

YU

PAYSAGES EN MOUVEMENT CONCOURS INTERNATIONAL D'IDÉES

RAPPORT DU JURY

Université
de Montréal



chaire en paysage et environnement

Québec 



MONTREAL
VILLE UNESCO
DE DESIGN



TABLE DES MATIÈRES

4

RAPPORT DU JURY

5

Bilan des inscriptions et des propositions déposées

DÉLIBÉRATION

5

Dates de délibérations

6

Composition du jury

7

Autres Participants

8

Déroulement des délibérations du jury

DÉCISION

9

Commentaires généraux

10

Les 3 Lauréats

11

Les 11 Mentions

12

Conclusion

13

PROPOSITIONS LAURÉATES

20

MENTIONS

RAPPORT DU JURY



BILAN DES INSCRIPTIONS ET DES PROPOSITIONS DÉPOSÉES

Ouvert aux professionnels du design, le concours international d'idées YUL-MTL : Paysages en mouvement a généré 578 inscriptions en provenance de 73 pays pendant la période d'inscription qui a été lancée le 9 juin 2011 pour se terminer le 26 août 2011. À la suite de cette première phase, les concurrents inscrits avaient jusqu'au 7 octobre 2011 pour déposer leur proposition par voie électronique. Au terme de cette étape, 61 propositions ont été reçues en provenance de 22 pays. Le quart de ces propositions (15) était originaire du Québec L'expérience professionnelle des concurrents est variée. Environ la moitié d'entre eux sont

principalement architectes, les autres s'identifiant comme architecte du paysage ou designer urbain. De plus, la relève de ses professions était représentée de façon équivalente aux praticiens établis..

Après présentation du rapport de conformité des propositions déposées, il a été décidé par le jury de ne procéder à aucune exclusion. Ainsi, toutes les propositions reçues ont été évaluées par le jury.

DATES DE DÉLIBÉRATIONS

Les délibérations du jury se sont tenues à Montréal, au centre d'études du Centre canadien d'architecture, les 27 et 28 octobre 2011



COMPOSITION DU JURY

ÉDOUARD FRANÇOIS architecte et urbaniste, Paris;

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;

JACQUES VERVILLE ingénieur, représentant du ministère des Transports du Québec.

Deux des jurés présents agissaient comme membres-substituts, soit MM. Édouard François et Jacques Verville qui remplaçaient respectivement MM. Bernardo Secchi et Maroun Shaneen. Cette modification à la composition du jury avait été annoncée aux concurrents par la publication de l'addenda 3,

le 26 octobre 2011. En raison de l'absence de M. Bernardo Secchi, qui avait été annoncé comme président du jury, la présidence du jury a été confiée à M. Édouard François. Il est à noter que, pour des motifs personnels, M. Pierre Bélangier n'a assisté qu'aux délibérations du 27 octobre 2011.



AUTRES PARTICIPANTS

Patrick Marmen, agent de recherche à la CPEUM, agissait comme conseiller professionnel pour le concours. Il a été appuyé dans cette mission par Jacques White, architecte, spécialiste des concours d'architecture.

Quatre autres personnes étaient présentes lors des délibérations à titre d'observateurs sans droit de parole. Il s'agissait de :

- **Louis-Philippe Roy**, agent de recherche, ministère des Transports du Québec
- **Marie-Élaine Rochon**, agente d'information, ministère des Transports du Québec
- **Sylvain Paquette**, professeur agrégé sous octroi, Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal
- **Marie-Josée Lacroix**, directrice, Bureau du design de la Ville de Montréal

DÉROULEMENT DES DÉLIBÉRATIONS

Les deux jours de délibérations se sont déroulés en cinq étapes. La première journée a débuté avec une présentation du règlement du concours international d'idées, de son contexte de réalisation et des enjeux abordés. Une phase de prise de connaissance individuelle des propositions a suivi. La première journée de délibérations s'est terminée par une mise en commun de l'appréciation des propositions reçues. Cet échange s'est réalisé à partir de la projection des fichiers électroniques déposés.

La deuxième journée s'est amorcée par une discussion approfondie sur douze propositions sélectionnées. Les planches de ces propositions avaient été imprimées en format A0. La projection des vidéos ou des projets non imprimés était toujours possible. La deuxième journée s'est terminée par la sélection des trois propositions lauréates ainsi que par une discussion sur les propositions à retenir aux fins de mention.

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX DU JURY

À la lecture des propositions reçues, les enjeux et les objectifs d'aménagement soulevés par le concours international d'idées se révèlent multiples. Conformément aux objectifs du concours, le jury devait identifier les visions d'aménagements qui cherchaient à intégrer l'ensemble des enjeux et préoccupations qui définissent un projet de territoire. En ce sens, les propositions qui ont soulevé le plus d'intérêt ont été celles qui permettaient d'induire une réflexion simultanée sur l'autoroute et les autres infrastructures de transport ainsi que sur l'articulation des milieux de vie et des systèmes écologiques adjacents. Le jury souligne l'importance de la poursuite de ce travail simultané de planification entrepris sur le territoire du parcours d'entrée de l'autoroute 20.

Le jury considère que les propositions reçues dans le cadre du concours international d'idées révèlent un énorme potentiel de renouvellement du territoire du

corridor reliant l'aéroport international Montréal-Trudeau au centre-ville. D'un corridor en voie de requalification, les propositions reçues permettent d'entrevoir un territoire urbain animé et dense. Les stratégies d'intervention proposées s'inscrivent en réponse aux problèmes liés à l'étalement urbain régional en proposant une approche multifonctionnelle de la planification du territoire au centre de Montréal.

Il est remarqué par le jury qu'une collaboration entre tous les acteurs de la planification est peu fréquente dans les projets d'infrastructures et que la concertation entreprise en amont du concours s'inscrit dans une perspective d'innovation pour le renouvellement des méthodes de planification qui doivent désormais être mises en place. Les propositions reçues permettront d'animer et de poursuivre cette concertation.

LES 3 LAURÉATS

La décision du jury a été annoncée, par consensus, vers 14 h, le 28 octobre.

