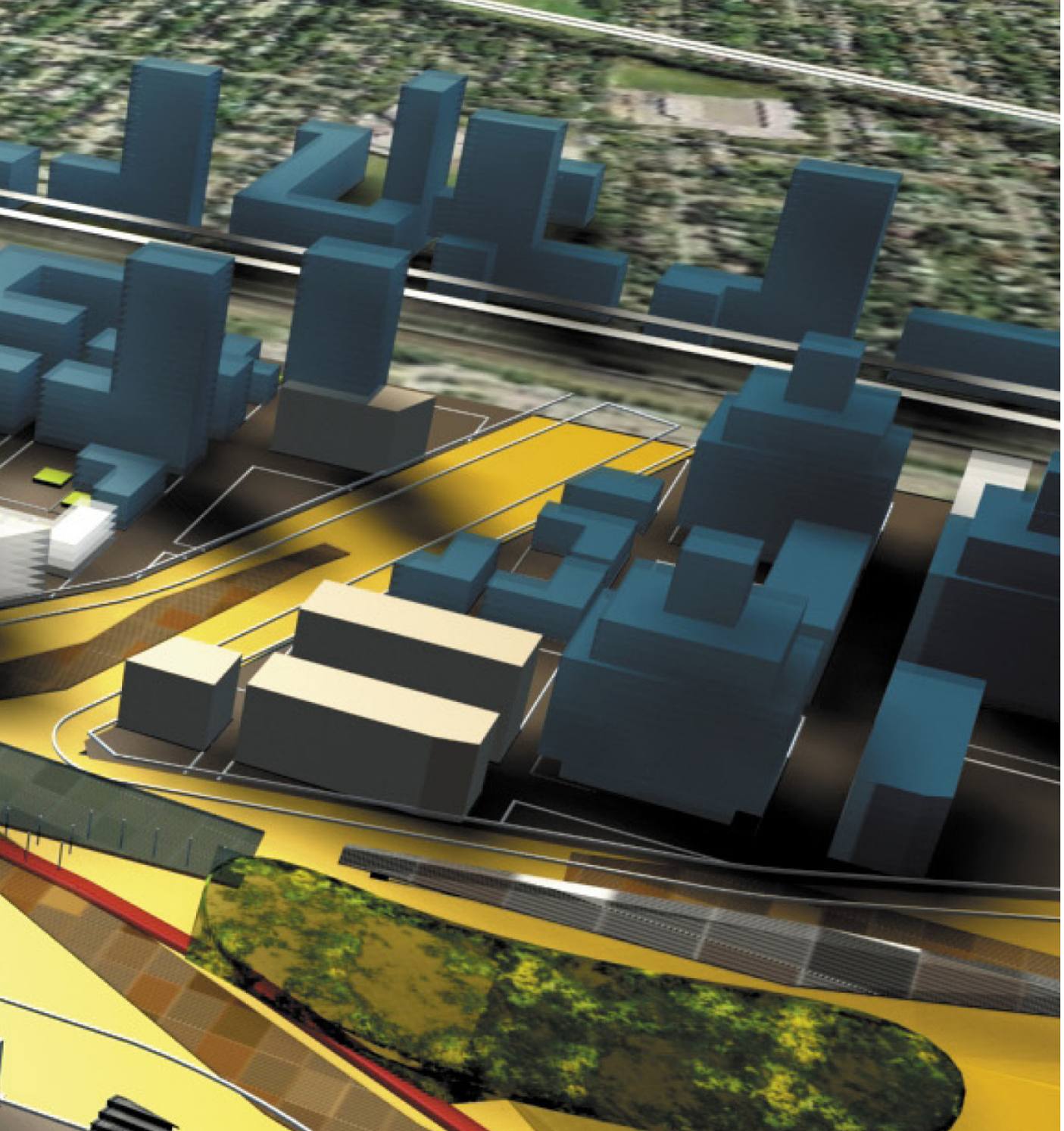


Rapport déposé au ministère des Transports du Québec (MTQ)

Direction de l'Île-de-Montréal

Mai 2013

Synthèse et bilan

Démarche du concours international d'idées YUL-MTL et de l'atelier WAT_UNESCO - MTL pour le parcours d'entrée de ville de l'autoroute 20 et de l'autoroute 15 depuis l'avenue Atwater.

Université de Montréal
chaire en paysage et environnement

UNESCO
Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

UniTwin Chaire UNESCO en paysage et environnement
Université de Montréal

Direction scientifique

- Philippe Poullaouec-Gonidec, professeur titulaire (chercheur principal)
- Sylvain Paquette, professeur agrégé (cochercheur)

Équipe de recherche

- Patrick Marmen, agent de recherche
- Valérie Gravel, agente de recherche

Transports Québec

Direction scientifique et recherche

- Philippe Poullaouec-Gonidec, professeur titulaire (chercheur principal)
- Sylvain Paquette, professeur agrégé (cochercheur)

Équipe de recherche/production
(Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal et Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal)

- Patrick Marmen, agent de recherche (coordination)

- Julie Bergeron, agente de recherche
- Rachel Bonin, agente d'administration
- Catherine Brouillette, soutien technique
- Marc Chenouda, agent de recherche
- Lyndsay Daudier, adjointe de projet
- Valérie Gravel, agente de recherche
- Karina Luiza Desmarais, secrétaire
- Sophie Lacoste, auxiliaire de recherche
- Christine Robitaille, auxiliaire de recherche

Comité de suivi
(ministère des Transports du Québec, Direction de l'Île-de-Montréal)

- Louis-Philippe Roy, agent de recherche
- Anne Pelletier, directrice adjointe, Bureau de projet Turcot
- Marie-Élaine Rochon, agente d'information
- Sylvie Tanguay, agente de recherche
- Linda Jasmin, chef de service

Membres de la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20

Palier municipal

- Cité de Dorval
- Ville de Montréal :
  - Bureau du design
  - Bureau du plan
  - Division de l'urbanisme
  - Arrondissement de Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce
  - Arrondissement de Lachine
  - Arrondissement le Sud-Ouest
  - Arrondissement Ville-Marie
- Ville de Montréal-Ouest
- Ville de Westmount

Palier régional

- Conférence régionale des élus de Montréal (CRÉ)
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

Palier provincial

- Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT)
- Ministère des Transports du Québec (MTQ), Direction de l'Île-de-Montréal
- Ministère du Tourisme

Agences publiques de transport

- Aéroport de Montréal
- Agence métropolitaine de transport (AMT)

Réseau ferroviaire

- Canadien Pacifique (CP)
- Canadien National (CN)

Organismes de conservation

- Parcs Canada (canal de Lachine)

© CPEUM / CUPEUM

Préambule

Le paysage est un espace, un territoire qui s'offrent aux regards des citoyens et des visiteurs. Il peut être naturel, le produit de l'intervention humaine ou les deux à la fois. Généralement, on s'applique à le définir selon ses valeurs (intérêt patrimonial, esthétique, écologique). Ainsi, le paysage est une qualification culturelle et sociale d'un territoire.

De plus, il est reconnu que la prise en compte du paysage comme valeur publique et identitaire d'un lieu, de même que la mise en œuvre d'interventions portées sur la qualité et la diversité des caractères distinctifs d'un territoire donné sont structurantes au plan économique, social comme culturel. De ce fait, le paysage est avant tout une expression culturelle et sociale qui a une forte connotation économique en raison de sa valorisation dans l'industrie touristique, les loisirs, l'habitation, que ce soit à l'échelle locale ou internationale.

L'autoroute et la route constituent des lieux privilégiés d'observation des paysages et de certaines valorisations du territoire. Cette observation en mouvement constitue l'une des expériences paysagères importantes et incontournables de notre modernité. L'usager de la route s'imprègne des qualités des espaces et des territoires traversés. L'expérience de la route et de l'autoroute livre des impressions paysagères sur le caractère des lieux et sur leurs expressions. Par analogie, la route et l'autoroute sont les nouveaux belvédères linéaires qui offrent à notre vue les attraits d'un lieu. Ainsi, les infrastructures routières et autoroutières constituent les assises de cette découverte du paysage et de sa mise en valeur. La qualité de ses infrastructures et de leur intégration aux territoires traversés concourt directement à l'expérience paysagère de l'usager ainsi qu'à la qualité du cadre de vie des populations riveraines.

© *CPEUM / CUPEUM*

Mandat

Ces dernières années, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a engagé une réflexion sur la question des entrées de ville à Montréal. Cette préoccupation est également un enjeu inscrit dans les documents de planification adoptés par d'autres acteurs régionaux d'importance, dont le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM (ex. : carte 22 — identification de neuf corridors d'entrée sur l'île de Montréal) et dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (exemple : Actions 11.6 : marquer de manière distinctive les entrées au territoire montréalais et 14.1 : améliorer l'image des corridors routiers montréalais).

En regard de certaines opportunités liées à des projets en cours d'élaboration (ex. : réaménagement du rond-point de Dorval et du complexe Turcot), il a été décidé par le MTQ d'engager une réflexion plus précise sur l'un des parcours d'entrées importants soit celui de l'autoroute 20 entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal. D'une longueur de 17 km, ce parcours est composé à la fois d'infrastructure autoroutière d'infrastructures de transport autres (voies ferrées, canal, etc.) et de leurs milieux de vie adjacents (fig. 1). De plus, ce tronçon autoroutier constitue l'une des principales entrées de la métropole et sa dimension internationale lui confie un caractère bien particulier, voire emblématique.

La démarche de planification entreprise pour ce corridor d'entrée de ville est innovante et exploratoire sur deux points principaux :

- D'abord, elle réunit au sein d'une table de travail des représentants de l'ensemble des organismes ayant un rôle dans la planification et le développement de ce territoire afin de produire une vision cohérente et concertée de l'aménagement des infrastructures de transport et des milieux adjacents ;
- Ensuite, elle utilise les processus d'idéation, soit le concours international d'idées (YUL-MTL : paysages en mouvement) et l'atelier de design urbain et de création paysagère (WAT_UNESCO-MTL) pour générer des propositions qui permettent de visualiser les contraintes et les potentiels du territoire et d'alimenter la concertation des acteurs locaux.

De manière plus explicite, les activités réalisées dans le cadre de ce mandat de recherche visaient à répondre aux cinq objectifs suivants :

- Caractériser les enjeux de paysage et valider les aspirations d'aménagement autoroutier du tronçon d'entrée de l'aéroport Trudeau au centre-ville de Montréal ;
- Générer trois visions d'aménagement potentiellement exemplaires pour Montréal ;
- Sur la base des trois visions dégagées, produire douze esquisses de design détaillées pour certains sites d'enjeux ciblés ;
- Mobiliser les acteurs interpellés (institutionnels et économiques) et induire un dialogue ouvert et structurant entre les experts professionnels les plus en vue à l'échelle internationale au regard des problématiques d'aménagement visées et les intervenants publics et privés concernés afin de définir les assises fédératrices d'un projet d'aménagement ;
- Envisager les possibilités de la mise en oeuvre des visions d'aménagement autoroutier intégrant la notion de paysage par le cadrage du suivi du projet de requalification territoriale.

En dernier lieu, il est important de souligner que ce mandat de recherche engagé et soutenu par le ministère des Transports du Québec a bénéficié de la collaboration des partenaires du chantier Montréal Ville UNESCO de design (ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, du ministère de la Culture et des Communications du Québec, de la Ville de Montréal et de la Conférence régionale des Élus de Montréal) pour la réalisation de l'atelier de design urbain et de création paysagère (WAT_UNESCO-MTL), et ce, dans la foulée du Concours international d'idées YUL-MTL. Le présent document vise à rassembler la documentation produite pendant les différentes étapes de réalisation du mandat (fig. 2). Ce sommaire constitue un bref survol qui détermine les principaux faits saillants de chacune de ces étapes.

© CPEUM / CUPEUM

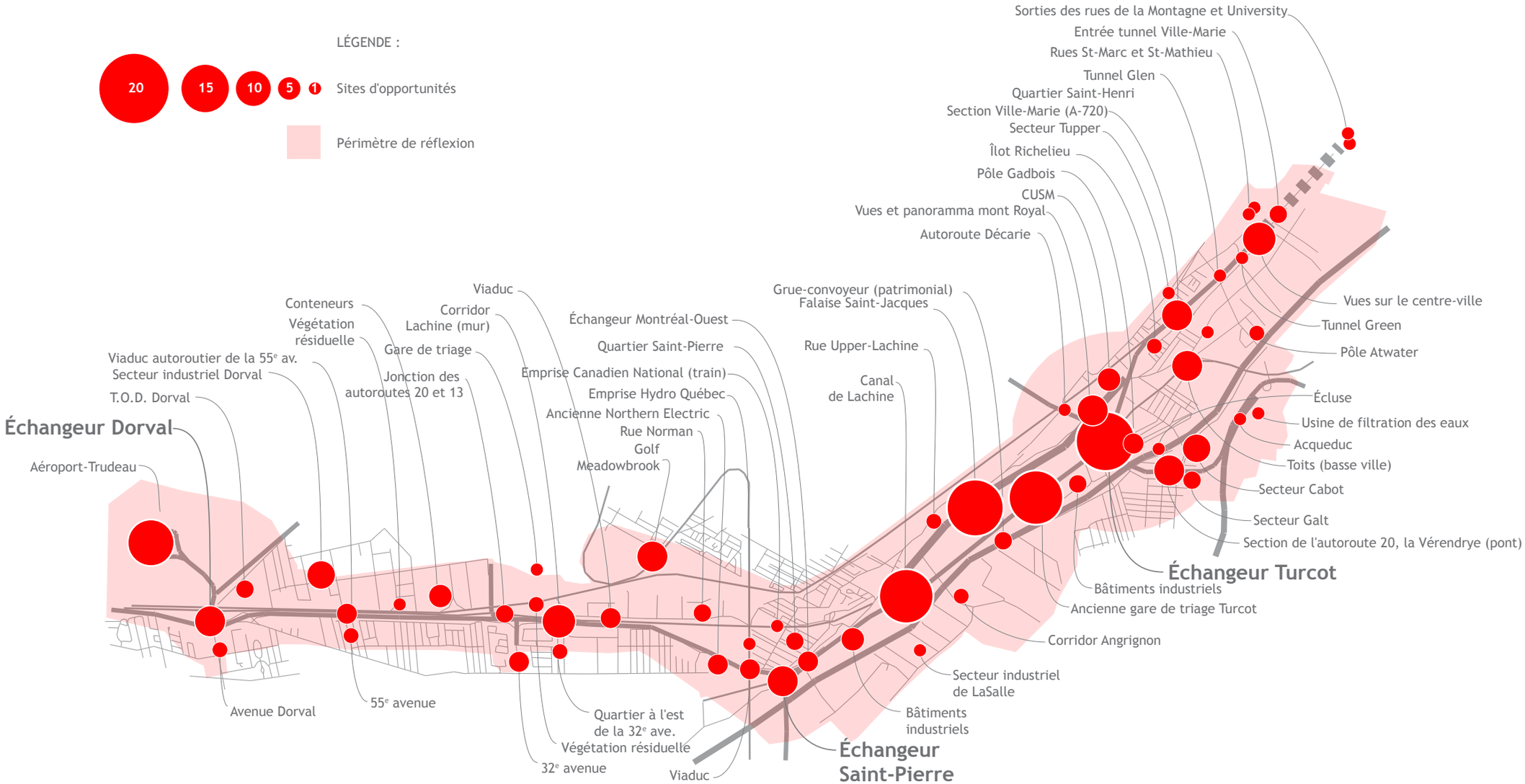


Figure 1 : Carte du périmètre de réflexion et des principaux sites d'opportunités de projets

Élaboration de la vision territoriale

Présentée dans le document A de ce bilan, la première étape de la démarche, la caractérisation des enjeux de paysage et des aspirations d'aménagement visait à définir les balises qui allaient guider les concepteurs durant les différents exercices d'idéation. Deux sources principales de documentation ont servi à cette caractérisation : l'identification de 36 concours de design (idées et projets) déjà réalisés sur le thème des entrées de ville et la consultation des acteurs institutionnels qui composent la table de travail sur le parcours d'entrée de ville de l'autoroute 20.

