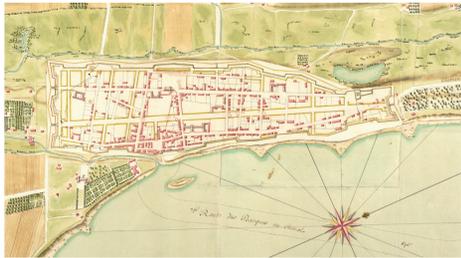
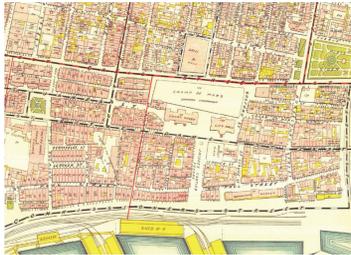


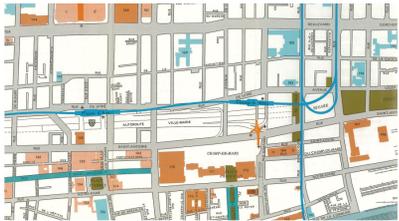
HISTOGRAMME DU SITE



Carte de 1787 L'origine d'une faille
Le ruisseau Saint-Martin et ses abords forment une rupture, une zone de transition entre la ville fortifiée et ses faubourgs.



Carte de 1907 L'âge d'or
Le tissu dense du faubourg Saint-Laurent s'étend jusqu'au pied du Champ-de-Mars alors que la ville ancienne s'est départie de ses fortifications et que le ruisseau a été canalisé.



Carte de 1976 La destruction
L'arrivée du métro (1966) et de l'autoroute (1972) occasionne la destruction massive d'une partie du faubourg tout en générant une immense cicatrice urbaine qui isole sauvagement la ville ancienne.



Carte de 2009 Le palliatif
Une série d'aménagements tente de pallier sans succès à la présence cet autoroute qui prend de plus en plus d'ampleur et étend son influence sur le tracé des rues Viger et Saint-Antoine.

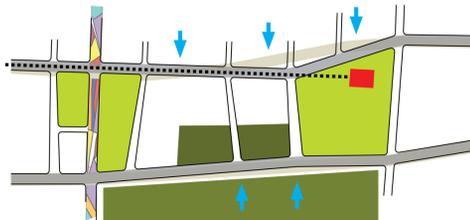


Concept La réparation
La couverture de l'autoroute permet le retissage de l'urbain, liant les deux villes à nouveau. Sur l'axe est-ouest, un enchaînement de bâtis et de places est propice à l'établissement d'un axe culturel. Parmi ces places, celle de la station Champ-de-Mars est dédiée à l'expression des conduites qui cohabitent au sous-sol et qui marquent fortement la nature du site.

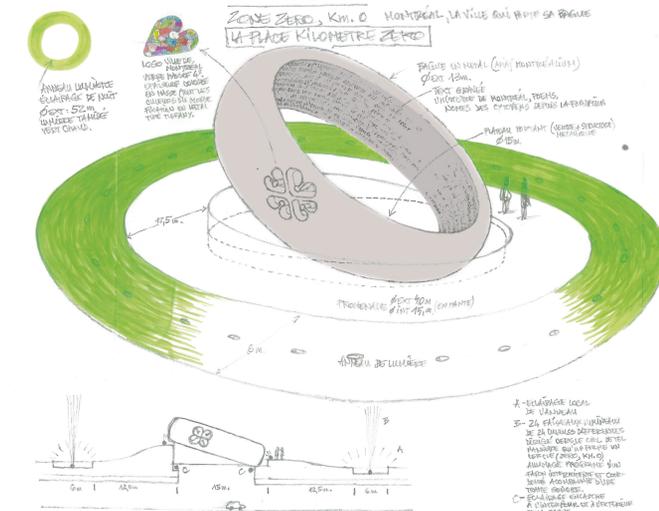


Les Abouts
En raison de la fracture que représente le tunnel Ville-Marie, encastré dans une tranche de ville à ciel ouvert, cette brisure a depuis toujours représenté une frontière difficilement accessible entre l'ancien et le nouveau, pour les piétons et automobilistes.

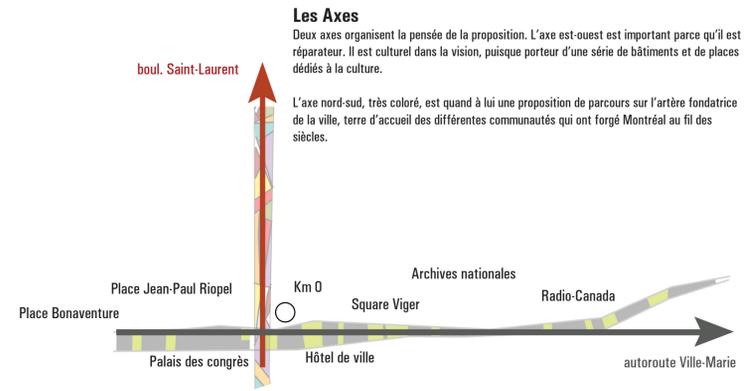
Les abouts deviennent des diagonales qui attachent la trame à la façon Ferron des « Formes qui dansent ». Les rues obliques sont des expressions libres entre l'ancienne et la nouvelle trame urbaine et une imagerie fantaisiste d'un jardin forestier en plein centre ville.