Le jury attribue trois prix ex aequo d'une valeur de 33 333\$ aux concurrents suivants:

BROWN AND STOREY ARCHITECTS Toronto, Canada

dLANDSTUDIO New York, États-Unis

GILLES HANICOT Montréal, Canada



LES 11 MENTIONS

Le jury reconnaît également l'apport intéressant de plusieurs propositions déposées dans le cadre du concours d'idées par l'attribution de mentions. Ces propositions soulèvent des réponses pertinentes à des enjeux plus spécifiques soulevés par le concours. Onze mentions ont ainsi été accordées à des idées avancées par les concurrents suivants:

ANDREW FORSTER Push Montréal

Montréal, Canada

CATALYSE URBAINE architecture et paysage

Montréal, Canada

CLÉMENT BOITEL

Paris, France

DENNIS A. WINTERS Tales of the Earth

Toronto, Canada

EFOE ARNAUD

Clermont-Ferrand, France

SUPERLANDSCAPE

Padova-Palermo, Italie

**GERWIN DE VRIES +
ALEXANDER HERREBOUT**

Utrecht, Pays-Bas

GHAZAL JAFARI ET ALI FARD

Toronto, Canada

THIBODEAU architecture+design

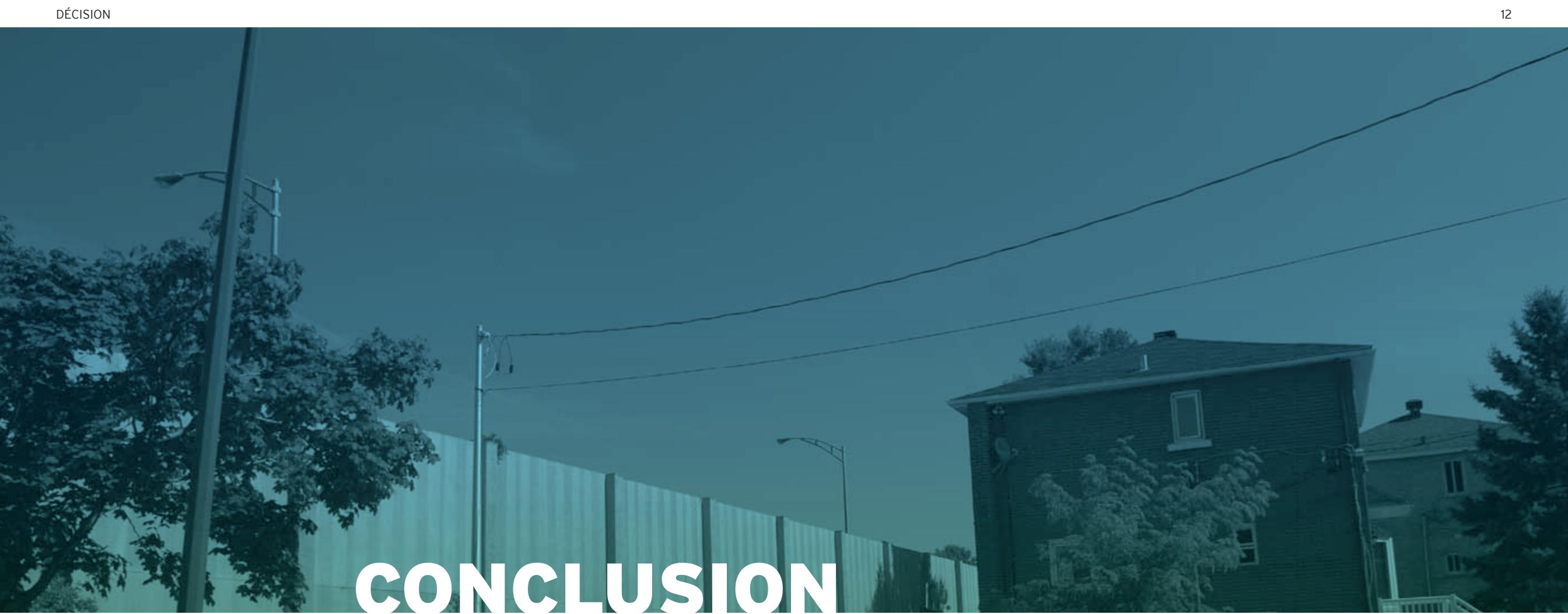
Montréal, Canada

YVETTE VASOURKOVA, MOBA Studio

Prague, République Tchèque

ZEROGROUP + FABRICA DE PAISAJE

Sao Paulo, Brésil



CONCLUSION

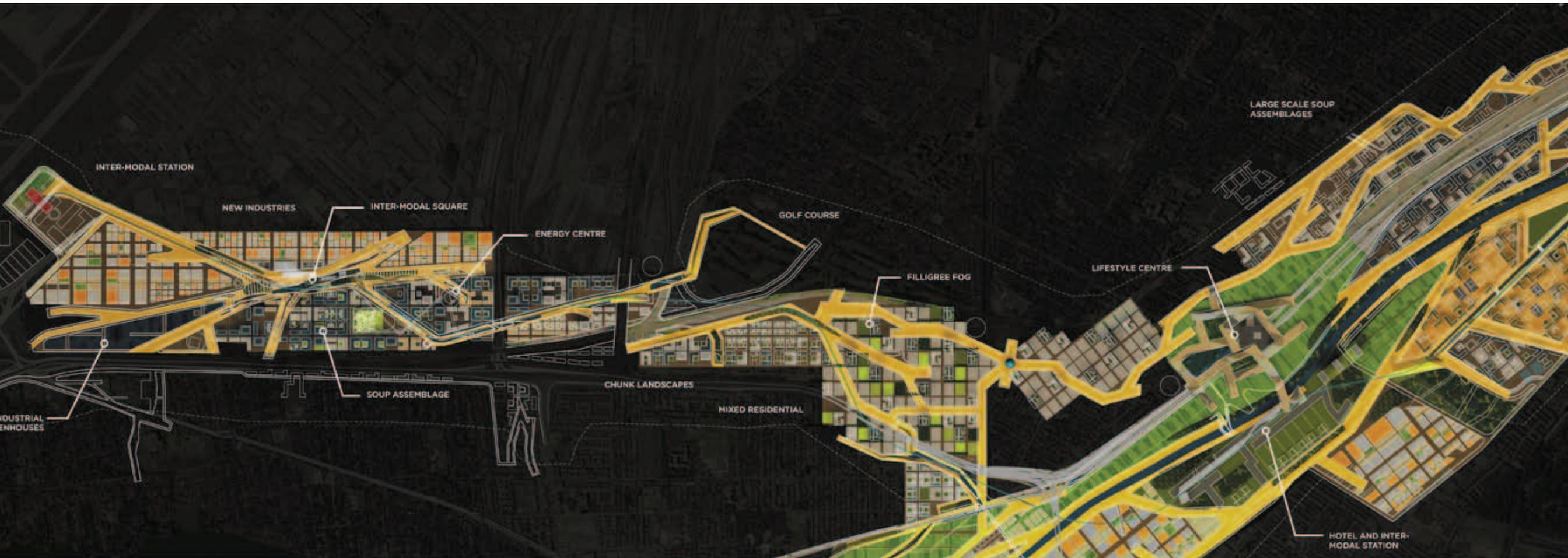
Dans la logique même du concours d'idées, la décision du jury d'attribuer trois prix ex aequo permet de souligner la complémentarité des visions d'aménagement primées. Plutôt que d'offrir des projets tangibles à réaliser, les propositions lauréates offrent des stratégies d'ensemble qui permettent d'envisager autant la conception de nouveaux éléments de marquage identitaire pour le parcours d'entrée de ville que la redéfinition des rapports entre les infrastructures de transport et les milieux adjacents. Le caractère complémentaire des trois visions lauréates est perçu comme la force principale de cette décision. Dans cette mesure, les propositions lauréates offrent, selon les termes du jury, un véritable « cahier des possibilités » qui peut servir d'inspiration autant à Montréal que dans d'autres

