

SOUND AND VISTA MANAGEMENT

Montreal is expanding as the result of increasing industrial and residential sprawl and, today, it's covered with various transportation networks. Yet, the suburban landscapes intersected with factories, large industrial yards and this transportation infrastructure designed for efficient distribution has also creates several drawbacks, such as visually obscuring noise barriers and considerably large portions of untapped open space.

Situated between mountains and lakes, Montreal has been reborn into a city filled with creative industries following a past characterized by heavy industries. Above all, we believe it's necessary to revitalize this city's unique landscape.

First, we plan to employ a system of trams and ferries as a new source of transportation, allowing better connections between the airport and downtown area. This system will additionally integrate a series of green spaces.

Next, we will investigate the terrain and environment surrounding the highway network, an area which includes housing and industrial areas as well as residual vegetation. This research will be used to derive six typologies, each examining various relationships between the highways and urban infrastructure. Nature will be recovered by opening up a series of views towards green areas and water surfaces..

1. Adjacent to the airport, Dorval Interchange is a bustling commerce area. We plan to redesign the canal leading from Dorval Avenue to Dorval Station, in effect allowing one to capture a view of the street from entrance of Dorval station and motorway.

2. In Lachine Borough, we will transform the highway and residential area currently visually separated from one another by a noise barrier. Our proposal will bring a large expanse of green area closer to the highway, in effect inserting a noise buffer between the residential area and highway. This will allow us to remove noise barriers currently in place.

3. For the area filled with large factories facing the highway, we propose to redevelop the series of unused roads into a park and add vegetation to the factory's facade.

4. Turcot yard is currently separated from Saint Jacques Escarpment by an expanse of transportation infrastructure. We plan to erase this separation by rerouting the current railways and roads in order to accommodate new water areas.

5. As the result of a highway overpass, an open space is located below Turcot Interchange. We propose the development of this ground level into a large park somewhat akin to a forest, which will be open to the public.

6. The height of Ville-Marie motorway matches the roofline of the adjacent buildings. We will insert new green spaces with parks and sport facilities, thus transforming the roofs into inhabitable retreats.

Each of these proposals is an attempt to change the quality of urban space in Montreal by manipulating the relationship of highway and green space.

This greening strategy will require cooperation of government, private companies, universities and residents. The city's green spaces will be spread over the network, becoming a moving landscape with the depth of green space constantly changing as seen from the highway.

L'expansion urbaine qui connaît la ville de Montréal résulte de l'étalement de ses zones industrielles et résidentielles. La métropole est aujourd'hui maillée par de multiples réseaux de transports.

Mais, en périphérie, la présence d'usines et de vastes terrains d'exploitation ferroviaire couplée à cette densité élevée d'infrastructures de transports donne lieu à des éléments perturbateurs qui dégradent le paysage. Les murs anti-bruit et les terrains clôturés en sont les illustrations les plus perceptibles.

A la croisée de lacs et de montagnes, la ville de Montréal a à transcrire son patrimoine industriel traditionnel pour promouvoir des filières économiques innovantes. Il nous semble particulièrement primordial de valoriser ce paysage unique.

En premier lieu, nous prévoyons ainsi de mettre en place de nouveaux modes de transports : des tramways et des ferries, associés à une série d'espaces verts, assureront la connexion de l'aéroport au centre-ville.

Ensuite, nous nous intéresserons aux espaces avoisinant le réseau autoroutier, comprenant des logements, des industries et des zones de végétation résiduelle. Il s'agira d'établir six typologies présentant chacune des interactions différentes avec l'infrastructure routière et les autres structures urbaines. La création de points de vue sur des étendues d'eau et de verdure depuis l'autoroute donnera le sens à la reconquête de ces espaces naturels.

1. La municipalité de Dorval, qui jouxte l'aéroport, est riche en commerces. Afin de valoriser cet espace, nous proposons de restructurer le canal depuis l'avenue Dorval jusqu'à la gare, afin d'offrir une perspective sur la rue depuis l'entrée de la gare de Dorval et l'autoroute.

