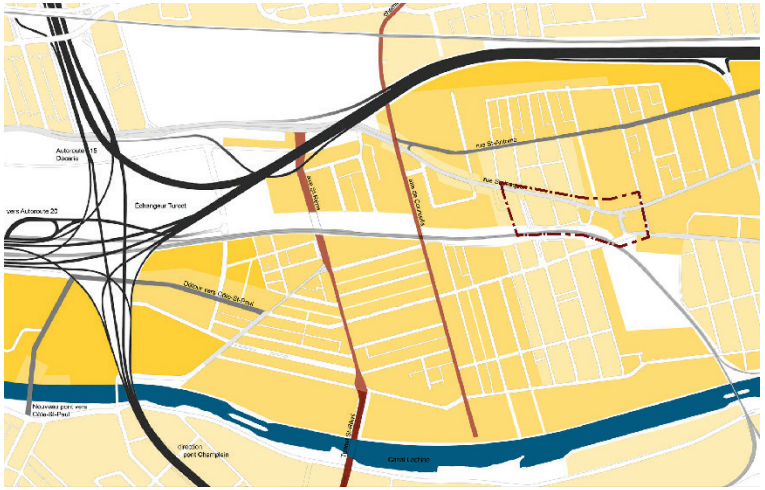


FIGURE 11 - TRANSFORMATIONS URBAINES (1950-2000)
© ATELIER B.R.I.C



FIGURE 12 - PLACE SAINT-HENRI VERS 1970
© ARCHIVES DE LA VILLE DE MONTRÉAL

DEPUIS 2002 : RÉNOVATION ET DE REVITALISATION URBAINE

La reconnaissance du canal de Lachine comme lieu historique national du Canada par Parcs Canada, et la réouverture du canal pour la navigation de plaisance en 2002 font de lui un vecteur de redéveloppement majeur de la métropole. Ce dernier insuffle un élan de développement aux territoires qui le bordent. Ce mouvement amorcé à l'est, avec les développements de la Cité du Multimédia, de Griffintown, et du secteur Atwater, se manifeste dans le quartier Saint-Henri par la conversion d'anciennes usines qui bordent le canal de Lachine en immeubles à logements, à l'instar du bâtiment de la manufacture C. W. Williams. Cela favorise le retour de la population dans le quartier.



FIGURE 13 - CONVERSION DE L'ANCIENNE MANUFACTURE C. W. WILLIAMS EN IMMEUBLE À LOGEMENTS (IMAGE DU HAUT 1880, IMAGE DU BAS 2014)
© MUSÉE MCCORD, CENTRE D'HISTOIRE DE MONTRÉAL

1.3. FORME URBAINE

Les caractéristiques actuelles du tissu urbain du secteur de la place Saint-Henri sont le résultat des transformations réalisées lors des phases historiques décrites précédemment.

L'analyse de la forme urbaine fait ressortir les éléments suivants :

TRAME URBAINE

La trame urbaine est orientée dans l'axe nord-sud;

- La forme des îlots est irrégulière :
  - L'îlot institutionnel situé à l'est de Saint-Ferdinand occupe une grande parcelle;
  - Les îlots à vocation résidentielle située à l'ouest de Saint-Ferdinand sont de forme carrée, et possèdent quatre faces bâties.
- Les îlots ne possèdent pas de ruelle, ce qui est cohérent avec la présence de portes cochères;
- La présence de la voie de chemin de fer crée une rupture dans la trame urbaine;
- La présence de vides urbains (sans grain bâti) qui correspondent à :
  - Des parcs ou des places publiques;
  - Des terrains en friche situés dans l'emprise de la voie de chemin de fer. Ces derniers possèdent un important couvert végétal.

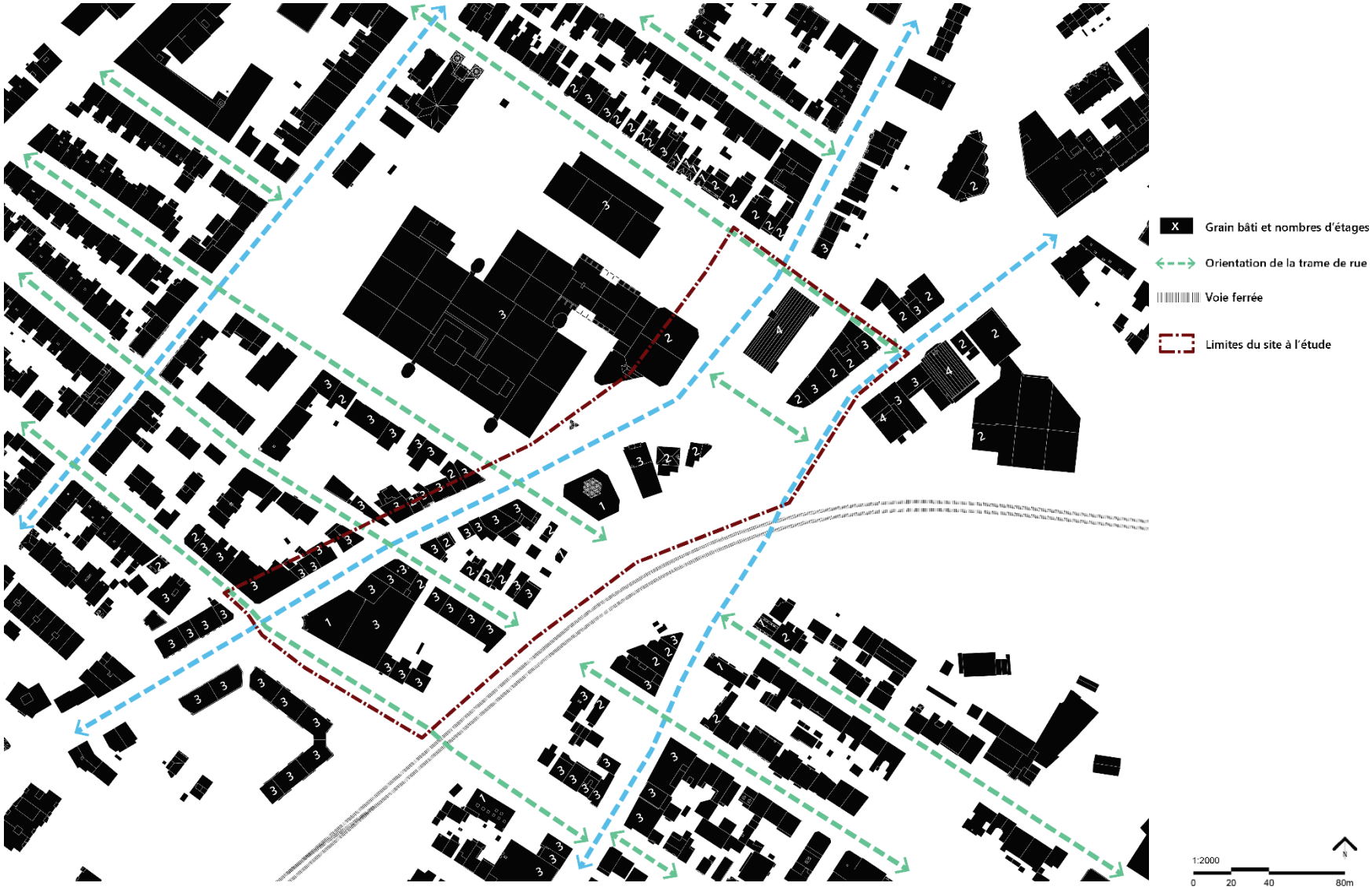
CADRE BÂTI

- La présence de bâtiments de dimensions variées :
  - Les bâtiments de dimensions importantes à proximité de la place Saint-Henri sont de vocation institutionnelle et commerciale;
  - Les bâtiments de petite dimension sont de vocation résidentielle.
- Le front bâti sur la rue Saint-Jacques est continu entre les rues Saint-Ferdinand et Sainte-Marguerite;
- Le front bâti sur les rues orientées nord-sud est irrégulier, mais demeure parallèle aux rues;
- La majorité des bâtiments ne possèdent pas de marge de recul avant;
- Les bâtiments dans le secteur possèdent une hauteur variant de 2 à 3 étages en moyenne;
- Le front bâti situé de part et d'autre de l'emprise de la voie ferrée est discontinu.

Plusieurs typologies sont présentes dans le secteur élargi de la place Saint-Henri :

- Duplex possédant un escalier intérieur;
- Triplex possédant un escalier intérieur;
- Immeuble à vocation institutionnelle;
- Immeuble à vocation mixte;
- Maison villageoise;
- Triplex avec escalier extérieur;
- Multiplex;
- Conciergerie;
- Immeuble à vocation commerciale.

FIGURE 14 - FORME URBAINE



1.4. UTILISATION DU SOL

L'analyse de l'utilisation du sol permet de mettre en lumière les constats suivants :

- Les principales fonctions urbaines sont représentées dans un rayon de 800 m autour de la place Saint-Henri;
- La fonction résidentielle de moyenne et forte densité est dominante sur l'ensemble du quartier Saint-Henri;
- Un total de 29 parcs et espaces verts sont présents dans le quartier, soit le plus grand nombre dans l'arrondissement selon le Plan directeur des parcs et espaces verts du Sud-Ouest.

Concernant l'utilisation du sol des rez-de-chaussée des bâtiments entourant la place Saint-Henri, nous observons :

- Les fonctions publiques, communautaires et commerciales entourent la place Saint-Henri. Il s'agit essentiellement du restaurant H4C qui offre une terrasse estivale et d'un salon de coiffure;
-
- Les institutions éducatives (l'école secondaire Saint-Henri et école Ludger-Duvernay) et d'utilité publique (Caserne 23 et métro) sont situées à proximité de la place Saint-Henri;
- La fonction commerciale est prédominante sur la rue Notre-Dame Ouest et sur la portion de la rue Saint-Jacques comprise entre les rues Saint-Ferdinand et Sainte-Marguerite.



FIGURE 15 - UTILISATION DU SOL FIGURANT AU PMAD (2016)

FIGURE 16 - UTILISATION DU SOL AU REZ-DE-CHAUSSÉE



1.5. COMPOSANTES D'INTÉRÊT

La présente section décrit les composantes d'intérêt du site à l'étude et du secteur avoisinant. Parmi celles-ci, on retrouve des établissements publics, ainsi qu'une gamme diversifiée de commerces et services.

Représentant autrefois un pôle civique d'importance, plusieurs bâtiments hérités de cette époque sont encore présents. Ces composantes confèrent une singularité à l'environnement urbain de la place Saint-Henri.

Tel que précisé dans le plan d'urbanisme de Montréal, on retrouve dans l'environnement de la zone d'étude des secteurs de valeur intéressante, des secteurs de valeur exceptionnelle, ainsi que plusieurs immeubles d'intérêt patrimonial. On compte notamment parmi ces immeubles le bureau de poste de Saint-Henri (540, place Saint-Henri), le Poste d'incendie no 23 (523, place Saint-Henri) ainsi que la Banque d'épargne de la Cité et du District de Montréal (4080-4084, rue Saint-Jacques).

La figure 19 localise les différentes composantes d'intérêt du secteur.