Ainsi, la caractérisation a permis de définir trois orientations principales afin de développer une vision territoriale qui fait consensus au sein de la table de travail. Ces trois orientations sont :

- Un projet de paysage emblématique pour la métropole
- Une scénarisation des parcours d'expériences
- Une démarche concertée de développement urbain durable

Par ces trois orientations, la vision territoriale reconnaît que le paysage de l'autoroute 20 doit être porteur d'éléments forts de l'identité montréalaise, une identité qui peut à la fois prendre racine dans son patrimoine naturel, urbain ou industriel ainsi que dans l'expression des valeurs sur lesquelles repose son projet de développement (ex. : créativité, multiculturalisme, etc.). Ensuite, la vision territoriale situe le projet de paysage dans une compréhension large du concept d'entrée de ville afin d'inclure l'ensemble du parcours de 17 km. Ainsi, l'entrée de ville n'est pas une porte d'entrée, mais plutôt un parcours qui permet d'offrir différentes expériences. De plus, cette définition englobe les expériences non routières d'entrée de ville (train, canal) ainsi que la qualité du cadre de vie des milieux (construits, naturels) adjacents. Finalement, elle reconnaît que les actions visant le développement durable du milieu (ex. : verdissement, revitalisation des milieux urbains) doivent se faire dans une perspective d'actions conjointes entre les acteurs impliqués.

Cette vision territoriale a été enchâssée dans le cahier d'appel à propositions du concours international d'idées YUL-MTL (réf. : document B1) et formait la base des critères d'évaluation des propositions soumises (réf. : document B2). Par la suite, les enjeux d'aménagement ont été précisés pour les 6 secteurs d'interventions identifiés pour le WAT_UNESCO-MTL sur la base des informations recueillies lors des consultations initiales (réf. : document C1 et C2).

Synthèse des résultats du concours international d'idées et du WAT_UNESCO-MTL

À leur terme, les deux exercices d'idéation ont permis de recueillir :

- 61 propositions établissant des stratégies globales d'interventions (concours international d'idées YUL-MTL)
- 12 propositions se penchant sur des secteurs de planification plus détaillés (WAT_UNESCO-MTL)

Afin de mieux comprendre la portée du contenu de ces propositions, une phase d'analyse a été réalisée pour produire une synthèse des résultats (réf. : document D). La méthode retenue est basée sur la déconstruction de chacune des propositions en idées individuelles d'intervention. Ainsi, plus de 500 idées individuelles[1] ont été repérées dans les propositions des concepteurs et regroupées en 47 familles d'interventions[2] distinctes pour lesquelles une fiche descriptive a été rédigée.

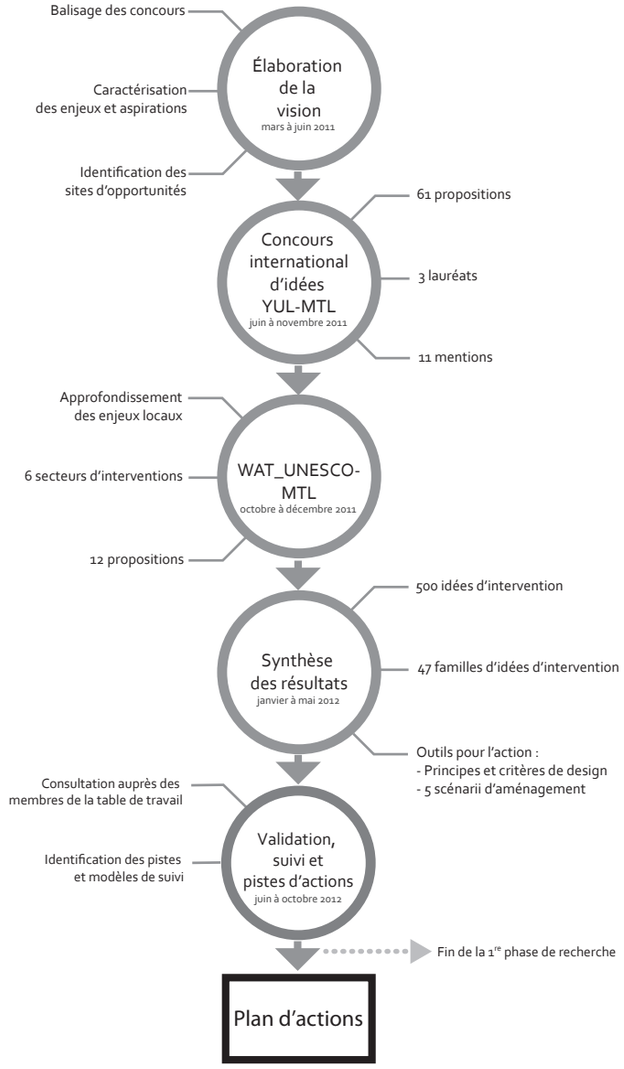


Figure 2 : Étapes de réalisation du mandat de recherche-action

1 Une idée individuelle d'intervention correspond à une stratégie d'aménagement utilisée pour répondre à l'énoncé de vision. Dans une même proposition, les idées individuelles d'intervention correspondent à la plus simple stratégie qui peut être implantée sans nécessiter le recours à une autre idée.

2 Une famille d'intervention se compose de toutes les idées individuelles similaires contenues dans plusieurs propositions.

© CPEUM / CUPEUM

En regroupant et comparant les idées individuelles similaires, chaque famille d'intervention permet de cerner les différents paramètres utilisés par les concepteurs pour traiter un enjeu d'aménagement comme la composition des emprises autoroutières, la revitalisation des quartiers adjacents à l'autoroute ou l'organisation des transports en commun.

Trois principaux constats se dégagent de l'analyse comparée des familles d'intervention :

- La réinvention des paysages du corridor d'entrée de ville de l'autoroute 20 doit se réaliser par des interventions conjointes et cohérentes entreprises à la fois sur l'emprise autoroutière et sur les milieux adjacents, car ces deux espaces entretiennent des relations visuelles, physicospatiales et environnementales fortes ;
- Certaines familles d'intervention ont un très grand taux de récurrence dans les propositions du concours international d'idées et du WAT_UNESCO-MTL. Ces familles d'intervention qui illustrent les actions préconisées par les concepteurs sont :
    - Densification résidentielle et commerciale (4.13[3]) – 57 occurrences
    - Aménagement d'un parc linéaire/corridor vert (4.1) – 45 occurrences
    - Végétalisation des emprises autoroutières (1.1) – 27 occurrences
    - Conception de bâtiments iconiques (4.14) – 25 occurrences
    - Amélioration/ajout de lignes de transport en commun (5.2) – 24 occurrences
    - Aménagement de pont/structure de franchissement de l'autoroute (3.1) – 23 occurrences
    - Murs antibruit (1.2) – 19 occurrences
    - Aménagement de pistes multifonctionnelles (5.7) – 18 occurrences
    - Traitement des eaux de ruissellement urbaines (4.12) – 15 occurrences
    - Interventions en couleur ou en lumière sur les structures de l'autoroute (2.1) – 15 occurrences
    - Implantation de services publics (4.15) – 15 occurrences
- Les familles d'interventions touchent également des lieux précis du corridor d'entrée de ville. Les lieux qui ont été les plus investis par les concepteurs représentent ceux qui sont perçus comme ayant le plus de potentiel de transformation pour accueillir cette nouvelle vision paysagère. Les quatre principaux lieux considérés par les concepteurs du concours international d'idées sont :
    - L'échangeur Turcot et ses milieux adjacents
    - L'ancienne gare de triage Turcot
    - L'échangeur Saint-Pierre incluant les milieux adjacents
    - L'échangeur Dorval

3 Le nombre entre parenthèses indique le numéro de la famille d'intervention (voir l'annexe D1 pour le répertoire complet des fiches descriptives des familles d'intervention).

De plus, l'analyse des visions d'aménagement spécifiques à des secteurs du corridor d'entrée de ville produite pendant le WAT_UNESCO-MTL a permis d'identifier des enjeux locaux d'aménagement à chacun des six secteurs identifiés pour l'occasion :

- Dorval : le marquage du point de départ du parcours par une structure emblématique (pont piéton, bâtiment, sculpture, etc.) ;
- Lachine : le traitement de l'interface entre l'autoroute et les milieux adjacents ;
- Saint-Pierre : la connotation positive du secteur par l'eau, le verdissement ou l'aménagement de l'espace public en vue d'en favoriser la revitalisation;
- Ancienne gare de triage Turcot : les connexions entre la falaise Saint-Jacques et le canal de Lachine ;
- Cabot/Côte-Saint-Paul : le réaménagement des rues locales pour favoriser l'animation et la convivialité de l'espace public à proximité de l'autoroute ;
- Corridor d'accès au centre-ville : la création d'un milieu d'accueil pour tous les types d'infrastructure de transport.

Alimenter le processus de concertation

Au terme de la synthèse des propositions d'aménagement du concours international d'idées et du WAT_UNESCO-MTL, deux catégories d'outils ont été développées pour poursuivre le processus de planification concertée (réf. : document D). Ces outils sont :

- Les principes et les critères d'aménagement : identifiés comme moyen d'application de chacune des familles d'intervention et arrimés à la vision d'aménagement de la table de travail, les principes et les critères d'aménagement constituent des guides pour l'action locale sur différents problèmes d'aménagement. Ensemble, ils couvrent une grande variété de préoccupations en matière d'aménagement de l'autoroute et des milieux adjacents ;
- Les scénarii d'aménagement : au nombre de cinq, les scénarii servent à inspirer le développement d'une vision stratégique du territoire en illustrant des futurs possibles, mais distincts du territoire. Produits à partir du regroupement des familles d'intervention répondant à des enjeux communs, les scénarii permettent de voir que les interventions proposées par les concepteurs, bien que guidées par une même source soit la vision initiale du concours international d'idées, peuvent conduire à des options différentes d'aménagement. Les scénarii constituent des thèmes qui pourraient colorer l'identité de cette entrée de ville. Les cinq scénarii identifiés sont :
    - Un corridor urbain axé sur les transports en commun
    - Un corridor écologique et récréatif
    - Un corridor axé sur la culture et le patrimoine
    - Un corridor au fil de l'eau
    - Un corridor productif

© *CPEUM / CUPEUM*

Loin d'être des outils à appliquer directement sur le territoire, les principes et les critères de design ainsi que les scénarii d'aménagement sont des outils de concertation. Chacun à leur façon, ces deux outils illustrent une variété de possibilités de développement de la vision initiale du concours international d'idées YUL-MTL produite en concertation avec la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20. Pour mieux visualiser ce lien, les tableaux synthèses qui présentent l'ensemble des principes et critères de design ont été regroupés en fonction des trois axes de conception qui composaient la vision initiale. Ce format de présentation permet de rendre plus tangibles les choix qui sont devant les membres de la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20 tels qu'ils ont été perçus par les concepteurs à la lecture de la vision d'aménagement du corridor d'entrée de ville.

La nécessité de poursuivre la démarche

Une dernière étape de consultation a été réalisée pour obtenir l'appréciation des membres de la table de travail envers l'ensemble de la démarche et pour envisager les orientations à emprunter au regard du développement des outils d'action (ex. : plan directeur, charte de paysage, etc.) et du mode de gouvernance souhaitable du processus de planification concertée amorcé pour le parcours d'entrée de ville de l'autoroute 20 (réf. : document E).

En plus de faire ressortir l'appréciation positive des acteurs de la table de travail relativement à l'ensemble des résultats des exercices d'idéation (phase 1 de la démarche), ce bilan final a permis d'esquisser les grandes lignes d'une démarche à plus long terme pour le territoire d'entrée de ville de l'autoroute (phase 2). Cette démarche peut alors faire l'objet d'une annonce commune à l'ensemble des membres de la table de travail par le biais d'une déclaration de principes rédigée sur la base de la vision territoriale et des scénarii d'aménagement identifiés précédemment. À plus long terme, elle permettrait d'élaborer un plan directeur ou un plan de mise en valeur à partir de quatre grands axes de travail qui visent à poursuivre les efforts de planification concertée déjà engagés (fig. 3) :

- Vision territoriale et stratégie d'aménagement
- Actions à court terme et projets locaux d'aménagement
- Processus de concertation et mode de gouvernance
- Communication

Ces quatre axes de travail permettent d'entrevoir le rôle futur de la table de travail comme un lieu d'échange et de transmission de l'expertise acquise lors de la réalisation de projets locaux s'inscrivant dans le territoire du corridor d'entrée de ville. Ils permettent aussi de cibler le rôle de l'accompagnement scientifique par la documentation des bonnes pratiques afin de stimuler la réalisation des projets locaux, ainsi que dans le développement conjoint de démarche exploratoire avec les partenaires de la table de travail.

À travers l'élaboration d'exercices d'idéation, la démarche de planification a permis de développer une vision territoriale ainsi que des stratégies d'aménagement qui se déclinent en principes et en critères de design. Cette démarche exploratoire a donc permis de démontrer l'utilité des approches d'idéation dans un contexte de planification s'inscrivant ainsi dans une nouvelle perspective sur le design qui n'est pas seulement vue comme l'aboutissement d'une démarche de projet, mais plutôt comme une constituante intégrale d'un processus de qualité en design urbain et en projets de paysage. Néanmoins, le succès de la démarche de planification concertée doit passer par l'appropriation locale de cette vision territoriale qui est probablement un des principaux défis à relever par la table de travail sur le parcours d'entrée de ville de l'autoroute 20.