villes où l'insertion des infrastructures de transport est un enjeu sensible. Les propositions qui reçoivent des mentions complètent ce « cahier des possibilités » en soulignant l'importance de potentiels spécifiques d'aménagement.

Finalement, le jury souligne la richesse des visions qui forment ce « cahier des possibilités » résultant du concours international d'idées YUL-MTL : Paysages en mouvement. Avec l'appui du ministère des Transports du Québec, il est de l'avis du jury que les acteurs territoriaux locaux (villes, arrondissements, agences régionales de planification et de transport, ministères) auront désormais un levier pour poursuivre un processus concerté de planification qui aura des suites à long terme.

PROPOSITIONS LAURÉATES





Undercover Montreal

**Brown and
Storey Architects,**
Toronto, Canada

- **James Brown**, architecte et designer urbain, OAA
- **Kim Storey**, architecte et designer urbain, OAA
- **Stephen King**, B.Arch
- **Richard Averill**, B.Arch
- **Matthew Unternahrer**, stagiaire
- **John Duchene**, B.L.A, OALA
- **Emma Brown**, éditrice

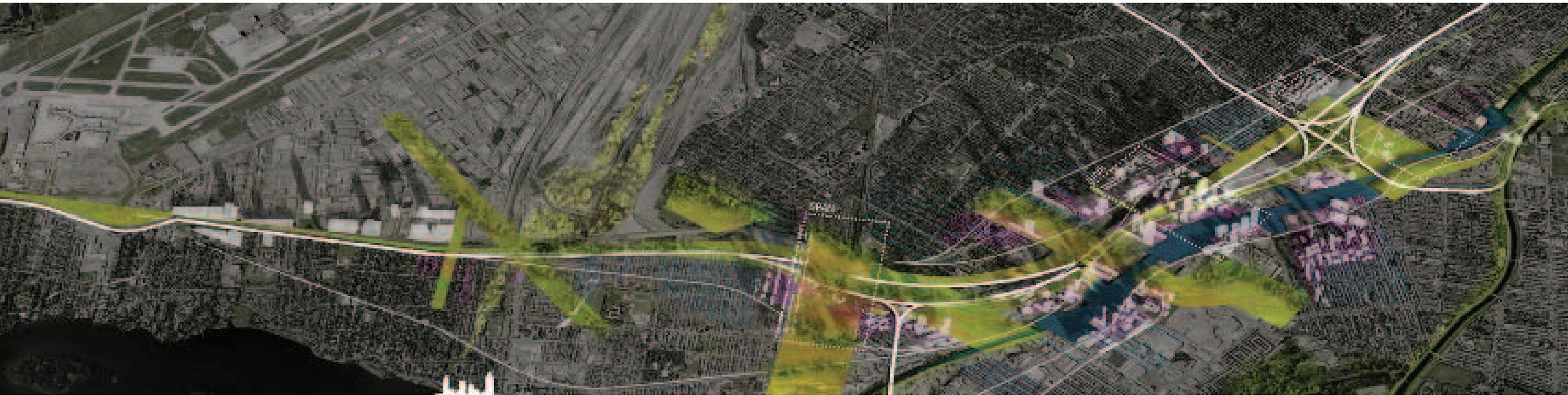


Undercover Montreal
**Brown and
 Storey Architects,**
 Toronto, Canada

Cette proposition s'est démarquée pour son approfondissement du potentiel de densification des milieux adjacents à l'autoroute. Les illustrations soumises réfèrent à l'utilisation d'une trame régulière pour l'aménagement de nouveaux îlots en cohérence avec la forme des quartiers existants. Elles utilisent également une variété de couleurs pour suggérer la multifonctionnalité des nouveaux développements et ainsi le travail conjoint sur l'habitat, les lieux de travail et les lieux récréatifs. On apprécie aussi l'identification d'un secteur à proximité de l'autoroute pour l'insertion de grandes structures commerciales (« Lifestyle center »).

La réflexion sur l'enjeu de la densification parallèlement à une intervention sur des infrastructures est perçue comme pertinente, car elle souligne que les revenus provenant des nouveaux développements puissent servir au financement du renouvellement des infrastructures. Ainsi, les relations quartiers-infrastructures ne seraient plus des relations uniquement d'usage, mais également de partage économique.

La présence d'un plan directeur de cette nature permettrait à l'ensemble des acteurs territoriaux, principalement les services d'urbanisme des villes et des arrondissements concernés de coordonner leur action afin que cette zone devienne un axe prioritaire d'intervention à l'échelle régionale. Le jury a cependant souligné qu'il serait souhaitable, pour une bonne compréhension du public, que soient explicités les schémas analytiques présentés au bas des planches et qui illustrent l'approche conceptuelle qui sous-tend le projet.

