

Centre de services de la Gare Vaudreuil

DEMANDE DE PROJET PARTICULIER DE CONSTRUCTION,
DE MODIFICATION OU D'OCCUPATION D'UN IMMEUBLE

8 juin 2017



Centre de services de la Gare Vaudreuil

DEMANDE DE PROJET PARTICULIER DE CONSTRUCTION,
DE MODIFICATION OU D'OCCUPATION D'UN IMMEUBLE

INDEX

- 2 Informations générales
- 3 Localisation du projet
- 4 Description du projet
- 7 Analyse règlementaire
- 8 Plan d'implantation
- 9 Plan d'aménagement
- 10 Élévations
- 11 Plan de l'architecture du paysage

INTERVENANTS



Réseau de transport métropolitain
700, rue de la Gauchetière Ouest, 26e étage
Montréal H3B 5M2

Karine Desgagné, avocate
Directrice - Planification stratégique, transformation et dossiers d'affaires
Planification stratégique et transformation
514 287 2464, poste 4329
kdesgagne@rtm.quebec

Marie-Eve Dostie, urb., M.Sc.A
Chargée d'étude - Développement de projets
Planification stratégique et transformation
514 287 2464, poste 4017
mdostie@rtm.quebec



CGA Architectes Inc.
5605, avenue de Gaspé, espace 502
Montréal H2T 2A4

Pierre Corriveau, architecte - chargé de projet
514 277 7876, poste 224
corriveau@archi.ca

Cédric Boulet, architecte - concepteur

Virginie Fortin-Dapozzo, architecte - chargée de la programmation



EXP ingénierie

Pietro Guerra, ingénieur - directeur de projets

Gaby Khammar, ingénieur - chargé de projet - électromécanique
450 682 8013, poste 7510
gaby.khammar@exp.com

