

YU

PAYSAGES EN MOUVEMENT CONCOURS INTERNATIONAL D'IDÉES

M

Table des matières

PARTIE A : PRÉSENTATION GÉNÉRALE

1.	Défi	4
1.1.	Contexte	4
1.2.	Objectifs du concours	6
1.3.	Périmètre de réflexion	7
2.	Vision : l'entrée internationale de Montréal, un territoire d'interventions paysagères	8

PARTIE B : RÈGLEMENT

3.0	Type de concours	14
4.0	Acteurs du concours	15
4.1	Responsables du projet	15
4.2	Jury international	16
4.3	Observateurs	17
4.4	Conseiller professionnel	18
5.0	Admissibilité et inscription	19
5.1	Conditions d'admissibilité	19
5.2	Conditions d'exclusion	20
5.3	Processus d'inscription	21
5.4	Documents du concours	22
6.0	Règles de communication	23
6.1	Règles générales	23
6.2	Langues officielles du concours	24
6.3	Questions et réponses	25
7.0	Propositions	26
7.1	Contenu et présentation des propositions	26
7.2	Modalité de transmission des propositions	29
7.3	Mode d'évaluation	30
7.4	Critères d'évaluation	31
8.0	Prix	32
9.0	Annonce et diffusion des résultats	33
10.0	Droits d'auteurs et propriété	34
11.0	Calendrier	35
12.0	Définitions	36
	Annexe 1: Une vision élaborée par une approche concertée	38
	Annexe 2: Fiche de participation	39
	Annexe 3: Références Internet	40

PRÉSENTATION GÉNÉRALE





1.1 contexte L'une des grandes métropoles culturelles du Canada, Montréal est une ville dont l'identité repose sur la rencontre des cultures et sur le dynamisme de ses habitants. Depuis 5 ans, ce potentiel créatif est reconnu internationalement par la désignation « Montréal Ville UNESCO de design ». Pour commémorer cette nomination, la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal (CPEUM) en partenariat avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) lance un grand chantier de réflexion sur les expressions paysagères du parcours international d'entrée de ville reliant l'aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville.

Ce parcours d'entrée constitue un corridor majeur d'infrastructures composé d'une juxtaposition de réseaux (autoroute, voies ferrées, canal de navigation)

dont l'implantation a fait de Montréal une plaque tournante du transport au Canada et a marqué l'histoire du développement urbain local, de son essor industriel au XIX^e siècle jusqu'au développement des banlieues au XX^e siècle. Par la présence de l'aéroport où transitent environ 100 000 personnes par jour, ce parcours constitue le principal axe d'entrée internationale à Montréal.

Malgré cette importance, le parcours international d'entrée de ville de Montréal est pourtant qualifié négativement en raison de sa banalité, de son anonymat, de sa couleur grise, de son hétérogénéité visuelle, voire de sa déstructuration territoriale. En somme, ce corridor est dominé d'infrastructures et de friches industrielles ou végétales en quête de requalification.

Au cours des 20 prochaines années, les investissements publics et privés majeurs qui seront réalisés dans ce secteur ouvrent la voie à une réinvention complète du milieu. Parmi les principales interventions, notons plus particulièrement¹:

- le réaménagement du projet Turcot;
- le réaménagement de l'échangeur Saint-Pierre;
- le réaménagement de l'échangeur Dorval;
- le réaménagement des accès à l'aéroport international Montréal-Trudeau;
- la requalification et le redéveloppement de l'ancienne cour de triage Turcot;
- la construction du nouveau Centre universitaire de santé McGill.

1 La description des sites d'occasion de projets sera disponible aux concurrents suite à l'inscription.

2 Un workshop atelier/terrain international en design urbain, organisé par la Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal, suivra à l'automne 2011.

Le parcours d'entrée internationale de Montréal est, par conséquent, un site de planification stratégique de première importance pour le développement futur de la métropole. Première étape de la démarche de réflexion amorcée par la CPEUM², le concours international d'idées *YUL-MTL : Paysages en mouvement* cherche à la fois à tirer profit des opportunités multiples de ce territoire afin de leur donner une cohérence d'ensemble et d'exprimer pleinement le caractère emblématique de ce parcours international d'entrée de cette Ville UNESCO de design.