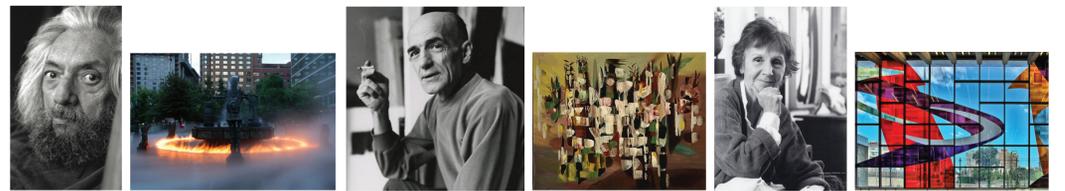
Le Reserrement
Dans l'axe est-ouest, un resserrement de la trame est proposé à la hauteur de la station de métro afin de créer un parvis au pied du Champ-de-Mars et d'éliminer le caractère autoroutier de la rue Viger. Ce travail sur la géométrie des voies permet entre autres de placer l'œuvre de Ferron en axe avec la portion ouest de cette artère. Une quantité importante de mètres carrés sont également dégagés sur les têtes d'îlots au nord permettant leur reconstruction.



Le Kilomètre 0
L'idée du kilomètre 0 origine du croisement de ces deux axes majeurs et structurants. Pour marquer ce lieu, une place accueillant une œuvre d'art qui véhicule une symbolique forte et qui illustre les valeurs fondamentales de Montréal. La ville porte une bague, sorte de trésor qui souligne sa richesse et sa fierté à l'égard de son multiculturalisme. La bague qui surplombe l'autoroute repose au centre d'un grand cercle qui signifie l'origine, l'unité et l'équilibre.



Les Axes
Deux axes organisent la pensée de la proposition. L'axe est-ouest est important parce qu'il est réparateur. Il est culturel dans la vision, puisque porteur d'une série de bâtiments et de places dédiés à la culture.
L'axe nord-sud, très coloré, est quand à lui une proposition de parcours sur l'artère fondatrice de la ville, terre d'accueil des différentes communautés qui ont forgé Montréal au fil des siècles.



Les Places
Plusieurs places, existantes ou proposées, ponctuent l'axe est-ouest entre la place Bonaventure et le pont Jacques-Cartier.
Compte tenu de la présence d'œuvres de Marcelle Ferron et de Jean-Paul Riopelle sur cet axe, il est proposé d'aménager une place Paul-Émile Borduas en bordure de la rue Saint-Laurent. Celle-ci sera dédiée à la diffusion, par projection, des œuvres du récipiendaire annuel du prix qui porte le nom de l'artiste. Ce geste permettra également de réunir les trois artistes les plus marquants parmi les cosignataires du Refus Global, manifeste important dans l'histoire de Montréal et du Québec.

La série d'espaces publics proposée est également marquée par un jardin forestier qui constituera le poumon de la future cité hospitalière. Cette espace vert permet par ailleurs de maintenir le panorama sur la montagne, offert depuis le promontoire du Champ-de-Mars.



Célébrons Ferron!
Marcelle Ferron est célébrée par l'aménagement d'une place autour de la station de métro. Les formes Ferron sont mises en valeur sur un ruban de pierre et de verre qui se déploie en direction de l'hôtel de ville et qui souligne au passage, la présence en sous-sol des conduites qui ont marquées l'histoire de ce site. Le ruisseau est marqué par un grand cadre d'acier qui supporte un mur d'eau propice la projection du grand vitrail de la station.



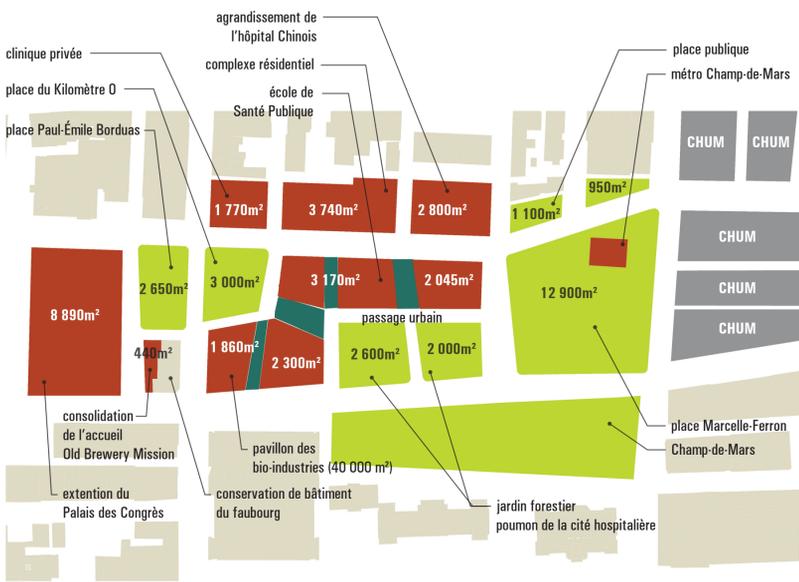
Le cadre bâti
Le bâti s'articule de part et d'autre d'un passage urbain afin de bien définir les places et de créer des conditions climatiques essentielles à leur viabilité. Les superficies bâissables proposées sont propices à l'accueil des établissements périphériques du CHUM ainsi qu'à l'agrandissement du Palais des congrès.
Au cœur du site se succèdent des volumes de plus faibles hauteurs (5 à 8 étages) qui forment un bâtiment de pierre et de verre doté d'espaces verts intérieurs et extérieurs, de serres grandioses et un jardin forestier.
Sur la périphérie, le CHUM et ses bâtiments satellites assurent un encadrement adéquat avec des hauteurs allant jusqu'à 12 étages.



PERSPECTIVE



PERSPECTIVE DE NUIT



PLAN DES SURFACES



PLAN



ÉLÉVATION



COUPE

P-201-RL

toutes les couleurs du monde, la couleur de Montréal