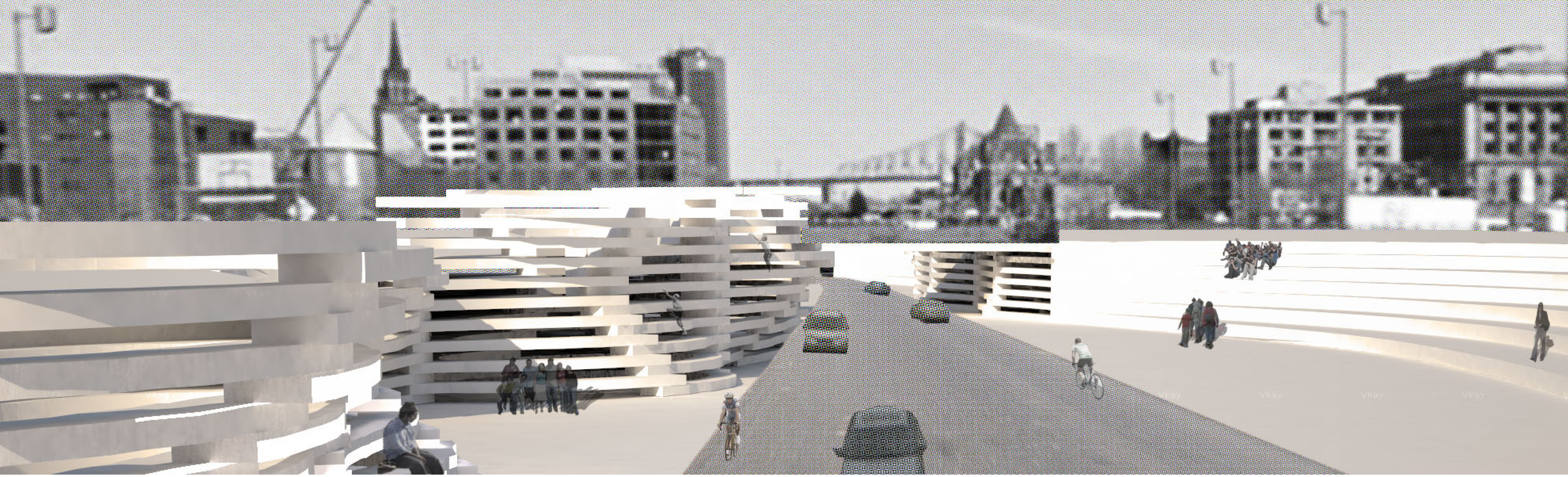


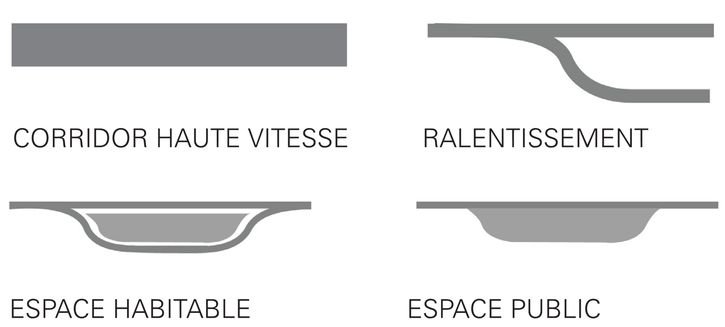
Longuement décrite comme une plaie ouverte dans la ville, l'autoroute Ville-Marie est aujourd'hui vécue comme une barrière entre le centre-ville de Montréal et l'ancienne cité. Le besoin de rapprocher ses deux rives est ainsi évident afin de soigner cette fracture urbaine. Or, cette plaie nécessite plus qu'un pansement qui viendrait camoufler l'indésirable, il faut plutôt aborder la guérison de cette cicatrice comme un lieu de nouvelle croissance, indicative de son histoire autant que de son avenir. Pour rapprocher les deux quartiers, il faut habiter l'interstice.