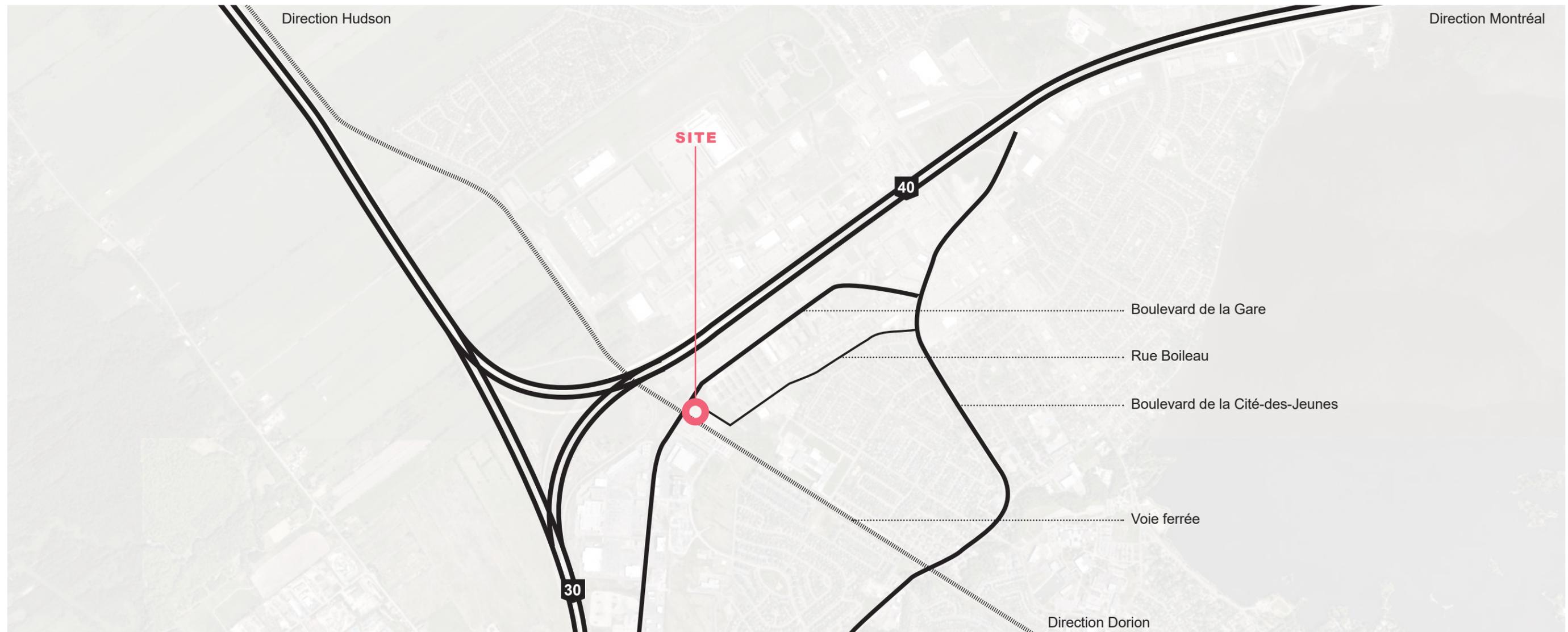
Philippe Lamothe, ingénieur - structure

Gabriel Soufo, ingénieur - civil

LOCALISATION DU PROJET

Le futur centre de services de la gare Vaudreuil sera un point de ralliement significatif pour les usagers de **exo** (anciennement le Réseau de transport métropolitain) et enrichira l'expérience urbaine pour l'ensemble des citoyens du secteur. Passage obligé entre chez-soi et l'ailleurs, il facilitera cette transition en offrant toutes les commodités usuelles.

Localisé à l'intersection de la rue Boileau et du boulevard de la gare face auquel il fera front, le centre de services sera bordé de la piste cyclable principale du secteur. Tout en simplicité et en raffinement, le bâtiment emprunte directement au langage moderniste pour créer une image synthétique et pertinente. Sa fonctionnalité s'exprime clairement et facilite la lecture des composantes.



DESCRIPTION DU PROJET

La gare Vaudreuil a été mise en service en 2003. La boucle d'autobus et le stationnement incitatif, situé de part et d'autres de la voie ferrée, ont été construits de façon temporaire. Afin de bonifier les services mis à la disposition de la clientèle et de faciliter les opérations des services d'autobus et de train, **exo** souhaite améliorer les infrastructures de la gare Vaudreuil par la réalisation d'infrastructures permanentes dont, notamment, un centre de services.

Le bâtiment se compose ainsi de trois volumes :

- un cube tout en transparence, la halle principale, accueillante et lumineuse, réinterprétation des gares urbaines d'origine. C'est l'espace public intérieur, lieu d'attente et de services à l'utilisateur ;
