

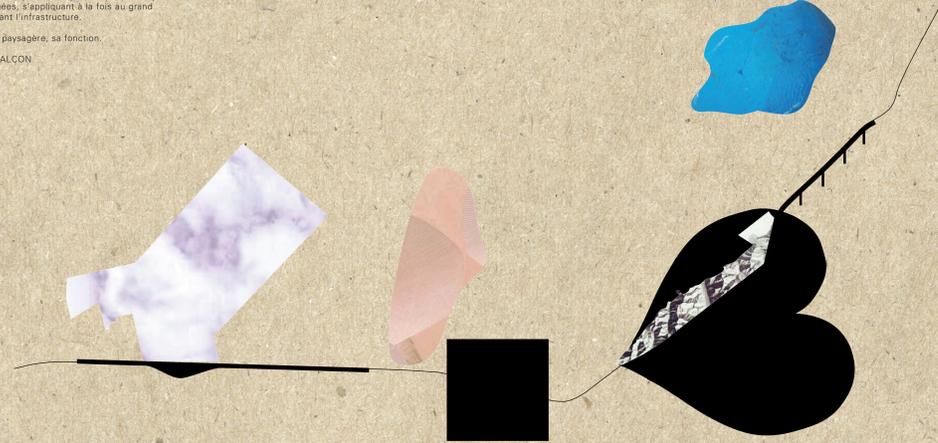
4 PIÈCES

L'axe entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal est aujourd'hui le lieu d'une monotonie, d'une homogénéité de goudron et de parois antibruit en béton. De nombreux projets sont lancés afin de parvenir à donner une seconde vie à un axe au passé industriel et au futur encore incertain. Pourtant ce territoire représente un enjeu de taille pour la ville: un axe international, de nombreux sites en reconversion, des espaces aux potentiels immenses.

Dans ce projet, réfléchir sur le parcours d'entrée de ville via la vision d'un automobiliste revient à considérer l'enchaînement des pièces d'une habitation selon le point de vue d'un visiteur: de l'entrée vers la sortie et vice versa. Ce saut d'échelle nous permet à la fois de considérer des séquences claires et très définies pour l'autoroute, mais aussi d'envisager l'espace à une échelle humaine. Cette confrontation de notions a priori antagonistes apporte une réelle richesse aux solutions envisagées, s'appliquant à la fois au grand territoire et à l'échelle des quartiers bordant l'infrastructure.

Chaque pièce possède sa propre identité paysagère, sa fonction.

4 PIÈCES, COULOIR, PORTÉ, COEUR, BALCON



UNE THÉMATIQUE - UN SITE

01 Aéroport - Autoroute du Chomedey Réduire les nuisances des infrastructures de transports

Le va-et-viens des avions, l'autoroute et les lignes de chemin de fer, la zone industrielle de Dorval sont autant de nuisances sonores et visuelles pour la zone résidentielle située au bord du St-Laurent à Lachine. L'action à entreprendre est la matérialisation d'une frontière dans une optique paysagère.



02 St-Pierre - Lachine Infrastructure comme barrière

Les infrastructures séparent et dissocient des parties de ville proches. Ces parties de ville se tournent alors le dos et ne tirent pas profit l'une l'autre des équipements, commerces et lieux d'emploi qu'elles accueillent.



03 Cour Turcot - Lasalle Définir un nouveau cœur de ville exemplaire

Le site de Turcot est encaissé entre la falaise à l'ouest et l'autoroute et le canal à l'est. La partie au de LaSalle au sud du canal est majoritairement occupée par des activités industrielles sur le déclin, de zones en voie de reconversion. Ce site est un vide central au sud-ouest de l'île de Montréal.



04 Échangeur Turcot - Centre Offrir de l'espace aux déplacements doux, mais où ?

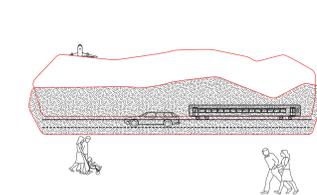
Entre l'échangeur Turcot et le Centre-Ville, un double viaduc formé de 4 voies de circulations chacun se dépose sur la topographie abrupt et découpe des quartiers résidentiels. La vue sur l'horizon est à la hauteur des toitures des quartiers en-dessous.