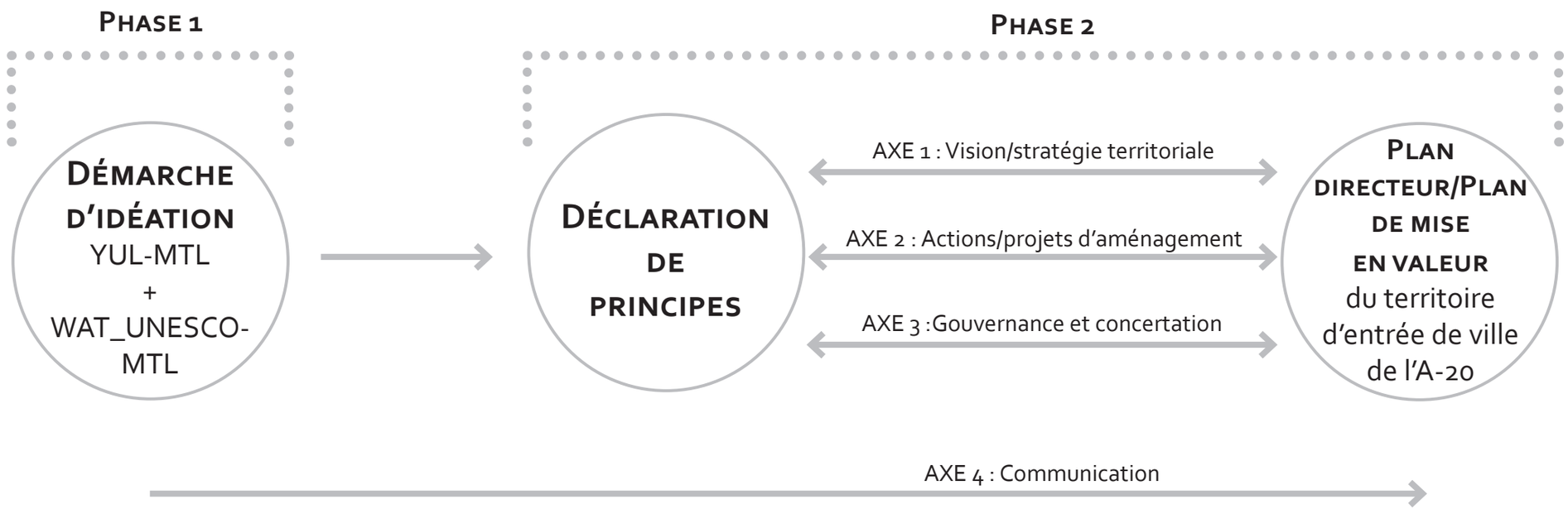
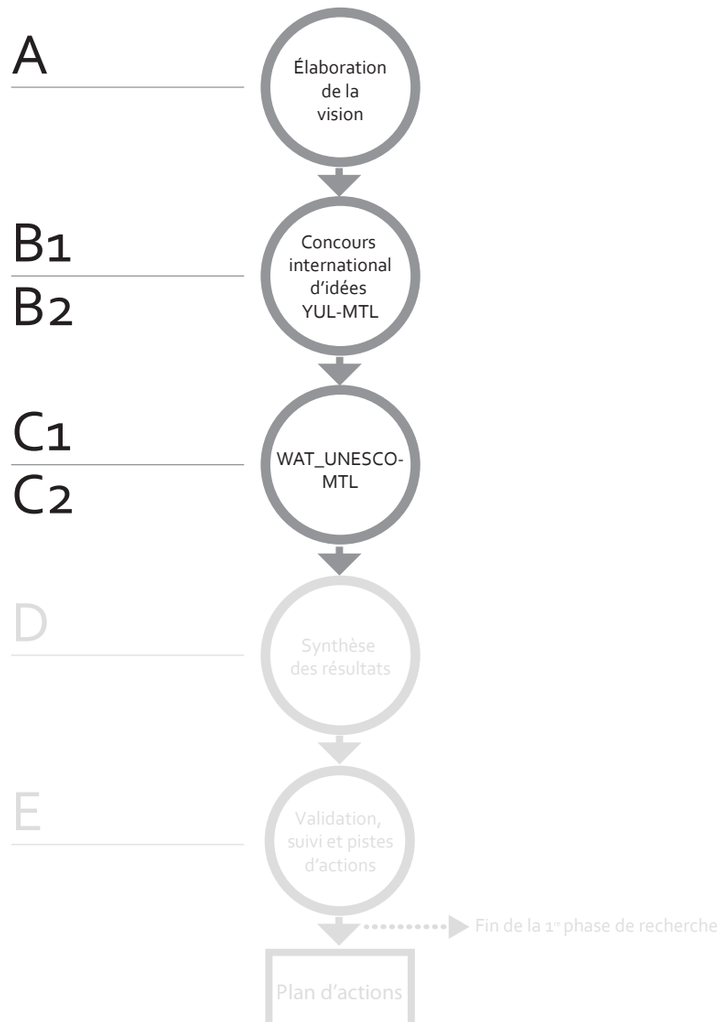


Figure 3 : Schématisation du processus de planification spatiale stratégique pour la poursuite de la démarche sur le territoire de l'entrée de ville de l'autoroute 20.

© *CPEUM / CUPEUM*


A
Élaboration de la vision
B1
B2
Concours international d'idées YUL-MTL
C1
C2
WAT_UNESCO-MTL
D
Synthèse des résultats
E
Validation, suivi et pistes d'actions
Fin de la 1re phase de recherche
Plan d'actions

A

Parcours d'entrée de ville — Aéroport P.E.-Trudeau et le Centre-ville
Élaboration de la vision du concours international d'idées

Avril 2011

1. Retour sur la démarche **A6**

1.1 Objectifs du travail réalisé A6
1.2 Assises de l'énoncé de la vision A7
1.3 Démarche d'élaboration de la vision — concours international A8

2. Balisage international des concours d'entrée de ville **A9**

2.1 Objectifs A9
2.2 Méthodologie A10
2.3 Portrait des concours recensés A11
2.4 Exemples de concours A13
2.5 Présentation des enjeux reliés aux concours A16
2.6 Synthèse des enjeux ciblés par les concours sur les entrées de ville A19

3. Caractérisation des enjeux, aspirations et opportunités **A20**

3.1 Objectifs A20
3.2 Méthodologie A21
3.3 Le concept d'entrée de ville (questions ciblées pour les entretiens) A22
3.4 Les enjeux et préoccupations : thèmes et métathèmes A26
3.5 Les aspirations : thèmes et métathèmes A30
3.6 Les opportunités A36

4. Énoncé de la vision **A39**

4.1 Objectifs A39

5. Conclusion **A40**

5.1 Objectifs A40
5.2 Contenu du document d'appel à concours (livré le 9 juin) A41
5.3 Échéancier de l'ensemble du projet A42

B1

YUL-MTL Paysages en mouvement
Concours international d'idées

Règlements du concours — Juin 2011

B2

YUL-MTL Paysages en mouvement
Concours international d'idées

Rapport du jury — Novembre 2011

C1

Parcours d'entrée de ville — Aéroport P.E.-Trudeau et le Centre-ville
Identification et description des sites sélectionnés pour le WAT_UNESCO-MTL — Octobre 2011

1. Contexte général **C6**

1.1 Rappel de la démarche C6
1.2 Six sites d'intervention C7
1.3 Les trois axes de la vision C8
1.4 Enjeux communs C9

2. Secteurs d'intervention **C12**

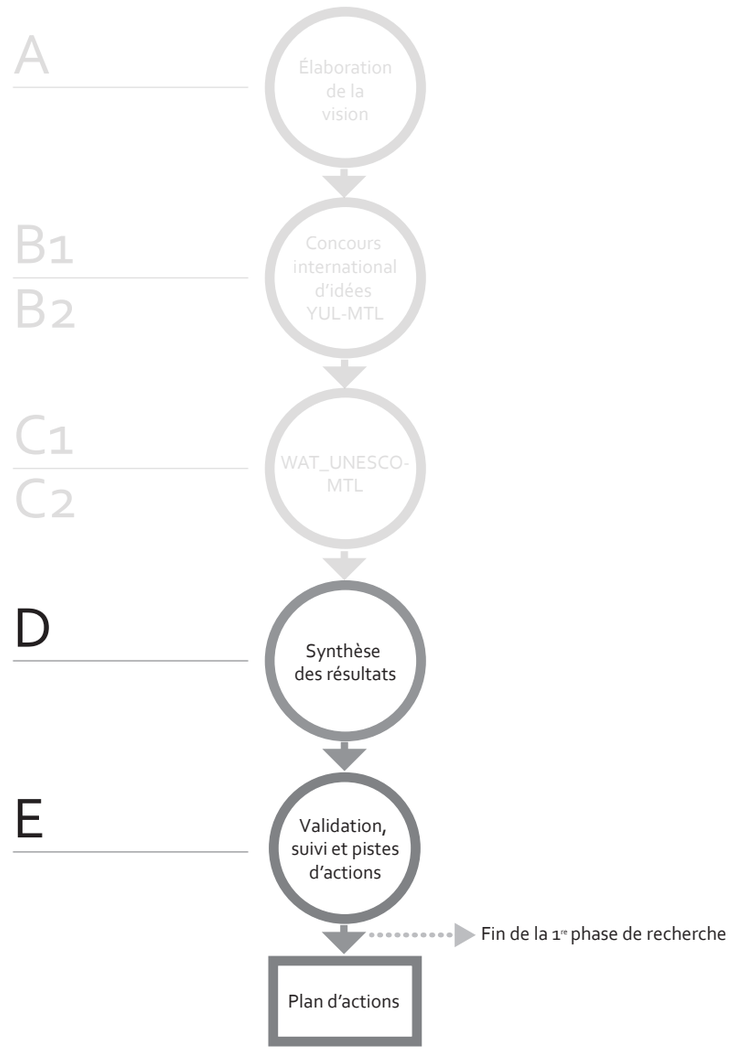
2.1 Site 1 — Dorval C12
2.2 Site 2 — Lachine C15
2.3 Site 3 — Saint-Pierre C18
2.4 Site 4 — Ancienne gare de triage Turcot C21
2.5 Site 5 — Secteur Cabot et Côte-Saint-Paul C24
2.6 Site 6 — Corridor d'accès au centre-ville C27

C2

WAT_UNESCO-MTL
Workshop_Atelier/terrain UNESCO

Brochure officielle — Novembre 2011

© CPEUM / CUPEUM


A
Élaboration de la vision
B1
B2
Concours international d'idées YUL-MTL
C1
C2
WAT_UNESCO-MTL
D
Synthèse des résultats
E
Validation, suivi et pistes d'actions
Fin de la 1re phase de recherche
Plan d'actions

D

Synthèse des propositions
Présentation à la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20

Mai 2012

1. Introduction **D7**
- 1.1 Objectifs D7
- 1.2 Rappel du processus et rapport d'activités D8

2. Décoder les résultats **D11**
- 2.1 Le concours international d'idées comme outil de planification D11
- 2.2 Lecture et analyse des propositions D11

3. Synthèse des résultats : concours international d'idées YUL-MTL : paysages en mouvement **D15**
- 3.1 Stratégies de valorisation paysagère D15
- 3.2 Idées proposées par les concepteurs D16
- 3.3 Idées retenues par le jury du concours international d'idées YUL-MTL D18
- 3.4 Périmètre d'intervention et les sites d'opportunités D20

4. Synthèse des résultats – WAT_UNESCO-MTL **D27**
- 4.1 Perspectives d'ensemble D27
- 4.2 Les secteurs d'intervention D27

5. Outils pour l'action : principes et critères de design **D31**

6. Outils pour l'action : les scénarii d'aménagement **D41**
- Scénario 1 : Un corridor urbain dense axé sur les transports en commun D42
- Scénario 2 : Un corridor écologique et récréatif D48
- Scénario 3 : Un corridor axé sur la culture et le patrimoine D54
- Scénario 4 : Corridor au fil de l'eau D60
- Scénario 5 : Corridor productif D66

7. Les suites **D73**

Annexes
- Annexe 1 : Fiches descriptives des familles d'intervention D-Annexe 1-1
- Annexe 2 : Liste des participants au concours international d'idées YUL-MTL : paysage en mouvement D-Annexe 2-1
- Annexe 3 : Liste des participants au WAT_UNESCO-MTL D-Annexe 3-1

E

Synthèse des consultations
Présentation à la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20

Octobre 2012

1. Introduction **E7**

2. Appréciation de la démarche et de la synthèse des résultats **E8**
- 2.1 Un bilan positif de la démarche de concertation et d'idéation E8
- 2.2 Quatre axes d'approfondissement de la démarche **E10**

3. Une suite à inventer **E12**
- 3.1 Temporalité des outils d'action **E12**

4. Approfondissement des axes de travail **E15**
- 4.1 Axe 1 : Vision territoriale et stratégie d'aménagement E15
- 4.2 Axe 2 : Actions à court terme et projets locaux d'aménagement E16
- 4.3 Axe 3 : Processus de concertation et mode de gouvernance E18
- 4.4 Axe 4 : Communication E22

5. Conclusion **E23**

© CPEUM / CUPEUM

Parcours d'entrée de ville — aéroport P.E.-Trudeau et le centre-ville
Élaboration de la vision du concours international d'idées

Avril 2011

Université de Montréal

chaire en paysage et environnement

Transports Québec

Équipe de production
(Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal)

Direction scientifique et recherche

- Philippe Poullaouec-Gonidec, professeur titulaire (chercheur principal)
- Sylvain Paquette, professeur agrégé (cochercheur)

Équipe de recherche

- Patrick Marmen, agent de recherche (coordination)
- Julie Bergeron, auxiliaire de recherche
- Marc Chenouda, agent de recherche

Comité de suivi
(ministère des Transports du Québec, Direction de l'Île-de-Montréal)

- Louis-Philippe Roy, agent de recherche
- Anne Pelletier, directrice adjointe, Bureau de projet Turcot
- Marie-Élaine Rochon, agente d'information
- Sylvie Tanguay, agente de recherche
- Linda Jasmin, chef de service

Liens Internet

Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal
paysage.umontreal.ca

Concours international d'idées YUL-MTL : Paysages en mouvement
mtlunescodesign.com/fr/projet/Concours-international-didees-YUL-MTL-Paysages-en-mouvement