- un volume métallique bas et longiligne, plus opaque, occupe la partie nord du site et s'insère dans la halle au lieu du comptoir de services. C'est l'antre du personnel et des équipements ;
- une marquise effilée, couvrant la place extérieure et faisant front au terminus et au stationnement incitatif. C'est la place publique, lieu de rassemblements impromptus, de croisements, et d'échanges.

Empreinte de lumière, la halle d'accueil se démarque par sa hauteur et sa simplicité. Avancée sur le boulevard de la Gare, elle y crée un élément signal fort et incitant au rassemblement. Le volume est constitué d'une structure d'acier visible à la géométrie simple et est entièrement encastré d'un mur rideau de verre clair pleine hauteur. La face sud-est est protégée du surcroît d'ensoleillement par la marquise. La face sud-ouest, elle, l'est par la forêt de feuillus. Le plancher de la halle est laissé au béton brut poli, à l'exception des planchers des vestibules, aux deux coins de la halle, qui seront entièrement constitués de grilles gratte pied. Le mobilier de bois ajoute de la chaleur au lieu : comptoir de services, bancs de l'espace central et comptoir de travail continu devant la forêt. Le coin café au coin ouest complète l'ameublement. Temporairement occupé par des machines distributrices, il sera pourvu de l'ensemble des services pour lui permettre d'accueillir éventuellement un concessionnaire léger. Conséquemment, un film semi opaque de couleur est appliqué sur cette partie de l'enveloppe pour cacher les équipements et éviter que la fonction commerciale ne s'affiche de manière trop ostentatoire.