PROPOSITIONS

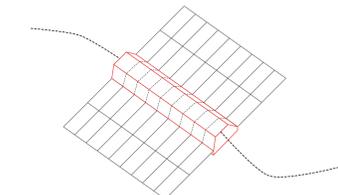
01 Aéroport - Autoroute du Chomedey Un mur végétal anti-bruit

Notre idée pour cette première section d'autoroute est d'un part alléger les nuisances sonores subies par les habitants vivant à proximité tout en offrant une expérience spécifique de progression vers Montréal depuis l'autoroute et le chemin de fer. Un mur végétal enterré sous ces deux infrastructures. Il masque durant quelques kilomètres la vue sur Montréal en ménageant le voyageur dans un corridor vert apaisant et réconfortant avant la rencontre avec Montréal.



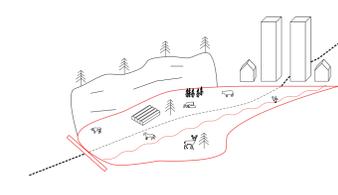
02 St-Pierre - Lachine Mailler les quartiers à l'aide d'une tranchée couverte

Dans cette section, l'autoroute est enterré d'un demi-niveau. Ce demi niveau permet en surface de créer un lien entre les quartiers: un espace public en forme de digue. Cet outil permet de supprimer l'effet de rupture créé par les infrastructures tout en signifiant leur présence. Les quartiers sont remis à l'échelle de l'espace ouvert et certains espaces verts (golf, friches) re-développés en douceur, suivant la typologie déjà présente.



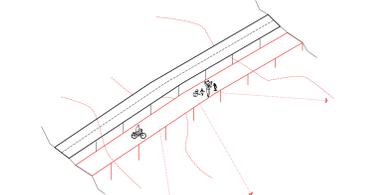
03 Cour Turcot - Lasalle Un exemple d'agriculture urbaine

Réduction du trafic, agriculture urbaine et ferme verticale, écoquartiers, système de traitement d'eau sont autant de thématiques à développer ici. Le site, historiquement inondé par le lac St-Pierre, devient un nouveau cœur vert pour la ville, un espace métropolitain dédié à l'agriculture urbaine. Un bel air.



04 Échangeur Turcot - Centre Créer l'équilibre entre les modes: voiture 1 - modes doux 1

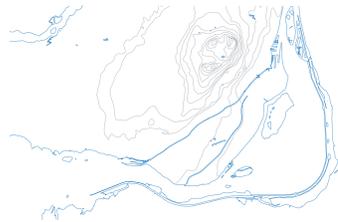
L'enjeu de cette dernière section est d'offrir de l'espace aux modes doux et aux transports en commun. L'une des voies du viaduc devient entièrement dédiée à ces modes et un réseau de passerelles perpendiculaires vient s'accrocher à ce viaduc afin de mettre liens les quartiers traversés. De plus la transformation de ce viaduc en corridor de transports doux offre un tout nouveau point de vue sur la ville jusqu'alors si peu admiré à cause de son utilisation par les voitures.



SITUATION

Paysages naturels: topographie, hydrographie

Deux éléments géologiques marquent fortement la ville de Montréal. D'une part l'hydrographie avec le fleuve St-Laurent et ses canaux. Celui de Lachine longe l'autoroute 20 dans la quasi totalité de sa longueur. D'autre part la topographie avec le Mont-Royal, sommet culminant de l'île au centre de la ville. Le panorama depuis le Mont-Royal est l'emblème de Montréal.



Éléments remarquables

L'aéroport, la gare de triage, le site de Turcot et le Mont Royal constituent les éléments remarquables de l'expérience de l'entrée de ville actuellement depuis l'autoroute. Ces 4 sites définissent 4 grands espaces ouverts remarquables vis à vis de l'intensité de la ville. La cour Turcot située sous la falaise St-Jacques est un espace à reconstruire.