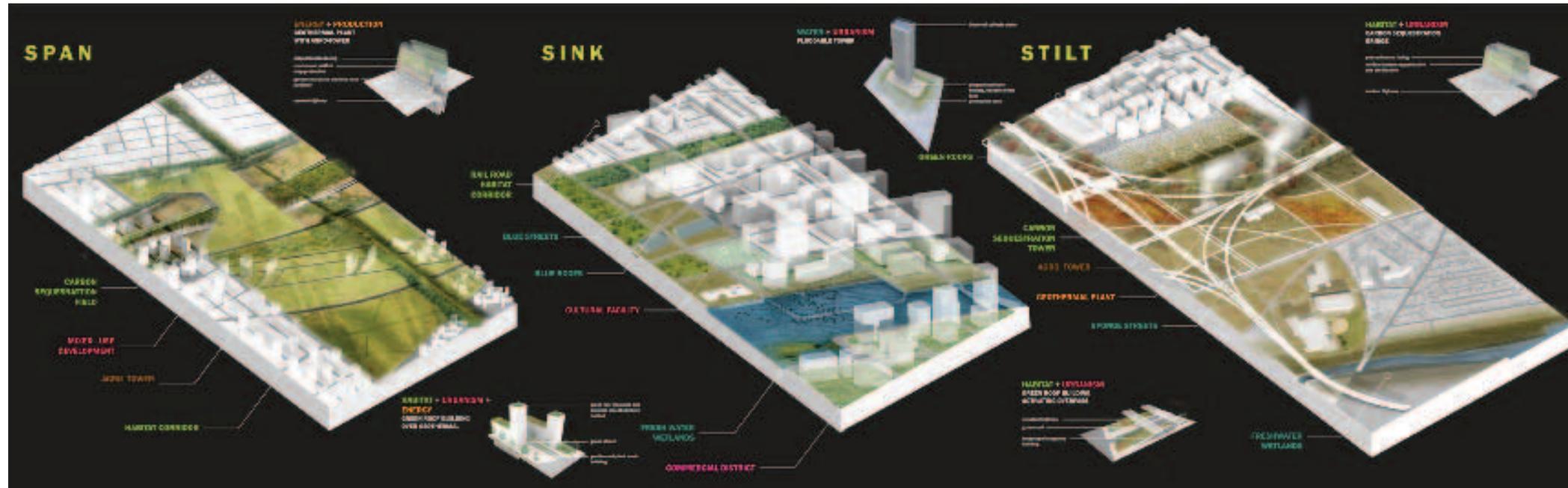


Infra-sutures

dlandstudio/

**Trollback + Company,
New York, États-Unis**

- **Susannah Drake**, associée principal, dlandstudio
- **Yong Kim**, associé, dlandstudio
- **Forbes Lipschitz**, designer, dlandstudio
- **Jakob Trollback**, directeur de création, Trollback + Company
- **Rachelle Madden**, productrice executive, Trollback + Company
- **Erica Hirshfeld**, chef de production, Trollback + Company
- **Peter Alfano**, designer senior et directeur technique, Trollback + Company



Infra-sutures
dlandstudio/
Trollback + Company,
New York, États-Unis

Cette proposition se démarque par l'élaboration d'une stratégie d'ensemble cohérente qui touche autant le corridor autoroutier que le territoire adjacent. La mise en contexte de l'autoroute dans le réseau autoroutier nord-américain illustre efficacement l'utilité de l'infrastructure tout en soulignant le besoin d'en traiter les franchissements. En demeurant à l'échelle urbaine plutôt qu'architecturale, la proposition permet de développer une grande variété de stratégies pour l'articulation cohérente de plusieurs aspects d'aménagement, dont les transports publics, l'hydrologie, les habitats naturels, le développement urbain et la production d'énergie. À ce titre, la vidéo démontre l'ensemble des enjeux touchés et permet de bien les communiquer.

L'un des points forts de la proposition est la conception de trois types de traversée nord-sud de l'autoroute : l'enjambement (span), l'enterrement (sink), et la surélévation (stilt). Ces trois propositions de franchissement de l'autoroute n'ont pas été perçues comme des projets à réaliser, mais plutôt comme des principes dont la combinaison peut être modelé selon le contexte, ce qui donne un grand potentiel d'adaptabilité à la proposition.

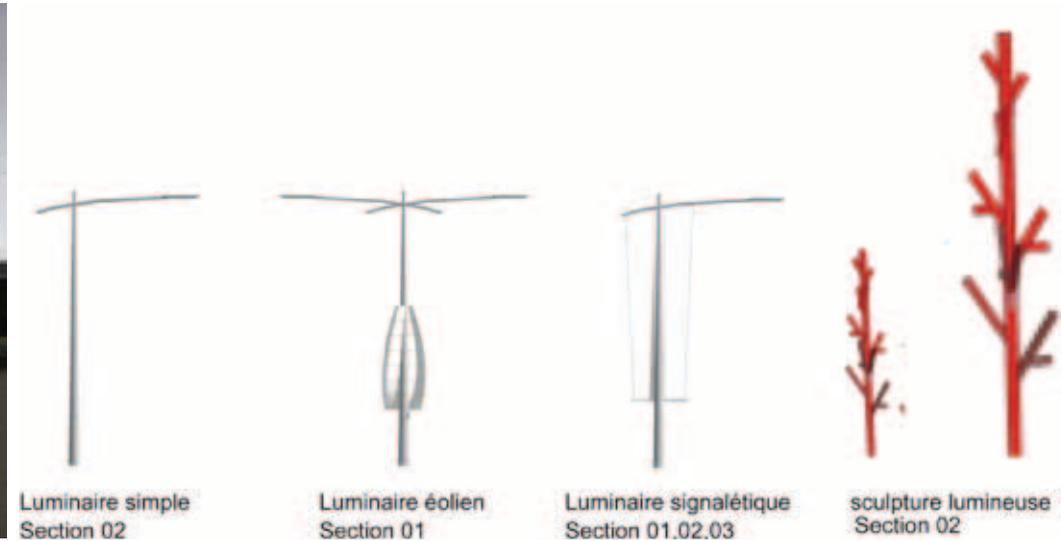
Il a aussi été remarqué que la proposition identifie des potentiels de développement à forte densité tout en libérant des espaces verts. Ces nouvelles expressions des milieux adjacents sont conçues à partir d'un travail cohérent avec les trames urbaines existantes plutôt que par la construction d'objet iconique dans le paysage.

Bien que le travail sur les milieux adjacents ainsi que sur les franchissements de l'autoroute soit développé avec une grande variété de stratégies, le travail sur l'autoroute elle-même ainsi que sur les expressions paysagères qui y sont développées est moins avancé. La proposition aurait été bonifiée par une meilleure explication des modifications suggérées au tracé de l'autoroute ainsi que par l'illustration des qualités des espaces sous les portions surélevées de l'autoroute.