ÉCHÉANCIER

MAI 2019 à
DÉCEMBRE 2019

COÛT DE CONSTRUCTION

± 2,3M\$

SUPERFICIE

370m²

COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

0,10



On l'a vu plus haut, le volume du « bâtiment administratif » est beaucoup plus introverti, plus opaque. Accueillant les bureaux, la salle du personnel, toilettes et autres espaces de soutien, il forme une boîte, encore ici épurée, glissée partiellement sous la halle. La jonction entre les deux volumes loge justement le lieu de communication entre la fonction administrative et l'espace public, le comptoir de services. Le revêtement extérieur est ici en métal profilé à nervures horizontales profondes. Les persiennes de ventilation utilisent le même revêtement et sont donc pratiquement imperceptibles. Les fenêtres, inscrites dans un bandeau continu, sont en verre teinté, pour augmenter, sans qu'il n'y paraisse, la privauté des transactions à l'intérieur. Le tout évoque presque directement le wagon de train dans lequel les usagers vont bientôt s'installer.

L'oeuvre d'art qui sera réalisée dans le cadre du 1% pourrait être implantée devant la façade vitrée de la halle. Il est proposé d'exploiter l'idée de mouvement au travers d'une oeuvre cinétique afin d'exprimer autant la notion de transport inhérente au projet que d'animer le plancher de la halle d'ondulations de lumière. C'est en effet sur le plancher de béton poli que les ombres de l'oeuvre d'art à venir se projetteraient l'après-midi des jours ensoleillés. L'oeuvre cinétique serait autonome et réagirait à son environnement, la pluie, le vent ou le soleil étant les seules forces motrices utilisées.

La grande marquise reprend le système structural de la halle qu'il décline sobrement. Cette toiture effilée et sans artifices recouvre la place publique, espace transitoire entre le débarcadère des autobus, la halle et le quai des trains. Encadrée du volume administratif quasi opaque, du volume transparent de la halle et de celui du rangement sécurisé pour vélos, la place est un espace multifonction pouvant accueillir des activités impromptues, tel un concert spontané, ou des activités plus organisées, tel un petit marché saisonnier. Le toit de la marquise est largement percé d'une baie laissant monter les arbres émergeant du jardin.

Le projet se vivra comme une expérience positive et stimulante autant pour les usagers du réseau que pour le personnel et participera aux efforts citoyens de développement durable. Sans chercher d'accréditation officielle, le projet s'inscrit dans la mouvance de responsabilisation face à notre environnement. En soi, toute approche favorisant le transport collectif est un geste positif. Au-delà de la mobilité collective, l'incitation au transport actif réduit notre dépendance aux énergies fossiles. La localisation en bordure de voie cyclable est facilitante et est exploitée par la valorisation manifeste du vélo-station, un enclos sécurisé d'une capacité de 60 bicyclettes, qui valorise l'objet en l'affichant en bordure de la place publique et de la voie. Aussi, la rationalité des aménagements et la simplicité



du langage architectural limite l'utilisation de matériaux à l'essentiel, réduisant ainsi notre empreinte écologique. Le site est verdi bien au-delà des exigences municipales. Au-delà des plantations traditionnelles et réglementaires, la forêt dense recrée et met en scène un milieu quasi naturel capteur de co2, servant l'été d'écran à l'ensoleillement.

La signalétique sera aux normes et aux couleurs de **exo**. Une enseigne d'environ 5m de hauteur annonçant la gare Vaudreuil sera située le long du boulevard de la Gare à l'intersection de la rue Boileau à l'intérieur des limites du lot. L'éclairage du site sera minimal. Des bollards accompagneront les marcheurs sur les allées et dans le

sentier de la forêt. L'éclairage sous la marquise sera doux de façon définir la place et à rendre le lieu sécuritaire.

