

- 12 AÉROPORT TRUDEAU**
Après une vingtaine de minutes (sans embouteillage) à contempler le paysage montréalais, les voyageurs et travailleurs débarquent aux portes de l'Aéroport, terminus de la ligne.
L'accès et la sortie de l'Aéroport ou traversent des milliers d'usagers chaque jour deviennent plus évidents.
Un parvis abrité généreux permet d'attendre en toute sérénité la venue du métro en direction de la ville.
- II DORVAL**
La ligne atterrit et reprend des allures de tramway pour retourner dans un milieu plus urbain.
La station vient s'accrocher à la nouvelle gare routière et offre aussi un lien avec la station de train. Ici il s'agit d'offrir un nouveau rapport au fleuve Saint-Laurent.
Le projet vise à transformer le statut de l'Avenue Dorval. La densification du front bâti et le passage couvert le long de l'avenue en font un véritable boulevard urbain.
- 10 MUR DU SOUVENIR**
La ligne reste en hauteur et continue de dominer le nouveau paysage industriel au Nord et les quartiers résidentiels au Sud.
Il s'agit de renforcer un des rares liens nord-sud traversant l'autoroute pour lier le quartier industriel et le quartier résidentiel de l'arrondissement Lachine.
Améliorer le cadre de vie des résidents bordant l'autoroute est une évidence. Ici le mur protège mais éloigne les milieux résidentiels. Son appropriation, par les habitants et les designers résidentiels, son appropriation, par les habitants et les designers en capacité pour activer une réserve d'espaces délaissés.
- 9 SAFARI INDUSTRIEL**
A 4m50m du sol la ligne offre une vue panoramique sur un nouveau paysage industriel.
La mise en place d'une boucle de bus permet d'inflécher un milieu monofonctionnel, un milieu résistant.
L'utilisation dispersée du sol de ce type d'urbanisation vs l'encontre de toute notion de durable. Ainsi nous proposons de densifier le milieu industriel sans perturber son fonctionnement. Tel un parasitage les ateliers de designers viennent coloniser les toitures terrasses des entrepôts : réserve de sol inexploité.
- 8 LACHINE**
La ligne décolle, libère le sol et dévoile la transformation du mur de protection des milieux habités désormais amies : nouvelle façade de l'autoroute. En ce point, on profite également d'une vue imprenable sur le Montroyal.
L'intervention met en réseau le futur projet immobilier en construction sur le site du Golf, la zone résidentielle au sud, les parcs, terrains de sport et l'hôpital.
Le projet s'inscrit dans les espaces résidentiels des années industrielles pour implanter de nouveaux lieux. Il offre aux acteurs de nouveaux services dans des espaces mutualisés (lieux de créations, de détente, restaurant, musée-entreprise, galerie, ...)
- 7 NOUVELLES INDUSTRIES**
La ligne atterrit dans le couloir d'infrastructure ferroviaire existant. Les vues sont séquentes par le bâti alentour.
L'industrie s'ouvre sur la ville en construisant un Parc (et un parcours) d'activités.
Le projet vise à développer une éco-industrie. Le second stade de l'éco-industrie. Soit une nouvelle façon de produire dans un cadre raisonné, respectueux de son environnement, agréable et misé. Ouvrir une ancienne zone difficilement praticable de la ville et s'étendant jusqu'au canal. L'intervention offre des espaces mutualisés à partager entre acteurs.
- 6 CANAL DE LACHINE**
La ligne reste en hauteur et s'éloigne de l'autoroute. On entre dans les milieux de plus en plus industriels.
Franchissement de la barrière de l'échangeur Montréal-Ouest.
Tour : Le but est de franchir une étape dans la reconquête d'espaces périphériques et l'appropriation à des fins autres qu'industrielles du canal. Créer un élément symbolique contrastant avec son environnement.
La Friche : Le projet cherche à offrir de nouvelles pratiques et de nouvelles possibilités en s'appuyant sur le fort potentiel créatif du canal.
- 5 ANGRIGNON**