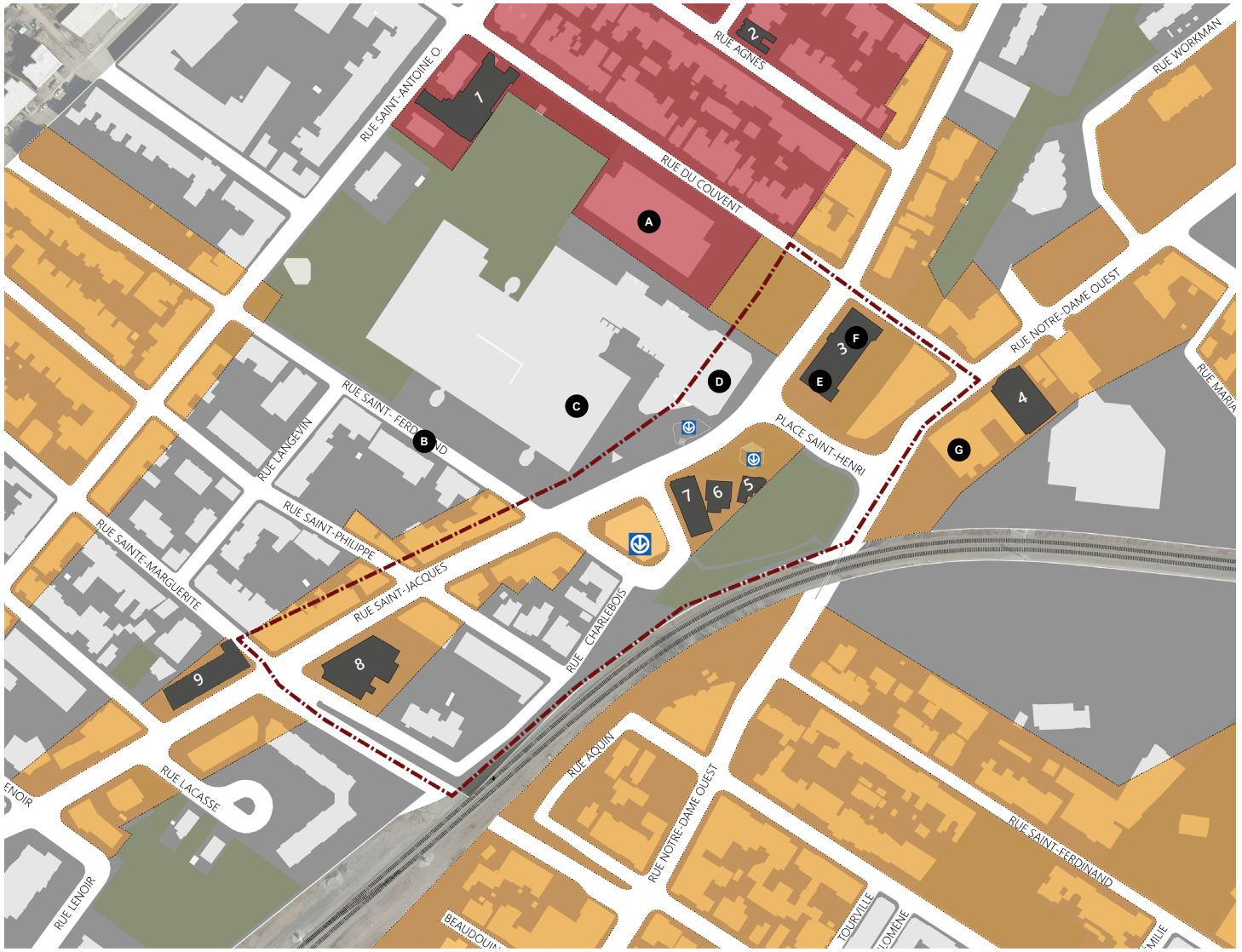


FIGURE 17 - BUREAU DE POSTE DE SAINT-HENRI
© VILLE DE MONTRÉAL



FIGURE 18 - BANQUE D'ÉPARGNE DE LA CITÉ ET DU DISTRICT DE MONTRÉAL
© VILLE DE MONTRÉAL

FIGURE 19 - COMPOSANTES D'INTÉRÊT



INSTITUTIONS PUBLIQUES

A- École Ludger-Duvernay
B- École des Métiers du Sud-Ouest
C- École secondaire Saint-Henri
D- Piscine Saint-Henri
E- Caserne de pompiers 23
F- Centre Saint-Henri
G- CLSC Saint-Henri

Secteur de valeur exceptionnelle
Secteur de valeur intéressante
Immeubles d'intérêt patrimonial
Parc existant
Voie ferrée
Limites du site à l'étude

IMMEUBLES D'INTÉRÊT PATRIMONIAL:

1- Église Saint-Henri
2- Ensemble résidentiel
3- Poste d'incendie no 23
4- Ancien cinéma Cartier
5- Résidences
6- Ancien bureau de poste
7- Ancienne Banque d'Épargne
8- Ancien bureau de poste
9- Ensemble résidentiel

1:2000
0 20 40 80m

1.6. AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC ACTUEL

En raison des travaux de réaménagement des entrées secondaires du métro déjà en cours, il importe de préciser que l'analyse de l'aménagement de la place Saint-Henri ou placette, qui correspond au pourtour de l'entrée secondaire à l'est de la rue Saint-Jacques, a été réalisée à partir de photographies. Lors de notre visite, le site était clôturé. Les composantes de l'aménagement du site sont les suivantes :

ESPACE DE RASSEMBLEMENT

- La place publique (place Saint-Henri);
- L'espace semble peu convivial et peu propice aux rassemblements et à l'appropriation;
- La placette est bétonnée avec des incrustations de pavé. Le manque de couvert végétal crée probablement un îlot de chaleur à cet endroit;
- La signalétique y est absente ce qui rend difficile l'orientation;
- Le mobilier est disparate. On remarque plusieurs types de bancs, de lampadaires et des supports à vélo désuets;
- L'organisation de la place offre peu de points de vue sur les bâtiments d'intérêt à partir de celle-ci, limitant ainsi leur mise en valeur.

PARVIS DE L'ÉDICULE PRINCIPAL

- Le parvis est partiellement couvert et fortement minéralisé. On y retrouve un parterre de béton et de pavé et quelques arbres en mauvais état. On retrouve aussi des bancs attachés au bâtiment et quelques supports à vélo (trois).

AMÉNAGEMENT ROUTIER

- La rue Saint-Jacques est une artère secondaire unidirectionnelle et est composée de 2 à 3 voies de circulation et une largeur de chaussée d'environ 10 mètres. La vitesse de circulation varie de 40 à 30 km/h en période scolaire. Elle est bordée par des trottoirs aménagés de fosses de plantation et d'arbres du côté nord entre les rues Saint-Ferdinand et du Couvent;
- La rue Saint-Ferdinand qui forme une boucle unidirectionnelle autour de l'édicule principal de la station de métro Place-Saint-Henri a une largeur de chaussée approximative de 10 m et est bordée de trottoir d'environ 1,5 m. Une portion de cette boucle est réservée à la STM et aux véhicules d'urgence;
- La rue place Saint-Henri est une rue locale bidirectionnelle à une voie par direction d'une largeur de chaussée approximative de 12 m et est bordée de trottoir d'une largeur de 3 à 6 m;
- La rue Charlebois est attenante à la voie ferrée et assure un lien piéton vers l'escalier qui donne accès au tunnel Sainte-Marguerite. Elle est partagée en une voie unidirectionnelle vers l'est et une voie unidirectionnelle vers l'ouest au niveau de la rue Saint-Philippe;
- La rue Notre-Dame est une rue collectrice bidirectionnelle avec une limite de 30 km/h.

STATIONNEMENT

- Un stationnement municipal asphalté de 60 cases[1] au sud de la placette;
- L'offre de stationnement sur rue est faible. On compte quelques cases dans la boucle de la rue Saint-Ferdinand (4);
- Plusieurs cases de stationnement sur rue de courte durée (60 minutes);
- Pas d'espaces réservés aux taxis ni d'espaces pour l'auto-partage;
- Deux cases de stationnement avec bornes de recharge électrique sur la rue Place Saint-Henri.

[1] *Étude d'impact dans le cadre des travaux d'accessibilité à la station Place-Saint-Henri. Étude de circulation_159325022-200-TC-N-0001-A.pdf (mars 2020)*

FIGURE 20 - AMÉNAGEMENT DU DOMAINE PUBLIC ACTUEL



AMÉNAGEMENT PIÉTON

- Le carrefour Saint-Jacques / Saint-Ferdinand (ouest), géré par des feux circulation piéton, est très achalandé par les étudiants de l'école secondaire Saint-Henri pendant les heures de pointe du matin (1 870) et de l'après-midi (1 429)[2]. Il compte des traverses avec marquage au sol;
- Le carrefour Saint-Jacques / Saint-Ferdinand (est) n'est pas géré en termes de signalisation, il n'y a pas de marquage au sol à cet endroit;
- Le carrefour Saint-Jacques / rue de la place Saint-Henri, géré par un arrêt sur rue place Saint-Henri, compte une traverse, le long de Saint-Jacques, avec marquage au sol. La traverse est toutefois très longue (environ 20 m) et il n'y a pas de traverse sur la rue Saint-Jacques à cet endroit;
- Le carrefour Notre-Dame Ouest / rue de la place Saint-Henri, géré par des feux de circulation piétonne, compte des traverses avec marquage au sol. Là aussi les distances de traverse sont grandes et le nombre de piétons y est élevé;
- Les trottoirs sont généralement assez larges au niveau de la zone d'étude. La rue Charlebois ne possède qu'un trottoir du côté nord et la chaussée semble parfois utilisée informellement comme une rue partagée selon nos observations.

AMÉNAGEMENT CYCLABLE

- La piste cyclable (lien fédérateur) qui suit le tracé du parc du Premier-Chemin-de-Fer est interrompue à l'est par la rue de la place Saint-Henri et à l'ouest par la rue Sainte-Marguerite;
- Des voies cyclables unidirectionnelles identifiées avec un marquage au sol sont présentes sur la rue Notre-Dame Ouest au niveau du viaduc. Elles sont interrompues à l'est et l'ouest à la sortie du viaduc;
- Il n'existe pas d'aménagement cyclable sur la rue Saint-Jacques;
- Il n'existe pas de feux de signalisation pour les cyclistes.

TRANSPORT COLLECTIF

- La station Place Saint-Henri est desservie par six lignes d'autobus soit les lignes : 17, 35, 36, 77, 78, 191 et 371 (nuit);
- Quatre arrêts d'autobus sur la rue Saint-Jacques entre Sainte-Marguerite et place Saint-Henri;
- Trois arrêts d'autobus en terminus et trois quais de régulation sont présents autour de l'édicule principal et dans la boucle Saint-Ferdinand.

ÉDICULE PRINCIPAL ET ÉDICULES SECONDAIRES DU MÉTRO

- L'édicule principal de la Place-Saint-Henri est accessible à partir de la rue Saint-Jacques, de la rue Charlebois et par un chemin piéton donnant sur la rue Notre-Dame;
- L'édicule secondaire nord, situé à l'ouest de la rue Saint-Jacques, dessert l'école et la piscine. Il n'est pas couvert et n'est pas universellement accessible. Aucun mobilier ou équipement n'est relié à cet édicule et les zones résiduelles sont recouvertes de béton bitumineux;
- L'édicule secondaire sud présente une forme hexagonale et n'est pas couvert. Il est principalement composé de béton et est muni d'un escalier. Il n'est pas universellement accessible. Le parterre au pourtour de l'entrée est fortement minéralisé et ponctué d'arbres matures ainsi que d'un massif d'arbres au sud-est de la place qui forme un couvert végétal totalisant environ 20 %. On remarque aussi une bonne biodiversité au niveau des arbres et arbustes.

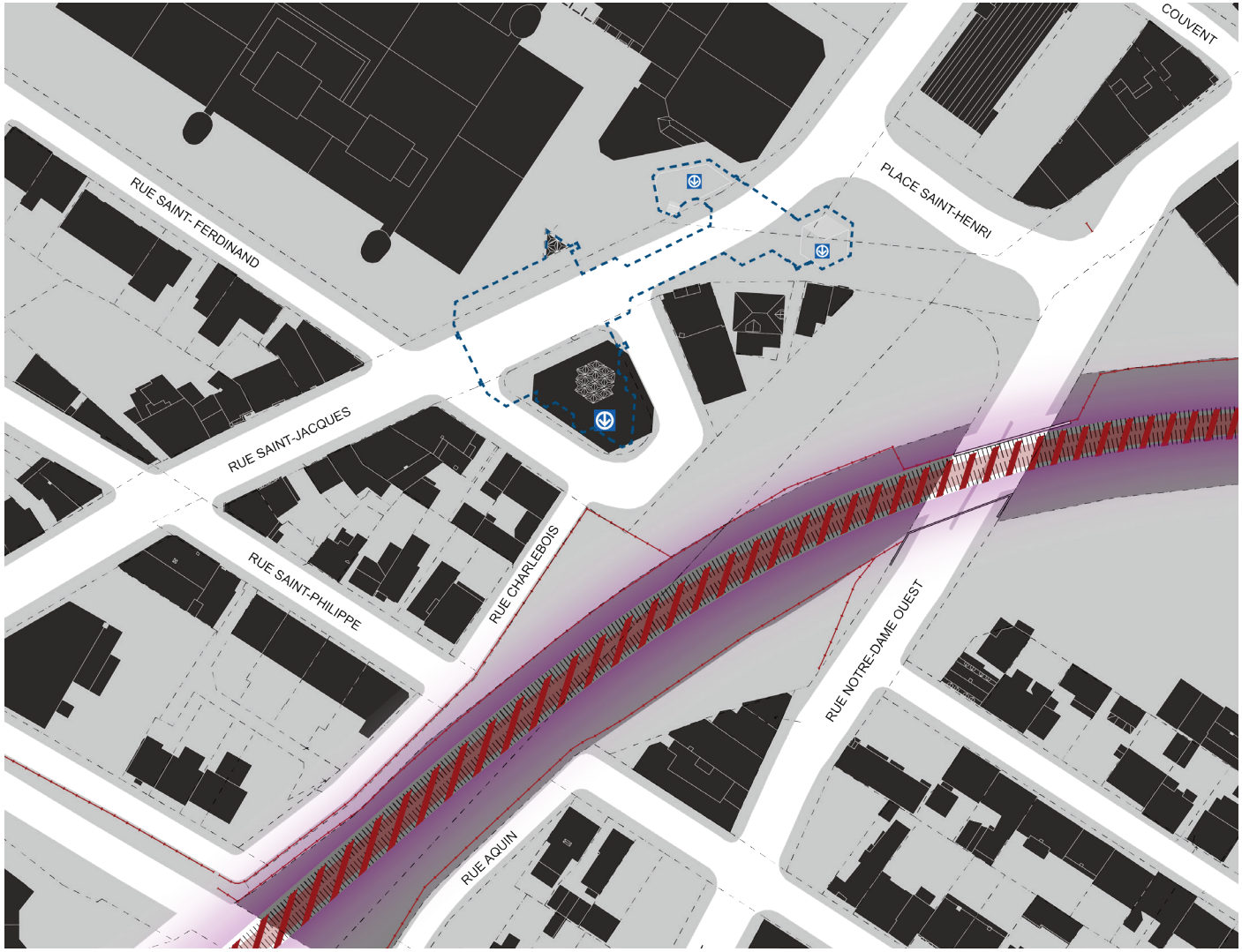
[2] *Étude d'impact dans le cadre des travaux d'accessibilité à la station Place-Saint-Henri. Étude de circulation_159325022-200-TC-N-0001-A.pdf*