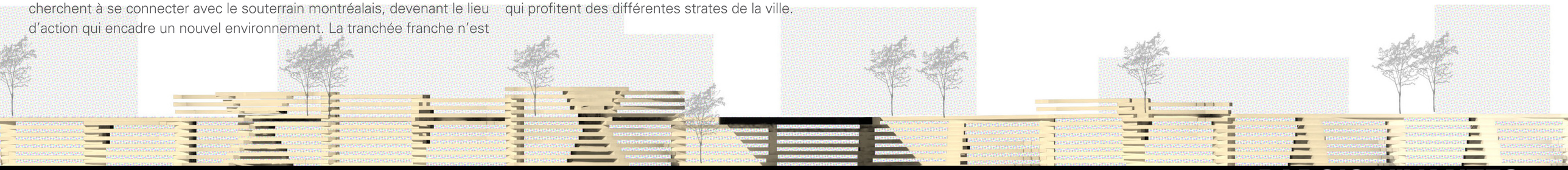
Offrant plus qu'une traversée d'une berge à l'autre, l'intervention part de l'expérience automobile. La tranchée Ville-Marie devient plus qu'une ligne droite à travers la ville, elle offre un tout nouvel environnement à l'automobiliste qui devient conscient de son passage. L'introduction d'un trajet sinueux amène une diminution la vitesse de circulation, ramenant l'autoroute à l'échelle d'une grande avenue. Une échelle où l'interaction entre piétons et voitures est à nouveau possible.

Ce détournement du trafic guide vers une réinterprétation des imposantes parois bétonnées qui se situent de part et d'autre de la tranchée. Il y a disparition des limites franches pour laisser place à un espace modulé qui installe un rythme ondulant le long de la paroi. Ces nouvelles parois cherchent à se connecter avec le souterrain montréalais, devenant le lieu d'action qui encadre un nouvel environnement. La tranchée franche n'est pas recouverte et oubliée, mais envahie et ranimée.

Un système structural se basant sur l'empilement d'un module en forme de fourche permet de saisir cet espace. L'utilisation en séquences de ce module sur la paroi nord permet de développer une variété de configurations spatiales créant des ensembles à la fois ouverts ou couverts, privés et publiques, qui laisse entrevoir la possibilité d'un espace habitable. La série modulaire devient par ailleurs un moyen de rejoindre les deux sols, devenant une façade accessible aux passants dans tous les sens. La paroi sud se transforme en place publique, les stationnements cédant leur place à des plateaux en escalier qui viennent former un grand amphithéâtre. Les nouvelles parois deviennent ainsi espaces de vie, lieux de rassemblement, d'activité et de contemplation, alors que ces vagues font figure d'avant scène pour la station Champ de Mars et le vaste panorama du centre-ville de Montréal.