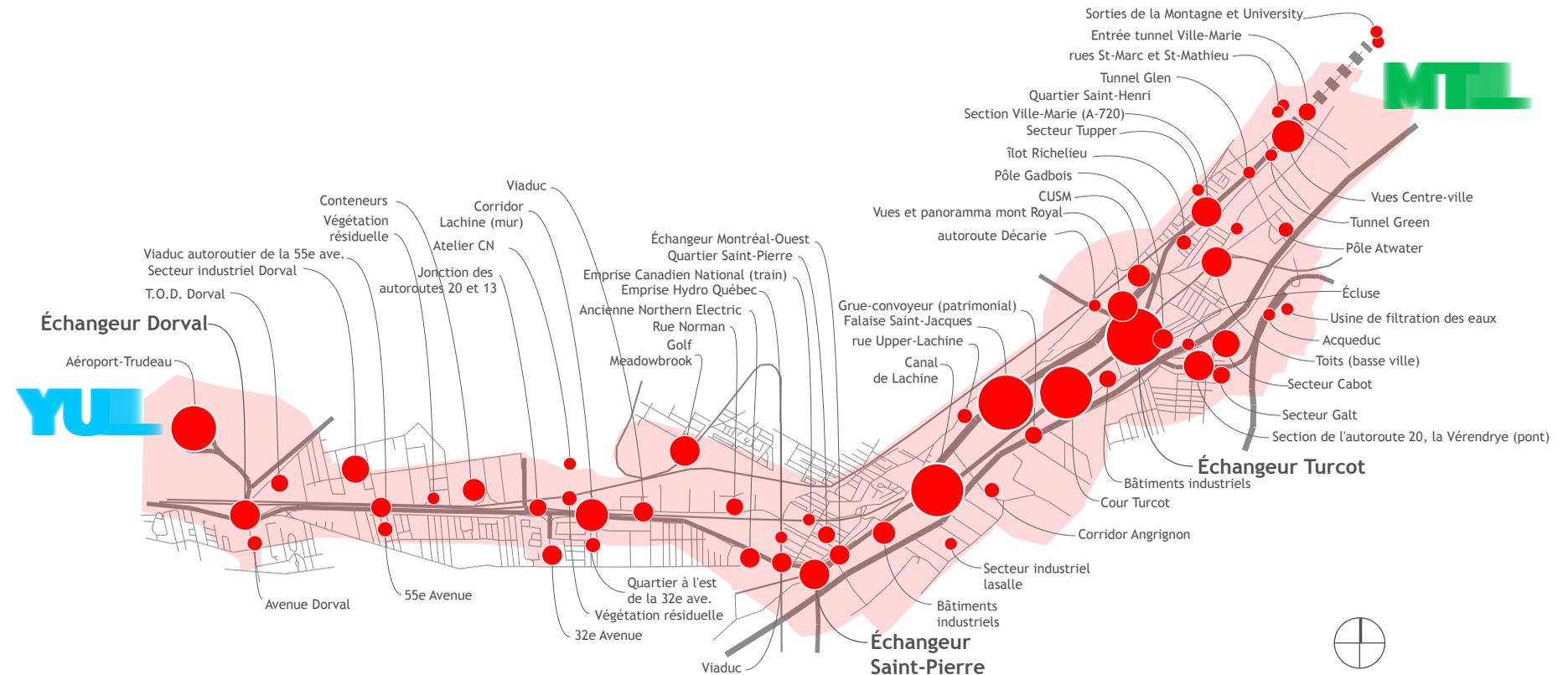


1.2 Objectifs du concours De manière générale, l'objectif du concours international d'idées est d'engager un dialogue entre les différents organismes publics responsables de la planification et de l'aménagement de ce territoire par la réalisation d'un exercice prospectif d'idéation sur les possibilités du territoire du parcours d'entrée. À ce titre, la démarche a permis jusqu'à maintenant de rassembler les représentants de 15 organismes publics et privés (annexe 1) afin de dégager des préoccupations communes qui ont servi à l'élaboration de la vision (section 2). Il est souhaité que les propositions qui résulteront du concours international d'idées servent d'intrants pour l'élaboration d'un programme commun d'actions (charte de design, plan d'aménagement, etc.) qui mettra l'accent sur la qualité des paysages. Les idées formulées serviront à guider les actions des partenaires publics dans la mise en œuvre de leur projet. Il s'agit en cela d'un projet novateur et d'envergure, rarement mis en œuvre à ce jour au Québec.

Plus spécifiquement, le concours international d'idées cherche à redéfinir les relations qu'entretient l'autoroute avec les autres infrastructures qui jouxtent son emprise et les milieux de vie adjacents en utilisant le concept du paysage comme idée structurante. En somme, il s'agit de réinventer les paysages du parcours international d'entrée de ville par l'élaboration d'une stratégie d'aménagement visant la création d'un parcours d'entrée expressif et emblématique pour cette métropole nord-américaine.

1.3 Périmètre de réflexion Le périmètre de réflexion du concours est défini par le corridor de l'autoroute 20 sur une longueur de 17 km, depuis sa jonction avec l'autoroute 520 à l'ouest jusqu'à son intégration au tunnel Ville-Marie qui traverse le centre-ville de Montréal à l'est. Un segment de l'autoroute 15 à partir de la sortie Atwater jusqu'à sa jonction avec l'autoroute 20 est également inclus dans le périmètre de réflexion. Au-delà de l'emprise de l'autoroute, l'ensemble du territoire adjacent doit être considéré afin d'apprécier les liens entre l'autoroute et son milieu.

Il est attendu que les propositions soumises s'inscrivent dans le contexte des projets urbains et autoroutiers en cours d'élaboration. Les concurrents devraient notamment tenir compte du contexte de planification et de l'état d'avancement des projets des échangeurs Dorval et Saint-Pierre ainsi que du projet Turcot qui sont tous trois situés à l'intérieur du périmètre de réflexion. Des fiches descriptives sur ces projets ainsi que sur les autres projets urbains du périmètre de réflexion seront remises aux concurrents suite à l'inscription.



Limites du périmètre de réflexion et localisation des sites de projets potentiels.



2.0 VISION : l'entrée internationale de Montréal, un territoire d'interventions paysagères

Plutôt qu'un simple corridor de transport, l'entrée de ville porte dans ses usages l'identité montréalaise. Les réflexions à engager sur ce parcours d'expériences paysagères porte ainsi un véritable projet de territoire qui commande une lecture de l'entrée de ville à l'échelle :

- du parcours, en illustrant la cohérence des grandes stratégies d'intervention et le marquage des temps forts de l'expérience d'entrée et de traversée;
- des quartiers, en portant une attention sur la qualité des interactions entre les milieux de vie, l'autoroute et les autres infrastructures de transport.

Un projet de territoire d'entrée de ville qui explore de façon simultanée l'ensemble de la complexité programmatique urbaine composée :

- des infrastructures de transports qui génèrent les axes d'entrée et de sortie du centre-ville;
Dans le cas particulier de l'entrée internationale de Montréal, ces infrastructures de transport ne se limitent pas à l'autoroute mais incluent également deux lignes ferroviaires, ainsi qu'un canal de navigation de plaisance longé

par une piste cyclable. Ces différentes infrastructures engendrent des expériences diverses tant par les points de vue proposés que par la vitesse de déplacement permise.

- de milieux de vie et de travail;
Parcourir l'entrée de la ville, c'est découvrir un habitat qui se densifie progressivement de la banlieue pavillonnaire aux quartiers anciens. C'est aussi prendre contact avec la réalité industrielle de Montréal en traversant un corridor qui fût le berceau industriel du Canada mais dont la vitalité a fortement diminué et qui est en attente de réhabilitation et de requalification.
- de milieux naturels.
Parfois constitués en parc comme le long des rives du canal de Lachine, les milieux naturels constituent des aires de conservation reconnus. Le plus souvent, cependant, les milieux naturels en bordure des infrastructures demeurent des espaces de biomasse résiduelle en attente de mise en valeur comme c'est le cas pour l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques.



L'exercice de concertation des acteurs publics et privés concernés par le parcours d'entrée de ville a permis de décomposer ces enjeux de planification en trois axes d'intervention qui devraient guider les concurrents dans leur réflexion sur l'avenir du territoire.