Paradoxalement, c'est en réinterprétant la halle ferroviaire du XIXième siècle en utilisant un langage moderniste associé au XXIième qu'il trouve sa personnalité contemporaine, bien ancré dans le XXIième siècle. L'an 2019 marquera le centenaire de la fondation de l'école du Bauhaus, une date généralement utilisée pour marquer la naissance du mouvement moderniste. Cent ans plus tard, le *less is more* de Mies Van der Rohe est toujours d'actualité et s'exprime ici avec toute sa pertinence.



ANALYSE RÉGLEMENTAIRE

Le bâtiment s'implante à l'intersection du boulevard de la Gare et de la rue Boileau de façon à créer un environnement convivial, intéressant et animé pour le piéton. Il est le point d'entrée au site de la gare. Avec sa grande toiture, il se déploie sur toute la largeur du site pour rallier le quai de train.

En accord avec les critères du PIIA s'appliquant au secteur, le rapprochement du centre de services avec la rue a été favorisé. La surface vitrée de la halle favorise les interactions visuelles entre l'intérieur et l'extérieur du bâtiment et anime la rue. La forêt de feuillus en cour avant est un lieu de détente et de fraîcheur pour l'ensemble des usagers et des résidents de la ville.

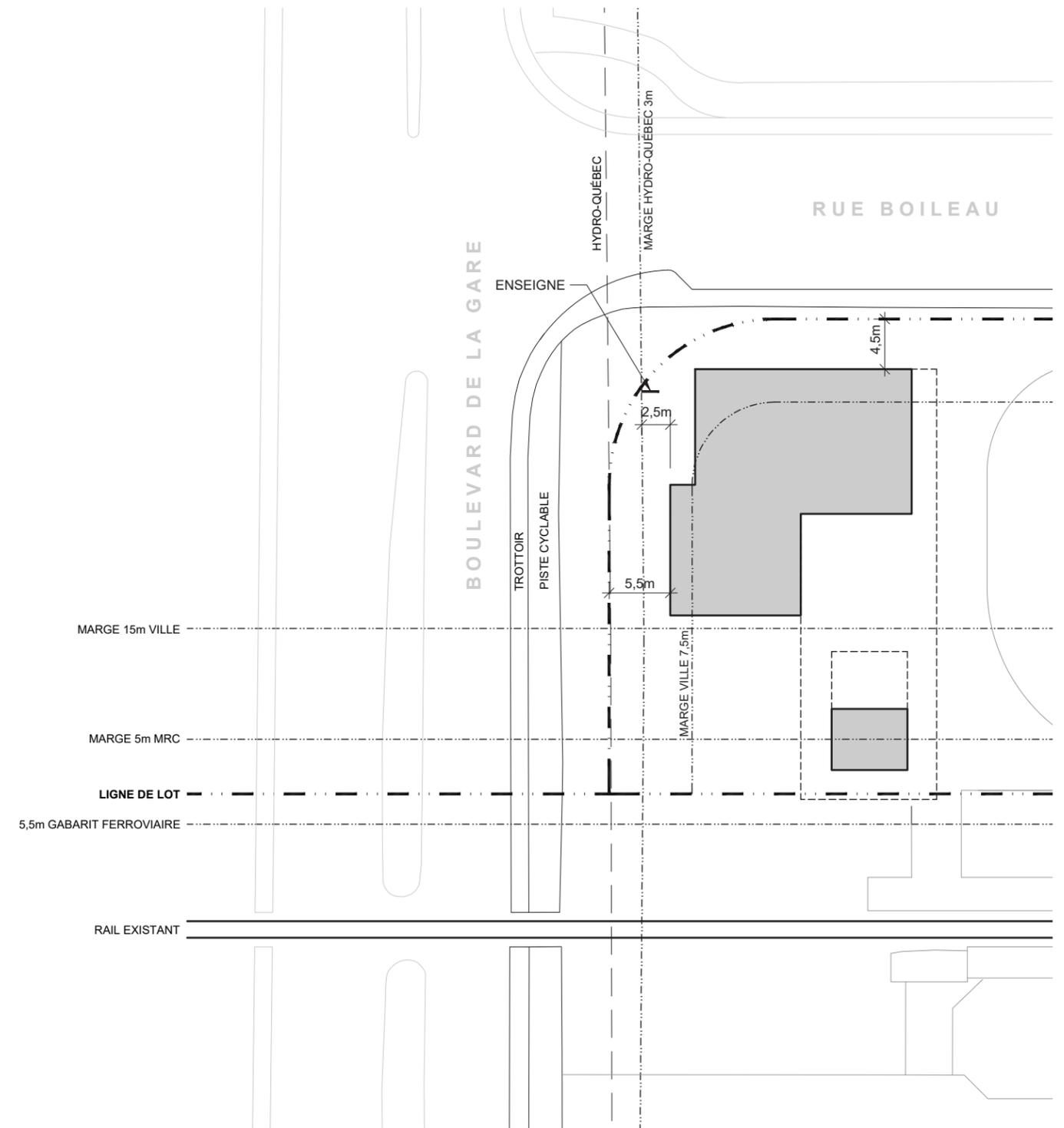
Selon le règlement de zonage de la ville de Vaudreuil, les marges de recul avant prescrites pour l'implantation du bâtiment sont de 7,5m. Afin de rapprocher le bâtiment de la rue Boileau et du boulevard de la Gare et de cadrer l'intersection, il est proposé de les réduire à $\pm 4,5m$ et $\pm 5,5m$ respectivement.