La ligne reste en hauteur. Au nord on profite encore d'une vue sur la falaise, tandis que le skyline de la ville commence à se dessiner au loin vers l'Est.
Ce point est caractéristique des multiples ruptures du territoire d'origine. Au moyen d'un bus en site propre, on rétablit l'échange entre le quartier Columbia Université au nord et l'arrondissement de Lasalle au sud.
L'idée est de mettre en scène un paysage suburbain en participant à la rupture d'échelle existante entre le Mall et l'univers pavillonnaire alentour. Ainsi un bâtiment, consacré à la diffusion des produits finis du design, et le logement de bâtiments existants constituent des objets XXL, mis en tension avec le Mall et le nouveau parc.
Ce dernier permet de pratiquer la falaise dans une zone limitée tout en préservant son caractère fragile.
- 4 FALAISE SAINT JACQUES**
La ligne prend de la hauteur et offre une vue nouvelle sur la falaise Saint-Jacques. Elle se rapproche également de plus en plus du canal, le surplombe.
La station permet un franchissement important. Désormais il est possible de continuer sa balade au bord du canal vers le Parc de la Falaise St Jacques.
Ici nous intervenons dans un site emblématique du passé industriel de Montréal. Nous proposons de réemployer les usines et de les réinventer au profit du design pour recréer un lieu actif au bord du canal.
- 3 TURCOT**
La ligne s'engouffre sous l'échangeur et la sensation que l'on quitte peu à peu l'intensité de la ville commence à se ressentir.
Etablissement du premier franchissement nord-sud de l'autoroute Ville-Marie. Une continuité piétonne est établie entre la station de métro et de train Vendôme, le nouveau centre hospitalier de Mc Gill, le complexe sportif Gauthier et le canal de Lachine.
En réinventant les espaces résiduels au-dessous de l'échangeur Turcot on installe un nouveau terrain de jeu en plus sûr, assurant du complexe sportif existant le long d'un parcours qui mène au canal.
- 2 LIONEL GROULX**
Le métro se comporte comme un tramway en surface et vient desservir le pôle d'Awateer.
Le projet vient tisser des liens avec et entre les lieux attracteurs existants : station de métro Lionel Groulx, marché Awateer(bâtiment remarquable), canal de Lachine.
La station se situe devant un ensemble de bâtiments industriels emblématiques du patrimoine montréalais. L'idée est de mutualiser ces fragments d'architecture en un lieu : le cluster. Combler les interstices et ouvrir la cour permet d'offrir un lieu d'émulation pour la population de designers déjà présente dans le quartier d'Awateer et pour les habitants.
- I NOUVELLE GARE CENTRALE**
Le point de départ de la ligne de métro aérienne se situe en surface au cœur de la ville.
Le projet vise à connecter plus aisément les différentes échelles de mobilités. Les réseaux de bus, métro, trains de banlieues et trains nationaux deviennent plus fluides et accessibles.
Il s'agit de donner à la gare Bonne-Aventure-Gare Centrale un nouveau cadre pour devenir plus qu'un nœud multimodal, un lieu de rencontres et d'échanges. Un nouvel espace public ainsi qu'une structure légère laissant passer la lumière guident et abritent les usagers. Un espace généreux est offert à la ville pour accueillir événements et festivals.



DESIGNER ZOO

CONTEXTE EXISTANT

bâti

- Bâtimeur pavillonnaire
- Tissu urbain mixte
- Milieu industriel
- Site projeté ou en construction

payage

- Espaces naturels - parcs
- Zone humide
- Fau (canal - fleuve)
- Espaces vides industriels/commerciaux

infrastructure

- Autoroute - Echangeur autoroutier
- Axe routier majeur
- Ligne de chemin de fer et station de train
- Station de métro

PROJET

Éléments nouveaux CONNECTEURS

- UP LINE : ligne et station de métro aérien
- Espace public connecteur
- Espaces naturels - parcs
- Bâtiment emblématique ou bâti réemployé

Éléments existants CONNECTÉS

- Espace public existant
- Bâtiment remarquable (patrimoine/architecture)
- Bâtiment existant