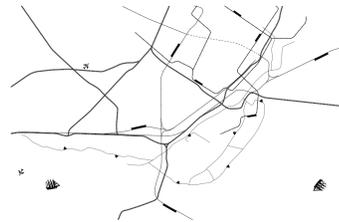
Rupture: axe industriel vs. quartiers résidentiels

Le sillon de l' A20 correspond à un tissu industriel de très large ampleur. Les quartiers résidentiels adjacents sont coupés à la fois par l'infrastructure mais aussi par cette mono-fonctionnalité industrielle. En effet, depuis la création du Canal de Lachine à la fin du XIXe siècle, la partie basse de l'île de Montréal, du port jusque Dorval, s'est peu à peu transformé en axe industriel. Cependant, une grande partie de cet axe se trouve aujourd'hui en voie de reconversion.



Mobilités: Autoroutes, Trains, TC, Vélo, Canal.

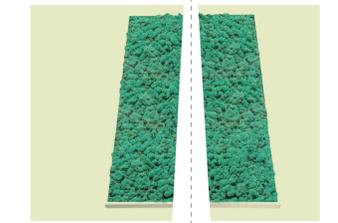
L'axe YUL-MTL peut être parcouru par des modes de mobilité différents. La carte ci-dessous présente les différents moyens de transports entre l'aéroport et le centre-ville. Toutefois, même si les possibilités sont multiples, les connexions entre les différents réseaux sont très peu nombreuses. Ainsi, l'automobile demeure le moyen de locomotion le plus important, et de loin.



INTENTIONS

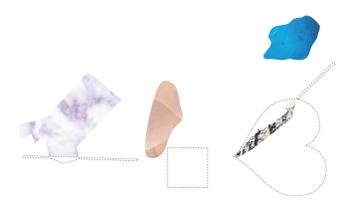
Un paysage de l'autoroute

Le défi du concours YUL-MTL repose sur la création d'une nouvelle identité pour l'entrée de ville. Nous pensons qu'il est important de définir un paysage très clair, avec ses séquences et leurs limites pour l'autoroute. Ce paysage doit à la fois compléter les éléments naturels existants mais aussi les rendre lisibles, afin de créer une véritable expérience de traversée entre l'aéroport et le centre-ville.



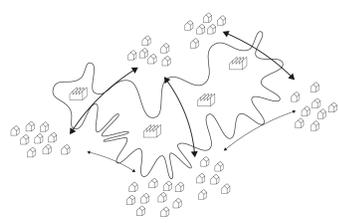
Pièces manquantes

L'aéroport, la gare de triage, le site de Turcot et le Mont Royal sont des éléments remarquables mais très distants les uns des autres. Notre projet prévoit d'ajouter les pièces manquantes de liaison, d'intersection et de lecture de ses différents éléments. Le paysage doit devenir une expérience continue et non plus ponctuelle.



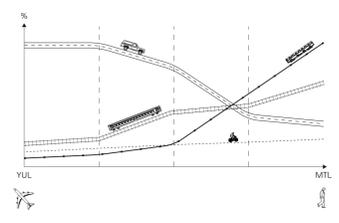
Liaisons des quartiers

Notre projet propose de créer une mixité là où se définit aujourd'hui la rupture entre les activités commerciales et industrielles et les quartiers résidentiels. Nous pensons que ces deux typologies peuvent et doivent coexister et s'enrichir. Cela permettrait d'atténuer les ruptures présentes dans ces quartiers périphériques et de favoriser les liaisons entre les différentes parties de la ville.



Mobilités croisées

Le problème que l'on identifie distinctement est la quasi inexistence de connexions intermédiaires entre les différents réseaux de mobilité. Ainsi, les ruptures de charges de l'automobile vers les transports en commun et les modes doux n'existent pas sur la longueur de cet axe. Afin de réduire l'omniprésence de la voiture, il faut favoriser les reports vers les modes de transports en commun et doux lors de la progression vers Montréal. Cette condition est inévitable pour imaginer un axe durable.



CARTE DE LA SITUATION ET DES PROPOSITIONS