1.7. CONTRAINTES DU SITE

Les principales contraintes observées sur le site sont :

- La voie de chemin de fer qui constitue une barrière physique et qui scinde le territoire en deux. Cette dernière enclave le site et engendre des nuisances sonores.
- L'emprise de la voie ferrée crée des friches et des zones non entretenues.
- Le souterrain de la station de métro est situé sous la rue Saint-Jacques et de la place, ce qui limite le potentiel d'aménagement paysager.
- Le projet de bâtiment communautaire et de bureaux viendra aussi modifier les infrastructures et nécessitera un raccordement aux réseaux techniques urbains (RTU). On dénote à proximité de l'emplacement prévu du bâtiment des réseaux électriques souterrains, un réseau électrique aérien, une conduite de gaz, une conduite d'égout unitaire en grès et une conduite d'aqueduc en fonte grise.

FIGURE 21 - CONTRAINTES DU SITE



1.8. USAGERS DE LA PLACE

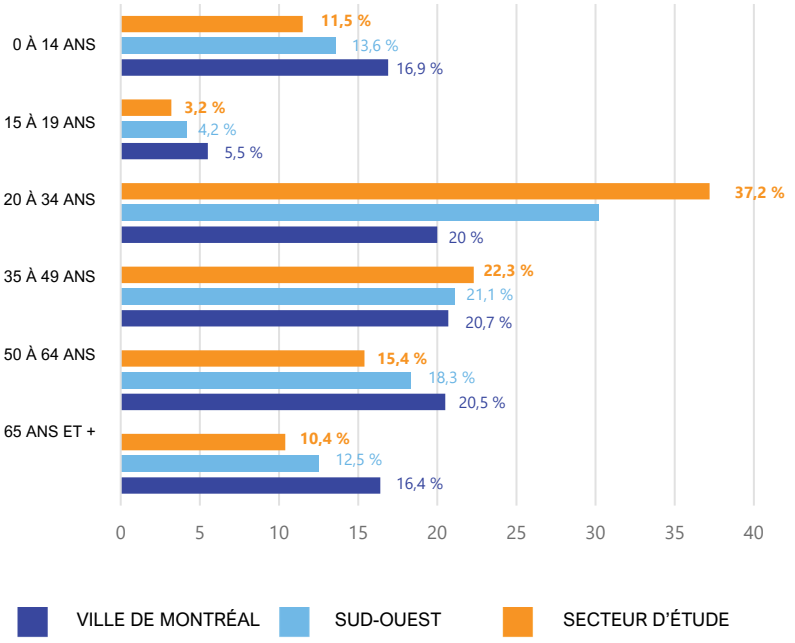
Les usagers de la place Saint-Henri sont potentiellement constitués des résidents du quartier Saint-Henri, de la population fréquentant les générateurs d'achalandage à proximité et des utilisateurs du transport en commun. Ces usagers ont des conditions et des besoins différents qui doivent être pris en considération dans la programmation et la conception de l'espace de la place Saint-Henri.

PROFIL DE LA POPULATION DE SAINT-HENRI

Le recensement de statistique Canada pour l'ensemble du quartier Saint-Henri compte six secteurs (79, 80, 81, 82, 83 et 84). Ces secteurs, couvrant une superficie de 2 km^2, sont compris entre l'avenue Atwater, le canal de Lachine, l'autoroute Ville-Marie et l'échangeur Turcot. Voici les faits saillants des caractéristiques de la population :

- Le secteur compte 17 050 habitants en 2016, soit une augmentation de +7,9 % par rapport à 2011 (15 800 habitants);
- La répartition de la population par groupe d'âge montre que 37,2 % des habitants du secteur sont âgés entre 20 et 34 ans. Cette proportion est supérieure aux territoires de l'arrondissement du Sud-Ouest (30,2 %) et la Ville de Montréal (20,0 %);
- Sur les 9 285 ménages du secteur, 48,7 % sont composés d'une seule personne, soit près d'un ménage sur deux. Cette proportion est nettement plus élevée en comparaison avec les territoires de l'arrondissement du Sud-Ouest (30,2 %) et la Ville de Montréal (20 %);
- Parmi les 2980 familles de recensement du secteur, la majorité des familles en couple n'ont pas d'enfant (56,2 %).

FIGURE 22 - RÉPARTITION DE LA POPULATION DU SECTEUR D'ÉTUDE PAR GROUPE D'ÂGE (2016)



© STATISTIQUE CANADA, 2016

Ville de Montréal Sud-Ouest Secteur d'étude

FIGURE 23 – USAGERS DE LA PLACE



GRANDS GÉNÉRATEURS D'ACHALANDAGE

1. La piscine municipale de Saint-Henri
2. L'école secondaire Saint-Henri
3. L'école des Métiers du Sud-Ouest-de-Montréal
4. L'école primaire Ludger-Duvernay
5. L'artère commerciale Notre-Dame Ouest
6. Le marché Atwater
7. Le Parc linéaire du Canal de Lachine
8. Le centre universitaire de santé McGill
9. Le complexe récréatif Gadbois
10. Le centre Saint-Henri (125 jeunes et 20 employés)
11. Le CLSC de Saint-Henri

GRANDS GÉNÉRATEURS D'ACHALANDAGE

En plus d'emprunter la place Saint-Henri en raison de sa fonction intermodale, plusieurs usagers la fréquentent en raison des attraits se trouvant à distance de marche de la place Saint-Henri. Parmi les lieux de destination des usagers, on retrouve entre autres :

1. La piscine municipale de Saint-Henri
2. L'école secondaire Saint-Henri (900 élèves et 100 membres du personnel)
3. L'école des Métiers du Sud-Ouest-de-Montréal (1 800 élèves)
4. L'école primaire Ludger-Duvernay (505 élèves)
5. L'artère commerciale Notre-Dame Ouest
6. Le marché Atwater
7. Le parc du Canal-de-Lachine
8. Le centre universitaire de santé McGill
9. Le complexe récréatif Gadbois
10. Le centre Saint-Henri (125 jeunes et 20 employés)
11. Le CLSC de Saint-Henri

UTILISATEURS DU TRANSPORT EN COMMUN

Tel que précisé précédemment, la place Saint-Henri est localisée à la confluence de plusieurs modes de transport : station de métro, autobus, parcours piétons, vélos en mode privé ou en libre-service, automobile privée, en covoiturage ou en location. La place Saint-Henri constitue en ce sens davantage un lieu de passage donnant accès à divers modes de transport qu'un lieu de destination en soi.

Une part importante des usagers de la place Saint-Henri est issue de la clientèle du transport collectif et se déplace à pied ou à vélo. Ces usagers ont par conséquent des besoins et des attentes conditionnées par ces modes de déplacement, notamment concernant la sécurité et le confort.

AUTRES UTILISATEURS

L'analyse de l'utilisation du site implique également un questionnement quant aux problématiques liées au phénomène de l'itinérance. La présence d'itinérants peut être perçue comme dérangeante et potentiellement dangereuse pour certains usagers.

Par ailleurs, plusieurs usagers entretiennent un rapport logistique et fonctionnel avec la place : pompiers, opérateurs de la STM, travaux publics, etc. Le concept d'aménagement ne devra pas compromettre l'accès à certains équipements.

UTILISATION ACTUELLE COMME LIEU DE RASSEMBLEMENT

La présence de mobilier urbain permet également l'utilisation de la place comme aire d'attente et de rencontre. En effet, les usagers peuvent utiliser la place à l'heure du lunch ou en fin de journée comme lieu de socialisation.

1.9. PROJETS EN PLANIFICATION

1.9.1. RÉFECTION DES ENTRÉES SECONDAIRES DE MÉTRO

Les travaux de réaménagements prévus par la STM sont concentrés sur les édicules secondaires est et ouest de la rue Saint-Jacques et s'étaleront jusqu'en 2023. L'objectif principal des travaux est de rendre universellement accessible la station de métro Place-Saint-Henri.

Parmi les aménagements projetés en surface et en sous-sol, on compte :

- Démolition des édicules secondaires existants;
- Construction des deux édicules. L'entrée secondaire ouest est déplacée vers la rue Saint-Ferdinand et l'entrée secondaire est donne sur la rue place Saint-Henri;
- Réaménagement du pourtour des édicules secondaires qui comprend :
    - Nouvelle surface de pavé de béton;
    - Nouvelles fosses de plantation avec bordure de granite à l'intérieur de la place et sur la rue Saint-Jacques;
    - Nouvelles fosses de plantation avec bordures de granite au pourtour de l'édicule ouest;
    - Nouveau mobilier tel que lampadaires et bancs (3) à l'intérieur de la place. Des supports à vélo sont prévus dans le stationnement, leur nombre est à valider;
    - Reconstruction des infrastructures souterraines telles qu'égouts et aqueducs. Changement quant à l'empreinte souterraine du métro.

Les plans n'incluent pas de réaménagement des intersections limitrophes et n'intègrent pas d'autres projets à venir. Les travaux de réaménagements vont entraver la circulation sur la rue Saint-Jacques et la rue Place Saint-Henri.

Le plan détaillé de la réfection des entrées secondaires de métro est présenté en annexe.



FIGURE 24 - SIMULATION VISUELLE DES NOUVEAUX ÉDICULES DE MÉTRO ©STM

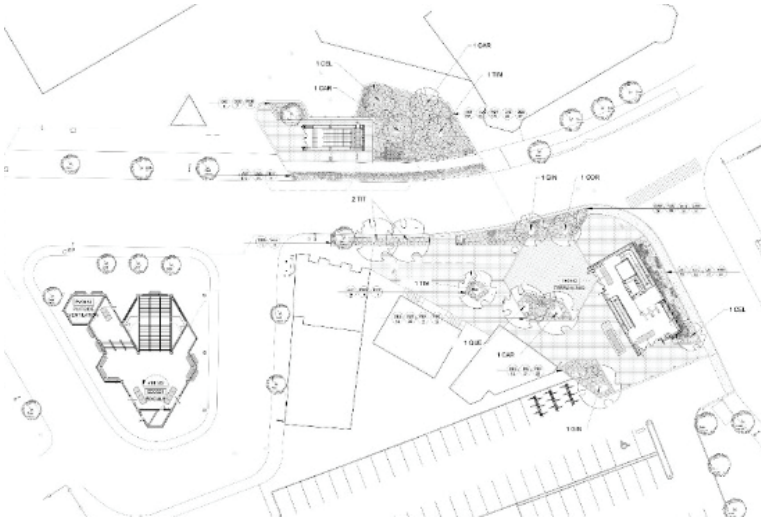


FIGURE 25 - PLAN D'ARCHITECTURE DE PAYSAGE DE LA STM ©STM

1.9.2. RÉSEAU EXPRESS VÉLO (REV)

Le projet du Réseau express vélo (REV), porté par la Ville de Montréal, est un projet de réseau cyclable déployé sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal. Composé à la fois des voies cyclables existantes et d'un nouveau tracé, ce réseau totalisant 184 km a été conçu afin que les déplacements à vélo occupent 15 % de la part modale des déplacements à Montréal. La Ville de Montréal souhaite que soit implanté le long des axes cyclables des équipements et des aménagements permettant d'encourager et de faciliter l'utilisation du vélo, tel que des haltes de réparation, des supports à vélo, des aires d'attente et des îlots de verdissement.