© *CPEUM*

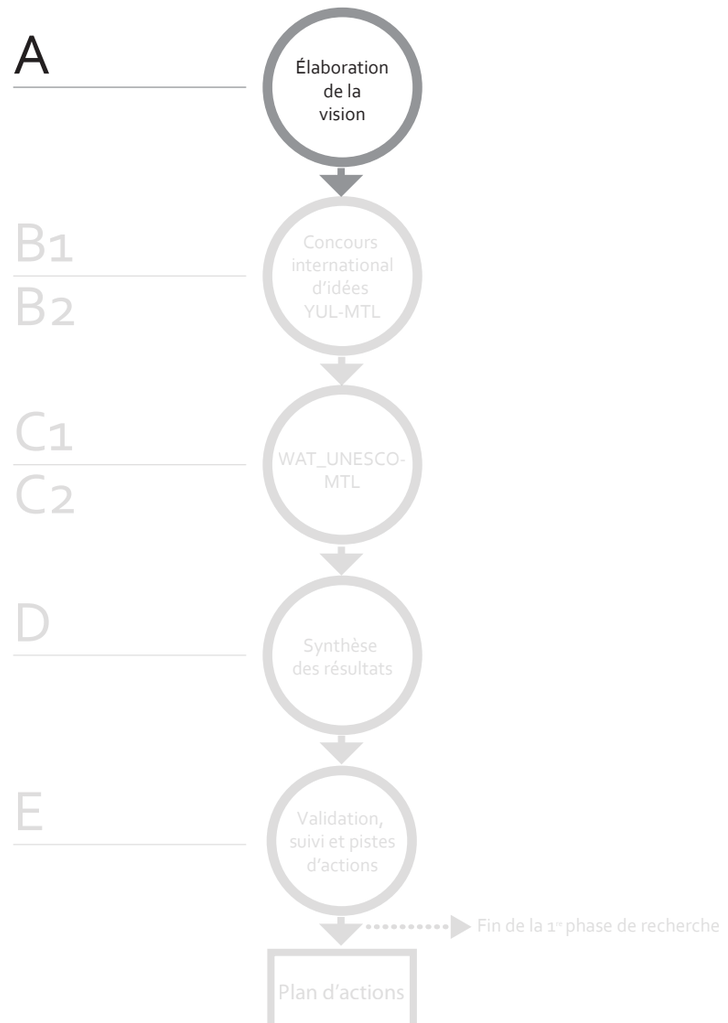

A
Élaboration de la vision
B1
B2
Concours international d'idées YUL-MTL
C1
C2
WAT_UNESCO-MTL
D
Synthèse des résultats
E
Validation, suivi et pistes d'actions
Fin de la 1re phase de recherche
Plan d'actions

Table des matières

1. Retour sur la démarche **A6**
- 1.1 Objectifs du travail réalisé A6
- 1.2 Assises de l'énoncé de la vision A7
- 1.3 Démarche d'élaboration de la vision — concours international A8

2. Balisage international des concours d'entrée de ville **A9**
- 2.1 Objectifs A9
- 2.2 Méthodologie A10
- 2.3 Portrait des concours recensés A11
- 2.4 Exemples de concours A13
- 2.5 Présentation des enjeux reliés aux concours A16
- 2.6 Synthèse des enjeux ciblés par les concours sur les entrées de ville A19

3. Caractérisation des enjeux, aspirations et opportunités **A20**
- 3.1 Objectifs A20
- 3.2 Méthodologie A21
- 3.3 Le concept d'entrée de ville A22
- 3.4 Les enjeux et préoccupations : thèmes et métathèmes A26
- 3.5 Les aspirations : thèmes et métathèmes A30
- 3.6 Les opportunités A36

4. Énoncé de la vision **A39**
- 4.1 Objectifs A39

5. Conclusion **A40**
- 5.1 Objectifs A40
- 5.2 Contenu du document d'appel à concours (livré le 9 juin) A41
- 5.3 Échéancier de l'ensemble du projet A42

© *CPEUM*

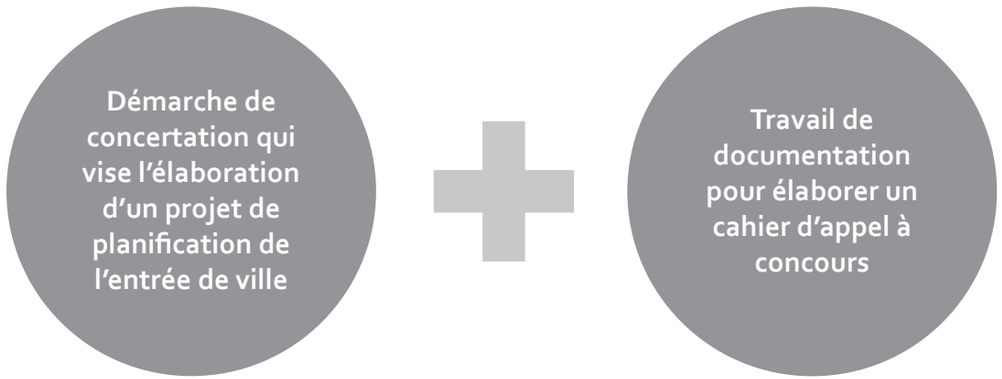


Figure 1 : Actions ciblées dans le cadre du projet sur le parcours d'entrée de ville — aéroport P.E.-Trudeau et le centre-ville

1. Retour sur la démarche

1.1 Objectifs du travail réalisé

Ce document présente un premier bilan des actions entreprises dans le cadre du projet sur le parcours d'entrée de ville aéroport – centre-ville afin d'illustrer le processus d'élaboration de la vision du concours. L'objectif de ce processus est double :

- D'une part, il vise avec l'ensemble des acteurs territoriaux à entamer une démarche concertée de planification du territoire d'entrée de ville ;
- D'autre part, il permet de documenter les balises qui guideront l'élaboration du cahier d'appel à concours.

1.2 Assises de l'énoncé de la vision

Le cœur de l'énoncé de vision a été développé à partir du balisage des précédents de concours d'entrée de ville, des entretiens réalisés avec les acteurs territoriaux ainsi que de la recension des documents d'analyse physicospatiale, de planification et des articles de presse. De ces informations sont ressortis des enjeux, des opportunités et des aspirations :

- Les enjeux sont les préoccupations ou les défis à relever ;
- Les aspirations sont des souhaits ou des attentes qui supportent une situation idéale projetée ;
- Les opportunités de projet sont les circonstances/lieux qui permettraient un changement positif.

De l'analyse combinée des enjeux, des opportunités et des aspirations sont ressorties des valeurs convergentes, englobantes et mobilisatrices qui permettent de définir la vision.

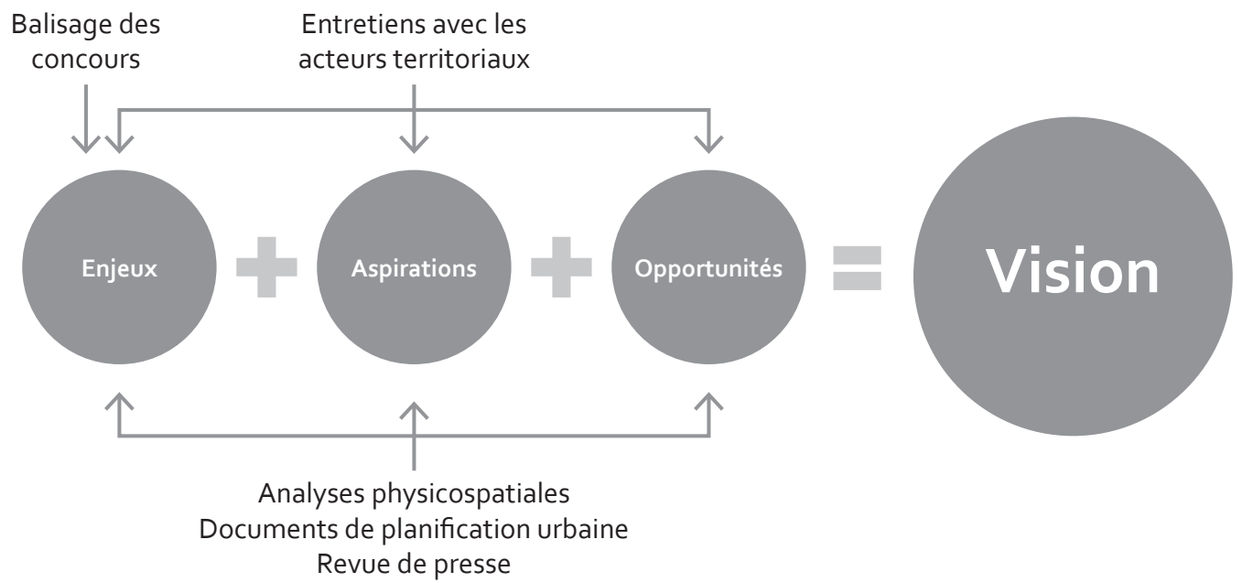


Figure 2 : Élaboration de la vision pour le projet sur le parcours d'entrée de ville — aéroport P.E.-Trudeau et le centre-ville

© *CPEUM*

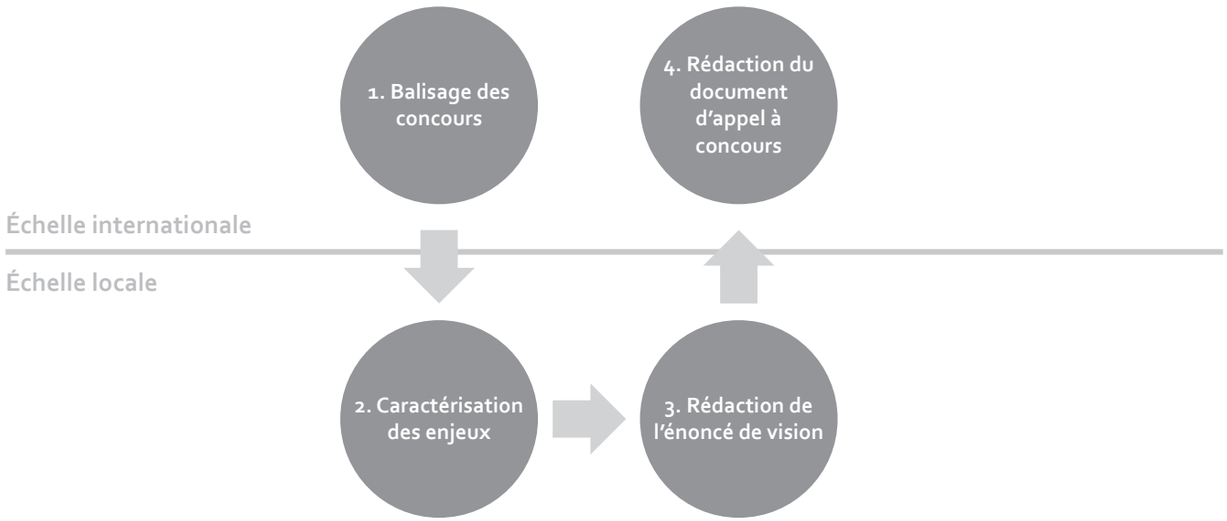


Figure 3 : Démarche d'élaboration de la vision pour le concours international d'idées sur le parcours d'entrée de ville — aéroport P.E.-Trudeau et le centre-ville

1.3 Démarche d'élaboration de la vision — concours international

La démarche de travail en cours se divise en quatre grandes étapes :

1. Le balisage des concours d'entrée de ville : cette étape visait à répertorier les concours réalisés à l'échelle internationale qui ont touché les entrées de ville afin de nous guider dans :
   - Les enjeux à aborder
   - Les modalités de concours à privilégier
   - Le positionnement des présents concours

2. La caractérisation des enjeux locaux : cette étape visait à identifier les préoccupations et les aspirations des acteurs ainsi que celles qui se dégagent de la documentation (analyses physicospatiales, documents de planification, articles de presse) afin de mieux cerner les enjeux, les opportunités et les aspirations spécifiques au parcours d'entrée de ville aéroport – centre-ville.

3. L'énoncé de vision : cette étape a permis de faire une synthèse, d'identifier les enjeux et les aspirations qui ont le plus de résonance parmi un grand nombre d'acteurs.

4. Rédaction du document d'appel à concours : sur cette base, il sera possible de situer le concours sur la scène internationale afin de s'assurer de la pertinence des questions soulevées notamment en :
   - Comparant la vision du concours aux autres efforts internationaux ; savoir sur quelle base on s'en approche, mais aussi sur quelle base on s'en distingue afin d'attirer les concurrents à mener une nouvelle réflexion ;
   - Intégrant des thèmes et enjeux qui n'ont pas été inclus par les acteurs territoriaux, mais qui nous permettent de situer le concours au cœur des débats internationaux sur le design urbain et régional.

2. Balisage international des concours d'entrée de ville

2.1 Objectifs

- Identifier les enjeux portés par les concours sur les entrées de ville
- Repérer des précédents pour établir les modalités du cahier d'appel à concours
- Positionner sur la scène internationale le concours d'idée sur le parcours d'entrée de ville aéroport P.E.-Trudeau — centre-ville

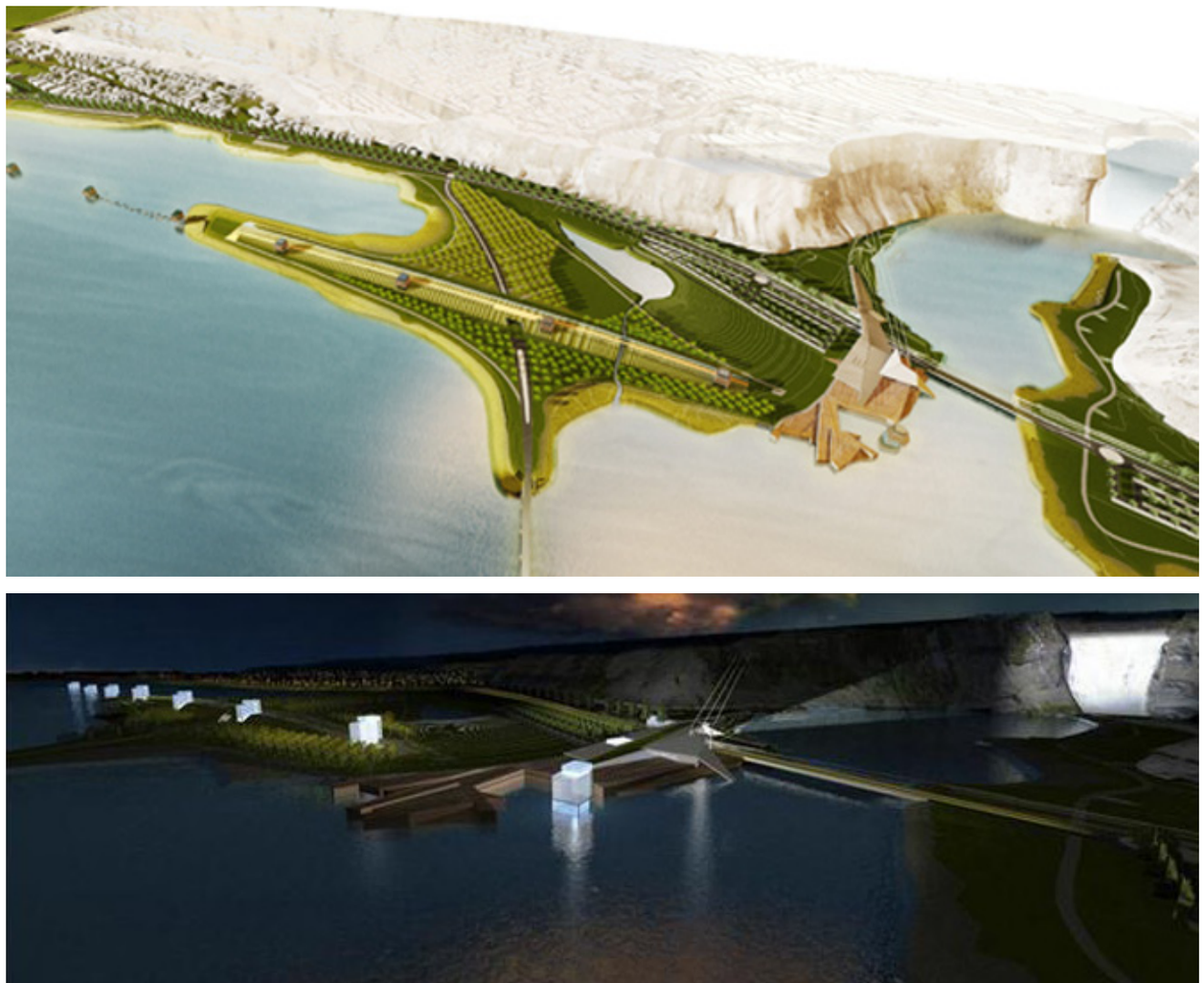


Figure 4 : Perspective Littoral, Québec.