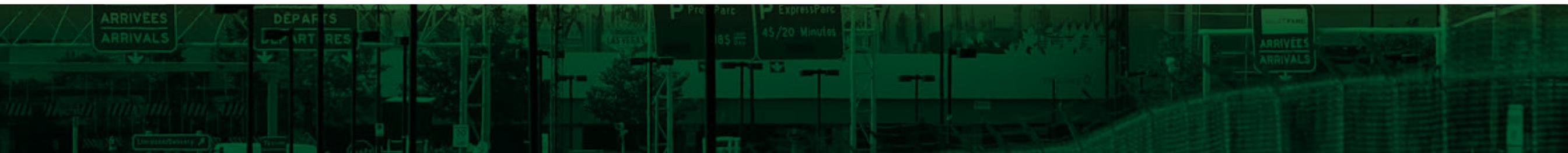
1^{er} axe : Un projet de paysage évolutif et emblématique pour la métropole

La présente démarche porte d'abord et avant tout sur l'enjeu des paysages qui se manifeste par l'appréciation générale d'un point de vue emblématique (ex.: sur le mont Royal ou le massif du centre-ville) comme par la reconnaissance des qualités plurielles des espaces de vie (ex.: échelle de la rue).

Ce sont donc des regards multiples qui sont entretenus envers le territoire et qui sont porteurs de valeurs et d'aspirations sociales. Pour le territoire du parcours de l'entrée de ville internationale, les principales valeurs identifiées sont :

- les valeurs esthétiques et visuelles: celles-ci se révèlent par les qualités perceptuelles du milieu, par l'attrait qu'il produira chez l'observateur sur l'ensemble des échelles, des cadrages et des horizons déployés (du premier au troisième plan) et des effets cinétiques générés;
- les valeurs environnementales: celles-ci se retrouvent autant dans la prise en compte de l'environnement naturel à l'intérieur du projet autoroutier que dans la mise en place d'innovation environnementale (ex.: infrastructure verte);
- les valeurs identitaires: elles s'expriment par la mise en valeur des éléments emblématiques du paysage, mais aussi des changements saisonniers (ex.: condition nordique).

Assujetti aux valeurs fluctuantes et jamais fixes dans le temps, le projet de paysage convoque dès lors une attitude ouverte aux opportunités de mise en valeur, de développement et d'invention de paysages.



2^e axe : Une scénarisation des parcours d'expériences

Dans le contexte particulier de l'entrée de ville, l'actuelle réflexion concerne d'abord un point de vue particulier, celui de l'utilisateur dans lequel la perception du paysage est modulée par la vitesse. Cette expérience du mouvement s'exprime par le défilement rapide du premier plan qui file sans en révéler les détails, du deuxième plan qui progresse lentement et de l'arrière-plan qui semble fixe.

Le besoin de scénariser cette progression à partir des éléments du paysage vise à augmenter la lisibilité et la cohérence de la composition du parcours d'entrée de ville. Ainsi la démarche de scénarisation est appelée à s'articuler selon :

- la position du conducteur ou du passager ainsi qu'à la variation perceptuelle liée à différents modes de transport (voiture, autobus, trains de passagers etc.);
- l'expérience de l'entrée ainsi que celle de la sortie ;
- l'ambiance associée à la traversée de jour ou de nuit de même qu'à celle liée aux passages des saisons (printemps, été, automne, hiver).

Ceci dit, l'expérience des riverains qui côtoient l'autoroute et bénéficient de son accès, mais subissent les nuisances du rythme effréné d'entrée et de sortie d'une métropole importante du Canada, est aussi à considérer.





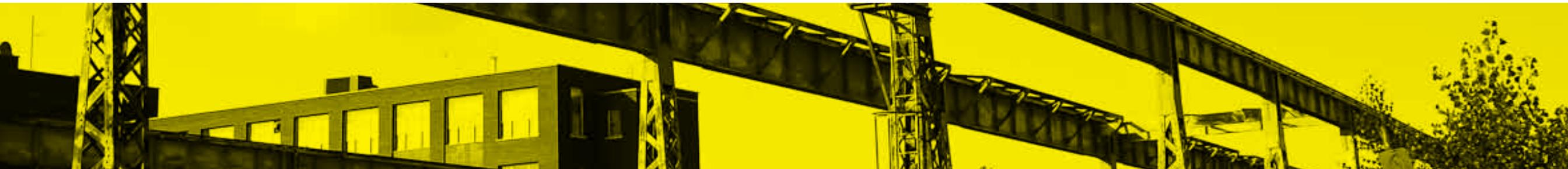
3^e axe : Une démarche concertée de développement urbain durable

La mise en commun des enjeux et des aspirations exprimés par les acteurs territoriaux a permis de structurer une démarche spécifique de développement durable pour le parcours de l'entrée de ville internationale. Cette démarche est une réponse à l'image actuelle de vide que l'autoroute 20 projette. Ainsi, un développement durable associé à l'entrée de ville vise d'abord et avant tout à stimuler la vitalité du territoire afin d'intensifier ses usages.

Le parcours d'entrée de ville possède plusieurs atouts indéniables à ce titre. Il s'agit d'un corridor d'infrastructures composé de plusieurs types de transport.

Il voisine également des milieux écologiques riches comme la falaise Saint-Jacques ainsi que des quartiers vivants. Néanmoins, le territoire de l'entrée de ville possède plusieurs interstices sous-utilisés et des friches industrielles à requalifier. Le projet de territoire doit donc illustrer comment le projet d'infrastructure peut avoir un effet structurant sur la requalification de ces milieux et comment en retour ces milieux peuvent cadrer le paysage des infrastructures.

En définitive, il s'agit de faire du projet de territoire de l'entrée internationale un reflet de la vitalité et de la créativité montréalaise.



Les principes d'intervention

Principes pour un projet de paysage emblématique pour la métropole

- Créer une identité forte et expressive d'entrée de métropole :
 - exprimer l'image distinctive de Montréal axée sur l'innovation technologique, la créativité, le design et les arts de la scène;
 - prendre en compte les conditions des différentes saisons d'une ville nordique.
- Mettre en valeur la singularité des lieux :
 - mettre en valeur l'héritage industriel et le patrimoine urbain;
 - proposer une lecture sensible des qualités des territoires locaux interpellés et en révéler les qualités paysagères.
- Faire preuve de créativité et d'innovation :
 - porter une attention au design urbain des territoires interpellés et aux ouvrages d'art (mobilier urbain, équipements, architecture, etc.);
 - créer des ambiances variées qui peuvent être modulées par la mise en lumière ou les interventions éphémères.