Gilles Hanicot,
Montréal, Canada

— **Gilles Hanicot,** architecte du paysage



Gilles Hanicot,
Montréal, Canada

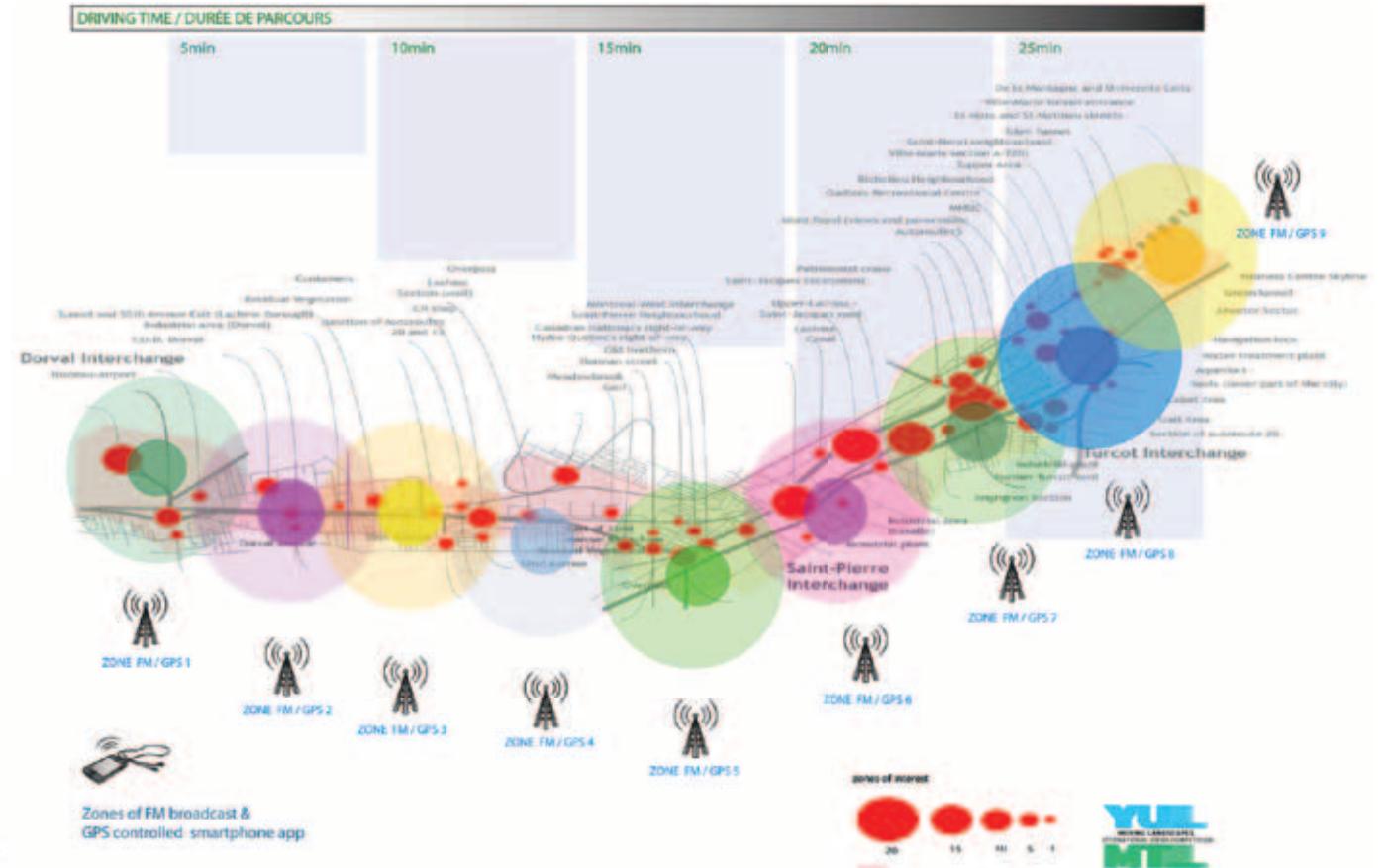
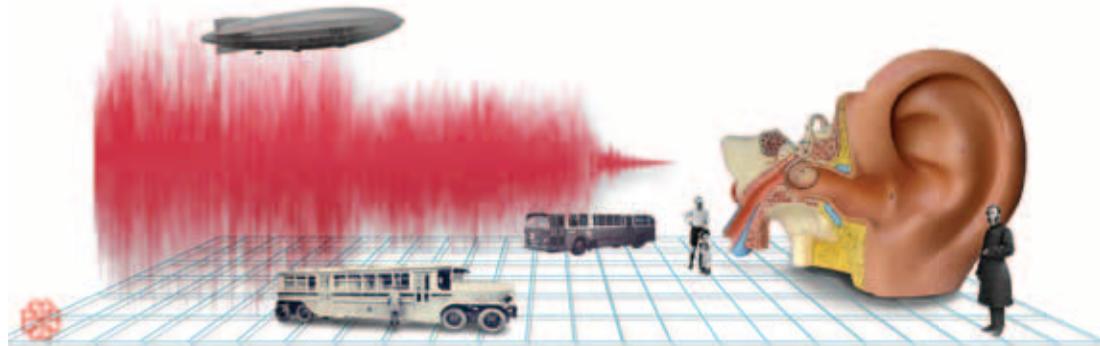
Cette proposition se distingue par l'identification d'une nouvelle filière industrielle qui pourrait être intégrée dans le corridor de l'autoroute 20, soit celle de la production d'énergie renouvelable. Tout en réinventant l'image du parcours, le développement de cette filière permettrait de fournir l'énergie nécessaire au fonctionnement des infrastructures de transport qui s'y trouvent. Pour appuyer cette transformation, la proposition développe une collection d'objets urbains, dont des équipements d'éclairage. Bien que le jury considère les éoliennes comme des marqueurs positifs du territoire, il se questionne sur la faisabilité de ce type d'infrastructure sur l'île de Montréal.

Le jury souligne également l'intérêt des phases de développement proposées pour la planification du corridor. Ces phases de développement mettent en œuvre un programme mixte articulé en trois sections dont deux sont développées dans la proposition : la première insiste sur la présence d'un parc industriel dédié aux énergies renouvelables dans le secteur de la rue Norman et la seconde développe un ensemble urbain à forte densité dans le secteur de l'ancienne gare de triage Turcot et du boulevard Angrignon.

Le jury a remarqué que la proposition serait bonifiée par l'approfondissement de la stratégie d'implantation physico-spatiale du programme de développement suggéré. Il serait pertinent de mieux définir les formes urbaines qui traduiraient le programme de développement en un projet urbain inséré dans le contexte montréalais.



