

## LOCOMOTIVE 601

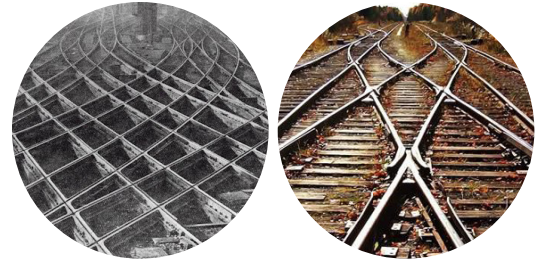


fig. 1.1 Source d'inspiration: aiguillage

En octobre 1918, la locomotive 601 est la première à traverser le tunnel du Mont-Royal, et entraîne avec elle le développement de l'avenue McGill College et de son quartier. Aujourd'hui, le projet Locomotive 601, tout comme le nouveau Réseau Express Métropolitain, propulse l'avenue dans le futur. Inspiré des **aiguillages ferroviaires** (fig. 1.1), un **paysage sensible** est généré, stimulant les connexions entre les espaces et leurs usagers.

Point de départ de la proposition, une section d'origine du tunnel (fig. 1.2) sert de gabarit à la conception d'un **réseau de voies**, dont la largeur est maintenue constante d'un bout à l'autre de l'avenue, visant à marquer sa continuité par-delà ses intersections. À la manière de l'aiguillage, ces voies se croisent et se chevauchent, générant une multitude de parcours. Clin d'œil à la stratification verticale des réseaux de la métropole, et comme un élan vers la montagne, un jeu de topographie harmonise les différents niveaux du site et tempère l'immensité de l'avenue, tout en assurant une accessibilité universelle. Un soulèvement ponctuel offrirait ainsi un point de vue inédit sur la montagne, ou sur les souterrains grâce à l'intégration d'un puits de lumière latéral entre les niveaux (fig. 2).

La trame se décline en trois types de voies, aux dimensions et matérialités variées (fig. 3.1 et fig. 3.2):

1. La **voie primaire** reprend la largeur du tunnel d'origine pour tracer une **promenade directe** et continue entre le portail Roddick et la place Ville-Marie. Ses courbes douces épousent la dénivellation naturelle du terrain, tel un train en vitesse de croisière.
2. Les **voies secondaires** correspondent à l'espacement entre deux voies ferroviaires. Comme l'aiguillage ferroviaire, les diagonales qu'elles introduisent offrent une **flexibilité** et une **multiplicité de parcours** et réagissent aux besoins inhérents du site. Des connexions entre les entrées des bâtiments et les coins de rue sont créées.
3. Les **voies tertiaires**, plus nombreuses et informelles, composées de végétation, mobilier et bassins, découlent de la géométrie des voies précédentes et dessinent une **toile de fond** au développement de l'ensemble.

L'avenue est séquencée en trois tronçons afin d'assurer la transition du minéral au végétal entre le centre-ville et

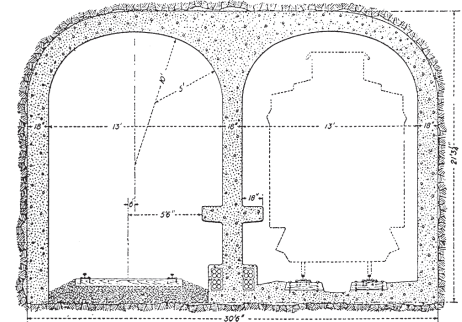


fig. 1.2 Source d'inspiration: le tunnel du Mont-Royal

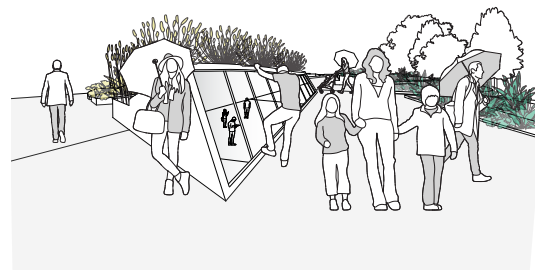


fig. 2 Connexion avec la ville souterraine sur la voie primaire

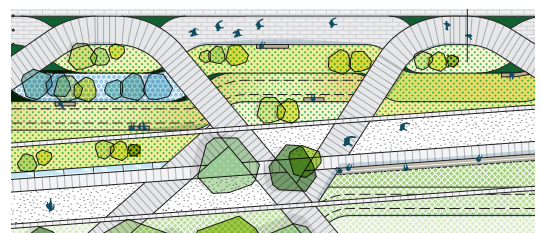
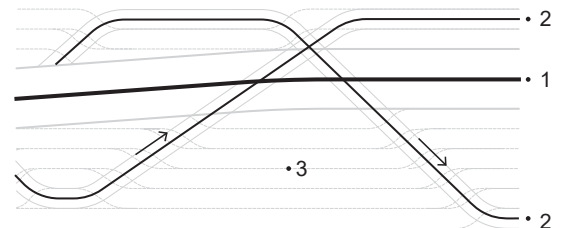


fig. 3.1 Langage du projet: les trois types de voie

fig. 3.2 Matérialisation de la trame (extrait du plan)

la montagne. Situées aux extrêmes, la **Pommernaie** et la **Place civique** se rencontrent au sein des **Jardins**, sans qu'aucune limite franche ne soit marquée.