Principes pour la conception de parcours d'expériences

- Scénariser le parcours telle une promenade urbaine du 21^e siècle :
 - marquer la progression vers le centre-ville ou inversement vers l'aéroport;
 - réfléchir aux différentes expériences du parcours d'entrée (autoroute, voie ferrée, canal);
 - imaginer des interfaces riveraines pertinentes à l'idée de parcours urbain tout en améliorant la qualité du cadre de vie.
- Assurer la cohérence des interventions :
 - renforcer la lisibilité de l'environnement urbain en repensant la signalétique, l'affichage, le mobilier;
 - créer un environnement convivial et sécuritaire.

Principes pour une démarche concertée de développement urbain durable

- Stimuler la vitalité des milieux riverains par une occupation dynamique du territoire :
 - requalifier les espaces résiduels;
 - viser l'effet structurant entre l'infrastructure et les territoires traversés (ex.: paysage, cadre de vie et environnement).
- Créer un rapprochement à la nature :
 - verdifier l'infrastructure (ex.: murs anti-bruits) et les territoires adjacents (ex.: toitures) pour qu'ils deviennent une vitrine expressive de l'avant-garde environnementale en design urbain;
 - mettre en réseau les aires naturelles et récréatives.
- Intégrer l'infrastructure au territoire et vice versa :
 - améliorer la connectivité des territoires riverains;
 - réduire les nuisances (ex.: qualité de vie - pollution de l'air, visuelle, sonore).



RÈGLEMENT



3.0 TYPE DE CONCOURS

Le concours *YUL-MTL : Paysages en mouvement* est un concours d'idées, ouvert et anonyme. Il est tenu en une étape qui se déroule à l'échelle internationale et qui s'adresse aux professionnels de l'aménagement et du design. Les critères d'admissibilité sont détaillés à la section 5.1

Au terme du concours, les lauréats sélectionnés seront invités à Montréal les 20 et 21 novembre 2011 afin de présenter leurs idées d'aménagement pour le parcours d'entrée de ville dans le cadre du Workshop_atelier / terrain (WAT)

de Montréal 2011. Le WAT, organisé sous l'égide de la Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal, portera sur les potentiels plus approfondis du site. Durant cette visite, les lauréats devront également présenter leur proposition dans le cadre de séances de travail avec les acteurs territoriaux. Ces activités pourront avoir lieu en français ou en anglais.

Il est à préciser que le MTQ et la CPEUM ne sont liés d'aucune façon aux lauréats du présent concours quant à la mise en œuvre des propositions.



4.0 ACTEURS DU CONOURS

4.1 Responsables du projet Ce concours international d'idées est produit par la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal (CPEUM) pour le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Le Bureau du design de la Ville de Montréal assiste la CPEUM dans l'élaboration et la diffusion du concours puisque cette initiative internationale est associée à la désignation Montréal, ville UNESCO de design (www.mtlunescodesign.com).

L'annexe 1 présente tous les acteurs territoriaux qui ont participé à la démarche concertée d'élaboration de la vision sur laquelle se base le concours.



- 4.2 Jury international** –
- **Pierre Bélanger**, professeur associé en architecture de paysage, Harvard University, Graduate School of Design, Cambridge;
 - **Ken Greenberg**, architecte et designer urbain, Greenberg consultants inc., Toronto;
 - **Florence Junca-Adenot**, fondatrice du Forum Urba 2015, Université du Québec à Montréal;
 - **Anick La Bissonnière**, architecte et scénographe, Atelier Labi, Montréal;
 - **Bernardo Secchi**, architecte et urbaniste, Secchi Vigano, Milan;
 - **Maroun Shaneen**, ministère des Transports du Québec.

M. **Bernardo Secchi** agira à titre de président du jury.

Si un membre du jury se trouvait dans l'incapacité de siéger, les responsables du concours désigneraient alors un substitut dont les compétences sont équivalentes à celles du membre qu'il remplace. En l'occurrence, les concurrents seraient avisés du changement dès que possible, par l'envoi d'un addenda.



4.3 Observateurs Des personnes pourraient être autorisées à assister aux travaux du jury, sans y prendre part. Elles seront toutefois limitées à un représentant de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal et un représentant du ministère des Transports du Québec.



4.4 Conseiller professionnel Patrick Marmen, agent de recherche à la CPEUM, agit à titre de conseiller professionnel pour le concours.

Il est appuyé dans cette mission par Jacques White, architecte, spécialiste des concours d'architecture.



5.0 ADMISSIBILITÉ ET INSCRIPTION

5.1 Conditions d'admissibilité Pour être admissible au concours, chaque concurrent doit désigner un représentant professionnel qu'il soit architecte, architecte paysagiste, designer urbain ou urbaniste. Le représentant agira comme coordonnateur et représentant officiel du concurrent pour toute la durée du concours.

La formation d'équipes multidisciplinaires est fortement encouragée par l'établissement de partenariats avec d'autres professionnels qui possèdent des expertises particulières dont, entre autres, des ingénieurs, des spécialistes en transport, en mobilité ou environnement, des artistes, des scénographes, des concepteurs graphiques.





5.2 Conditions d'exclusion Tout concurrent qui a des liens familiaux directs ou d'emploi avec la CPEUM, le MTQ, le Bureau du design de la Ville de Montréal ou avec un membre du jury ne peut participer au concours. Ne peuvent également participer au concours les associés de ces personnes ni leurs employés.

À l'exception de leurs contacts écrits avec le conseiller professionnel, les concurrents doivent strictement s'abstenir de toute communication directe ou indirecte avec la CPEUM, le MTQ, le Bureau du design de la Ville de Montréal, leur personnel ou leurs administrateurs ou avec un membre du jury au sujet du concours, sous peine de disqualification immédiate.

Un concurrent dont la proposition est considérée non conforme au présent règlement est disqualifié. Le conseiller professionnel peut rapporter au jury

toute anomalie à ce sujet, incluant des communications non autorisées, des pièces manquantes, en trop ou dont les caractéristiques ne correspondent pas, de près ou de loin, à ce qui figure au règlement. La décision finale revient au jury.

La participation au concours est anonyme. Toute indication ou information qui pourrait compromettre cet anonymat, transmise directement ou indirectement par quiconque aux organisateurs du concours ou aux membres du jury entraînerait le rejet de la proposition.

En cas de doute sur l'interprétation des conditions d'exclusion ou si une anomalie à cet égard était suspectée en cours de processus, les concurrents doivent sans délai, et peuvent à tout moment, communiquer avec le conseiller professionnel dans le respect des normes établies par le règlement.