Une marge de 3m par rapport à ligne électrique située le long du boulevard de la Gare doit cependant être conservée et limite le rapprochement du bâtiment par rapport à la voie publique.

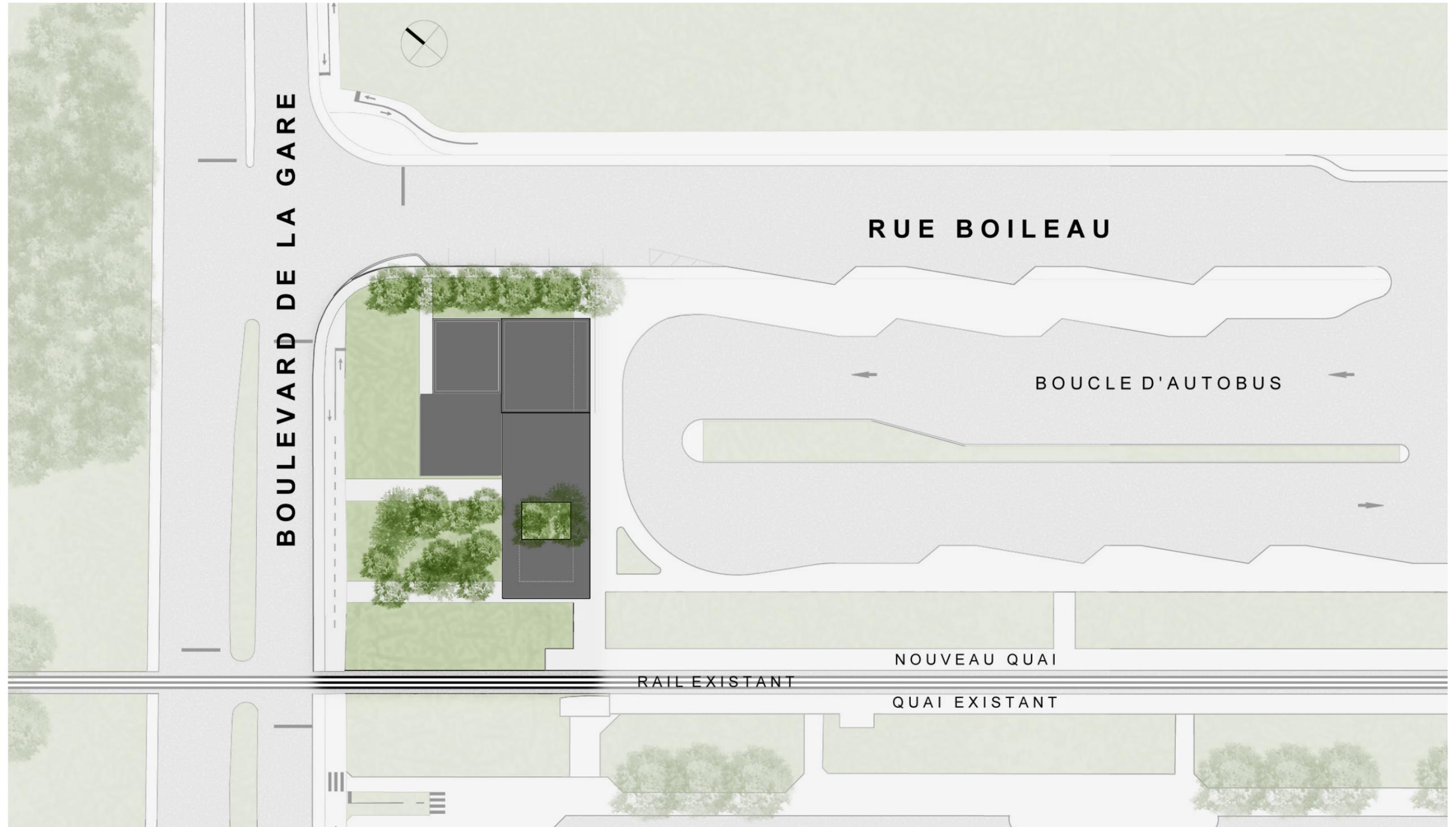
Le règlement de zonage de la Ville demande également qu'une marge de 15m par rapport à l'emprise ferroviaire soit respectée pour l'implantation d'un bâtiment. Le schéma d'aménagement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, pour sa part, prévoit une distance minimale de 5 mètres par rapport à la limite de l'emprise ferroviaire.

