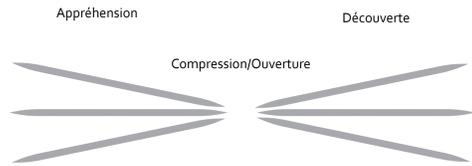


DEUX TEMPS TROIS MOUVEMENTS

Concept général



Présenter l'identité de la ville en deux temps trois mouvements

L'étude de la morphologie du trajet entre l'aéroport Pierre-Élliott Trudeau et Montréal indique clairement que la montréalité est beaucoup moins saillante entre l'échangeur Saint-Pierre et l'aéroport. La première section du parcours est donc développée de manière à donner un avant-goût de Montréal, ville qui se distingue aujourd'hui par sa créativité, son innovation, son souci du développement durable et par son industrie aéroportuaire, mais qui porte également les traces de son riche passé industriel.

La transition entre les deux temps des circuits est marquée par le principe de compression/ouverture du champ de vision réalisé par le resserrement des infrastructures et du cadre bâti autour de l'échangeur Saint-Pierre. La seconde section vise à améliorer les qualités paysagères de la ville qui se dévoile graduellement aux spectateurs. L'objectif est de permettre aux visiteurs d'apercevoir des icônes du paysage montréalais, comme l'Oratoire Saint-Joseph, le mont Royal, le centre-ville et le patrimoine industriel, mais également le cadre bâti dense des quartiers environnants. Les infrastructures aménagées sont réfléchies en fonction de la valorisation des perspectives.

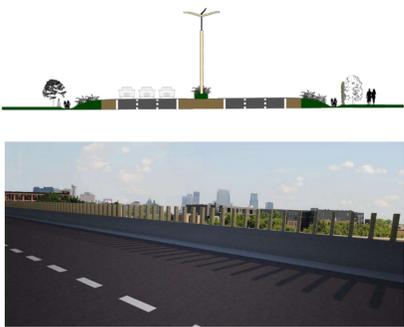
Comme la clientèle fréquentant l'aéroport n'est pas homogène, trois parcours d'entrée de ville proposant trois rythmes d'exploration urbaine différents sont mis en place. Ainsi, l'expérience paysagère peut satisfaire autant les gens d'affaires que les touristes moins pressés et avides de connaître les gènes de Montréal ville UNESCO du design.

Mise en place de trois parcours d'entrée de ville

Du transit à l'expérience paysagère

Le trajet autoroutier vise principalement la clientèle d'affaires et les habitués des voyages qui veulent transiger le plus rapidement possible. Les interventions aux abords de l'autoroute sont plus monumentales, car la vitesse de parcours n'est pas propice à une longue contemplation.

Les infrastructures sont le plus homogènes possible et suivent le modèle idéal présenté par la coupe de rue. Les friches aux abords de l'autoroute sont transformées en espaces verts linéaires. Les infrastructures sont également perméables au paysage urbain.



Au-delà de la 20 : les fragments montréalais

Ce deuxième parcours s'adresse aux touristes et aux flâneurs désirant explorer à un rythme moins rapide et plus immersif les quartiers montréalais. Le parcours proposé met en réseau de nombreux monuments patrimoniaux et sites naturels au cœur même de l'identité de Montréal.

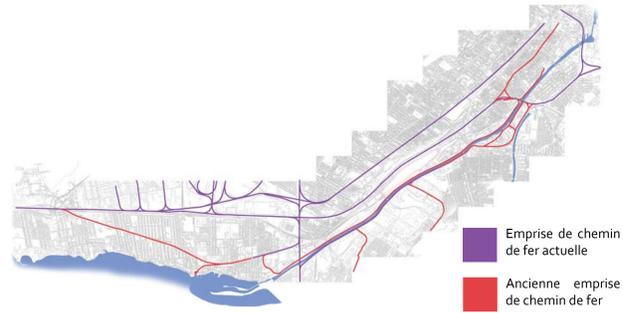


Transport : vecteur d'une urbanité nouvelle

Cette nouvelle infrastructure permet de faire le transit rapidement entre l'aéroport et le centre-ville et ajoute une nouvelle offre de transport aux Montréalais. Le tram-train utilise principalement des anciennes emprises de chemin de fer et son aménagement favorise l'implantation d'un parc linéaire traversant les quartiers. Il deviendra le moteur du développement urbain et transformera le paysage sur une nouvelle base.



Lecture du paysage actuel



Emprise de chemin de fer actuelle
Ancienne emprise de chemin de fer

Ancienne structure industrielle

Le paysage de l'ouest de l'île est caractérisé par de nombreux legs de l'époque industrielle qui ont porté et contraint le développement urbain. Au fil du temps, de nombreuses infrastructures industrielles comme les chemins de fer et le canal de Lachine sont devenues caduques, mais offrent des espaces inespérés pour les résidents des quartiers centraux.

Cours de triage et secteur industriel
Un des plus importants parcs industriels de Montréal en raison de la proximité de la cour de triage et de l'aéroport. L'avenir de la cour de triage n'étant pas assuré, il s'agit également d'un secteur à fort potentiel de redéveloppement

Quartier Saint-Pierre
Secteur enclavé par l'autoroute et par des activités industrielles.