Le projet vise à implanter dans la zone à l'étude une bande cyclable protégée par une bordure de béton et unidirectionnelle vers l'est. La piste cyclable crée un lien vers les quartiers limitrophes et le centre-ville.

Parmi les cinq axes à développer, l'axe 2 – *Viger / Saint-Antoine / Saint-Jacques* reliera l'avenue de Courcelle dans le quartier Saint-Henri à la rue Berri dans le centre-ville pour une longueur totale de 5,4 km. Il permettra de desservir plusieurs points d'intérêt sur son parcours, dont notamment le Quartier des spectacles, le Vieux-Montréal, l'École de technologie supérieure, le Centre Bell et le marché Atwater. L'axe 2 longera le site de la place Saint-Henri sur la rue Saint-Jacques en direction est dès 2021.

Les plans détaillés du Réseau express vélo (REV) sont présentés en annexe.

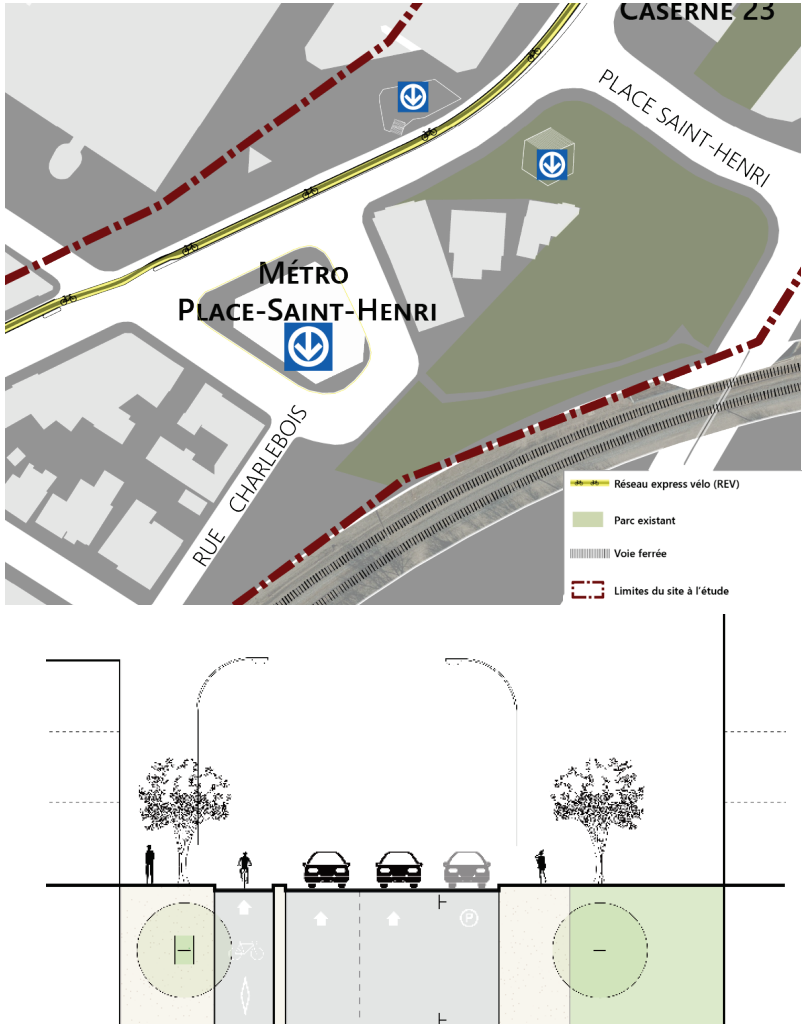


FIGURE 26 - INSERTION DU REV SUR SAINT-JACQUES

1.9.3. MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS (MPB)

La STM étudie actuellement l'implantation de MPB sur les axes Saint-Jacques et Saint-Antoine entre le boulevard Décarie et l'avenue Atwater ainsi qu'entre les rues Guy et Peel, afin d'améliorer la performance de 6 lignes d'autobus (17, 35, 36, 77, 78, 191). La mise en œuvre du projet est prévue au printemps-été 2021.

Pour rappel, les mesures préférentielles pour bus (MPB) sont des interventions sur le réseau routier permettant d'offrir une priorité au transport collectif et d'améliorer la fiabilité et la ponctualité du service, augmentant ainsi l'attrait et la part modale du transport collectif. Plus concrètement, il s'agit de la mise en place d'une combinaison de voies réservées pour bus et de feux de circulation prioritaires permettant d'améliorer la régularité et la rapidité des autobus.

L'étude de la STM a pris en considération plusieurs éléments :

- Le réaménagement de l'échangeur Turcot et ses approches;
- Le projet du Réseau express vélo (REV) qui causera une dégradation des conditions de circulation globale pour les autobus et les automobiles;
- La perte d'approximativement 200 places de stationnements, tout en provoquant une opportunité de transfert modal;
- Le besoin de répondre aux enjeux actuels (service existant) et futurs (refonte des réseaux de la STM);
- La présence des bretelles d'accès au réseau autoroutier qui rend cet axe tributaire des conditions de circulation sur le réseau autoroutier.

Les constats de l'étude du portrait actuel sont les suivants :

- La circulation des autobus est difficile particulièrement en pointe PM;
- On remarque de la congestion pour les autobus au niveau des intersections suivantes: Saint-Jacques / Saint-Rémi et Saint-Jacques / Lenoir;
- L'implantation d'une voie réservée est possible sur la rue Saint-Jacques, à l'ouest de la rue de Courcelle à l'extérieur du secteur à l'étude;
- L'implantation de feux prioritaires bus peut être faite dans le cadre du projet du REV.

Les MPB proposées dans le quartier Saint-Henri à la suite de l'étude de la STM consistent à l'implantation de feux prioritaires aux intersections suivantes :

- Saint-Jacques / Lenoir
- Saint-Jacques / Sainte-Marguerite
- Saint-Jacques / Saint-Ferdinand
- Saint-Jacques / du Couvent
- Saint-Jacques / Rose-de-Lima
- Saint-Jacques / Greene
- Saint-Antoine / Sainte-Marguerite
- Saint-Antoine / Saint-Ferdinand
- Saint-Antoine / Rose-de-Lima
- Saint-Antoine / Greene

1.9.4. LIEN FÉDÉRATEUR CYCLABLE

Le Plan de développement urbain, économique et social – Turcot (PDUÉS) propose une série d'interventions permettant d'améliorer la mobilité entre les quartiers de l'arrondissement du Sud-Ouest. Il prévoit notamment le projet de lien fédérateur cyclable de 3 km. Le long de ce lien, l'aménagement des intersections problématiques et des barrières physiques est souhaité afin d'assurer la fluidité du parcours pour les usagers.

Le projet de lien fédérateur cyclable prévoit entre autres un prolongement de la piste cyclable du parc du Premier-Chemin-de-Fer vers l'ouest le long de la rue Charlebois, ainsi que la construction d'une passerelle multifonctionnelle au-dessus du tunnel de la rue Sainte-Marguerite.

Bien que l'échéancier de mise en œuvre de ce projet reste encore à définir, la réalisation du projet présente une opportunité de revoir l'aménagement de la rue Charlebois et l'entrée du Parc du Premier-Chemin-de-Fer. Des plans du projet sont présentés en annexe, l'objectif du projet est de créer un lien continue dans l'axe du Premier-Chemin-de-Fer.

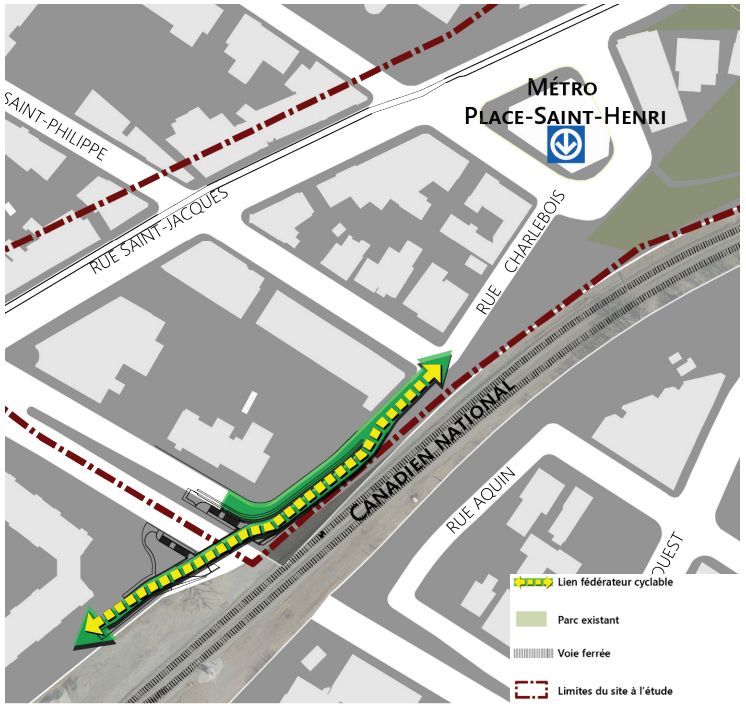


FIGURE 27 – PROLONGEMENT DU LIEN FÉDÉRATEUR ET PASSERELLE PROJETÉE

1.9.5. PÔLE DE MOBILITÉ

La place Saint-Henri a été identifiée par la Ville de Montréal comme lieu propice pour le déploiement d'un pôle de mobilité.

Bien que le site soit très bien desservi par le transport collectif, il y a actuellement des lacunes quant aux autres modes de transport et l'intermodalité. Un concept a cependant été proposé en 2019 pour intégrer tous les modes de transport prévus dans les pôles de mobilité, mais ce dernier ne tient pas compte des projets à venir, notamment du bâtiment à vocation sociale et de bureaux à l'étude.

Le plan détaillé du pôle de mobilité est présenté en annexe.

Principales interventions du pôle de mobilité projeté selon les modes de transport :

- Transport actif :
  - Supports à vélo : 40
  - Station BIXI : 19
  - Véhicule non immatriculé libre-service sans ancrage (VNILSSA, trottinettes) : n/d
- Véhicules motorisés :
  - Véhicule en libre-service : 5 cases
  - Autopartage : 7 cases
  - Stationnement réservé aux taxis : 3 cases
  - Stationnement réservé pour les personnes à mobilité réduite : 2 cases
  - Débarcadère ou espace famille : 1 case
  - Stationnement réservé pour les véhicules à 2 roues motorisés : espace résiduel
  - Borne de recharge électrique : 2 cases (sur rue)
- Autres aménagements
  - Borne de réparation pour vélos : 1 borne
  - Borne interactive : 1 borne
  - Accès wi-fi : oui
  - Banc : existant
  - Autre mobilier urbain : à valider (lampadaire, équipements collectifs)

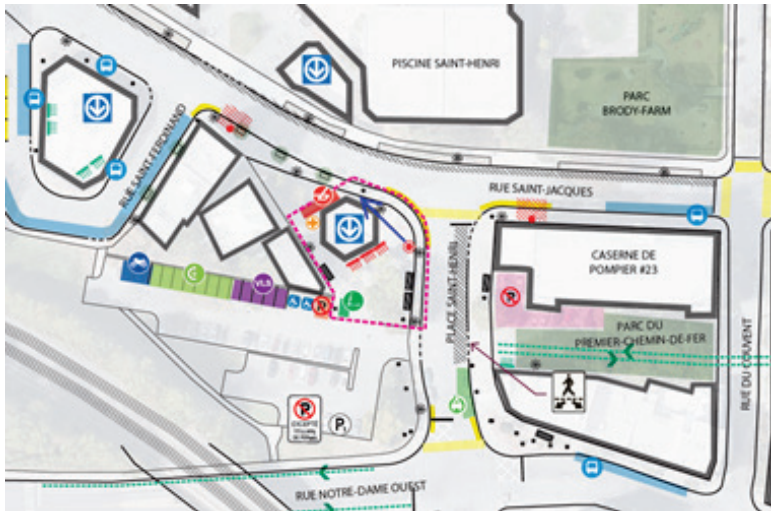


FIGURE 28 - PLAN CONCEPT DU PÔLE DE MOBILITÉ
©ASO

1.9.6. BÂTIMENT À VOCATION SOCIALE ET DE BUREAUX

L'Arrondissement du Sud-Ouest souhaite implanter un bâtiment sur une partie du terrain municipal situé entre les rues Notre-Dame, place Saint-Henri, le parc linéaire du Premier-Chemin-de-Fer, et bordé à l'ouest par la voie ferrée du Canadien National.