L'implantation proposée respecte ces contraintes. Cependant, la toiture et l'abri sécurisé pour vélos se prolongent jusqu'à l'emprise ferroviaire de façon à accompagner les usagers jusqu'au quai de train.

À noter que la norme relative aux gabarits ferroviaires encadre tout ouvrage situé au-dessus ou à côté d'une voie ferrée. Aucune construction ne peut être implantée dans une zone de 5,486 mètres (18 pieds) à partir du centre de la voie et de 7,01 mètres (23 pieds) en hauteur à partir du sommet du rail. C'est la limite qui a été retenue pour l'implantation des éléments du centre de services.

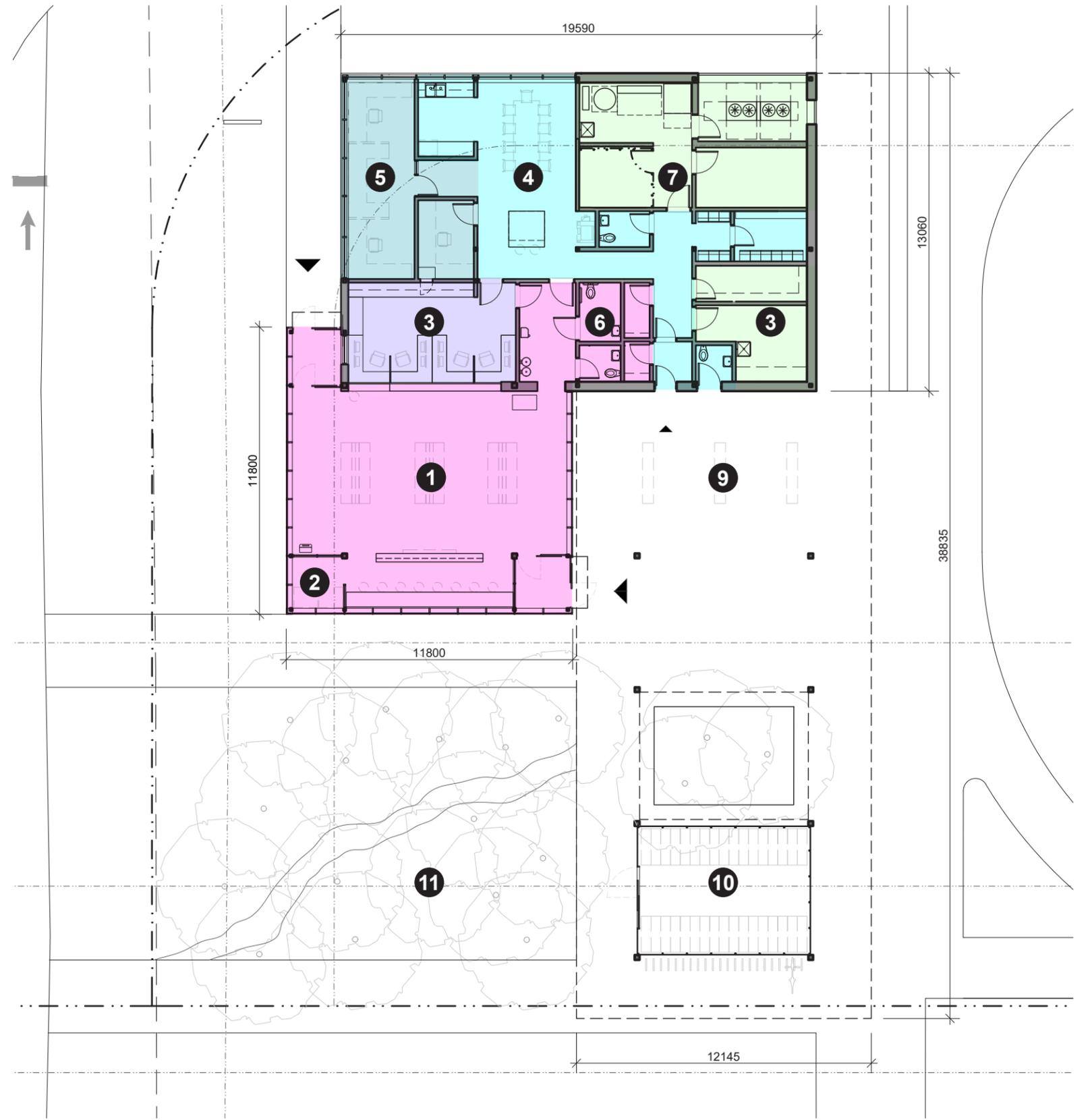


PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE



PLAN PROPOSÉ

- 1 Halle
- 2 Alcôve de machines distributrices
- 3 Billetterie / information
- 4 Espaces employés
- 5 Bureaux
- 6 Salle de toilette
- 7 Espaces électromécaniques
- 8 Espaces de soutien et d'entreposage
- 9 Place publique couverte
- 10 Abri à vélos sécurisé
- 11 Forêt



ÉLÉVATIONS



ARCHITECTURE DU PAYSAGE

Les aménagements paysagers s'insèrent naturellement dans l'idée de simplicité et de pertinence. Quelques haies délimitent certaines circulations en les protégeant symboliquement du mouvement des véhicules, des espaces gazonnés reprennent le langage de la banlieue voisine, mais surtout, une forêt de feuillus, semblable à celles qui couvraient le site il y a des lunes, s'implante au sud-ouest du site, entre le boulevard de la gare qu'il borde et la place publique. Encadrée par des circulations organisées reliant le boulevard à la place, elle est traversée d'un sentier informel sillonnant entre les arbres. C'est cette même forêt qui se poursuit sous la marquise. Il peut être bon de noter que les arbres la constituant seront plantés matures, leur tronc bien formé et dégagé de feuilles, pour éviter tous problèmes de sécurité. Le sol est couvert de rampantes et d'arbustes bas, à l'exception du sentier en poussière de pierre. Cette forêt formera avec la halle le signal du retour chez soi pour ceux qui reviennent en train.