Figure 5 : *The Next Generation of Park,* Minneapolis - TLS/KVA

2.2 Méthodologie

- Inventaire des concours d'idée et de projet qui portent sur les entrées de ville
- Recherche par mots-clés sur les principaux sites Internet spécialisés pour la diffusion des concours
- À la suite de la lecture de la documentation disponible, procéder à la rédaction d'une fiche descriptive pour chacun des 36 concours repérés. Cette fiche inclut l'identification des enjeux touchés par le concours et ses principales modalités de réalisation (prestation exigée, jury, échéancier, prix, etc.)

Le portrait des concours sur les entrées de ville a été réalisé à partir d'un inventaire effectué sur les principaux sites Internet de diffusion des concours en architecture, architecture du paysage et urbanisme (Death by Architecture, Bustler, ArchDaily, World Landscape Architecture, etc.).

De cet inventaire, 36 concours portant sur les entrées de ville ont été sélectionnés. Pour chacun d'eux, la documentation disponible a été recensée afin d'identifier :

- Les enjeux d'entrée de ville ciblés par le concours
- Les principales modalités de réalisation (type de prestation, composition du jury, échéancier, structure des prix, etc.)

2.3 Portrait des concours recensés

2.3.1 Localisation des concours d'entrée de ville recensés : les types d'intervention

Les concours d'entrée de ville recensés sont principalement localisés en Amérique du Nord et en Europe, trois concours ont été identifiés en Asie et un en Afrique.

Les types d'interventions visées par les concours d'entrée de ville sont très variés et proviennent de différents pays, par exemple : Hong Kong, Abuja, Londres, Milan, Surrey, Newark, Chicago, Minneapolis, Madison. Si cinq concours touchaient directement la requalification d'un boulevard et trois celle d'une autoroute, d'autres visaient la réalisation de projets de plus petite ampleur. Neuf ciblaient la conception d'un bâtiment situé en entrée de ville et trois celle d'un monument marquant l'entrée de ville.

Cette grande diversité de concours illustre le caractère transversal du concept d'entrée de ville et la multiplicité des points de vue pouvant être utilisés pour aborder la question.

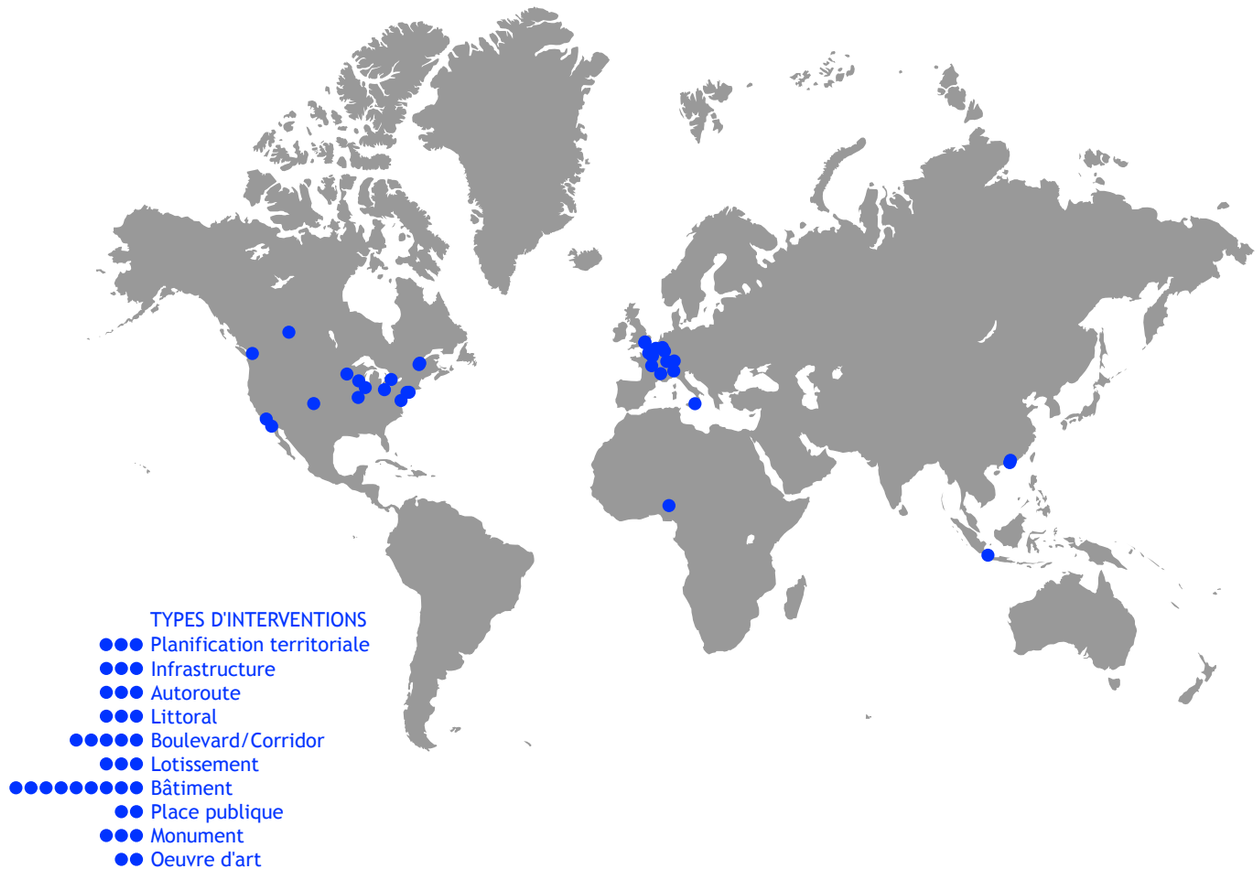


Figure 6 : Localisation des concours d'entrée de ville recensés et classement par type d'intervention

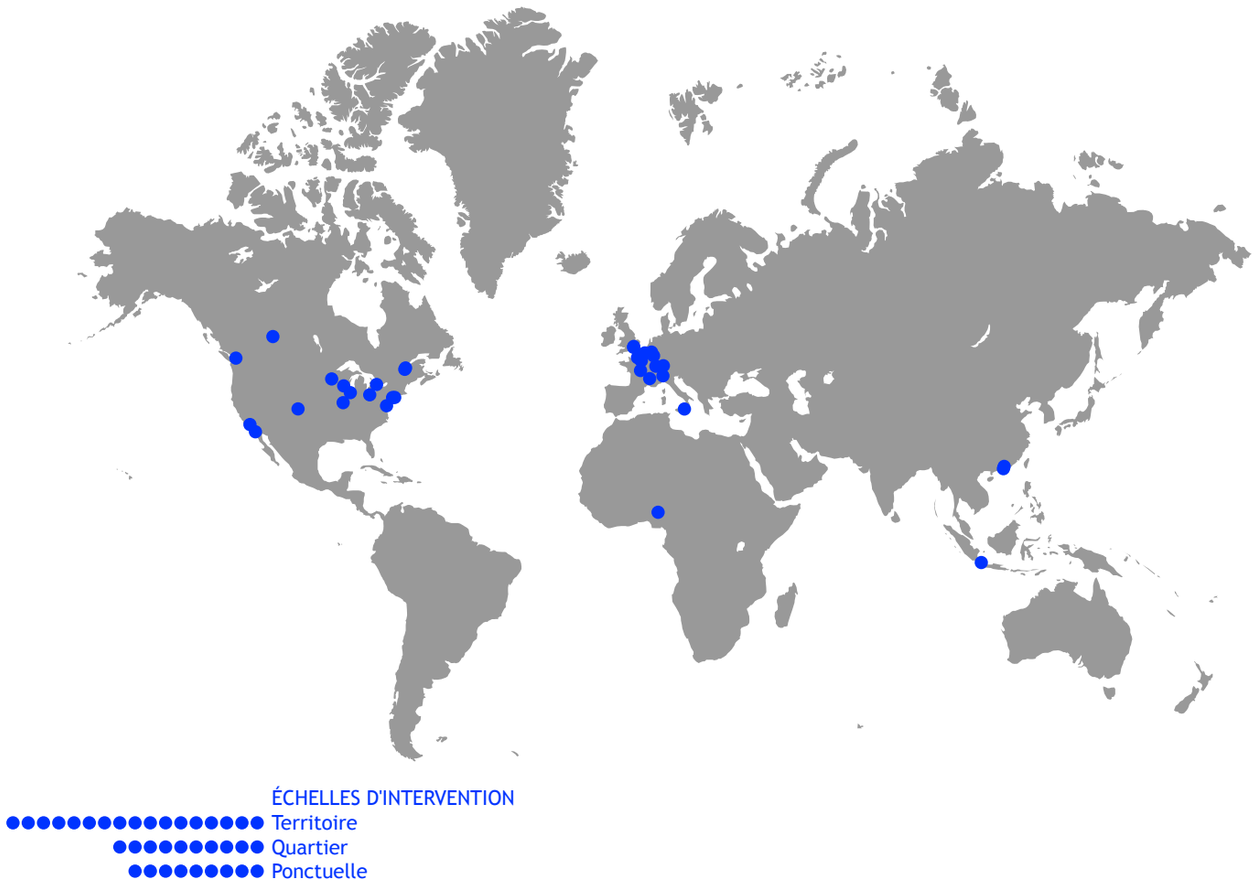


Figure 7 : Localisation des concours d'entrée de ville recensés et classement par échelle d'intervention

2.3.2 Localisation des concours d'entrée de ville recensés : les échelles d'intervention

Afin de simplifier l'analyse des concours, nous les avons regroupés en trois échelles d'intervention :

1. L'échelle du territoire
2. L'échelle du quartier
3. L'échelle ponctuelle

Remarquons d'abord l'importance en nombre des concours qui concernent l'échelle du territoire. Ce résultat démontre que l'entrée de ville constitue un projet de territoire nécessitant la concertation d'une variété d'acteurs qui interviennent sur les différents leviers du développement urbain.

2.4 Exemples de concours

2.4.1 À l'échelle du territoire : Wellesley Road, Londres

À cette échelle, les projets rencontrés visent principalement l'aménagement d'infrastructures autoroutières et ferroviaires, ainsi que les grandes opérations de planification urbaine qui découlent de ces transformations.

À titre d'exemple, le concours pour le réaménagement de Wellesley Road à Croydon, en banlieue de Londres, visait la requalification en boulevard urbain fortement paysagé d'une artère qui possédait un caractère autoroutier par la présence de sections en tranchée.

Ce projet d'aménagement est perçu par le milieu local comme l'amorce d'un processus de revitalisation des milieux adjacents et devra donc s'arrimer à un processus de planification à plus long terme.

Figure 8 : Wellesley Road, Londres - OKRA landschapsarchitecten

Figure 9 : Lower Don Land, Toronto — MVVA inc.

2.4.2 À l'échelle du quartier : Lower Don Land, Toronto

Les projets qui touchent l'échelle de quartier visent plus directement l'aménagement ou la requalification d'un espace urbain de dimension moyenne situé en entrée de ville. Ces projets mettent en relief le caractère souvent déstructuré des entrées de ville, ainsi que la difficulté de faire cohabiter des milieux urbains et des zones d'infrastructures lourdes.

À titre d'exemple, on retrouve le projet de réaménagement entre l'autoroute Gardiner et le lac Ontario à l'embouchure de la rivière Don à Toronto. Dans ce cas-ci, alors que les anciens terrains industriels vacants se libèrent et rendent possible le réaménagement du littoral, l'autoroute Gardiner qui permet d'accéder au centre-ville de Toronto joue un rôle de barrière entre le lac Ontario et le milieu urbain. Outre la conception du plan d'aménagement du secteur, le concours visait à trouver des solutions pour amoindrir l'effet négatif de l'autoroute pour améliorer l'intégration urbaine et paysagère des milieux adjacents.

2.4.3 À l'échelle de l'intervention ponctuelle : Paysage suspendu, Québec

La plus petite échelle d'intervention des concours d'entrée de ville vise le marquage d'un lieu par la création d'un élément repère comme un bâtiment ou un monument.

À titre d'exemple le concours « Paysage suspendu » visait à créer une signature visuelle autour des structures surélevées de l'autoroute Dufferin-Montmorency à l'entrée de la colline parlementaire à Québec.