LES MENTIONS



Andrew Forster
Push Montréal,
Montréal, Canada

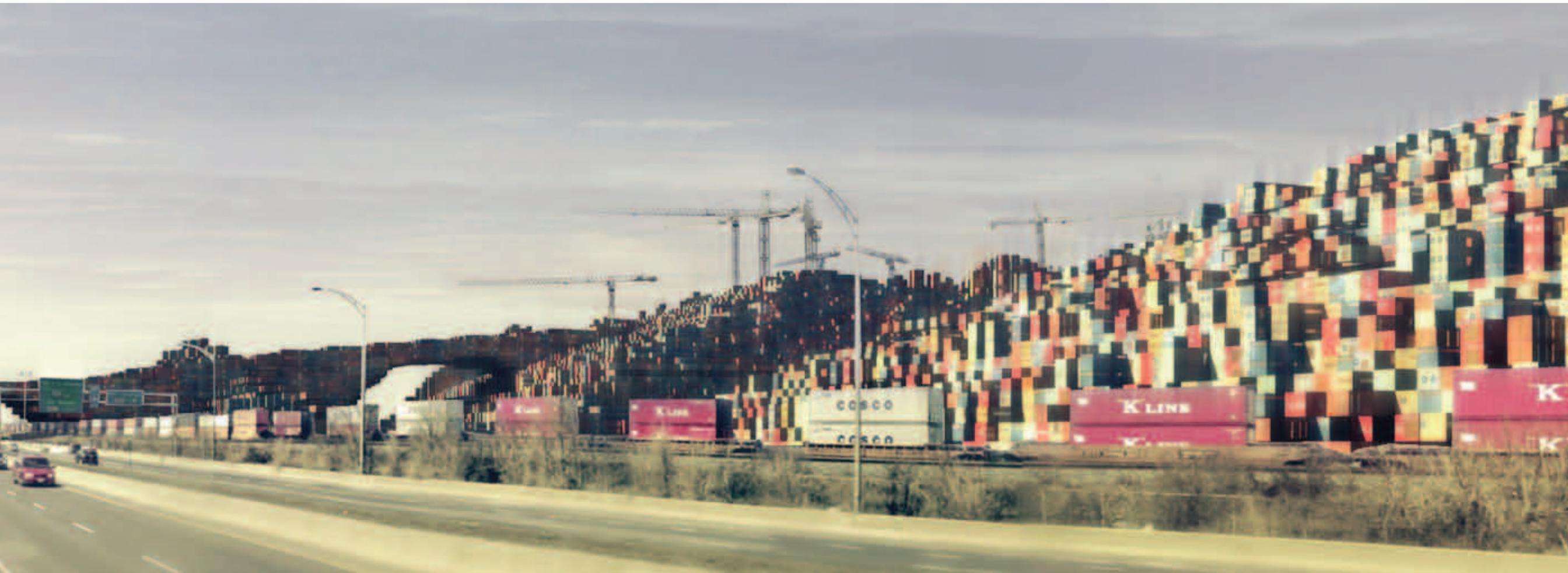
La mention est accordée pour l'élaboration d'une proposition sensorielle qui vise l'implantation dans le corridor d'une plateforme technologique basée sur le son (de type « podcast »). Cette proposition pourrait être réalisée à peu de frais et dans un délai court, voire pendant la période de réalisation des travaux de reconstruction des échangeurs, afin d'offrir des expériences sonores aux usagers de la route.



The obsolete ramps of the Turcot Interchange are transformed into a 21st century planted promenade.

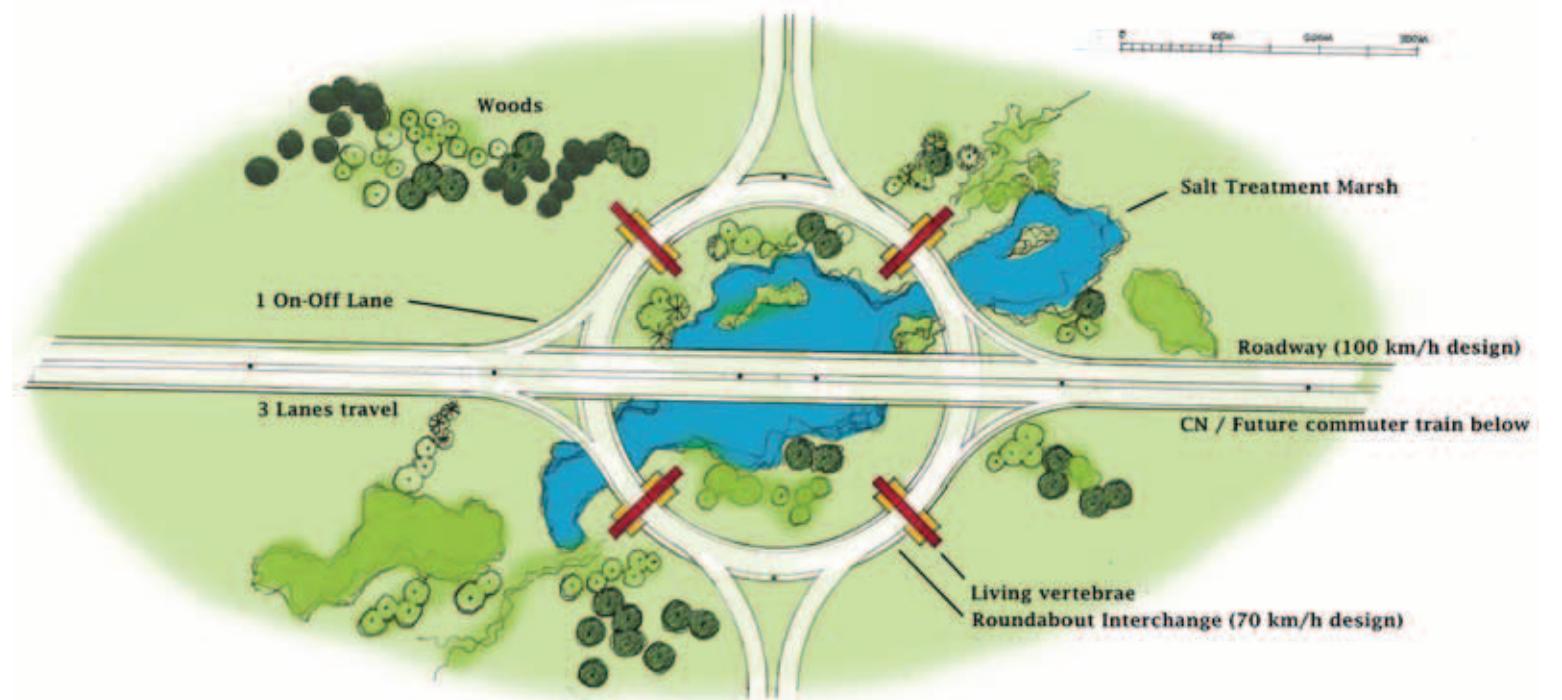
**Catalyse Urbaine,
architecture et paysage,
Montréal, Canada**