Bien que le terrain visé par le projet soit identifié comme *parc local* au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, et comme *parc* par le règlement d'urbanisme de l'arrondissement, ce dernier est actuellement utilisé comme une aire de stationnement.

Le bâtiment à vocation sociale et communautaire souhaité abriterait trois (3) organisations : le siège social de l'Association des groupes de ressources techniques du Québec (AGRTQ), la Maison des jeunes « La Galerie », et l'organisme d'insertion sociale Cuisine-Atout. Les deux derniers organismes doivent être relocalisés à court terme. L'aménagement d'une terrasse publique, d'une serre et d'une salle polyvalente est également envisagé. Afin d'assurer l'accès au bâtiment, l'aménagement d'un débarcadère est souhaité.

* *superficies souhaitées*

Organisme / usage	**Superficie* (m^2)**	**Étage**
AGRTQ	375	2
Maison des jeunes	300	1
Cuisine-Atout	1 110	1-2
Terrasse	275	3
Serre	75	3
Salle polyvalente	300	3
Total	**2 810**	**3**

Les objectifs poursuivis par l'arrondissement du Sud-Ouest par l'implantation d'un bâtiment à vocation sociale et de bureaux à cet endroit visent les éléments suivants :

- La mise en valeur d'un secteur névralgique à l'échelle du quartier Saint-Henri et de l'arrondissement;
- La valorisation d'un espace déstructuré par l'implantation d'un nouveau bâtiment à vocation communautaire;
- L'encadrement et la revitalisation de la rue Notre-Dame à cet endroit.

Il est à noter que la proximité du terrain visé avec la voie de chemin de fer va engendrer des nuisances sonores, et que des mesures de mitigations sont à prévoir au besoin (Vinacoustik, 2015).



FIGURE 29 – LOCALISATION POTENTIELLE DU BÂTIMENT À VOCATION SOCIALE

1.9.7. INFRASTRUCTURES

SERVICES DE L'EAU

Plusieurs travaux d'infrastructures prioritaires menés par le Service de l'eau sont aussi prévus bien que la programmation n'ait pas été complétée et qu'aucun échéancier n'ait été établi[3]. Parmi ceux-ci, on compte :

- La reconstruction d'aqueduc sur la rue Saint-Jacques entre la rue du Couvent et l'avenue Laporte;
- La reconstruction de l'égout unitaire et de l'aqueduc sur la rue place Saint-Henri entre les rues Notre-Dame et Saint-Jacques.

Par ailleurs, des travaux de reconstruction de l'aqueduc sont en planification sur la rue Saint-Jacques, entre les rues place Saint-Henri et du Couvent.

CASERNE 23

Le projet de rénovation de la caserne 23 entraînera aussi des entraves. Bien que nous n'ayons pas d'information concernant les travaux d'infrastructures, des garages temporaires sont prévus et pourraient nécessiter certains travaux en sous-sol.

Les travaux de la STM ont compliqué les plans de rénovations prévus par le Service d'incendie de Montréal (SIM). Les travaux de la phase 1 ont débuté au printemps 2021 et entraînent la fermeture partielle de la rue Saint-Henri (fermeture de la direction nord). La phase 2 prévue pour janvier à décembre 2022 entraînera aussi la fermeture de la rue Saint-Henri et aura des impacts sur la circulation piétonne et automobile au-delà de celle-ci, sur Saint-Jacques notamment.



FIGURE 30 – PROJETS D'INFRASTRUCTURES ET DE CONSTRUCTION

La figure 31 montre de façon sommaire les principaux éléments ou projets en cours et à venir qui ont été relevés à la suite de l'analyse des documents fournis. Elle fait ressortir les caractéristiques du site, de l'implantation de son cadre bâti et des infrastructures de transport actuelles et à venir. On remarque en effet la complexité du site, les traces du premier chemin de fer dans la trame urbaine et la rupture causée par la nouvelle voie ferrée.

[3] *2021-01-19_Mise a jour Travaux Service de l'eau (intrants)*

FIGURE 31 – SYNTHÈSE DES PROJETS



1.10. DIAGNOSTIC

L'élaboration du portrait de la place Saint-Henri et de l'environnement dans laquelle celle-ci s'inscrit a permis de tirer plusieurs constats qui ont notamment alimenté les réflexions relatives au concept d'aménagement.

PRINCIPAUX CONSTATS ISSUS DU PORTRAIT

- **Historicité du site :** Espace à fort intérêt patrimonial, or les composantes d'intérêt sont très peu mises en valeur compte tenu de la vétusté des aménagements actuels;
- **Sécurité des déplacements actifs :** endroits conflictuels entre les modes piétons, cyclistes, bus, auto; intersections peu confortables et sécuritaires pour les transports actifs;
- **Fonctionnalité TC :** Plusieurs lignes d'autobus se destinent au métro; les mouvements d'autobus sont nombreux; la boucle d'autobus facilite les opérations bus en lien avec le métro;
- **Appropriation :** La présence du métro crée un achalandage sur la place, mais l'espace est peu appropriable et approprié par les usagers et les commerçants;
- **Aridité de l'espace** : Espace aride, inhospitalier, minéralisé et très bétonné par la présence des escaliers, de l'aire de stationnement, de l'école secondaire et autres ;
- **Lisibilité du lieu** : Espace peu lisible, fermé, difficile de s'y orienter en raison, entre autres, de la barrière causée par la voie ferrée. Faible lien avec la rue commerçante Notre-Dame;
- **Implantation du futur bâtiment** : L'implantation d'un nouveau bâtiment occasionne l'élimination, en tout ou en partie, de l'aire de stationnement de surface.

1.11. SYNTHÈSE DES ÉTUDES CONNEXES

L'élaboration du concept d'aménagement a également tenu compte des conclusions issues des études connexes, notamment des activités de consultations auprès de la population, ainsi qu'auprès de la société de transport de Montréal (STM) et de l'étude de circulation. Le résultat détaillé de ces études est présenté en annexe.

1.11.1. SYNTHÈSE DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

La démarche participative a été tenue de façon virtuelle en 2021. Elle comprenait deux étapes, soit une table de discussion avec certaines parties prenantes du projet et un sondage en ligne auprès de la population. Le rapport de consultation est présenté en annexe. Les principaux constats sont les suivants :

- Les participants souhaitent que la place Saint-Henri soit un espace accueillant, appropriable, où il est possible de s'y sentir en sécurité et que son ambiance soit vivante et communautaire. L'endroit devrait également servir de lieu de pause et de rencontre, pouvant être occasionnellement animé par des activités temporaires.
- Plusieurs expériences sensorielles désagréables sont vécues à la place Saint-Henri (bruit, chaleur, qualité des vues, etc.). Le verdissement et l'aménagement paysager ont été identifiés comme moyen d'atténuer certaines nuisances en plus d'embellir l'espace.
- Plusieurs revendiquent la priorisation des déplacements actifs et une accessibilité universelle à la place Saint-Henri, particulièrement dans l'aménagement des points d'accès et des parcours. Certains ont également soulevé le manque de clarté du lieu en raison de l'absence d'indication et de repères visuels.
- Concernant la construction du bâtiment à vocation sociale et de bureaux, une grande proportion des répondants accorde une importance au traitement architectural et à l'intégration du bâtiment dans son environnement.

1.11.2. SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE DE CIRCULATION

L'étude des conditions actuelles et projetées de circulation réalisées en 2021 est présentée en annexe. Les principaux constats sont les suivants :

- Conditions de circulation généralement bonnes dans le secteur, mais plus difficiles à Sainte-Marguerite / Notre-Dame;
- Accidents concentrés aux intersections de Sainte-Marguerite (Notre-Dame et Saint-Jacques) et place Saint-Henri / Notre-Dame;
- Diminution du nombre d'accidents par année entre 2015 et 2020;
- Stationnement de la place Saint-Henri utilisé fréquemment, surtout aux pointes du matin et de l'après-midi;
- Compte tenu des conditions actuelles généralement bonnes, le concept proposé ne génère pas de problématique additionnelle majeure sur le plan de la circulation;
- Il y aurait lieu de réaliser une étude plus approfondie afin d'évaluer la possibilité d'implanter un arrêt-stop, un feu piéton sur demande ou un feu de circulation à l'angle des rues Saint-Jacques et Saint-Henri.

1.11.3. SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION AVEC LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (STM)

Dans le cadre de l'étude, deux scénarios d'intervention de configuration de terminus d'autobus ont été étudiés et évalués. Cette évaluation est présentée en annexe. Trois rencontres ont été organisées avec la STM afin de recueillir, dans un premier temps, les enjeux et les attentes de l'organisation et, dans un second temps, les commentaires relatifs aux scénarios d'intervention étudiés. Les principaux constats sont les suivants :

- La fermeture de la boucle de retournement nuirait grandement aux opérations d'autobus de la STM;
- Les chauffeurs(euses) doivent avoir un accès à l'édicule principal;
- La zone de régulation pour autobus doit compter trois quais minimums;
- L'implantation d'un passage réservé à la STM nécessite des mesures de sécurité supplémentaires pour éviter que les piétons et cyclistes empruntent la voie réservée aux autobus;
- Les élargissements de trottoir sont acceptables dans la mesure où les rayons de courbure permettent des mouvements d'autobus fonctionnels et efficaces.

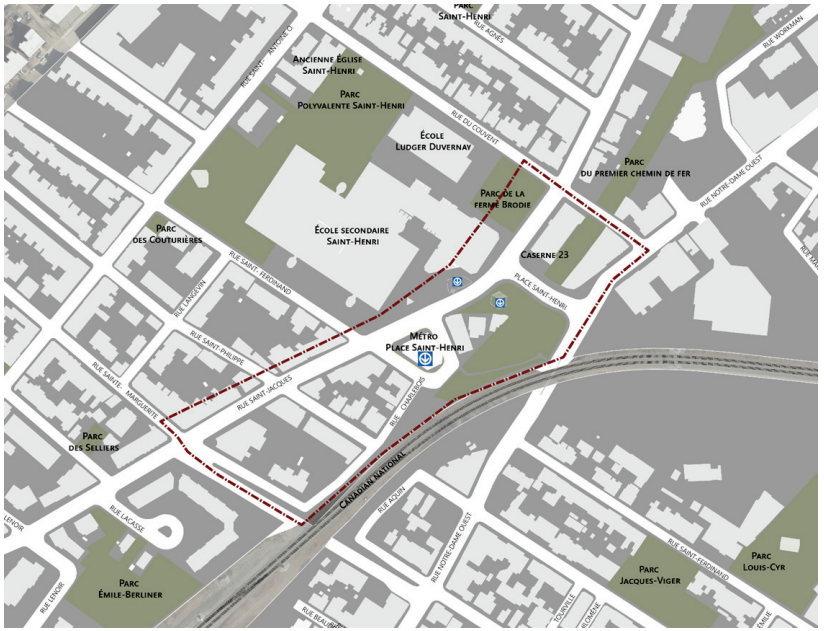
02

Le projet

2. LE PROJET

Le projet découle de la démarche de consultation et des analyses réalisées. Celles-ci ont permis d'identifier les enjeux et les objectifs du projet et statuer sur la vision future de la place Saint-Henri.

L'implantation du bâtiment à vocation sociale constitue la pierre angulaire du concept d'aménagement proposé en y encadrant les espaces publics entre la rue Place Saint-Henri et l'édicule principale du métro. Ce concept rallie les attentes des résidents soulevées lors des consultations publiques, ainsi que celles de la STM.



Cette section présente l'ensemble des considérations ayant mené à la réalisation du concept d'aménagement. On y présente dans un premier temps:

- Les enjeux et objectifs du projet
- Le programme de besoins
- Les lignes directrices d'aménagement

On y présente également le concept d'aménagement proposé qui répond à ces objectifs, programme et lignes directrices, notamment en ce qui concerne l'appropriation de l'espace, la sécurité des usagers, le verdissement du lieu, la mise en valeur du patrimoine et la fonctionnalité des mouvements d'autobus en lien avec la station de métro. Ce concept d'aménagement rallie en ce sens l'ensemble des considérations et préoccupations soulevées dans le cadre des analyses et lors de la consultation des résidents, des parties prenantes et de la STM.

L'implantation du bâtiment à vocation sociale constitue la pierre angulaire du concept proposé. Sa localisation permet en effet d'aménager et animer une nouvelle place publique à l'angle des rues Place Saint-Henri et Notre-Dame, encadrer le parcours du lien fédérateur et orienter les piétons hors des voies dédiées aux terminus d'autobus. Ce concept procure également plus d'espace aux piétons et cyclistes et intègre, dans un ensemble cohérent, les projets en cours; le REV, le projet de réaménagement de la STM et le lien fédérateur.