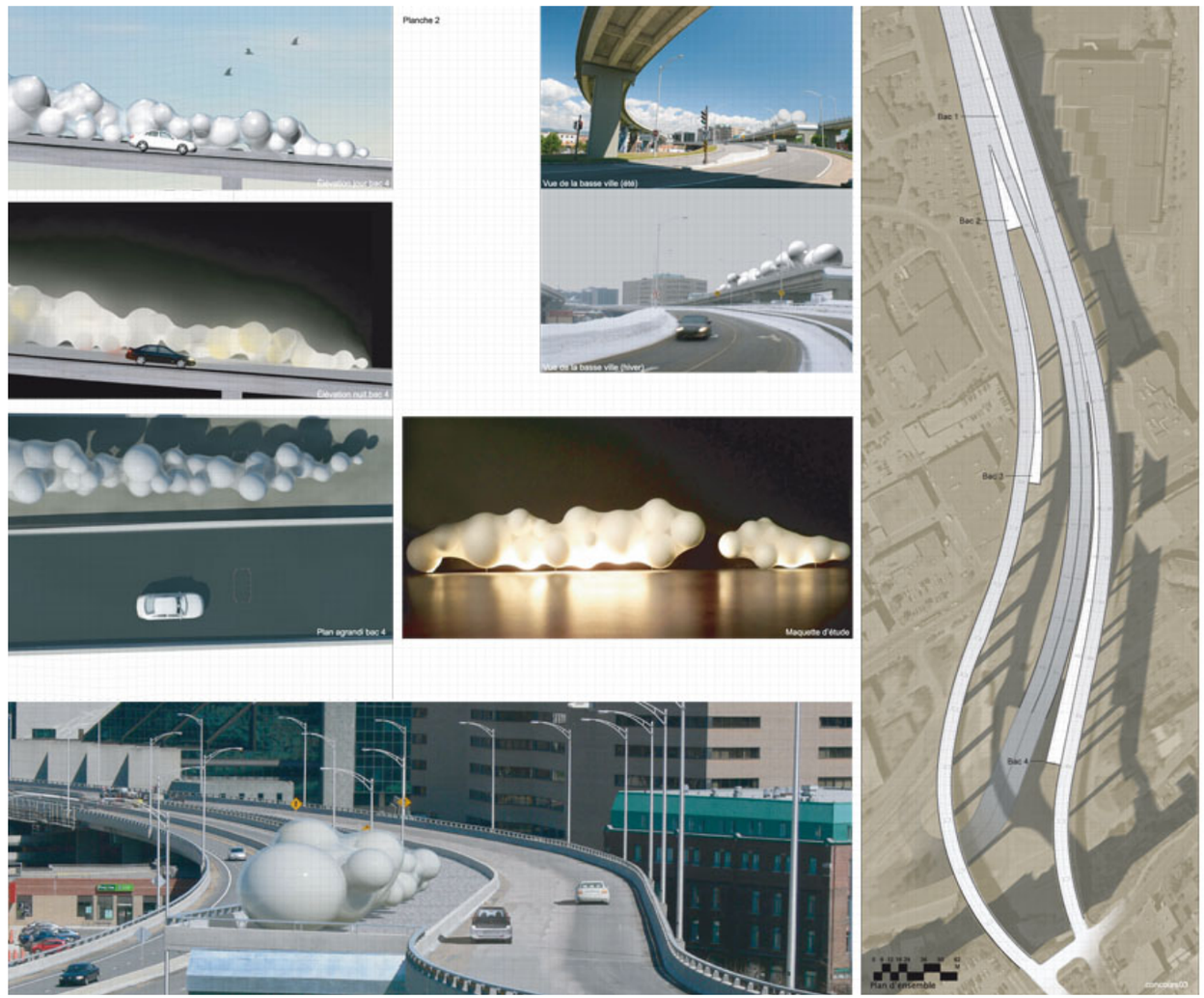


Figure 10 : Paysage suspendu, Québec — Côté Leahy Cardas, architectes/SNC-Lavalin

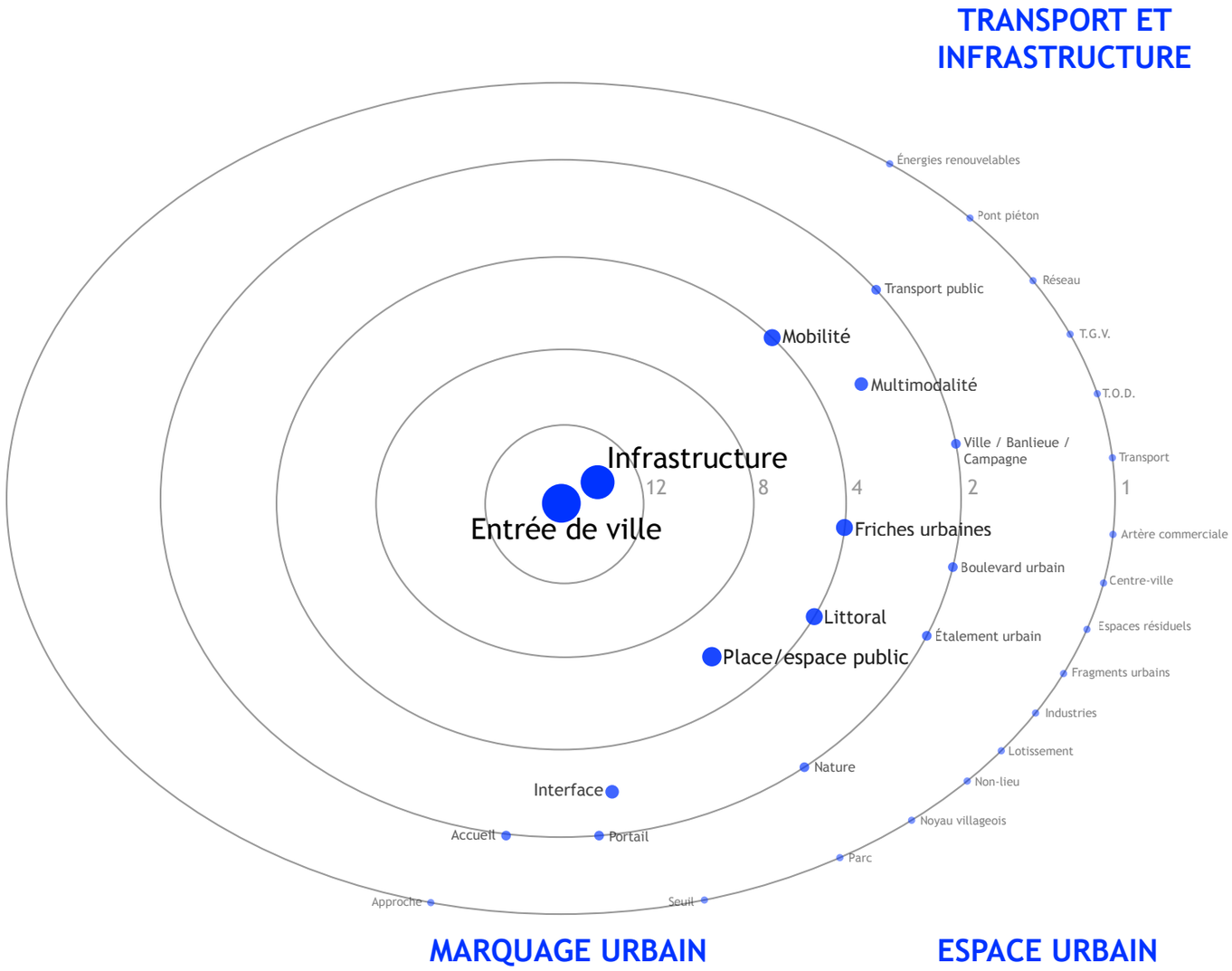


Figure 11 : Graphique de répartition des enjeux reliés au concours — dimension tangible.

2.5 Présentation des enjeux reliés aux concours

2.5.1 Les dimensions tangibles

Un appel à concours repose principalement sur un ou des enjeux dominants afin d'encadrer la réflexion des concurrents. Repérer les enjeux utilisés dans les concours sur les entrées de ville permet donc de donner une perspective élargie sur les visions d'entrée de ville offertes par les concours recensés.

Les enjeux abordés dans les concours sur les entrées de ville se segmentent en deux grandes catégories selon qu'ils témoignent de préoccupations tangibles ou intangibles.

Les thèmes liés aux dimensions tangibles reflètent :

- Des questions liées aux modes de transport. Ce sont entre autres : les infrastructures, la mobilité, la multimodalité ;
- Des espaces urbains ou des fonctions urbaines : les places et espaces publics, le littoral, les friches urbaines ;
- Des éléments de marquage du lieu : les interfaces, l'accueil, le portail.

2.5.2 Les dimensions intangibles

Les dimensions intangibles ciblent :

- Des qualités urbaines : la connectivité, le cadre de vie, la densité ;
- Des approches de conception et de planification urbaine : le développement durable, la requalification, la mise en lumière ;
- Des révélateurs de l'identité : le paysage, le patrimoine.

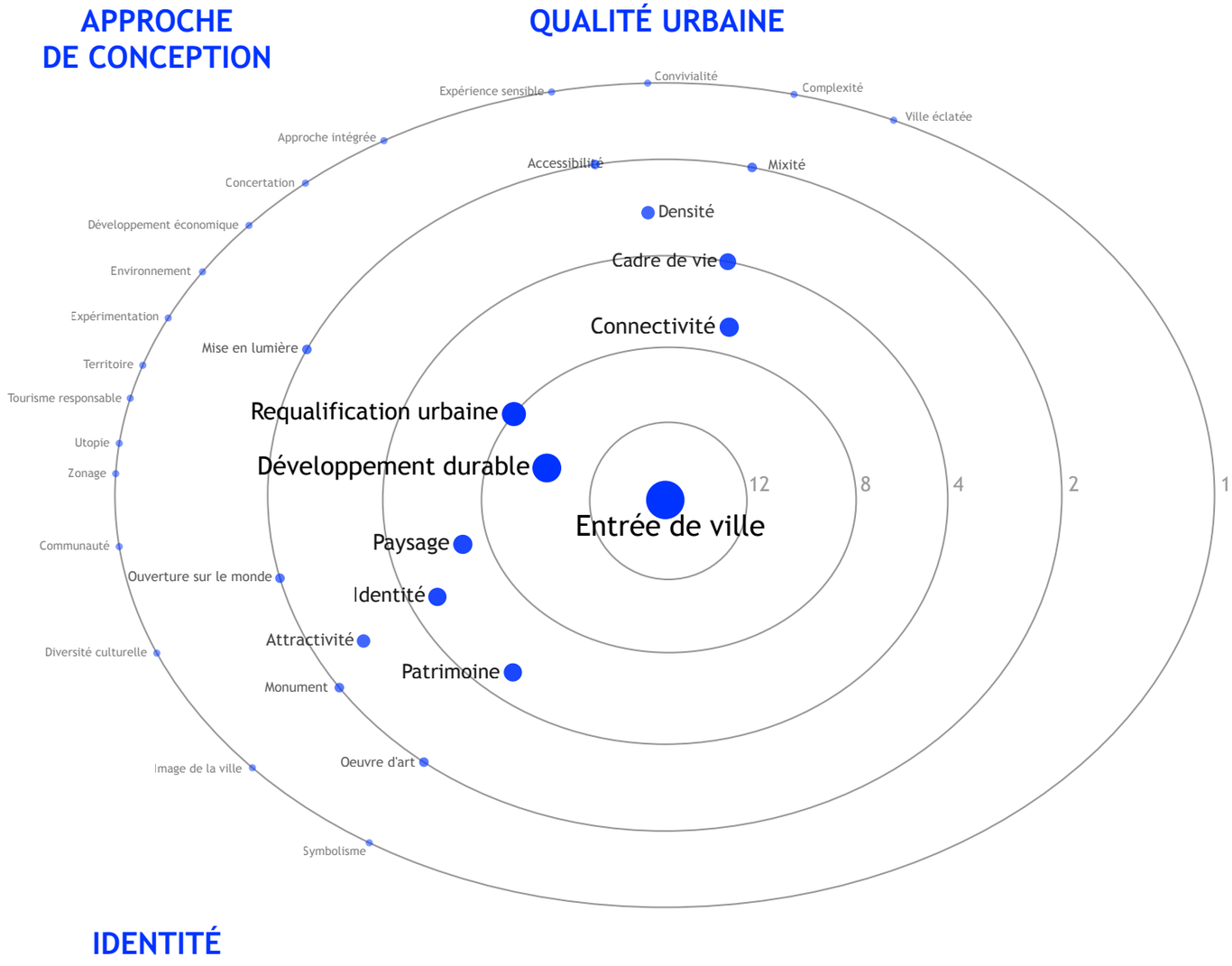


Figure 12 : Graphique de répartition des enjeux reliés au concours — dimension intangible.

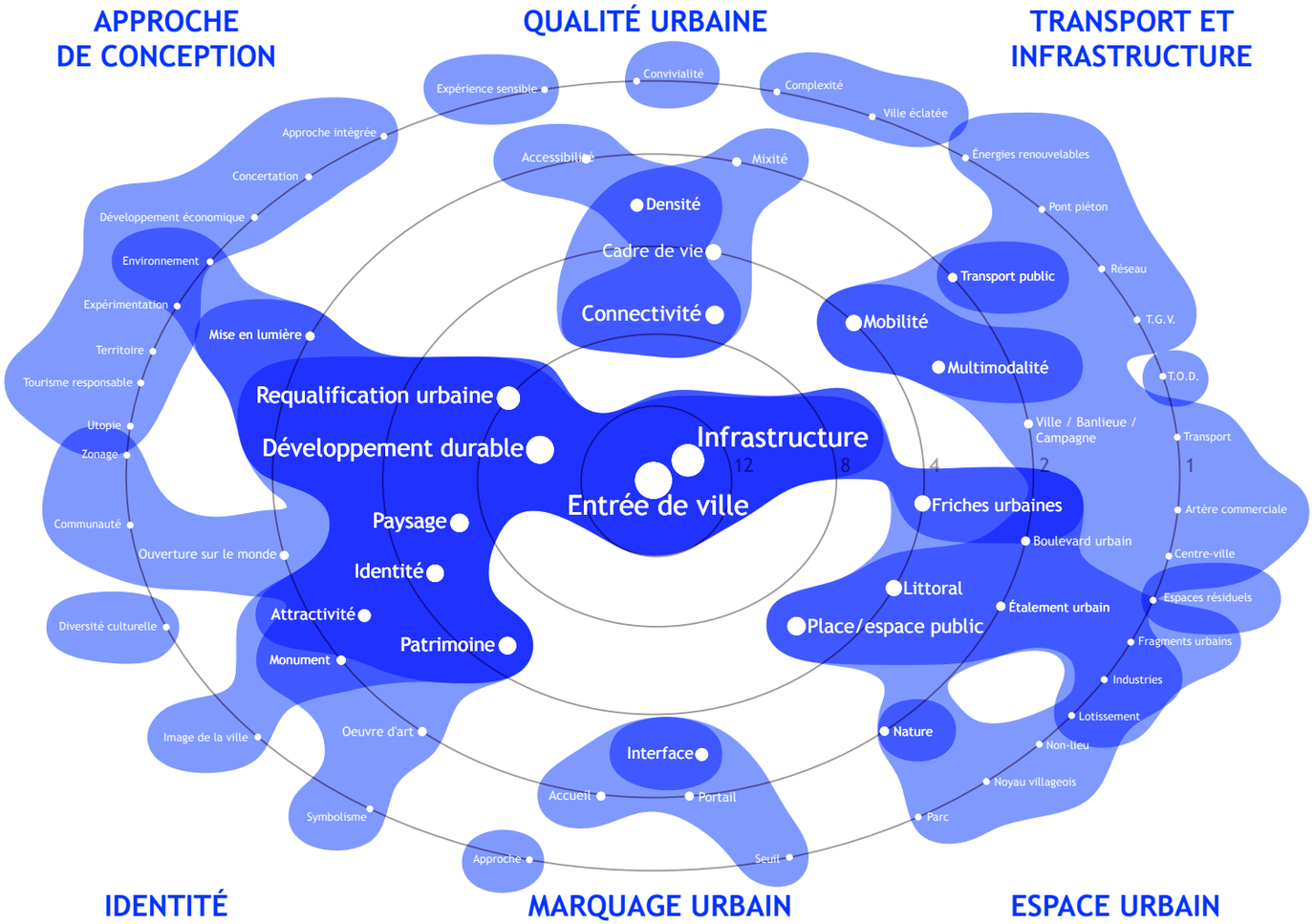


Figure 13 : Graphique de répartition des enjeux dominants reliés au concours.