5.3 Processus d'inscription L'inscription, obligatoire et gratuite, permet aux concurrents d'assurer leur liaison au réseau de communication du conseiller professionnel.

L'inscription se fait via un formulaire en ligne disponible à l'adresse Internet suivante : www.mtlunescodesign.com. Ce formulaire doit être rempli avant l'échéance prévue au calendrier. Les propositions reçues de concurrents qui ne se sont pas inscrits correctement ou à temps ne seront pas considérées.

Une seule inscription par participant sera acceptée.

Une fois l'inscription complétée en ligne, chaque concurrent reçoit automatiquement un code d'identification qui assure l'anonymat de sa proposition. Le code confirme l'inscription et sert à identifier les documents à déposer.

5.4 Documents du concours Suite à l'inscription, les concurrents recevront par courriel un lien Internet dont l'accès est réservé, pour le téléchargement des documents officiels du concours. Aucun document imprimé n'est transmis.

La CPEUM se réserve le droit d'apporter des modifications mineures aux documents du concours jusqu'à deux semaines avant la date de remise des propositions.

À moins qu'ils n'aient été rendus publics sur le site Internet www.mtlunescodesign.com sans accès réservé aux concurrents ou à moins qu'ils n'aient été rendus publics par la CPEUM ou le MTQ eux-mêmes, les documents du concours sont considérés confidentiels pendant et après le concours. Leur contenu ne peut être divulgué par quiconque sans le consentement écrit et préalable de la CPEUM.



6.0 RÈGLES DE COMMUNICATION

6.1 Règles générales À la suite de l'inscription, le conseiller professionnel ne communique les informations aux concurrents que par voie électronique et qu'à une seule adresse par concurrent, celle fournie à l'inscription. Les concurrents sont tenus de vérifier que cette adresse électronique fonctionne correctement en tout temps.

Le conseiller professionnel fournit, dans un délai raisonnable, un accusé de réception pour toute communication reçue. La CPEUM, le MTQ ou la Ville de Montréal ne peuvent être tenus responsables des inconvénients occasionnés par des problèmes techniques relatifs aux communications électroniques.



6.2 Langues officielles du concours Le français et l'anglais sont les deux langues du concours. Toute communication ainsi que les textes des propositions doivent être rédigés dans l'une ou l'autre de ces deux langues.





6.3 Questions et réponses Toute question ou demande de précision de la part d'un concurrent au sujet du concours doit être adressée directement et seulement au conseiller professionnel, par courriel, à l'adresse suivante:

yul-mtl@mtlunescodesign.com

La durée des périodes de questions et de réponses est déterminée au calendrier.

Toute autre communication est ignorée et peut entraîner une disqualification immédiate du concurrent





7.0 PROPOSITIONS

7.1 Contenu et présentation des propositions

Le concours d'idées porte sur la totalité du parcours d'entrée de ville et les concepts d'aménagement proposés doivent explorer le territoire dans son ensemble. L'expression graphique des concepts d'aménagement permettra de comprendre comment les concurrents répondent aux principaux éléments de la vision, c'est-à-dire :

- la mise en valeur des paysages de l'entrée de ville de Montréal;
- la structuration et la scénarisation des parcours d'entrée de ville;
- la transformation à travers le temps du territoire.

Ces éléments devront être communiqués à partir de :

- 2 planches de format A0;
- 1 vidéo d'au plus 2 minutes;
- 1 texte d'au plus 500 mots.



Planches

Les concurrents doivent fournir une proposition intégrant minimalement les quatre modes de représentation suivants :

- Un concept de scénarisation
À partir de schémas conceptuels, de plans ou d'illustrations, les concurrents expriment leur concept de scénarisation proposé pour l'ensemble du parcours d'entrée de ville.
- Un plan d'aménagement d'ensemble (macro-design)
La proposition doit inclure un plan d'aménagement d'ensemble à une échelle minimale de 1:15 000. Ce plan doit permettre de visualiser l'organisation du territoire au terme des transformations proposées.
- Des illustrations des expressions architecturales et urbaines (micro-design)
Les concurrents doivent illustrer les temps forts de leur proposition en présentant des illustrations (plans, coupes, élévations, perspectives d'ambiances) plus détaillées de certains lieux dont le choix met l'accent sur les points d'articulation stratégique de l'interface entre l'autoroute et les milieux adjacents. Ces vues permettront d'illustrer les ambiances générées tant du point de vue des automobilistes que de celui des usagers des milieux

adjacents à l'autoroute. Les illustrations d'expressions architecturales et urbaines seront l'occasion d'exprimer comment la proposition stimulera la vitalité du territoire d'entrée de ville.

- Illustration des possibilités de mise en œuvre
Les propositions devront être complétées par des schémas illustrant la hiérarchisation des actions à entreprendre pour mettre en œuvre le concept de scénarisation et le plan d'aménagement. Ces schémas permettront de saisir les phases de déploiement du concept suggéré à court, moyen et long terme et les effets structurants souhaités pour ce territoire.

La présentation des planches devra respecter les règles suivantes :

- Les deux planches de format A0 (841 X 1189 mm) seront orientées à l'horizontal (paysage) et transmises en PDF (au moins 300 dpi). L'ordre et la répartition des dessins sur les planches sont au choix du concurrent.
- Chacune des deux planches devra contenir le code d'identification du concurrent (ex.: AB123) en police de caractère Arial de 36 points dans leur coin inférieur droit.

Vidéo ou animation 3D

Les concurrents doivent soumettre une vidéo ou une animation 3D d'au plus 2 minutes permettant de comprendre le concept de scénarisation proposé pour les diverses expériences du parcours d'entrée. Il peut y avoir du son ou de la musique mais pas de narration.

Les vidéos ou animations 3D devraient être enregistrées selon les paramètres suivants:

- format : MPEG4
- compression : h.264
- résolution : 640 x 480 ou 640 x 360
- taille maximale des fichiers : 50 Mo

Texte

Le texte aborde tous les éléments qui permettent d'apprécier à sa juste valeur la proposition. À ce titre, il décrit les idées génératrices du concept de scénarisation et permet de comprendre la logique proposée pour la structuration du projet de territoire.

Le texte possède un maximum de 500 mots en police de caractère Arial (10 points) et doit être contenu sur une feuille de format lettre (8 ½" x 11") disposée à la verticale (format portrait). Aucune image ne devrait être insérée au texte. Le texte doit être fourni en format .doc.