La mention est accordée pour l'évocation du potentiel de réutilisation et de verdissement des structures surélevées actuelles de l'échangeur Turcot après sa reconstruction. Par cette idée, la vision d'aménagement crée des passerelles surélevées insérées à l'intérieur d'un réseau « vert » et donne ainsi une nouvelle fonction à des structures qui deviendront obsolètes dans les termes actuels du projet de reconstruction de l'échangeur. Malgré les contraintes techniques implicites à cette proposition, son potentiel de réalisation devrait être envisagé.



Clément Boitel,
Paris, France

Le jury accorde une mention pour l'évocation du caractère industriel du territoire du parcours d'entrée de ville de l'autoroute 20, notamment par la référence aux conteneurs. L'animation du parcours par les conteneurs permet de faire une référence importante au riche passé industriel tout en soulignant le potentiel de la réutilisation créative de ces structures pour de nouveaux usages. Il s'agit ainsi d'une réponse efficace aux enjeux d'identité soulignés dans le programme du concours d'idées.



Dennis A. Winters,
Tales of the Earth,
Toronto, Canada

Le jury accorde sa mention pour un concept de modèle alternatif d'échangeur alliant une haute performance sur le plan des débits de circulation automobile et un impact minimal sur le milieu. Ce type d'échangeur pourrait être envisagé dans les projets futurs de réfection / construction d'autoroute. Par ailleurs, le jury accueille favorablement l'idée de marais filtrants et le développement d'espaces verts au cœur de l'échangeur.



Efœ Arnaud,
Clermont-Ferrand, France

Le jury accorde une mention pour l'attention apportée aux infrastructures publiques de transport ferroviaire situées à l'intérieur du territoire du parcours d'entrée de ville. Chacune des stations devient le prétexte au développement de projets locaux ponctuels. Cette proposition souligne donc le potentiel structurant de la ligne de transport public tant sur le plan régional que sur le plan local.



**Superlandscape,
Padova-Palermo, Italie**

Le jury accorde une mention pour le développement d'une stratégie de verdissement qui modifie la perception du paysage à partir de l'autoroute. Quoique techniquement difficile, la réflexion sur des structures autoroutières qui permettent la plantation donnerait une image plus conviviale à des ouvrages habituellement en béton. D'autres préoccupations devraient cependant être couplées à une telle stratégie de verdissement des équipements, notamment celle liée à la diminution de la végétation en hiver et donc à l'utilisation d'autres stratégies complémentaires pour rendre l'infrastructure animée au fil de l'année.



**Gerwin De Vries +
Alexander Herrebout,
Utrecht, Pays-Bas**

Le jury accorde une mention pour l'élaboration d'une stratégie de création d'espaces verts évoquant le mont Royal et basée sur l'utilisation des déblais recueillis lors des travaux de reconstruction des infrastructures autoroutières. Cette proposition amène donc à la création d'une nouvelle topographie sur l'île de Montréal en jouant avec les résidus mêmes des projets autoroutiers ainsi qu'avec le caractère emblématique de la montagne.



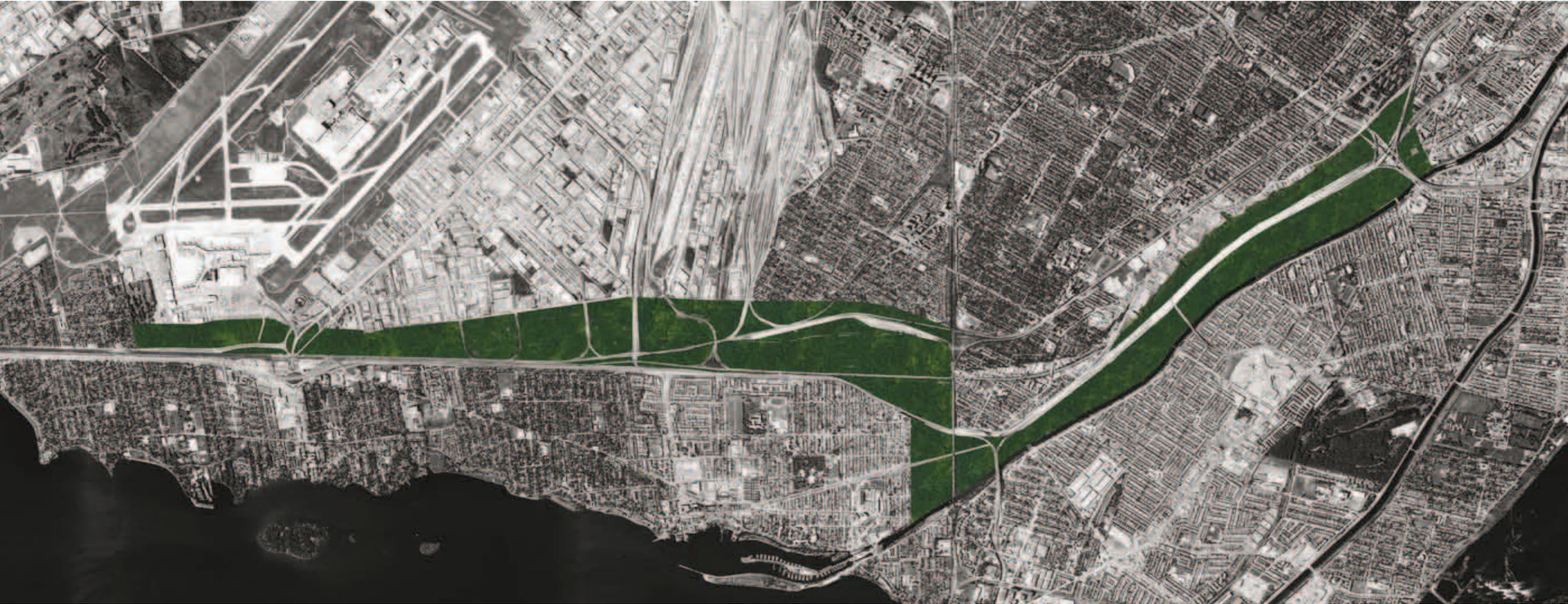
Ghazal Jafari et Ali Fard,
Toronto, Canada

Le jury accorde une mention pour le développement d'une stratégie de franchissement de l'autoroute. Les structures conçues permettent d'exploiter les différentes vitesses de fréquentation des parcours d'entrée présents sur le territoire du corridor de l'autoroute 20. À la vitesse plus rapide de la circulation automobile ou des trains, les structures deviennent des repères visuels forts. À la vitesse plus lente des cyclistes et piétons, elles s'animent par l'accueil d'équipements événementiels. De plus, les structures de franchissement permettent de résoudre l'enclavement des quartiers créé par les structures autoroutières.