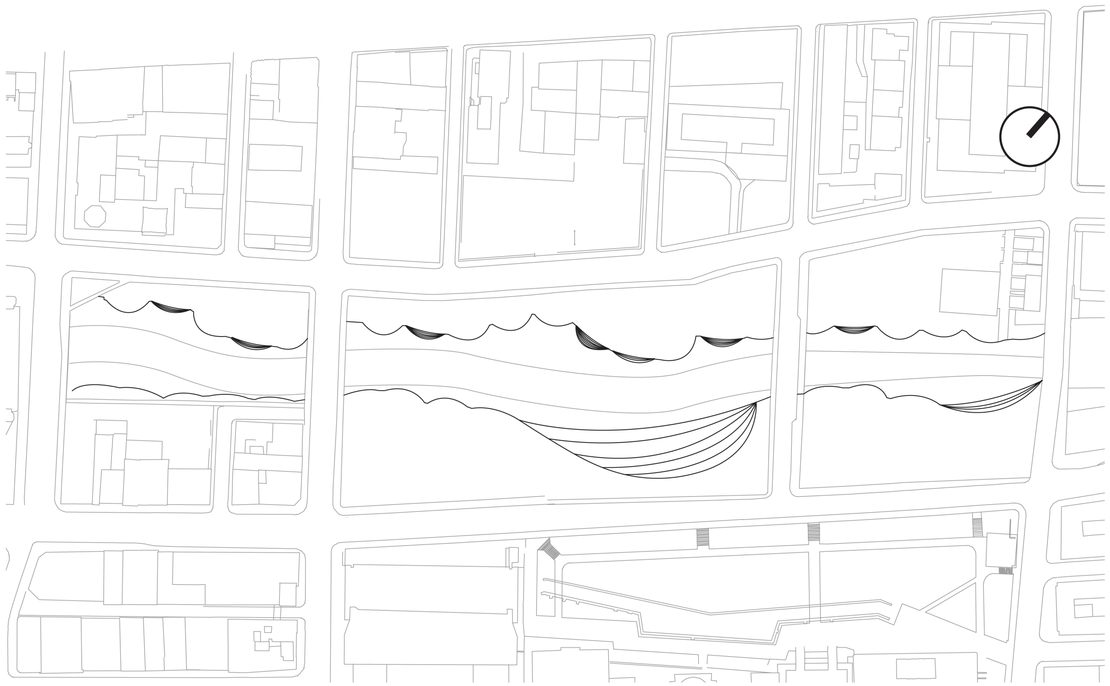
L'exploitation de cette méga-infrastructure qu'est l'autoroute Ville-Marie offre une nouvelle dimension à la ville; elle permet de l'expérimenter à un deuxième niveau. Au lieu de se fermer les yeux devant la problématique de cette espace, on se laisse guider vers les solutions en mettant en valeur l'infrastructure existante. Pour redonner vie à cette cicatrice, on vient l'habiter, animer ses parois et les transformer en espaces invitants qui profitent des différentes strates de la ville.