2.1. ENJEUX ET OBJECTIFS

	ENJEU	OBJECTIF
01	**L'implantation d'un bâtiment à vocation sociale et de bureaux en lieu et place de l'aire de stationnement hors rue**	- Assurer l'intégration urbaine et architecturale du bâtiment sur ses quatre façades - Relocaliser, en tout ou en partie, les cases de stationnement ailleurs sur le site ou à un autre emplacement dans le quartier
02	**La fonctionnalité des opérations et mouvements d'autobus en lien avec la présence de la station de métro**	- Minimiser les distances de marche bus/métro - Limiter les conflits bus/piétons - Minimiser les distances et les mouvements des circuits d'autobus
03	**La continuité, la sécurité et l'accessibilité des liens de transport actifs, tant piétons et que cyclistes**	- Améliorer le confort et la sécurité des piétons aux intersections - Assurer l'interconnexion des liens cyclables sur le site - Éviter les conflits entre les modes et apaiser la circulation pour un partage plus équitable de l'espace - Assurer l'accessibilité universelle de la place
04	**Le sentiment d'insécurité des usagers et l'animation de la place**	- Renforcer le sentiment de sécurité de la place en favorisant le vu et être vu - Aménager la place pour la rendre conviviale et appropriable - Prévoir des vitrines, terrasses et aménagements extérieurs pour les commerces sur la place
05	**Le manque de lisibilité et l'aspect "aride" du lieu**	- Améliorer la lisibilité du lieu et améliorer la signalisation - Ouvrir l'espace à partir les rues Notre-Dame et Saint-Jacques - Favoriser et mettre en valeur les percées visuelles vers les bâtiments d'intérêt - Verdir et paysager le site

2.2. PROGRAMME

USAGE / CLIENTÈLE	AMÉNAGEMENT / CIRCULATION	MOBILIER	AJOUT/PERTE
ESPACE PIÉTON	- Place publique près des édicules de métro - Aire de détente devant le nouveau bâtiment - Traverses piétonnes - Saillies	- Bancs - Lampadaires - Poubelles - Borne interactive (1) - Plantation et paysagement - Signalisation	- Ajout de bancs (19), lampadaires (7) et autres mobiliers - Ajout de plantations et verdure (20 arbres)
ESPACE CYCLISTE	- REV - Lien fédérateur	- Support à vélo (40) - Station Bixi (19) - Borne de réparation pour vélo (1) - Signalisation	- Ajout de liens cyclables (REV et lien fédérateur) - Ajout de supports à vélo et ajout d'espace pour BIXI
ESPACE TRANSPORT EN COMMUN	- Édicules de métro et aire d'attente - Quais d'autobus réguliers (4) - Quais de régulation (3) - Quai pour transport adapté (1) - Mesures préférentielles pour bus	- Signalisation	- Maintien des quais d'autobus (4) et de régulation (3). - Ajout d'un (1) quai pour transport adapté
ESPACE VÉHICULAIRE	- Taxi (3) - Autopartage (5) - Stationnement sur rue courte durée (0) - Stationnement hors-rue (0)	- Signalisation	- Maintien des espaces Taxi (3) et auto-partage (5) - Perte de stationnement sur rue courte durée (15) - Perte de stationnement hors-rue (60)
ESPACE COMMUNAUTAIRE	- Bâtiment à vocation sociale et de bureaux (environ 2 700 m^2) - Terrasse extérieure - Serre - Débarcadère	- Tables et chaises et/ou tables à pique-nique (4) adaptés	- Ajout d'un bâtiment à vocation sociale et de bureaux - Ajout d'un espace pour terrasse

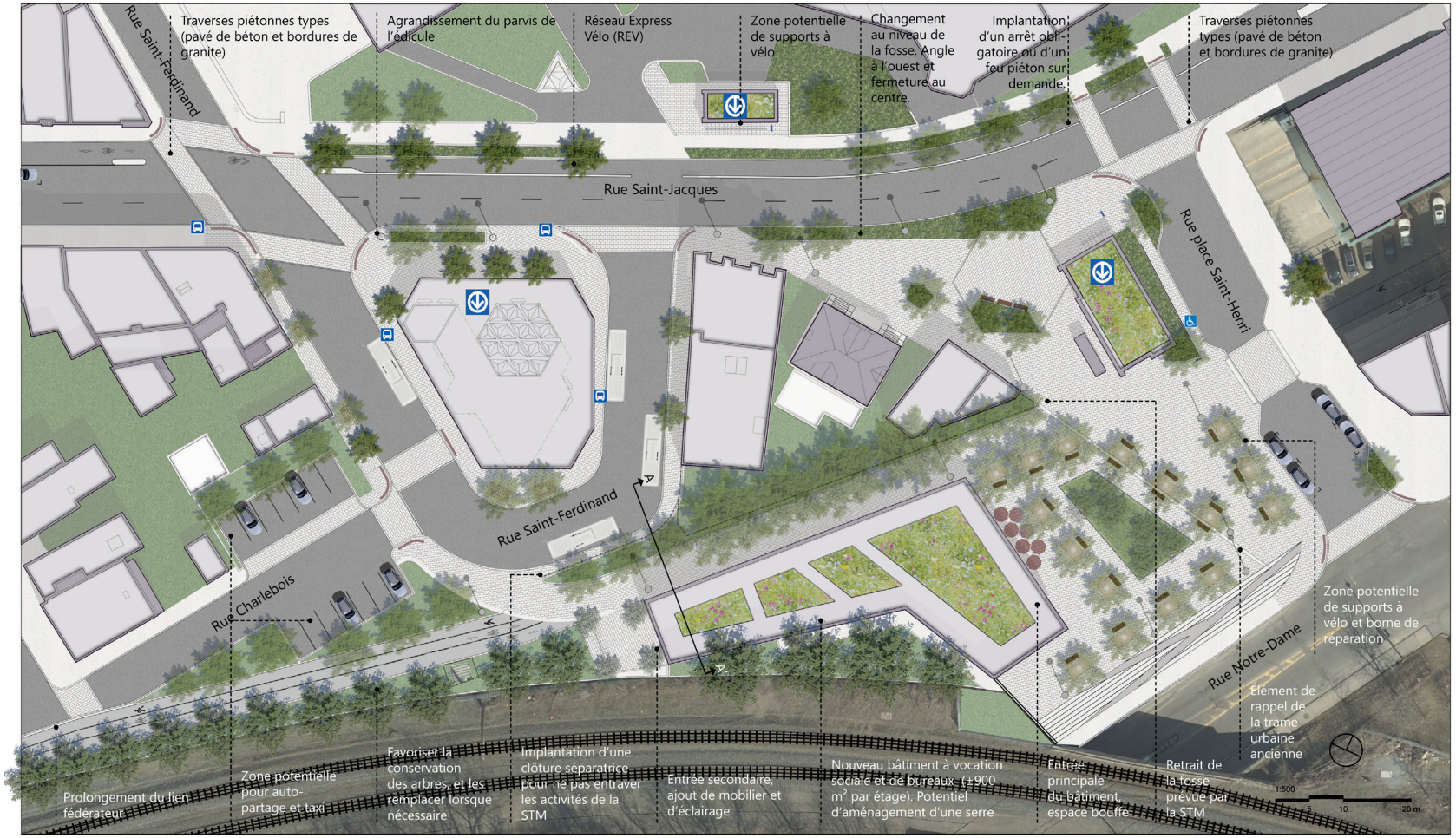
2.3. LIGNES DIRECTRICES D'AMÉNAGEMENT

THÈME	ENJEU	OBJECTIF		LIGNE DIRECTRICE D'AMÉNAGEMENT
Développement immobilier	**L'implantation d'un bâtiment à vocation sociale en lieu et place de l'aire de stationnement hors rue**	**1.1**	Assurer l'intégration urbaine et architecturale du bâtiment sur ses quatre façades	- Respect de la volumétrie du bâtiment avec le cadre bâti environnant (Deux à trois étages) - Retrait p/r aux bâtiments de la place Saint-Henri et dégagement de la place vers la rue Notre-Dame - Localisation des principaux accès sur les façades est et ouest. - Encadrement du lien fédérateur
		1.2	Relocaliser, en tout ou en partie, les cases de stationnement ailleurs sur le site ou à un autre emplacement dans le quartier	- Relocaliser certaines cases de stationnements (autopartage, taxi, avec parcomètres, etc.) sur le terrain vacant en bordure de la rue Charlebois
Transport collectif	**La fonctionnalité des opérations et mouvements d'autobus en lien avec la présence de la station de métro**	**2.1**	Minimiser les distances de marche bus/métro	- Maintien de la boucle d'autobus autour de l'édicule principal
		2.2	Limiter les conflits bus/piétons	- Aménagement avec clôture entre le lien fédérateur et le terminus d'autobus - Aménagement de traverses afin de canaliser la circulation piétonne
		2.3	Minimiser les distances et les mouvements des circuits d'autobus	- Mouvements d'autobus confinés autour de l'édicule principal
Transport actif	**La continuité, la sécurité et l'accessibilité des liens de transport actifs tant piétons et que cyclistes**	**3.1**	Améliorer le confort et la sécurité des piétons aux intersections	- Aménagement de larges traverses piétonnes à toutes les intersections - Évaluer la possibilité d'implanter un arrêt-stop, un feu-piéton sur demande ou un feu de circulation à l'angle des rues Place Saint-Henri et Saint-Jacques
		3.2	Assurer l'interconnexion des liens cyclables sur le site	- Implantation du REV sur Saint-Jacques et prolongement du lien fédérateur - Ajout de supports à vélo et de modules Bixi
		3.3	Éviter les conflits entre les modes et apaiser la circulation pour un partage plus équitable de l'espace	- Séparation des modes sur les voies publiques par le revêtement de sol, le marquage et des bollards au besoin
		3.4	Assurer l'accessibilité universelle de la place	- Aménagement de bateaux-pavés, de plaques podotactiles et autres infrastructures au besoin

THÈME	ENJEU	OBJECTIF		LIGNE DIRECTRICE D'AMÉNAGEMENT
Sentiment de sécurité et animation	**Le sentiment d'insécurité des usagers et l'animation de la place**	**4.1**	Renforcer le sentiment de sécurité de la place en favorisant le vu et être vu	- Installation d'un éclairage adéquat et maintien des espaces ouverts favorisant le sentiment de sécurité - Conception du bâtiment à vocation sociale avec des ouvertures et fenêtres donnant sur les espaces publics
		4.2	Aménager la place pour la rendre conviviale et appropriable	- Installation de mobilier qui favorise la détente et maintien d'un espace de rassemblement sur la place
		4.3	Prévoir des vitrines, terrasses et aménagements extérieurs pour les commerces sur la place	- Suppression des obstacles (bac de plantation, mobilier et autres) pouvant gêner l'appropriation de la place par les commerçants. - Aménagement de terrasse sur la place par les commerçants
Lisibilité du lieu	**Le manque de lisibilité et l'aspect "aride" du lieu**	**5.1**	Améliorer la lisibilité du lieu et améliorer la signalisation	- Ajout de panneau de signalisation pour orienter les usagers et de panneaux d'interprétation historique
		5.2	Ouvrir l'espace à partir des rues Notre-Dame et Saint-Jacques	- Implantation du nouveau bâtiment en retrait de la rue Place Saint-Henri et continuité des matériaux entre la place et le bâtiment
		5.3	Favoriser et mettre en valeur les percées visuelles vers les bâtiments d'intérêt	- Percées visuelles vers les bâtiments d'intérêt patrimonial à partir du domaine public - Rappel au sol de la trame urbaine du 20^{e} siècle
		5.4	Verdir et paysager le site	- Ajout de végétation et diminution de l'ilot de chaleur - Aménagement de toits vert sur le bâtiment à vocation sociale et de bureaux et sur les édicules de métro