**Thibodeau,
architecture+design,
Montréal, Canada**

Le jury accorde sa mention pour le travail du concurrent sur la présence de l'eau dans l'ensemble du corridor du parcours d'entrée de l'autoroute 20. Les propositions de faire revivre la rivière Saint-Pierre au pied de la falaise Saint-Jacques ainsi que développer un système ouvert pour la gestion des eaux pluviales sont les deux éléments marquants de la proposition. De plus, l'ensemble est traité sans nostalgie, et intègre des éléments contemporains comme la création d'une chute d'eau à partir de l'égout pluvial.

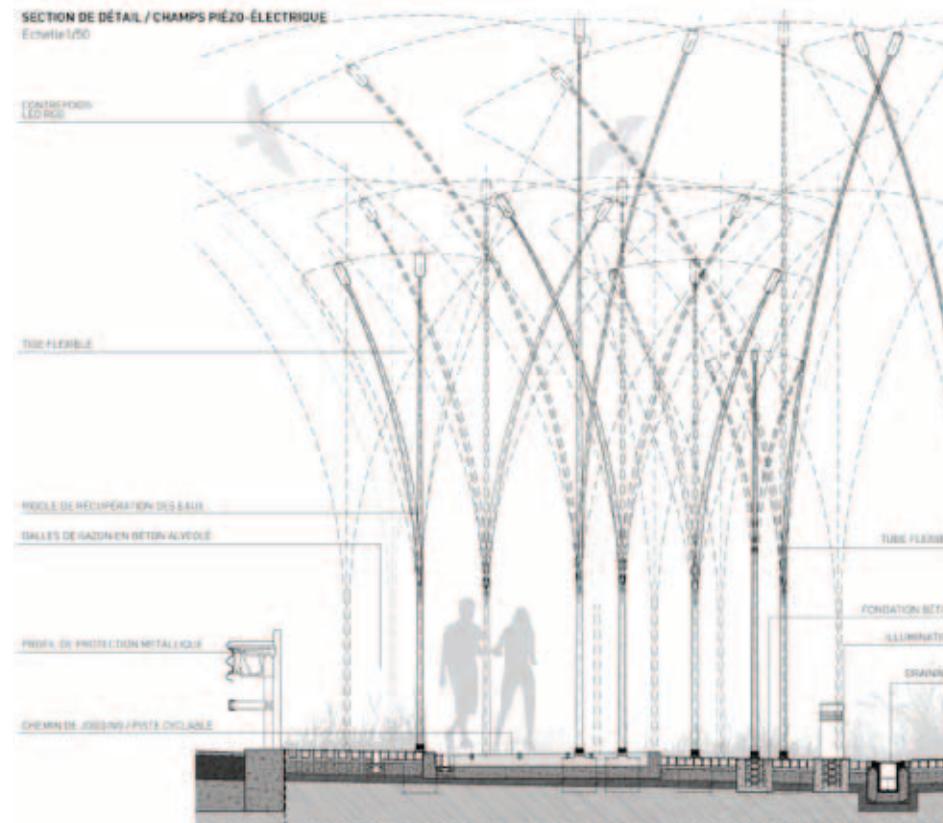


Yvette Vasourkova,
MOBA Studio,
Prague, République Tchèque

Le jury accorde une mention pour le développement d'une stratégie radicale de verdissement des terrains industriels du territoire du parcours d'entrée de ville. Elle permet de faire des liens avec des expériences similaires dans d'autres villes nord-américaines comme Détroit, dont une partie de son territoire urbanisé est dans un processus de retour à des fonctions agricoles. Bien que l'implantation d'une telle stratégie semble loin du contexte montréalais de la proposition qui pourrait être bonifiée par une analyse plus fine des potentiels locaux de verdissement.

ANNEAU CENTRE CLIMATIQUE (Cascade en été, Brouillard en hiver)

X-Ambiances) explore le potentiel de l'eau comme matière performative capable de construire une esthétique d'images fluides et floues. Et c'est justement ce caractère insaisissable qui en fait un élément contemporain urbain. Comment l'eau pourrait-elle se transformer en élément de design paysager, de transformation urbaine, de changement politique et de production spatiale? A une époque de paradigmes instables et de régimes incertains, l'eau pourrait bien se transformer en métaphore appropriée de la condition de l'imprévu.



**zerOgroup +
Fabrica de Paisaje,
Sao Paulo, Brésil**

Le jury accorde une mention pour le caractère poétique des ouvrages d'art proposés et pour la création d'ambiances sensibles dans le corridor du parcours d'entrée. Deux éléments retiennent principalement l'attention du jury, la présence de l'eau par l'aménagement d'une cascade au-dessus de l'autoroute et le travail sur le mobilier urbain, notamment l'éclairage. Ce dernier élément permet particulièrement d'illustrer le potentiel du mobilier urbain pour la création d'expériences nouvelles dans le parcours d'entrée de ville.



PRODUCTEURS ET PARTENAIRES

Le concours international d'idées YUL-MTL : Paysages en mouvement est une production de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal (CPEUM). Initié par le ministère des Transports du Québec, le concours international d'idées a été réalisé en étroite partenariat avec la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20 composée de représentants des villes, des arrondissements, des organismes régionaux de planification et des ministères provinciaux concernés par l'aménagement urbain de la métropole.

Dans le cadre de ce projet, la CPEUM bénéficie de la collaboration du Bureau du design de la Ville de Montréal.

Université
de Montréal



REMERCIEMENTS

La CPEUM tient à remercier le Centre canadien d'architecture et le Consulat général de France à Québec pour leur coopération.

CCA