7.2 Modalité de transmission des propositions

Le dépôt des propositions se fait par voie électronique à partir du lien Internet transmis par courriel à l'inscription. Les propositions devront être téléversées au plus tard au moment prescrit au calendrier. La fiche de participation remplie (Annexe 2) devra accompagner le dossier lors du dépôt des propositions.

Tous les documents devront être regroupés en un seul dossier dont le poids ne dépasse pas 75 Mo et dont le nom fait référence au code d'identification de l'équipe.

Les fichiers seront identifiés selon la nomenclature suivante: CodeIdentification_NomDuFichier.ext. Par exemple:

- Dossier AB123.zip
 - AB123_planche1.pdf
 - AB123_planche2.pdf
 - AB123_video.mp4
 - AB123_texte.doc
 - AB123_ficheparticipation.pdf

Afin de conserver l'anonymat des propositions, aucun élément dans le titre des fichiers ou dans leur contenu ne devra permettre d'identifier l'identité des concurrents, sauf pour le contenu de la fiche de participation.

La CPEUM, le MTQ ou la Ville de Montréal ne peuvent être tenus responsables des problèmes techniques liés au téléversement des propositions.

7.3 Mode d'évaluation Les propositions des concurrents sont évaluées par le jury international, sous réserve de leur conformité au règlement. En participant au concours, les concurrents reconnaissent la validité du jugement en comprenant que l'évaluation des propositions, dans les domaines de l'aménagement et du design, relève d'un processus complexe, tributaire à la fois des valeurs et des sensibilités en présence, des conjonctures qui prévalent au moment du jugement et de la dynamique des débats soulevés par les documents soumis par les concurrents.

Le conseiller professionnel vérifie d'abord l'admissibilité des concurrents et la conformité de leur proposition au règlement, avant la séance de délibération des membres du jury. Il informe le jury de toute dérogation au règlement qu'il a pu observer.

Le jury se réunit à huis clos afin de débattre des mérites des propositions en regard des critères d'évaluation énoncés au point 7.4. Avant toute délibération, il prend connaissance et statue sur les propositions non conformes. Au terme de la discussion sur les propositions, le jury attribue, idéalement par consensus sinon par vote, les prix annoncés. En cas d'égalité des voix lors d'un vote, celui du président du jury a préséance. La décision du jury est finale et sans appel.





7.4 Critères d'évaluation Il est attendu des propositions qu'elles génèrent un dialogue créatif avec la vision présentée à la section 2. En ce sens, les propositions seront premièrement évaluées en fonction de la cohérence du projet par rapport aux trois axes de la vision, c'est-à-dire :

- au potentiel de création d'expressions paysagères emblématiques pour la métropole;
- à la qualité de la scénarisation des parcours d'expériences;
- à la durabilité des interventions suggérées.

Les propositions seront évaluées deuxièmement en fonction de leur caractère novateur et prospectif et de leur portée sur le développement de la démarche de réflexion sur l'avenir du territoire d'entrée de ville.

8.0 PRIX

Au total, une somme de 100 000 \$CAN sera divisée entre 3 lauréats. Au minimum, chacun des lauréats recevra un prix de 25 000 \$CAN. Le jury pourra répartir le reste de la somme selon son appréciation des propositions. Les frais de déplacement et de séjour à Montréal pour la participation aux activités du 20 et 21 novembre 2011 et tout autre frais applicable sont inclus dans les bourses remises aux lauréats.

Le jury peut attribuer des mentions honorables sans rémunération à sa discrétion.





9.0 ANNONCE ET DIFFUSION DES RÉSULTATS

L'annonce des lauréats du concours d'idées sera faite par courriel de façon simultanée à l'ensemble des concurrents immédiatement après la délibération du jury. Un communiqué de presse sera diffusé afin de rendre publique la décision.

Le rapport du jury ainsi que l'ensemble des propositions valides reçues seront disponibles pour consultation sur le site Internet www.mtlunescodesign.com.

Il est dans l'intention des organisateurs du concours de permettre un rayonnement international aux résultats afin de susciter l'intérêt public à leur égard et de rendre justice aux efforts des concurrents. Pour ce faire, la CPEUM envisage l'exposition ou la publication des propositions.

Conséquemment, tout concurrent accepte que soient divulgués publiquement son identité, sa proposition et les commentaires du jury qui s'y rapportent.

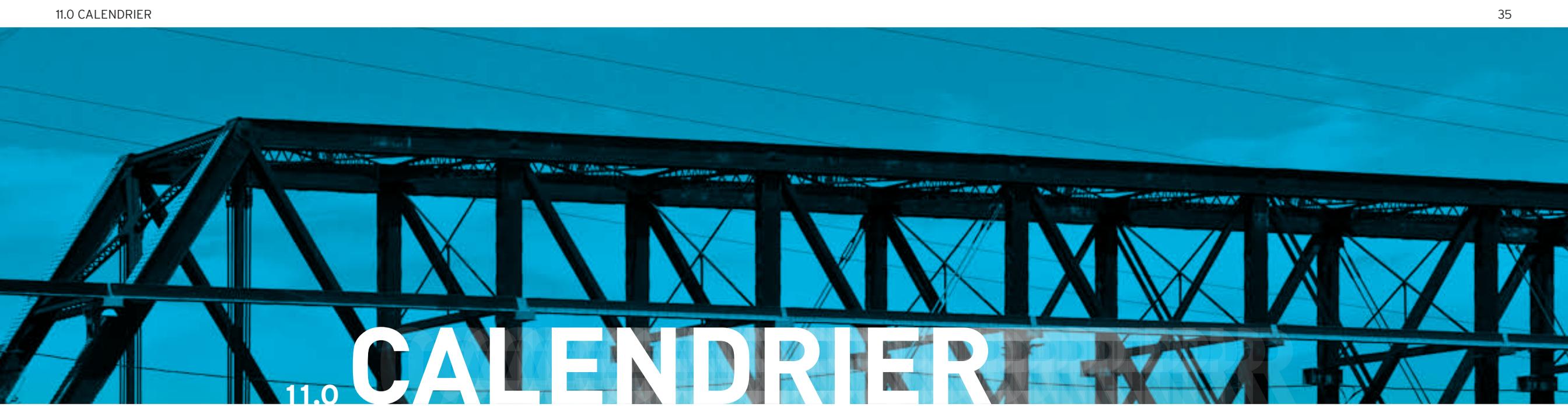




10.0 DROITS D'AUTEURS ET PROPRIÉTÉ

Le concurrent qui a soumis un projet dans le cadre du concours conserve les droits d'auteur sur sa proposition. En déposant une proposition, tous les concurrents concèdent à la CPEUM, à titre gratuit, une licence non exclusive, autorisant celle-ci à diffuser les résultats du concours, sans limite quant au territoire de diffusion, quel que soit le support utilisé, y compris sur Internet, et ce pour un temps indéterminé. La présente licence est consentie à des fins non commerciales et d'archivage.