2. Dans le quartier de Lachine, nous travaillerons à la requalification de l'autoroute et des zones résidentielles, aujourd'hui séparées par un mur anti-bruit. Nous prévoyons de déplacer les vastes zones vertes, actuellement situées derrière les logements, le long de l'autoroute, en redessinant le parc foncier. En créant ainsi une large bande végétalisée le long de la route, nous pourrons supprimer les murs anti-bruit.

3. En ce qui concerne les zones d'usines bordant l'autoroute, nous suggérons la transformation des rues non-utilisées en espaces verts ainsi que la végétalisation des façades des usines.

4. Actuellement la Cour Turcot et la Falaise Saint Jacques sont séparées par des voies ferrées et routières. Afin d'enfacer cette rupture, nous envisageons de changer les tracés des rails et routes, ce qui permettra de libérer des espaces, qui pourront être convertis en bassins et surfaces aquatiques.

5. Avec son pont autoroutier, l'échangeur de Turcot présente un espace inférieur ouvert. Nous proposons de faire de ce site un vaste parc arboré qui pourrait servir de lieu de passage.

6. Les voies de l'autoroute Ville-Marie sont à la même hauteur que les toitures des bâtiments adjacents. Nous implantons sur ces dernières des espaces végétalisés et des installations sportives, afin de transformer les toits en lieux de vie.

Ces propositions relèvent d'une volonté d'améliorer la qualité de l'espace urbain montréalais, à travers un travail sur les relations entre infrastructure routière et espaces verts. La stratégie de végétation suggérée nécessitera la coopération des instances administratives, des entreprises privées, des universités et instituts de recherche et, bien sûr, des habitants. Disséminés tout au long du réseau, les espaces verts créeraient un paysage dynamique valorisé par des perspectives de profondeurs différentes.

ANALYSIS ANALYSE



city growth around mountain and river

Montréal - Dorval International Airport was opened in 1941.