- Proche du portail Roddick, la Pommernaie présente l'entrelacement de voies le plus marqué, dégagant entre elles des interstices accueillant les pommiers d'origine. Un effet de **canopée** est créé, entrecoupé de clairières soulignant fontaines et œuvres d'art. Bordés par la voie primaire, les lieux invitent tant à un déjeuner à l'ombre qu'à l'organisation d'évènements officiels (fig. 4.1).
- Entre Pommernaie et Place civique, le **jardin d'ombre** est peuplé de hauts arbres et d'espèces indigènes nécessitant peu d'entretien. Plus ensoleillé, dans l'esprit des friches ferroviaires, le **jardin de vent** libère un corridor visuel vers la montagne grâce à une stratégie paysagère composée de graminées (fig. 4.2). Les **milieux humides** font partie du plan de gestion des eaux du site, et sont accessibles à tous durant la saison chaude (fig. 4.3).
- Proche de la Place Ville-Marie, la Place civique crée un lieu de rassemblement populaire, où le réseau de voies est marqué de manière rectiligne. Les lieux s'animeront spontanément au gré d'évènements culturels et commerciaux, tels que marchés de Noël (fig. 4.4) et terrasses d'été.

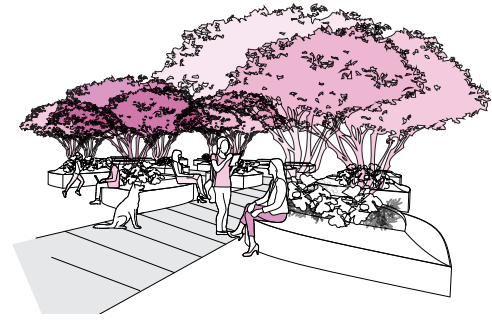


fig. 4.1 Lieu de rencontre reposant dans la pommernaie

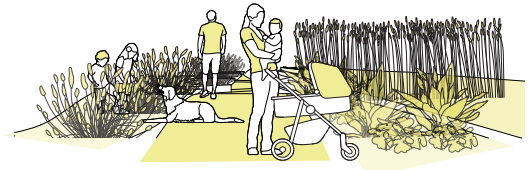


fig. 4.2 Promenade intime dans le jardin de vent

Intemporel par sa vocation à lier les époques, le projet n'en vit pas moins au **rythme des saisons**. Eau, vent et lumière donnent ses couleurs à un paysage changeant, tantôt bourgeonnant, tantôt immaculé de blanc. Le déneigement partiel du site permet d'assurer l'accessibilité, tout en proposant un tableau unique au centre-ville, au plus grand bonheur des enfants. L'éclairage urbain accompagne la transformation du projet, et propose différentes ambiances selon les lieux : intimiste au sein de la Pommernaie grâce à des sources basses et ciblées, accueillante au sein des Jardins par son éclairage limité à hauteur humaine, festive au sein de la Place civique au moyen d'une série d'ampoules suspendues à des câbles, nouveau clin d'œil au vocabulaire ferroviaire. Cette canopée lumineuse se prolonge vers Sainte-Catherine pour créer un signal depuis l'artère commerciale.

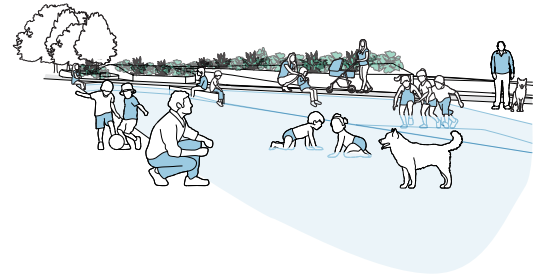


fig. 4.3 Jeux d'eau près du jardin d'ombre

La réutilisation des pierres du site et la mise en œuvre de matériaux locaux de qualité contribuent à faire de cette proposition un exemple en matière de durabilité et d'écoresponsabilité. L'abondance de la végétation et la sélection d'**espèces indigènes** réduisent les îlots de chaleur et stimulent la biodiversité au centre-ville.

Tel un voyage en train, Locomotive 601 invite l'utilisateur à prendre son temps, alliant lente progression du paysage, convivialité et détente. Il s'agit d'engager une véritable **interaction entre l'homme et son environnement**, pour une pause naturelle dans l'effervescence de la métropole.



fig. 4.4 Marché de Noël sur la place civique