2.5.3 Les enjeux dominants

Le graphique présenté sur cette page illustre, par superposition, les enjeux traités à chacune des échelles d'intervention (territoire, quartier, lieu ponctuel). Une trame de fond pâle indique que l'enjeu concerne seulement une échelle d'intervention. Inversement, une trame de fond foncée montre que l'enjeu est traité à la fois par les concours qui portaient sur des interventions ponctuelles, des quartiers et des territoires.

À la lecture de ce graphique, on peut identifier sept thèmes dominants qui concernent une grande variété d'interventions sur les entrées de ville :

1. Entrée de ville
2. Infrastructures
3. Développement durable
4. Requalification urbaine
5. Paysage
6. Identité
7. Patrimoine

2.6 Synthèse des enjeux ciblés par les concours sur les entrées de ville

De l'analyse des concours, nous pouvons retenir trois principaux points :

- Les entrées de villes concernent une variété de types et d'échelles d'intervention. Un concours sur les entrées de ville peut faire appel à chacune de ces échelles de manière individuelle ou traiter l'ensemble de manière transversale ;
- La démarche de revalorisation de l'entrée de ville vise des enjeux communs à ceux relevés dans les concours recensés tels que :
    1. L'entrée de ville
    2. Les infrastructures
    3. Le développement durable
    4. La requalification urbaine
    5. Le paysage
    6. L'identité
    7. Le patrimoine

D'autres enjeux sont plus spécifiques aux différents projets et leur donnent leur couleur locale. Par contre, un enjeu semble peu présent dans les concours sur les entrées de ville recensés. Il s'agit du parcours.

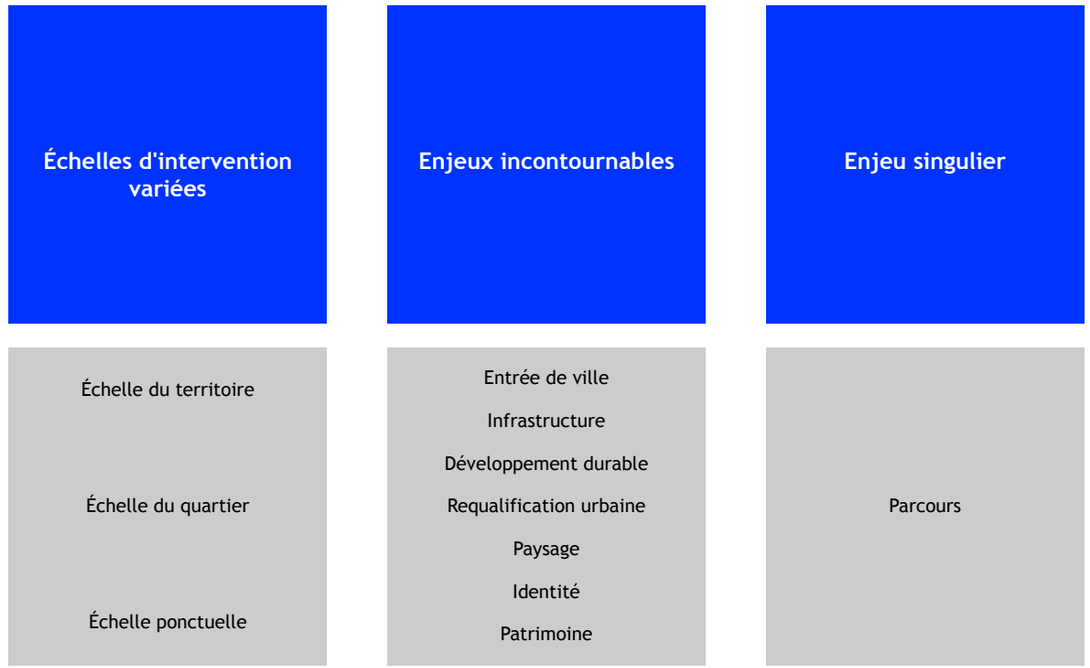


Figure 14 : Schéma de la synthèse des enjeux ciblés par les concours sur les entrées de ville.

3. Caractérisation des enjeux, aspirations et opportunités

3.1 Objectifs

- Identifier des éléments du concept d'entrée de ville
- Identifier les enjeux, les aspirations et les lieux d'opportunités de projet du parcours aéroport — centre-ville, en résonance avec le milieu, par le biais d'une méthodologie multiple (concertation et documentation de diverses sources) pour mieux cadrer le cahier d'appel à concours

3.2 Méthodologie

- Concertation par le biais d'entretiens auprès des experts impliqués (urbanistes des arrondissements et villes liées, Ville-centre, ADM, MTQ, CRÉ de Montréal, CMM, Parcs Canada, AMT)
- Recension de documents à caractère public (analyses paysagères, chapitres d'arrondissements, etc.)
- Recension d'articles de presse

Types de documents analysés :

- Recension du point de vue expert : entretiens auprès d'acteurs concernés par le projet (arrondissements et villes liées, Ville-centre, ADM, MTQ, CRÉ de Montréal, CMM, Parcs Canada, AMT) – 15 entretiens ;
- Recension du point de vue public : chapitres des arrondissements et plans d'urbanisme, analyses paysagères, documents préparatoires au plan d'urbanisme de Montréal) – 18 documents ;
- Recension du point de vue médiatique : revue de presse 2003-2011 (Le Devoir, La Presse, Les Affaires) — 27 documents.

Pour les entretiens, nous avons abordé quatre principaux points de discussion :

1. Les concepts d'entrée de ville
2. Les enjeux et préoccupations du territoire traversé
3. Les aspirations par rapport au devenir souhaitable de ce territoire
4. Les opportunités territoriales vis-à-vis de ce projet

Analyse :

- Compilation des données (enjeux, aspirations et secteurs d'opportunité) dans un tableau synthèse de l'ensemble des documents ;
- Compilation des résultats de l'exercice de cartographie participative portant sur les opportunités de projet et les limites territoriales de l'exercice.

© CPEUM

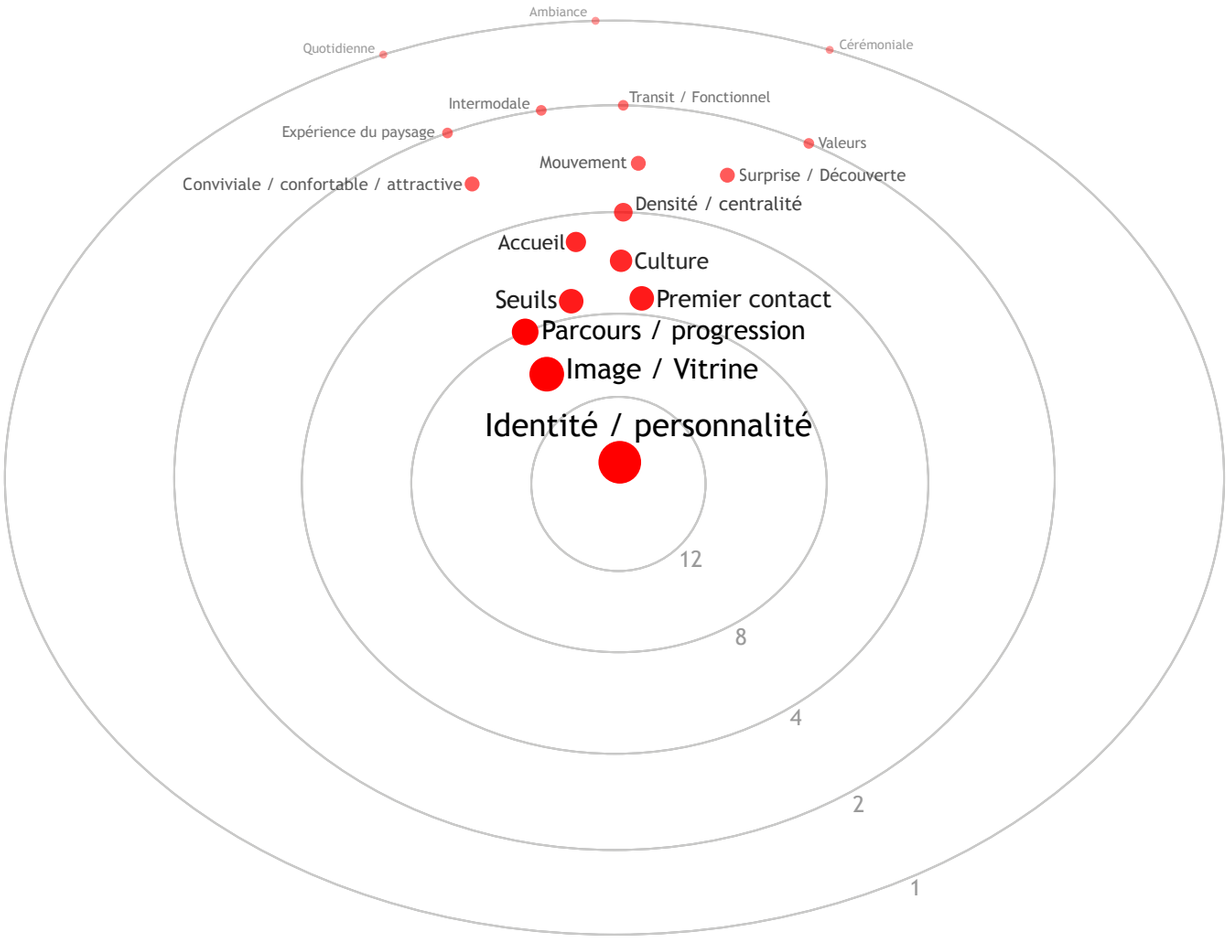


Figure 15 : Graphique de répartition des réponses à la question : Selon vous, qu'est-ce qu'une entrée de ville ?

3.3 Le concept d'entrée de ville (questions ciblées pour les entretiens)

3.3.1 Selon vous, qu'est-ce qu'une entrée de ville ?

- L'entrée de ville est indissociable de l'identité d'une ville. Elle doit être porteuse de cette identité ; elle doit exprimer la personnalité et l'ambiance d'une ville et signifier le territoire. C'est donc une opportunité d'y exprimer ses valeurs, sa culture, ses savoir-faire, sa vitalité (le pouls d'une ville).
- En ce sens, l'entrée de ville est liée à l'image telle une photo qui est saisie en un moment. Par ailleurs, l'entrée de ville est porteuse du premier contact avec le visiteur. C'est la première image qu'il se fait d'une ville, la première impression. L'entrée de ville est aussi une vitrine sur le quotidien, sur la vie urbaine ; une vitrine qui permet d'annoncer ce qui s'en vient.
- L'entrée de ville n'est pas une porte, mais un parcours. C'est une notion dynamique en lien avec l'expérience et le mouvement, la progression et les paysages qui défilent en succession. Cette progression se manifeste par une intensification et une densification de la ville jusqu'à la découverte de son cœur, son climax.
- Le concept d'entrée de ville est forcément associé à une notion fonctionnelle de transit, d'une certaine accumulation d'infrastructures de transport, souvent intermodale (trains, autoroute, transport en commun).

3.3.2 À quoi fait appel l'image ou l'identité de Montréal ?

- L'identité montréalaise s'exprime à travers la créativité. L'appellation de Montréal Ville UNESCO de design, souligne et encourage la créativité de la relève, des concepteurs qui participent à imaginer la ville. En parallèle, une industrie du multimédia attire un nombre important de jeunes voulant travailler et demeurer à Montréal. Cette nouvelle économie créative en devenir est partie prenante de l'identité de Montréal. Enfin, Montréal est une ville de festivals, de plaisir, de spectacles et des arts de la scène.
- Le caractère industriel à Montréal est encore très présent (port, quartiers ouvriers et industriels, etc.). De même, elle revêt un patrimoine industriel important.
- L'identité montréalaise s'exprime aussi au travers son caractère multiculturel et son ouverture. Il fait bon vivre à Montréal. C'est une ville sécuritaire qui offre une belle qualité de vie.