SITE CONDITIONS CONDITIONS DU SITE



A Dorval & Lachine



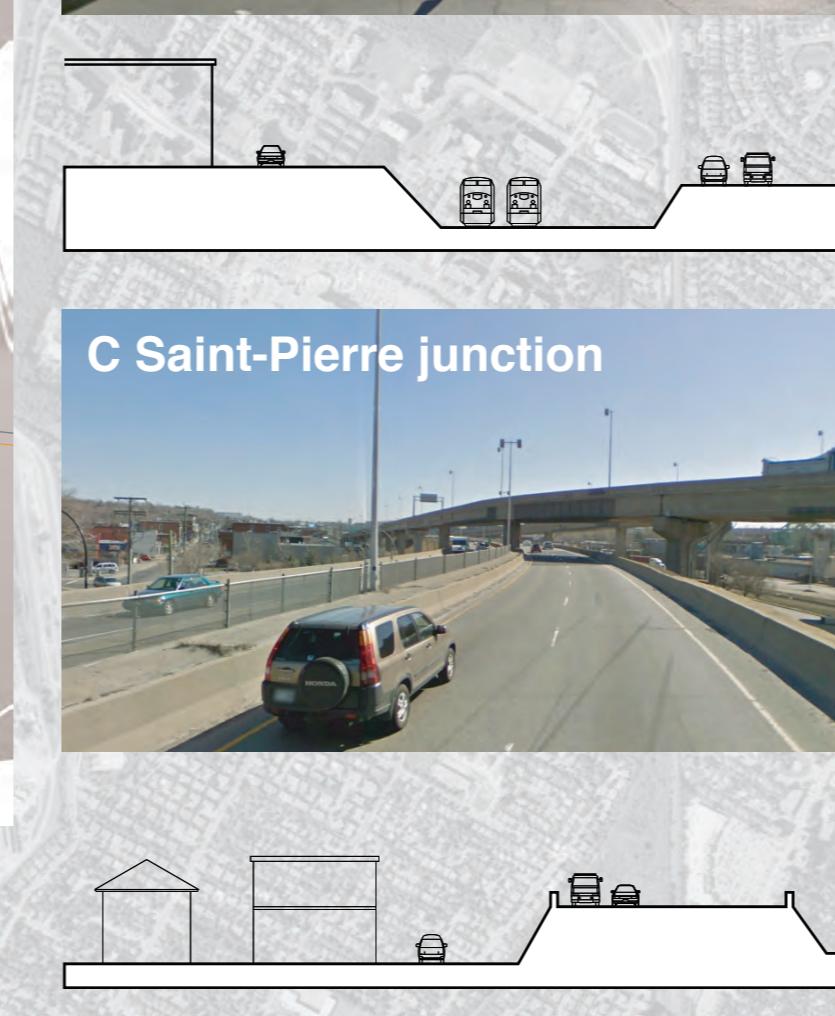
D Turcot train yard



B Norman



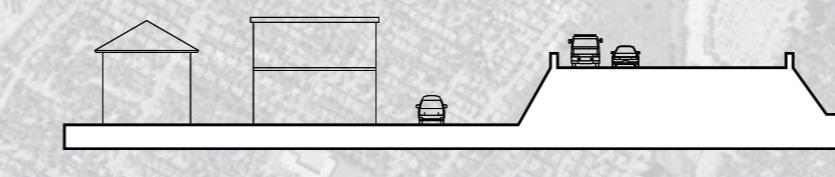
E Turcoy Interchange



C Saint-Pierre junction



F Autoroute Ville-Marie



transport

road, train, metro, bus, bicycle road