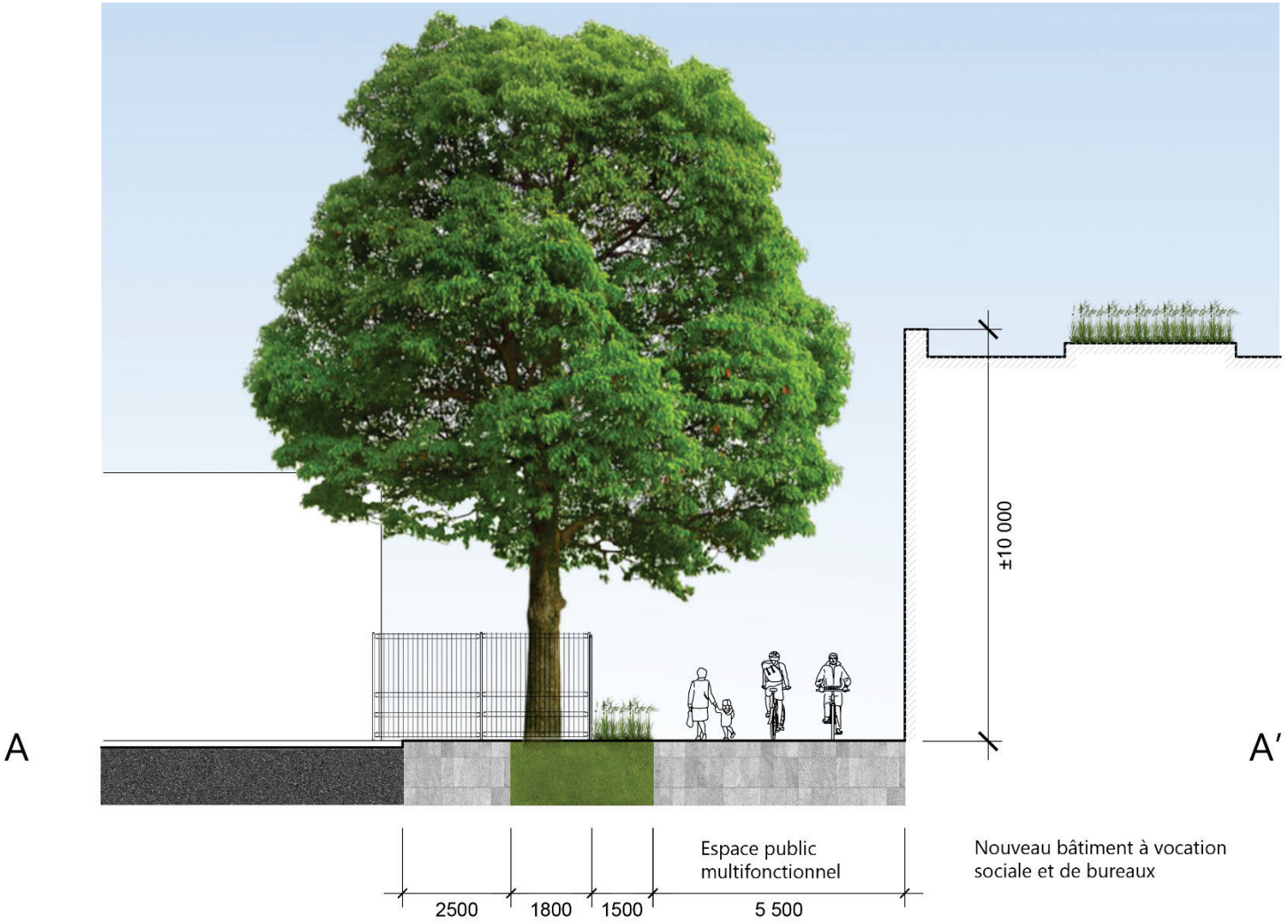
2.4. PLAN D'AMÉNAGEMENT

FIGURE 32 – PLAN CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



2.5. COUPE

FIGURE 33 – COUPE



2.6. ILLUSTRATIONS

FIGURE 34 – VUE VERS L'OUEST DE LA NOUVELLE PLACE À PARTIR DE LA RUE NOTRE-DAME



FIGURE 35 – VUE VERS LE SUD DU LIEN FÉDÉRATEUR ET DE LA NOUVELLE PLACE À PARTIR DE LA RUE PLACE SAINT-HENRI



03

Mise en œuvre

3. MISE EN OEUVRE

3.1. PHASAGE PRÉLIMINAIRE

Le phasage du plan directeur tient compte des autres projets en cours et des démarches d'approbation à mener à la suite de l'adoption du plan directeur. D'une part, le plan directeur servira d'argumentaire pour modifier le plan d'urbanisme et y autoriser la construction du bâtiment à vocation sociale et de bureaux. D'autre part, les aménagements proposés devront être coordonnés avec les travaux des projets en cours ou à venir, notamment les aménagements de la STM, ceux de la caserne 23 et la réfection des d'infrastructures souterraines des rues Place Saint-Henri et Saint-Jacques.

L'objectif du plan de phasage (voir figure 34) est d'identifier les zones où les travaux peuvent être réalisés indépendamment des projets prévus dans les autres zones et des échéanciers de chacun. Il permet d'assurer la gestion optimale des ressources et minimiser les entraves entre les projets. La séquence des phases présentée ici est donc modulable selon l'avancement et les délais d'approbation de chacun des projets. Dans cette optique, le plan compte 6 phases soient :

PHASE 1	Aménagement du REV et des traverses piétonnes nord et ouest. Prévoir un aménagement temporaire dans les sections où les travaux d'infrastructures sont prévus sur Saint-Jacques
PHASE 2	Conception et construction du bâtiment à vocation sociale et de bureaux
PHASE 3	Aménagement des espaces contigus au bâtiment et de la nouvelle place publique à l'angle des rues Place Saint-Henri et Notre-Dame
PHASE 4	Réfection ou reconstruction des infrastructures souterraines (coordonner avec les travaux prévus) et reconstruction des chaussées et des trottoirs avec saillies sur la rue Place-Saint-Henri
PHASE 5	Réfection ou reconstruction des infrastructures souterraines (coordonner avec les travaux prévus) et reconstruction des chaussées sur la rue Saint-Jacques
PHASE 6	Aménagement des trottoirs autour de l'édicule principal et des traverses piétonnes contiguës

FIGURE 36 – PLAN DU PHASAGE PRÉLIMINAIRE



4. RÉFÉRENCES

Arrondissement Le Sud-Ouest (2019). Plan directeur des parcs et espaces verts 2019-2024. Récupéré de : https://www1.ville.montreal.qc.ca/CartesInteractives/sud-ouest/PDPEV/doc/PlanDirecteurParcsEV_SO.pdf

Atelier B.R.I.C . (2008). *Étude de design urbain - Quartier Saint-Henri.* Ville de Montréal: Arrondissement du Sud-Ouest.

Consultation en ligne, le 10 février 2021, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_SOU_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLDD2017WEB.PDF

Marsan, M. (2005, décembre 22). L'annexion de Saint-Henri et de Sainte-Cunégonde. Récupéré sur Archives Montréal: http://archivesdemontreal.com/2005/12/22/lannexion-de-saint-henri-et-de-sainte-cunegonde/

Patri-arch, A. d.-O. (2013). Étude typomorphologique de l'arrondissement du sud-ouest -Fiches d'aires et d'unités de paysage | Volume 2 de 2- . Montréal.

Saint-Henri, S. d. (2021, février 9). Histoire de Saint-Henri. Récupéré sur Société d'histoire de Saint-Henri: https://www.saint-henri.com/histoire/

Séguin, C. (2008, Juin). Herméneutique de la forme urbaine; le cas de la place Saint-Henri et du square Jacques-Cartier. Mémoire présenté comme exigence partielle de la maîtrise en études urbaines. Montréal, Québec, Canada: Université du Québec à Montréal.

Notre avenir à tous, Commission mondiale de l'environnement et du développement Brundtland, G.H. Khalid, M.Editions du Fleuve, 1989, 432 p. ISBN 2-89372-031-5

Ville de Montréal (2020). Plan d'urbanisme de Montréal. Partie II : Chapitre 12. Arrondissement du Sud-Ouest. Récupéré de : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLAN_URBANISME_FR/MEDIA/DOCUMENTS/201214_CHAPITRE_12_0.PDF

Annexe

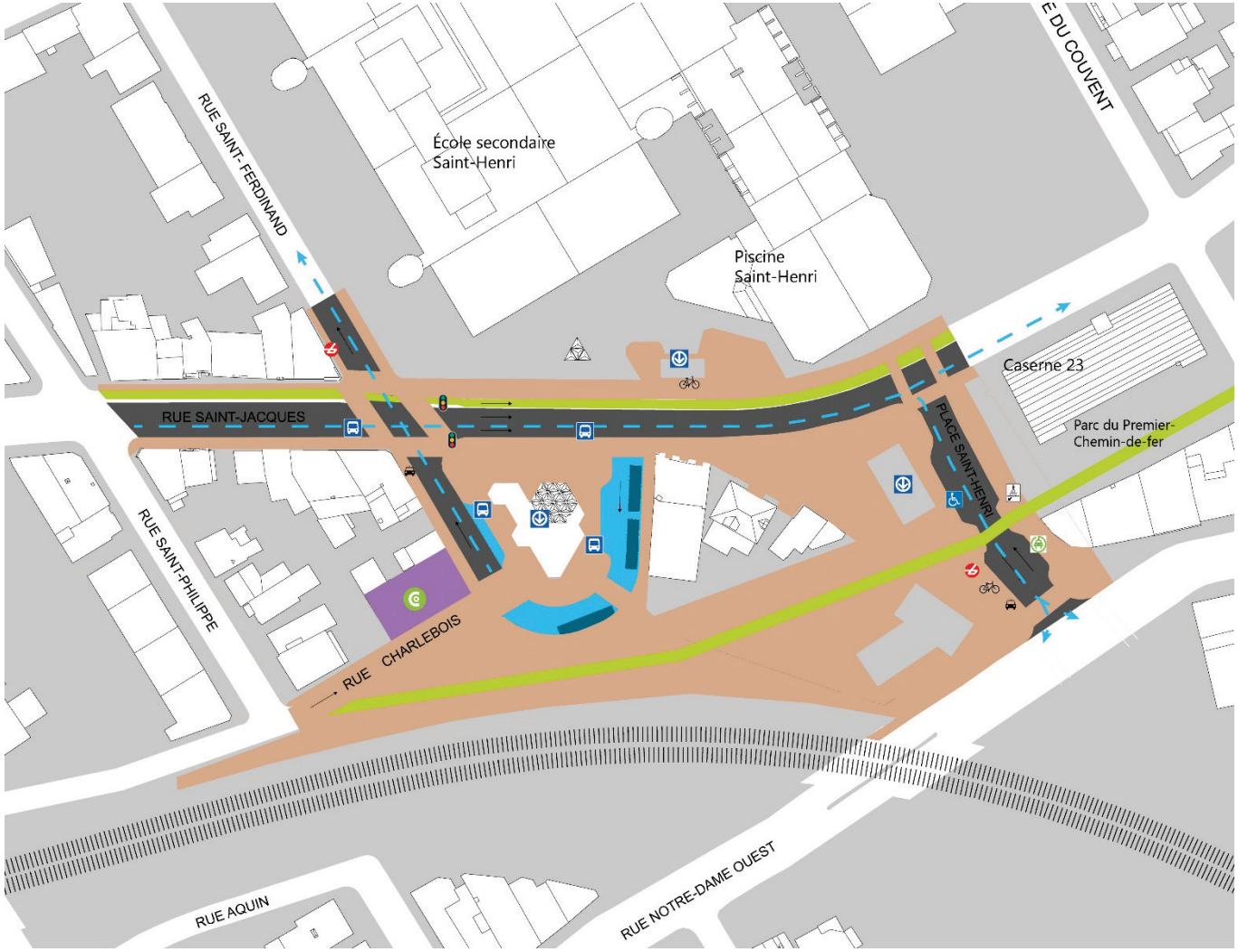
A. DÉTAILS DES PROJETS EN PLANIFICATION

B. RAPPORT DE CONSULTATION

C. ÉTUDE DE CIRCULATION

D. ANALYSE COMPARATIVE DES SCÉNARIOS

SCÉNARIO 1 : TERMINUS D'AUTOBUS AUTOUR DE L'ÉDICULE PRINCIPAL



- Espace piéton
- Espace/lien cycliste
- Espace réservé/trajet transport collectif
- Espace véhiculaire
- Quais de régulation
- Arrêt d'autobus
- Station/édicule de métro
- Espace réservé pour Taxi
- Supports à vélo
- Feu pour MPB
- BIXI
- Traverse piétonne
- Borne de recharge pour véhicule électrique

1:2000
0 20 40 80m

PRINCIPALES COMPOSANTES DU SCÉNARIO 1

Développement immobilier

- Continuité de l'espace public autour du bâtiment projeté et création d'un espace multifonctionnel autour de ce dernier. Création d'un espace continu et fluide autour de la place Saint-Henri.

Transport actif

- Continuité du parcours piéton entre la rue Saint-Jacques et la rue Notre-Dame au niveau de la place Saint-Henri;
- Discontinuité du parcours entre l'édicule principal et la place publique;
- Implantation de saillies au niveau de la rue place Saint-Henri pour traverse piétonne et cycliste par rapport au lien fédérateur;
- Implantation de supports à vélo et de stations BIXI;
- Création de saillies aux intersections et de nouvelles traverses piétonnes sur la rue Saint-Jacques;
- Aménagement d'une piste cyclable (lien fédérateur) au sud de la place;
- Création d'une rue partagée sur la rue Charlebois, connexion avec la station de métro.