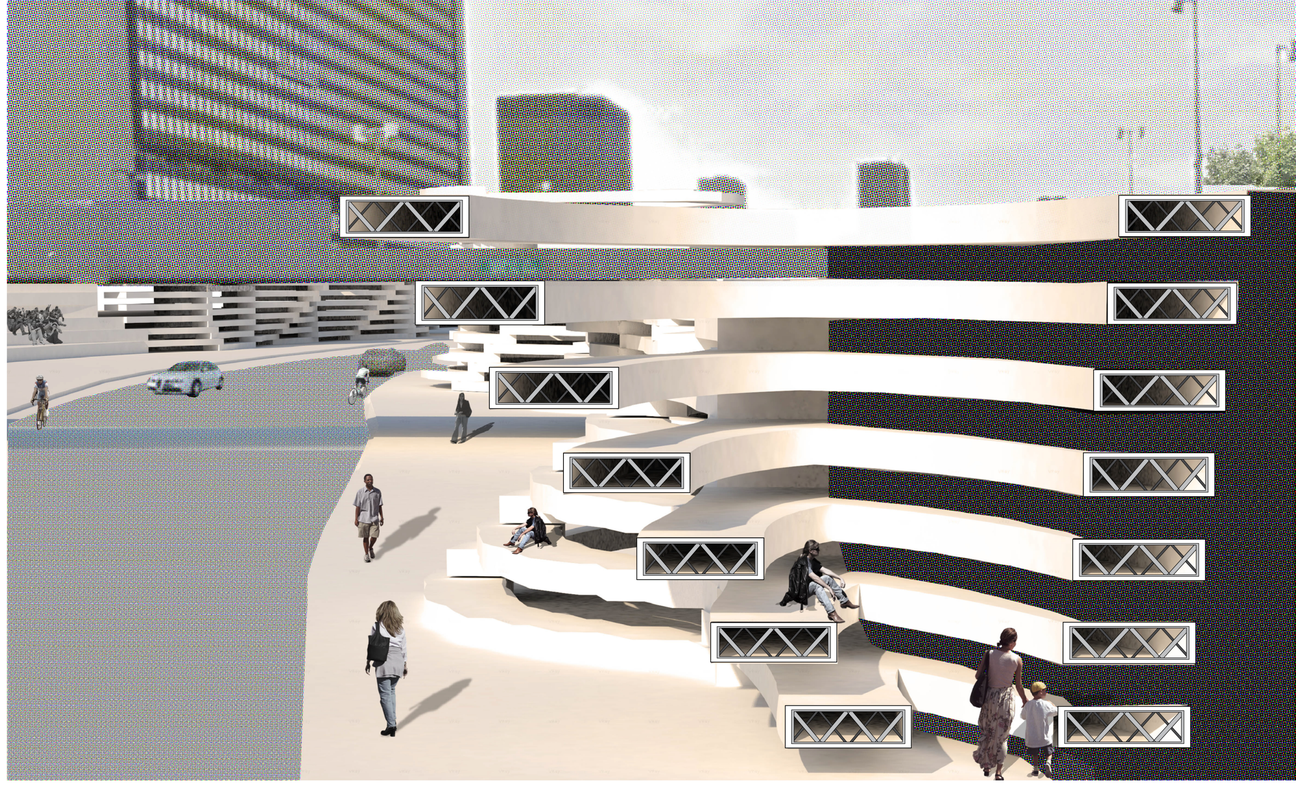
PAROIS VIVANTES

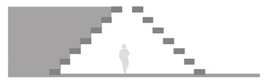
E-654-KL (A)



PLAN D’IMPLANTATION

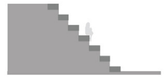
0m 100m





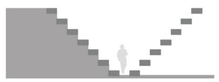
ESPACE COUVERT

ESPACE PRIVÉ

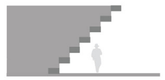


ESPACE DE TRANSITION

ESPACE INTÉRIEUR

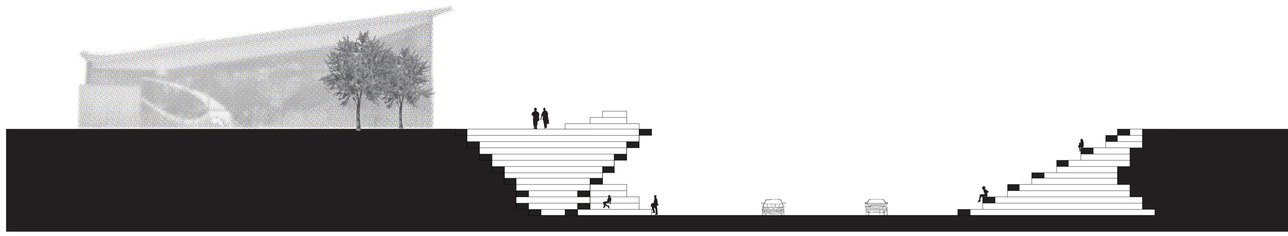


ESPACE PRIVÉ



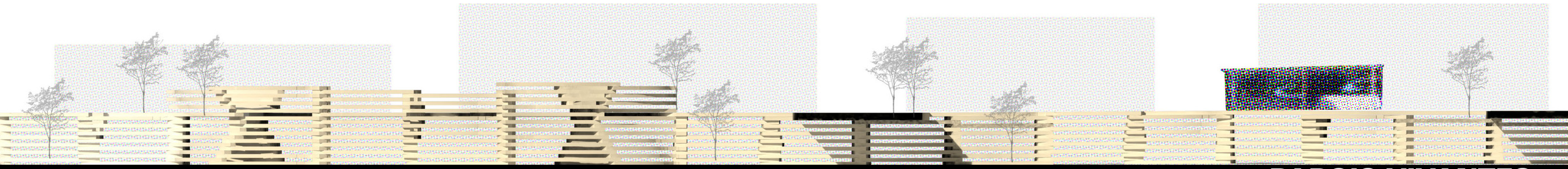
ESPACE D’ABRI

POTENTIELLES CONFIGURATIONS D’ESPACES



COUPE SCHEMATIQUE

0m 100m



PAROIS VIVANTES

E-654-KL (B)