Notre-Dame-de-Grâce/Westmount
Milieux offrant une bonne qualité de vie, mais peu visible de l'autoroute en raison de l'écart de la falaise Saint-Jacques.

Centre-Ville
Au-delà de l'image de marque qu'est le «Skyline» de Montréal, l'arrivée au pied de celui-ci représente pour le visiteur la fin du périple.

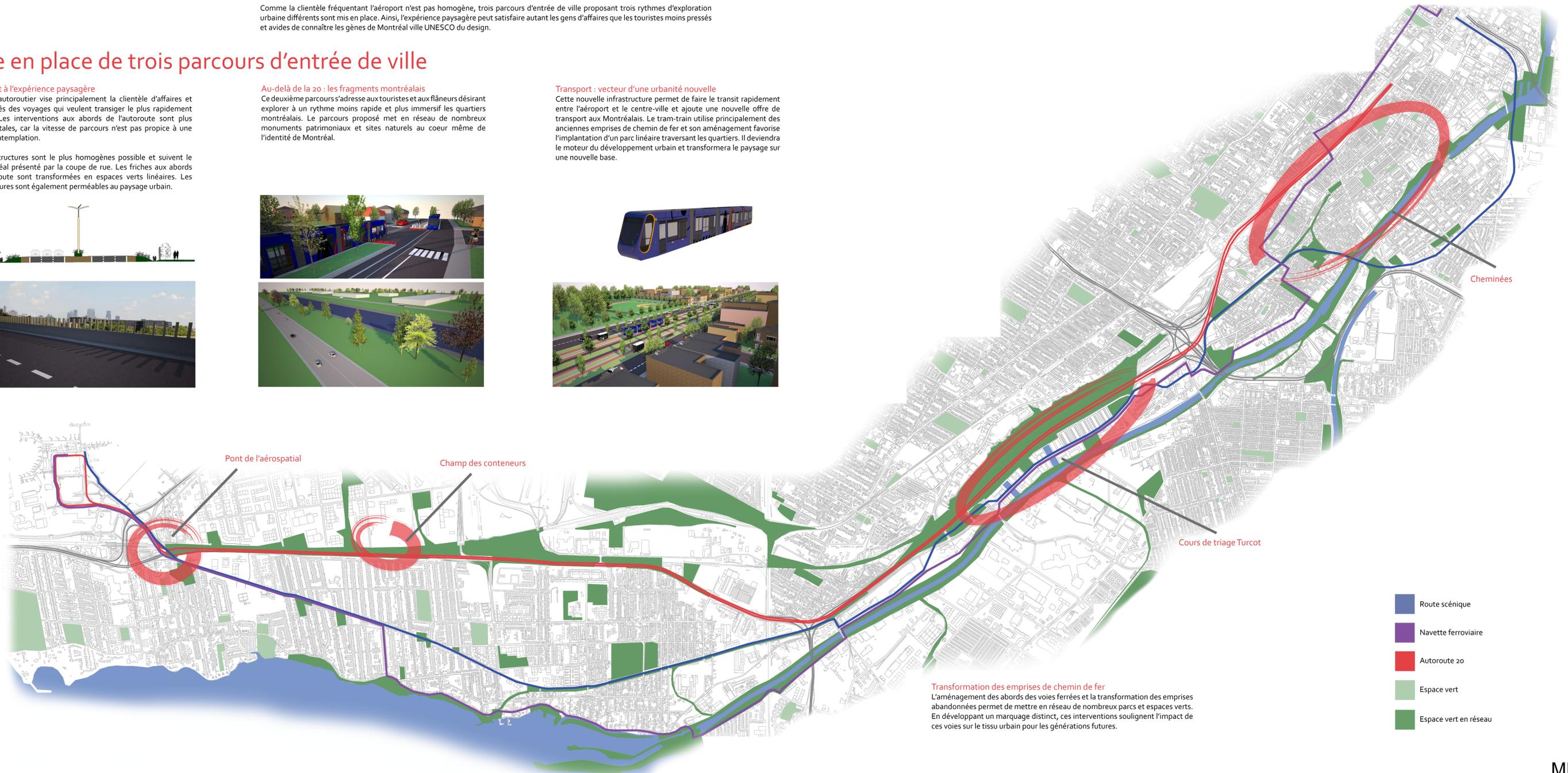
Anciens quartiers ouvriers
Le cadre bâti de ces quartiers centraux est porteur d'un héritage industriel important. Ces derniers ont été développés selon les besoins des industries qui s'y sont installées dès le XIX^e siècle.

Développement périphérique
Secteur périphérique développé comme une banlieue moderne. La Montréalité est moins saillante dans ce secteur.

Vieux Lachine et l'entrée du canal Lachine
Secteur remarquable de la Ville de Montréal en raison de la qualité des milieux naturels et des monuments historiques.

Secteur industriel
Traversé par le canal Lachine et desservi par de multiples embranchements de chemin de fer, ce secteur est marqué par la présence de nombreuses industries.

Milieu de vie
Secteur industriel
Centre-ville



Transformation des emprises de chemin de fer
L'aménagement des abords des voies ferrées et la transformation des emprises abandonnées permet de mettre en réseau de nombreux parcs et espaces verts. En développant un marquage distinct, ces interventions soulignent l'impact de ces voies sur le tissu urbain pour les générations futures.