STRATEGY STRATÉGIE

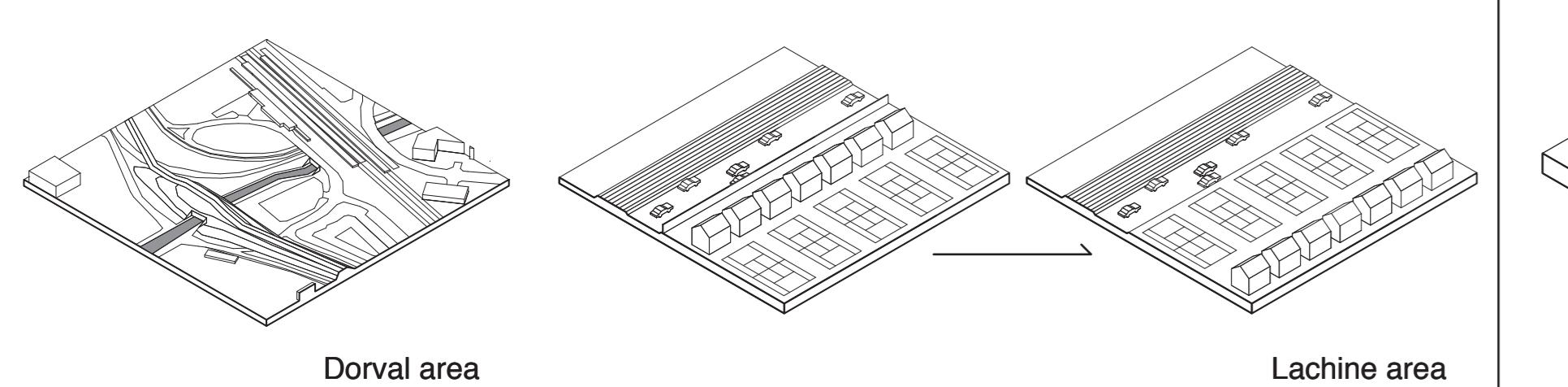


DEVELOPMENT PLAN scale:1/15000

PLAN DE DÉVELOPPEMENT échelle:1/15000

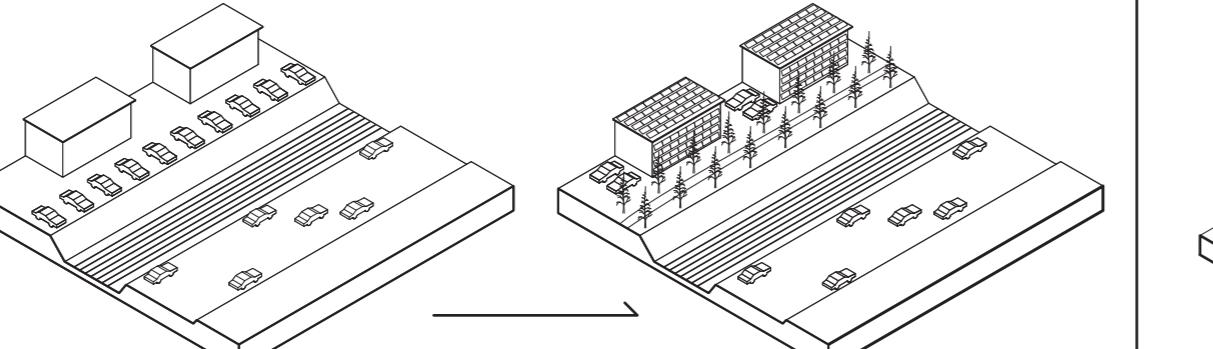


A Dorval & Lachine



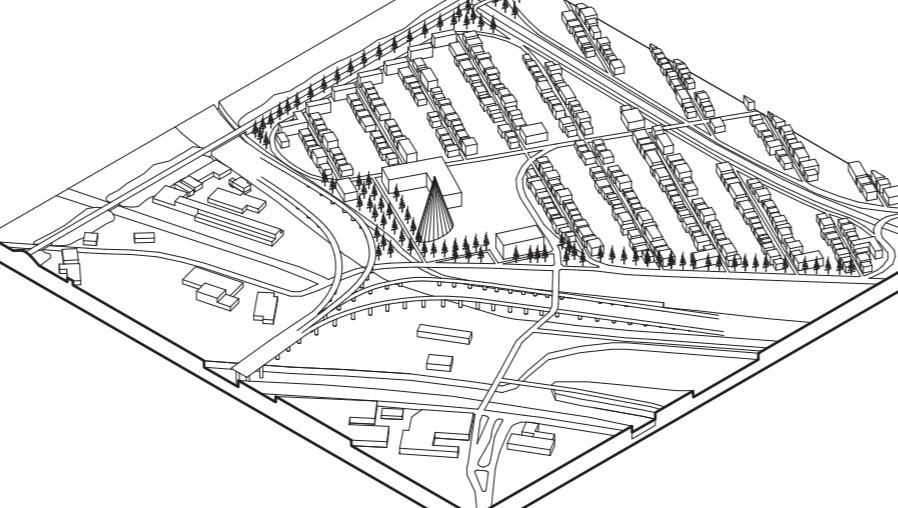
Dorval area

B Norman



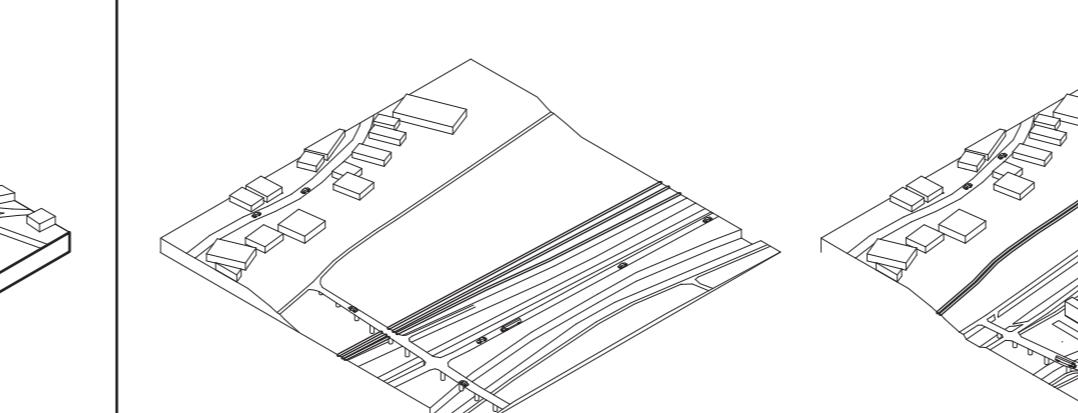