Tous les concurrents garantissent à la CPEUM qu'ils sont l'unique propriétaire ou usager des droits d'auteur apparaissant dans les documents présentant leur proposition. Chaque concurrent tient la CPEUM indemne de toute réclamation quant à ces droits, y compris les droits moraux, s'engage à prendre fait et cause pour cette dernière dans toute réclamation ou poursuite contre celle-ci et la tient indemne de tout jugement en capital, intérêts et frais.



11.0 CALENDRIER

Appel de proposition et inscription

- Lancement du concours: 9 juin 2011
- Date limite pour les inscriptions: 26 août 2011, 17 h HAE

Questions et réponses

- Période de questions: 9 juin au 9 septembre 2011
- 1^{ère} Période de réponse aux questions: 15 juin au 22 juillet 2011
- 2^e Période de réponse aux questions: 8 août au 16 septembre 2011

Dépôt des propositions

- Dépôt des propositions: 7 octobre 2011, 17 h HAE

Suite du concours

- Délibération du jury: 27 et 28 octobre 2011
- Annonce des résultats: 28 octobre 2011
- Présentation par les lauréats à Montréal: 21 et 22 novembre 2011



12.0

DÉFINITIONS

CPEUM: Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal

Concurrent: Individu, firme ou équipe qui respecte les conditions d'admissibilité du concours et qui prépare et soumet une proposition conforme au règlement du concours.

Conseiller professionnel: Personne dont les services sont retenus par la CPEUM afin de préparer les documents du concours, d'organiser les activités qu'il nécessite et d'en assurer le bon déroulement, dans le respect des règles établies.

MTQ: Ministère des Transports du Québec

Proposition: Document ou ensemble de documents soumis au concours par un concurrent et dont la préparation exige un travail de conception sous forme d'esquisse.

Règlement: Document officiel du concours qui décrit l'objet du concours, ses objectifs, ses acteurs ainsi que les conditions de préparation, de présentation, d'évaluation et d'utilisation des propositions.

Représentant professionnel: Toute personne membre d'un ordre professionnel ou d'une association professionnelle dans les domaines de l'aménagement et du design (architecture; architecture de paysage; urbanisme; design urbain, de l'environnement). Peut également être considérée représentant professionnel, aux fins du concours, toute personne diplômée d'un programme universitaire menant à la conception ou à la réalisation de projets d'aménagement dans les domaines susmentionnés ou toute personne qui possède au moins 5 ans d'expérience et dont la pratique dans le domaine pertinent est reconnue par ses pairs. Le cas échéant, la reconnaissance doit être attestée d'une personne qui serait admissible au concours selon les 2 premières conditions énoncées.

ANNEXES



Annexe 1: Une approche concertée



L'énoncé de vision détaillé dans le présent document d'appel de concours a tiré profit d'une démarche de concertation menée avec le ministère des Transports du Québec (Direction de l'île de Montréal) et les principaux acteurs territoriaux concernés par l'entrée internationale. Cet exercice a permis d'identifier :

- les dimensions associées à la notion d'entrée de ville pour Montréal;
- les divers enjeux d'aménagement actuels du territoire visé;
- les principales aspirations publiques quant au devenir souhaitable des infrastructures et des territoires et milieux de vie traversés;
- les lieux, les sites ou les équipements suscitant des possibilités réelles de projet structurant pour le parcours d'entrée de ville et son territoire sur un horizon de court et de moyen terme.

Pour ce faire, une stratégie d'analyse prenant appui d'abord sur la réalisation d'une quinzaine d'entretiens individuels assortie d'un exercice de cartographie participative ont été menés auprès des acteurs publics et privés concernés. Ces entretiens ont été complétés au cours des mois de mars et avril 2011.

Acteurs territoriaux impliqués à la démarche de concertation

Palier municipal

- Arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce
- Arrondissement de Lachine
- Arrondissement Le Sud-Ouest
- Arrondissement de Ville-Marie
- Cité de Dorval
- Ville de Montréal
- Ville de Montréal-Ouest
- Ville de Westmount

Palier régional

- Conférence régionale des élus de Montréal
- Communauté métropolitaine de Montréal

Agences publiques de transport

- Aéroports de Montréal
- Agence métropolitaine de transport
- Ministère des Transports du Québec (Direction de l'île de Montréal)

Réseau ferroviaire

- Canadian Pacific
- Canadien National

Organisme de conservation

- Parcs Canada (Canal de Lachine)

La consultation de sources documentaires variées a permis de bonifier ce premier tour d'horizon. Aussi, les documents de planification (ex. : plan d'urbanisme), les études de caractérisation paysagère ainsi qu'une liste d'articles de presse publiés entre 2003 et 2011 (ex. : Le Devoir, La Presse, Les Affaires) portant spécifiquement sur les questions d'entrée de ville à Montréal ont été recensés. Au total, plus de 45 documents ont été consultés.

Cette stratégie a permis de dégager les principaux enjeux tels qu'ils sont portés du point de vue des experts locaux concernés par le projet, du point de vue des acteurs publics ainsi que du point de vue des médias.

Les résultats de l'analyse de contenu menée sur l'ensemble des données recueillies (ex. : entretiens et sources documentaires) ont été les principaux intrants au processus d'élaboration de la vision. Ils ont permis de dégager les principaux thèmes d'enjeux de même que les opportunités de projets et les limites territoriales du concours. Une version préliminaire de l'énoncé de vision a été entérinée par l'ensemble des acteurs concernés le 28 avril 2011.