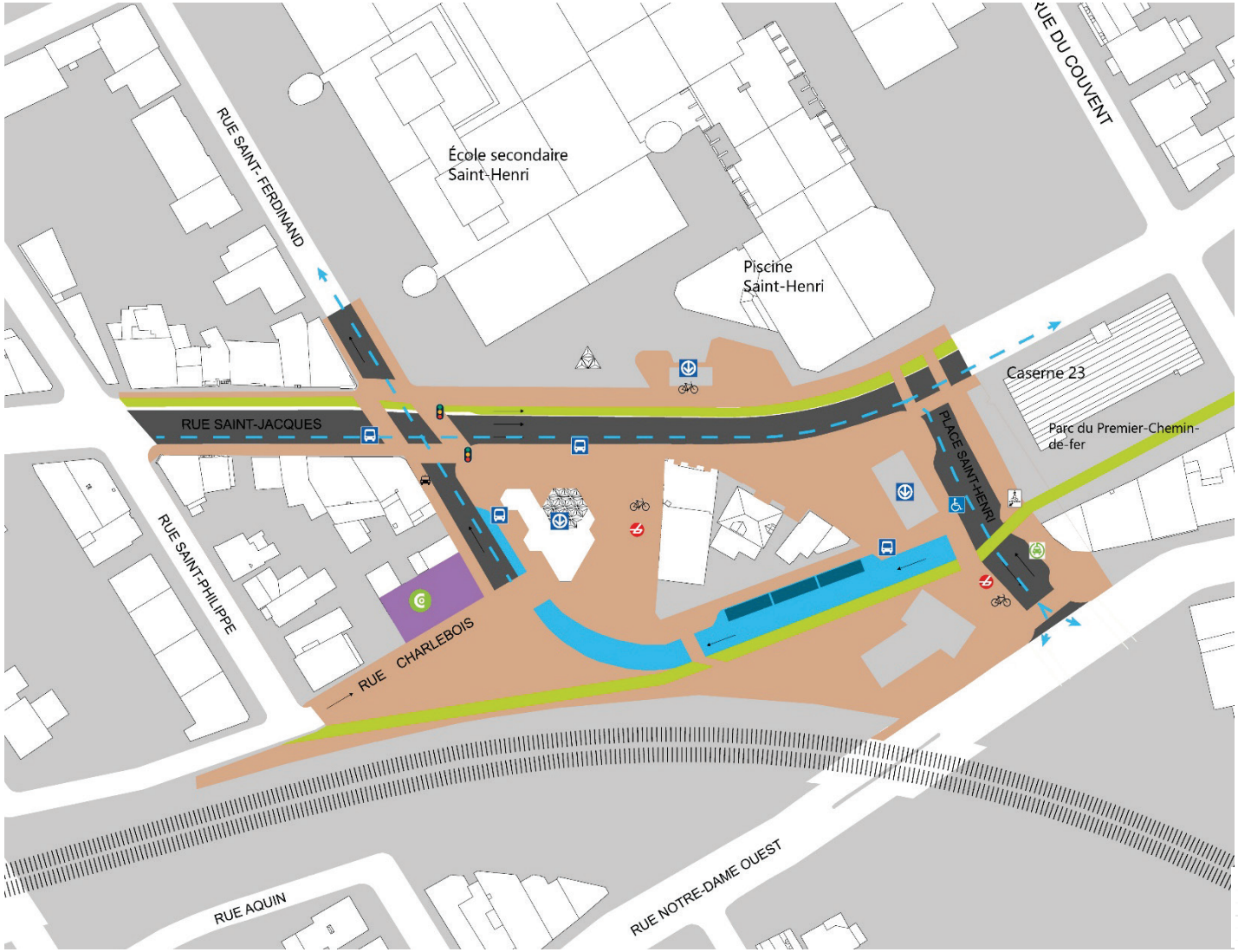
Transport collectif

- La boucle d'autobus autour de l'édicule principal de la station Place-Saint-Henri est conservée. L'espace est réservé à la STM (quais de régulation (3), arrêt d'autobus (3) et espace de circulation) et aux véhicules d'urgence ;
- Élargissement des trottoirs contigus à l'édicule principal impliquant notamment le retrait de la baie de refuge, création de saillies aux intersections ;
- Implantation d'un espace pour transport adapté sur la rue place Saint-Henri.

Transport routier

- Implantation de deux espaces taxi ;
- Conservation des espaces pour véhicules électriques ;
- Implantation d'un espace de stationnement pour véhicule libre-service et autopartage.

SCÉNARIO 2 : TERMINUS D'AUTOBUS AUTOUR DE LA PLACE SAINT-HENRI



PRINCIPALES COMPOSANTES DU SCÉNARIO 2

Développement immobilier

- Intégration du bâtiment entre la voie réservée à la STM et la rue Notre-Dame;

Transport actif

- Continuité du parcours piéton entre l'édicule principal et la place publique;
- Création d'une nouvelle placette à l'est de l'édicule principal;
- Discontinuité au niveau de la place Saint-Henri en lien avec la rue Notre-Dame et le bâtiment projeté;
- Implantation de supports à vélo et de stations BIXI;
- Implantation de saillies au niveau de la rue place Saint-Henri pour traverse piétonne et cycliste par rapport au lien fédérateur;
- Création de saillies aux intersections et de nouvelles traverses piétonnes sur la rue Saint-Jacques;
- Aménagement d'une piste cyclable (lien fédérateur) au sud de la place entre le bâtiment et l'espace réservé à la STM;
- Création d'une rue partagée sur la rue Charlebois, connexion avec la station de métro;

Transport collectif

- Création d'une boucle et d'un îlot qui englobe l'édicule principal, les bâtiments existants (banque Laurentienne, restaurant H4C, autres commerces) et la place Saint-Henri. L'espace réservé à la STM (quais de régulation (3), arrêt d'autobus (3) et espace de circulation) et aux véhicules d'urgence est aménagé dans le stationnement municipal existant ;
- Élargissement des trottoirs contigus à l'édicule principal impliquant notamment le retrait de la baie de refuge, création de saillies aux intersections ;
- Implantation d'un espace pour transport adapté sur la rue place Saint-Henri.

Transport routier

- Implantation de deux espaces taxi ;
- Conservation des espaces pour véhicules électriques ;
- Implantation d'un espace de stationnement pour véhicule libre-service et autopartage

ANALYSE COMPARATIVE DES SCÉNARIOS

	ENJEUX	OBJECTIFS		SCÉNARIO 1		SCÉNARIO 2	
Développement immobilier	**L'implantation d'un bâtiment à vocation sociale en lieu et place de l'aire de stationnement hors rue**	**1.1**	Assurer l'intégration urbaine et architecturale du bâtiment sur ses quatre façades	Intégration urbaine plus facile avec la place publique.	🟢	Rupture causée par la voie d'accès des autobus, bâtiment enclavé entre la nouvelle voie d'autobus et le talus de la rue Notre-Dame.	🔴
		1.2	Relocaliser les cases de stationnement ailleurs sur le site ou à un autre emplacement dans le quartier	Possibilité d'aménager un espace de stationnement sur le terrain vacant de la rue Charlebois	🟢	Possibilité d'aménager un espace de stationnement sur le terrain vacant de la rue Charlebois	🟢
Transport collectif	**La fonctionnalité des opérations et mouvements d'autobus en lien avec la présence de la station de métro**	**2.1**	Minimiser les distances de marche bus/métro	Courte distance de marche entre terminus autobus et station de métro. Édicule accessible universellement plus loin des terminus	🟢	Courte distance de marche entre terminus autobus et station de métro. Édicule accessible universellement plus proche d'un terminus	🟢
		2.2	Limiter les conflits bus/piétons	Conflits potentiels à l'intersection Saint-Jacques et St-Ferdinand est	🟡	Conflits potentiels au niveau de rue Place Saint-Henri et nouvelle voie. La STM suggère de canaliser les déplacements piétons à l'est le long de la rue place Saint-Henri à cause des conflits potentiels près de la boucle Saint-Ferdinand	🟡
		2.3	Minimiser les distances et les mouvements des circuits d'autobus	Distances courtes, boucle autour de l'édicule principal, quais de régulation proche de l'édicule	🟢	Distances longues, boucle autour de la place Saint-Henri, quais de régulation loin de l'édicule	🔴
Transport actif	**La continuité, la sécurité et l'accessibilité des liens de transport actifs tant piétons et que cyclistes**	**3.1**	Améliorer le confort et la sécurité des piétons aux intersections	Conflit au niveau de l'intersection Saint-Jacques et St-Ferdinand est. Ajout de traverses piétonnes possible	🟢	Conflit au niveau de rue Place Saint-Henri et nouvelle voie. Ajout de traverses piétonnes possible	🟢
		3.2	Assurer l'interconnexion des liens cyclables sur le site.	Interconnexion possible	🟢	Interconnexion possible	🟢
		3.3	Éviter les conflits entre les modes et apaiser la circulation pour un partage plus équitable de l'espace.	Conflits potentiels entre bus et piétons dans la boucle d'autobus St-Ferdinand, statuquo	🟡	Conflits potentiels entre bus et piétons dans la nouvelle voie d'autobus qui devront être canalisés par des traverses et/ou clôtures	🔴
		3.4	Assurer l'accessibilité universelle de la place.	Accessibilité universelle possible	🟢	Accessibilité universelle possible	🟢

Légende	
Favorable	🟢
Défavorable	🟡
Défavorable, potentiellement bloquant	🔴

Le Sud-Ouest
Montréal

	ENJEUX	OBJECTIFS		SCÉNARIO 1		SCÉNARIO 2	
Sentiment de sécurité et animation	**Le sentiment d'insécurité des usagers et l'animation de la place**	**4.1**	Renforcer le sentiment de sécurité de la place en favorisant le vu et être vu.	L'espace autour du bâtiment contribue significativement au sentiment de sécurité en favorisant le vu et être vu.	🟢	Espaces inutilisés la nuit derrière les bâtiments (nouveaux quais de régulation).	🔴
		4.2	Aménager la place pour la rendre conviviale et appropriable.	La continuité de l'espace public jusqu'au nouveau bâtiment favorise le mouvement des usagers et améliore le potentiel d'appropriation.	🟢	Discontinuité entre la place et le nouveau bâtiment, l'espace est plus difficilement appropriable.	🔴
		4.3	Prévoir des vitrines, terrasses et aménagements extérieurs pour les commerces sur la place.	Espace convivial et appropriable pour les commerçants actuels et occupants du nouveau bâtiment. Superficie de l'espace public plus grande.	🟢	La nouvelle voie réservée rend l'espace autour du nouveau bâtiment moins convivial et moins appropriable. L'espace créé sur la rue St-Ferdinand est bordé par un mur aveugle ce qui le rend moins convivial actuellement.	🔴
Lisibilité du lieu	**Le manque de lisibilité et l'aspect "aride" du lieu**	**5.1**	Améliorer la lisibilité du lieu et améliorer la signalisation	Création d'un espace continue.	🟢	Rupture causée par la voie d'accès des autobus.	🔴
		5.2	Ouvrir l'espace à partir des rues Notre-Dame et Saint-Jacques	L'espace est ouvert à partir de la rue Notre-Dame.	🟢	L'espace est ouvert à partir de la rue Notre-Dame, rupture causée par la voie d'accès des autobus.	🟡
		5.3	Favoriser et mettre en valeur les percées visuelles vers les bâtiments d'intérêt	L'espace ouvert entre le nouveau bâtiment et la rue Place-Saint-Henri favorise les percées visuelles vers les bâtiments d'intérêt en offrant notamment de nouvelles vues sur le bâtiment de la caserne	🟢	L'espace ouvert entre le nouveau bâtiment et la rue Place-Saint-Henri favorise les percées visuelles vers les bâtiments d'intérêt en offrant notamment de nouvelles vues sur le bâtiment de la caserne	🟢
		5.4	Verdir et paysager le site	Grand potentiel de verdissement de la place et des abords du bâtiment, mais peu d'opportunité de verdissement de la rue St-Ferdinand.	🟢	Faible potentiel de verdissement de la place et des abords du bâtiment, mais opportunité de verdissement de la rue St-Ferdinand.	🟢
				Scénario préférentiel	🟢		🟡

Légende

Favorable	🟢
Défavorable	🟡
Défavorable, potentiellement bloquant	🔴