Lachine area

C Saint-Pierre junction



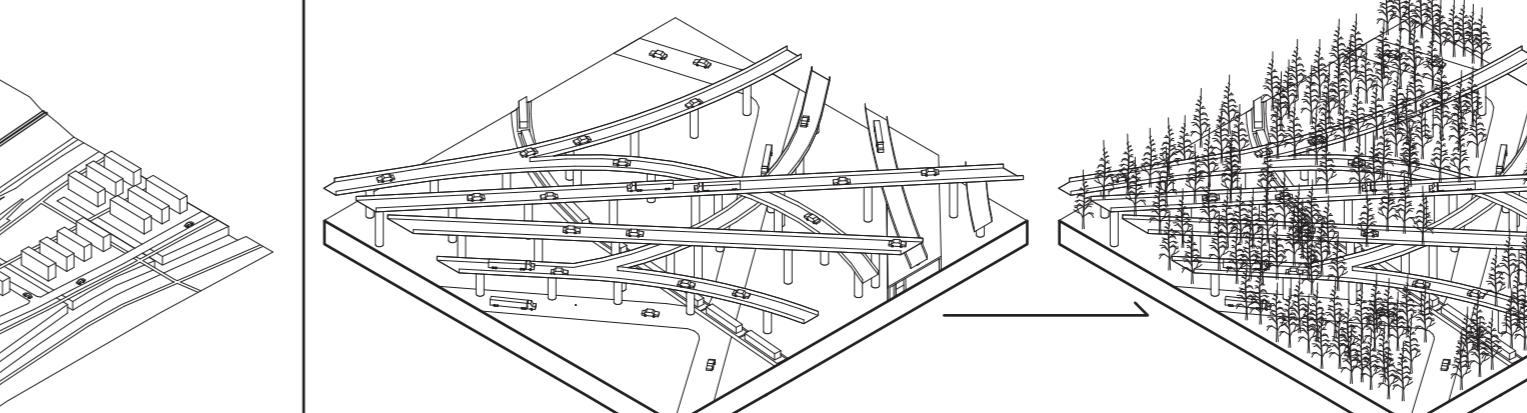
Highway area

D Turcot train yard



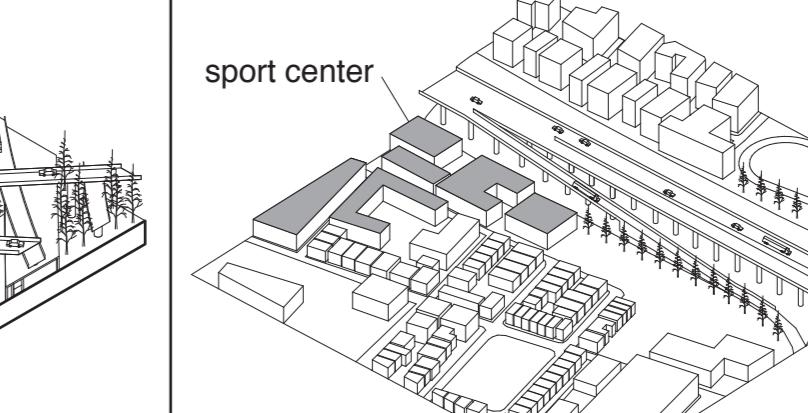
Train yard area

E Turcoy Interchange



Interchange area

F Autoroute Ville-Marie



sport center

PHASING MAP & TIMELINE
PLAN DE PHASE & CHRONOLOGIE