Annexe 2: Fiche de participation

Nom du concurrent: _____

Code d'identification: _____

Description de l'expérience du concurrent:

Nom du représentant¹: _____

Titre du représentant: _____

Coordonnées:

Numéro / rue / appartement: _____

Ville / Province / Pays: _____

Code postal: _____

Téléphone: _____

Adresse courriel: _____

Membres de l'équipe (Nom / titre):

Je, soussigné, concurrent au concours international d'idées *YUL-MTL : Paysage en mouvement* concède à la CPEUM, à titre gratuit, une licence non exclusive, autorisant celle-ci à diffuser les résultats du concours, sans limite quant au territoire de diffusion, quel que soit le support utilisé, y compris sur Internet, et ce pour un temps indéterminé.

Signature: _____

Date: _____

N'oubliez pas de soumettre avant la date limite pour le dépôt des propositions:

- Cette fiche d'identification du concurrent
- Deux planches de présentation de format A0 disposées à l'horizontal en format PDF dont la résolution minimale est de 300 dpi comportant le code d'identification du concurrent.
- 1 vidéo d'au plus 2 minutes en format MPEG4.
- 1 texte d'au plus 500 mots en format DOC.

¹ Le représentant devra être le même que lors de l'inscription

Annexe 3 : Liens Internet

Ministère des Transports du Québec :

- [Carte interactive des débits de circulation](#)
- [Portail général](#)
- [Projet de reconstruction du complexe Turcot](#)
- [Tracé du projet du rond-point Dorval](#)

Cartes anciennes

Bibliothèque et archives nationales du Québec :

- Listes des cartes à consulter :
 - 1846. [Topographical and pictorial map of the city of Montreal](#)
 - 1915. [Carte topographique du Canada à l'échelle de 1:63 360\]. 31-H-05, Lachine](#)
 - 1931. [Carte topographique du Canada à l'échelle de 1:63 360\]. 31-H-05, Lachine](#)
 - 1944. [Carte topographique du Canada à l'échelle de 1:63 360\]. 31-H-05, Lachine](#)
 - 1963. [Carte topographique du Canada à l'échelle de 1:25 000\]. 31-H-05-g, Lachine](#)
 - 1967. [Carte topographique du Canada à l'échelle de 1:25 000\]. 31-H-05-g, Lachine](#)

Lieux patrimoniaux

Lieu historique national du Canal de Lachine :

- [Parcs Canada](#)
- [Ville de Montréal](#)

Aqueduc de Montréal

Arrondissement historique et naturel du Mont-Royal

- [Ville de Montréal](#)
- [Répertoire du patrimoine culturel du Québec](#)

Vieux-Montréal

- [Ville de Montréal](#)
- [Vieux-Montréal](#)

Parcs et espaces verts

- [Réseau des grands parcs](#)
- Écoterritoires :
 - [Portail général](#)
 - [La falaise Saint-Jacques](#)
- Parc du Mont-Royal :
 - [Les amis de la montagne](#)

Portrait statistique de Montréal :

- [Observatoire Grand Montréal](#)
- [Tourisme Montréal](#)
- [Chambre de commerce du Montréal métropolitain - Tableau de bord](#)
- [Ville de Montréal - Montréal en statistiques](#)

Réseaux d'infrastructures

- [Aéroport de Montréal](#)
- [Agence métropolitaine de transport](#)
- [Canadian National](#)
- [Canadian Pacific](#)
- [Société des Transports de Montréal](#)

Sites en développement

- [Projet de la Petite-Rivière](#)
- Ancienne gare de triage Turcot :
 - [Ministère des Transports du Québec](#)
 - [Ville de Montréal, arrondissement Le Sud-Ouest](#)
- [Centre universitaire de santé McGill - Campus Glen](#)

Villes et arrondissements

- Ville de Montréal :
 - [Portail général](#)
 - [Plan d'urbanisme](#)
- Arrondissement de Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce :
 - [Portail général](#)
 - [Chapitre du plan d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce](#)
 - [Synthèse des orientations pan-montréalaises](#)
- Arrondissement de Lachine :
 - [Portail de l'arrondissement](#)
 - [Chapitre d'arrondissement](#)
 - [Synthèse des orientations pan-montréalaises de l'arrondissement Lachine](#)
- Arrondissement Le Sud-Ouest :
 - [Portail de l'arrondissement](#)
 - [Chapitre du plan d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest](#)
 - [Synthèse des orientations pan-montréalaises](#)
- Arrondissement de Ville-Marie :
 - [Portail général](#)
 - [Synthèse des orientations pan-montréalaises](#)
- Cité de Dorval :
 - [Portail général](#)
 - [Plan d'urbanisme de Dorval](#)
- Ville de Montréal-Ouest :
 - [Portail général](#)
 - [Plan d'urbanisme de Montréal-Ouest](#)
- Ville de Westmount :
 - [Portail général](#)
 - [Cartes des secteurs patrimoniaux](#)

Crédits



ÉQUIPE DE PRODUCTION

Direction scientifique

- Philippe Poullaouec-Gonidec, titulaire, CPEUM
- Sylvain Paquette, professeur agrégé sous octroi, CPEUM

Coordination

- Patrick Marmen, agent de recherche, CPEUM

Recherche et logistique

- Julie Bergeron, auxiliaire de recherche, CPEUM
- Marc Chenouda, agent de recherche, CPEUM

Soutien à la production et aux communications

- Caroline Dubuc, commissaire au design, Bureau du design de la Ville de Montréal;
- Marie-Josée Lacroix, directrice, Bureau du design de la Ville de Montréal;
- François Xavier Tremblay, agent de recherche, CPEUM;
- Jacques White, architecte.

Conception graphique

- Renzo Design

Traduction

- Pierre Dupont, traducteur

COMITÉ DE SUIVI DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (DIRECTION DE L'ÎLE-DE-MONTRÉAL)

- Louis-Philippe Roy, agent de recherche, chargé de projet pour le concours international d'idées;
- Anne Pelletier, directrice adjointe;
- Marie-Élaine Rochon, agente d'information;
- Sylvie Tanguay, agente de recherche.

Crédits photographiques

- Julie Bergeron : p. 38.
- Lyndsay Daudier : p. 15.
- Ministère des transports du Québec : p.42.
- Sylvain Paquette : pp. 11 et 18.
- Philippe Poullaouec-Gonidec : pp. 8, 9, 10, 12, 17, 21, 22, 25, 27, 28, 30, 31, 32 et 36.
- Alexandre Renzo et Alexandre Bélanger : pp. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 13, 14, 16, 19, 20, 23, 24, 26, 29, 33, 34, 35 et 37.



Juin 2011

Producteur



Université
de Montréal



chaire en paysage et environnement