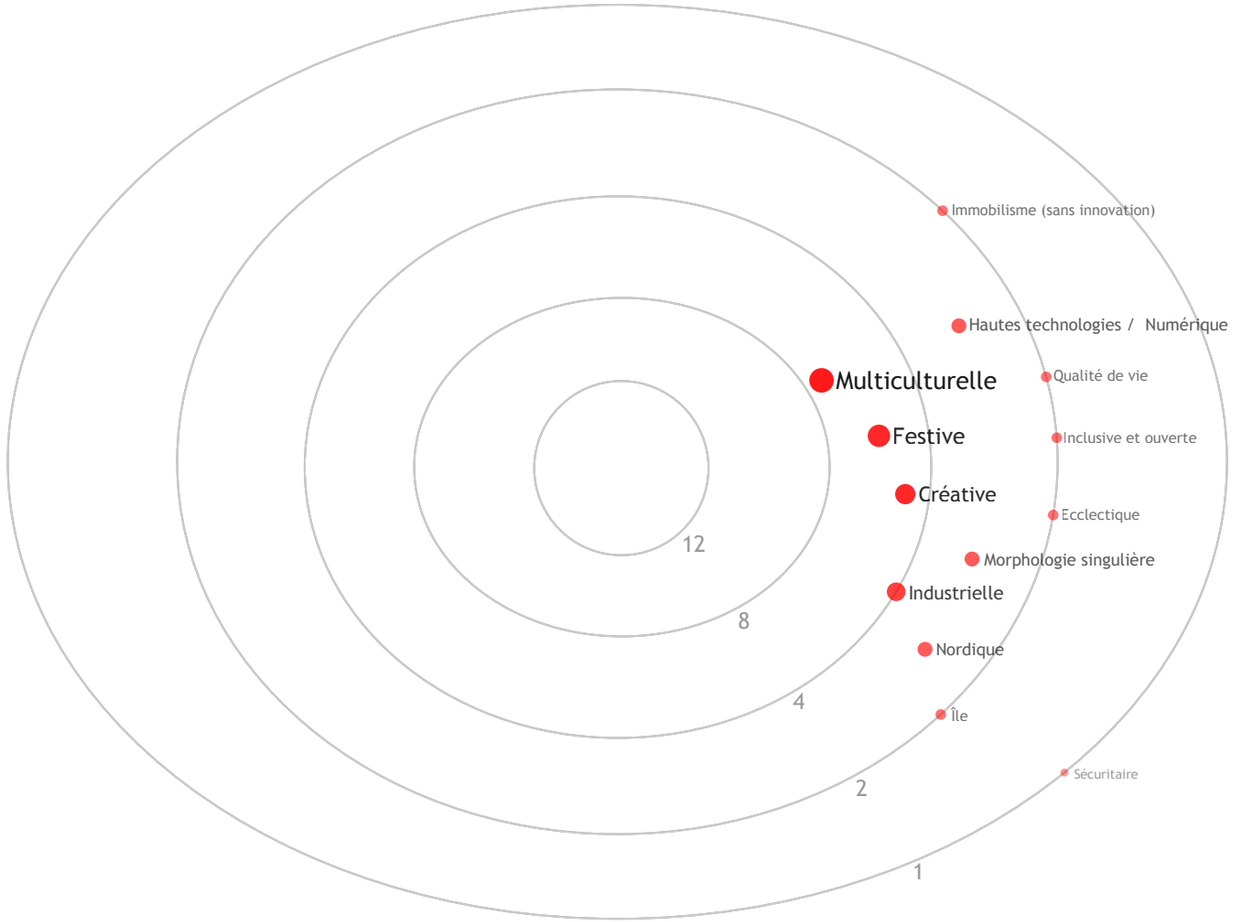


Figure 16 : Graphique de répartition des réponses à la question : À quoi fait appel l'image ou l'identité de Montréal ?

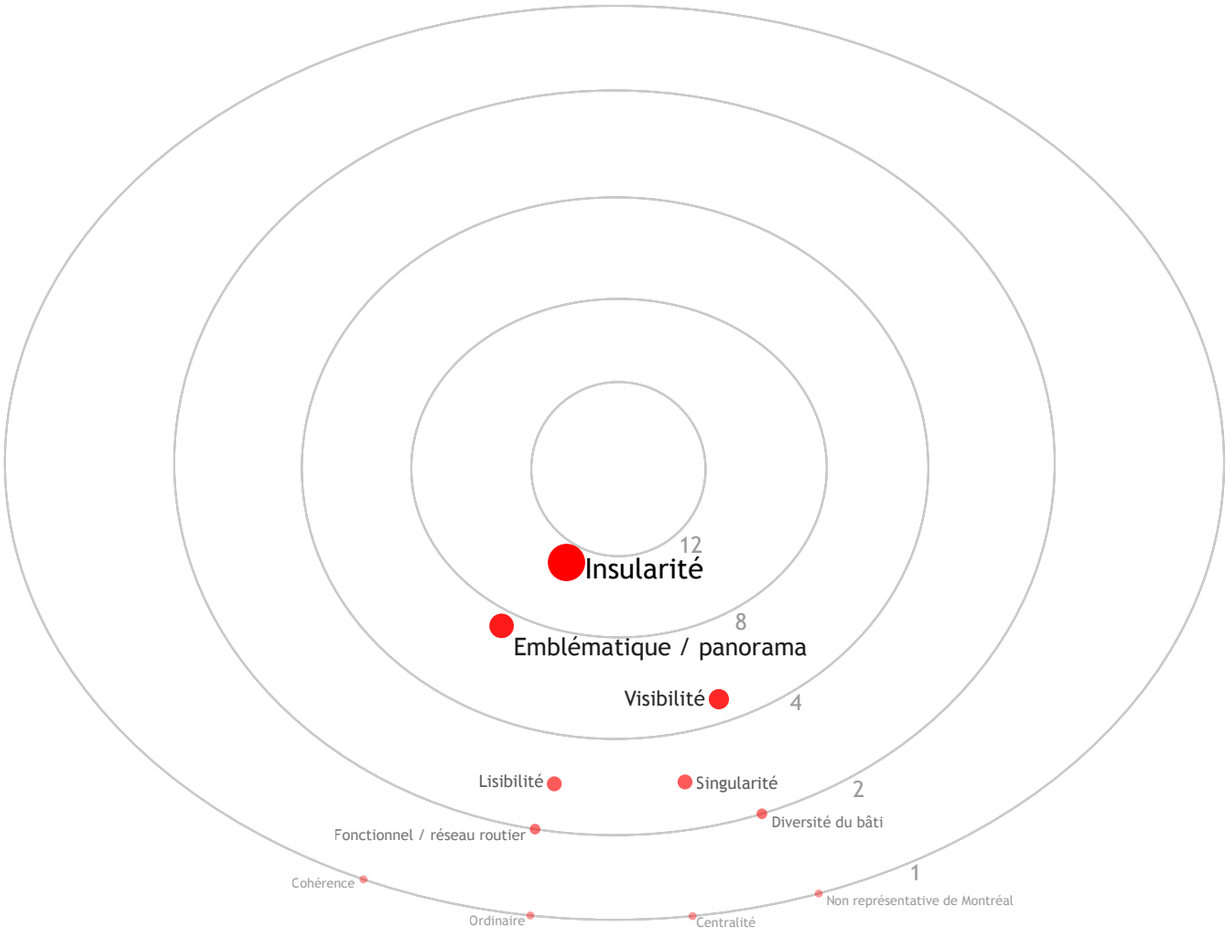


Figure 17 : Graphique de répartition des réponses à la question : Qu'est-ce qu'une entrée de ville pour Montréal ?

3.3.3 Qu'est-ce qu'une entrée de ville pour Montréal ?

- Montréal étant une île, plusieurs de ses entrées de villes se font via les ponts. Cette condition insulaire permet une ouverture sur le paysage, ainsi que des vues emblématiques sur le centre-ville, le mont Royal et le fleuve. Ailleurs, on traverse souvent de grandes régions périurbaines, sans frontières marquantes, avant d'aboutir au centre-ville. À Montréal, l'arrivée est marquante. On a une facilité de lecture de la ville en sachant qu'on se dirige vers la centralité.

3.3.4 Quelles sont les particularités de l'entrée de ville aéroport — centre-ville ?

- L'entrée est dégradée, déstructurée par la présence du passé industriel, le manque de visibilité. On n'y retrouve pas d'effort d'intégration des quartiers avoisinants et l'on y perçoit un paysage très hétérogène : les arrière-cours des industries, des vides, des lieux d'entreposage, des marchandises, le trafic y est dense.
- Cette entrée est caractéristique d'un passé industriel important. C'était le lieu de développement économique le plus important au Canada, c'est là où tout a commencé. Il revêt une charge symbolique.
- C'est l'entrée internationale non seulement pour Montréal, mais aussi pour le Québec. C'est le lien principal entre le centre-ville et l'aéroport.
- L'entrée est grise, bétonnée, mate, triste. Il y a une absence flagrante de végétation.
- D'un autre côté, c'est une entrée banale et anonyme qui ne représente pas le caractère identitaire de Montréal.
- Au niveau de l'expérience, parfois le parcours fait place à des ouvertures sur les paysages tantôt à des fermetures. Un sentiment d'introversion, d'étouffement et de tensions peut être généré.
- C'est une entrée névralgique pour le transport de marchandises, mais également une entrée quotidienne fréquentée par les riverains.
- Enfin, l'entrée se distingue par son caractère moderne (construction des années 1960) et l'aspect prégnant et monumental des infrastructures urbaines (Turcot).

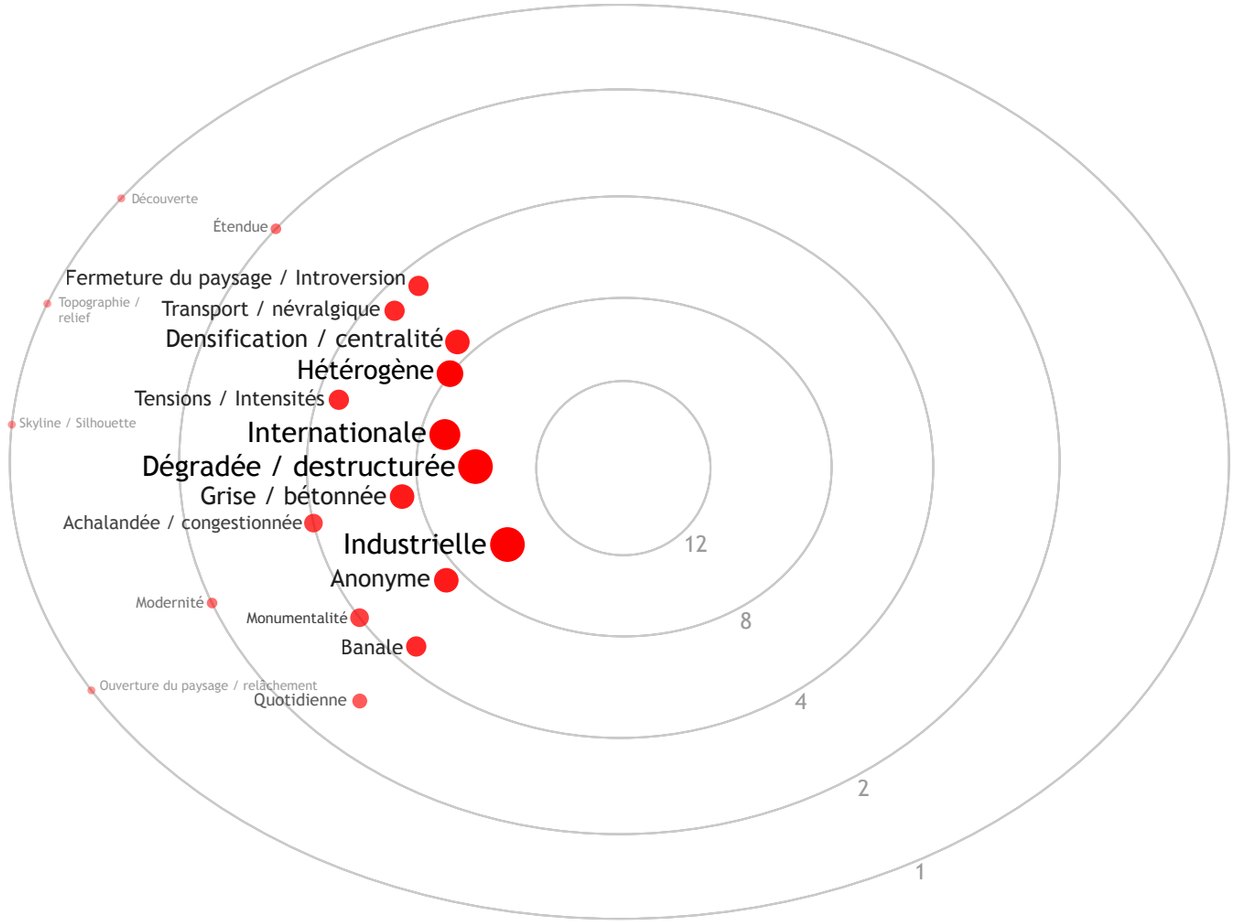


Figure 18:Graphique de répartition des réponses à la question : Quelles sont les particularités de l'entrée de ville aéroport — centre-ville ?

3.4 Les enjeux et préoccupations : thèmes et métathèmes

L'analyse des enjeux a permis de dégager un certain nombre de thèmes qui se regroupent sous quatre métathèmes soit :

1. Infrastructure tangible
2. Mobilité
3. Milieux habités et de travail
4. Parcours et expérience

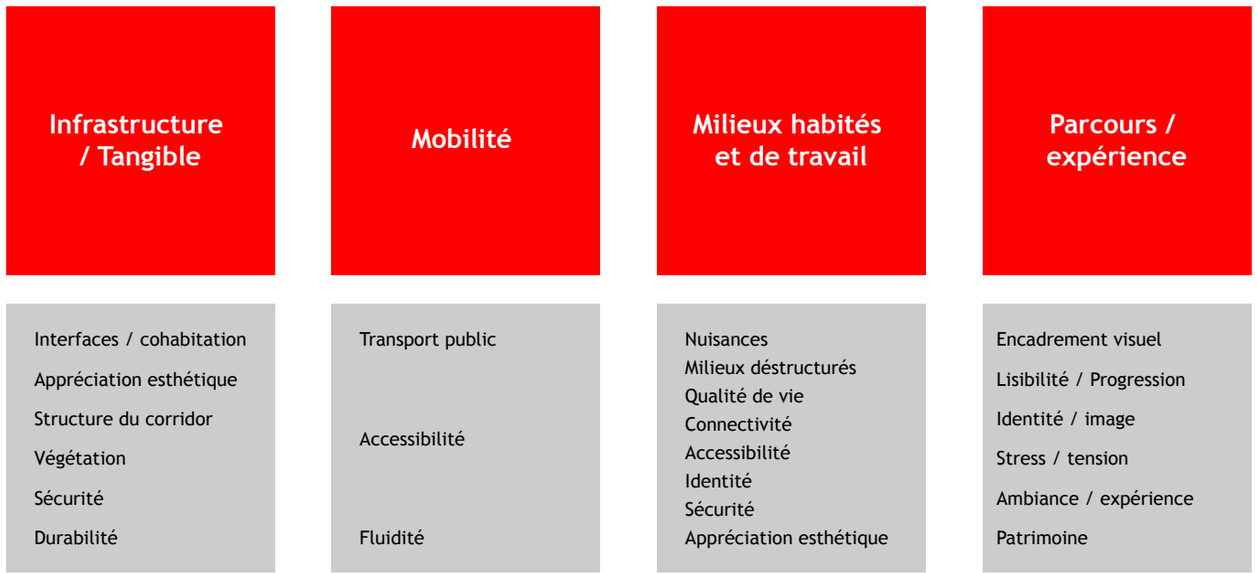


Figure 19 : Schéma des enjeux et préoccupations regroupés en thèmes.

3.4.1 Les enjeux et préoccupations des médias

À partir de l'analyse des coupures de presse (médias), deux principaux métathèmes se dégagent :

Les milieux habités et de travail,

- L'enjeu de la qualité de vie
- L'enjeu des nuisances
- L'enjeu de l'accessibilité aux commodités

La mobilité :

- L'enjeu du transport public

Ils ressortent donc comme étant les principales préoccupations déclarées dans le débat public.

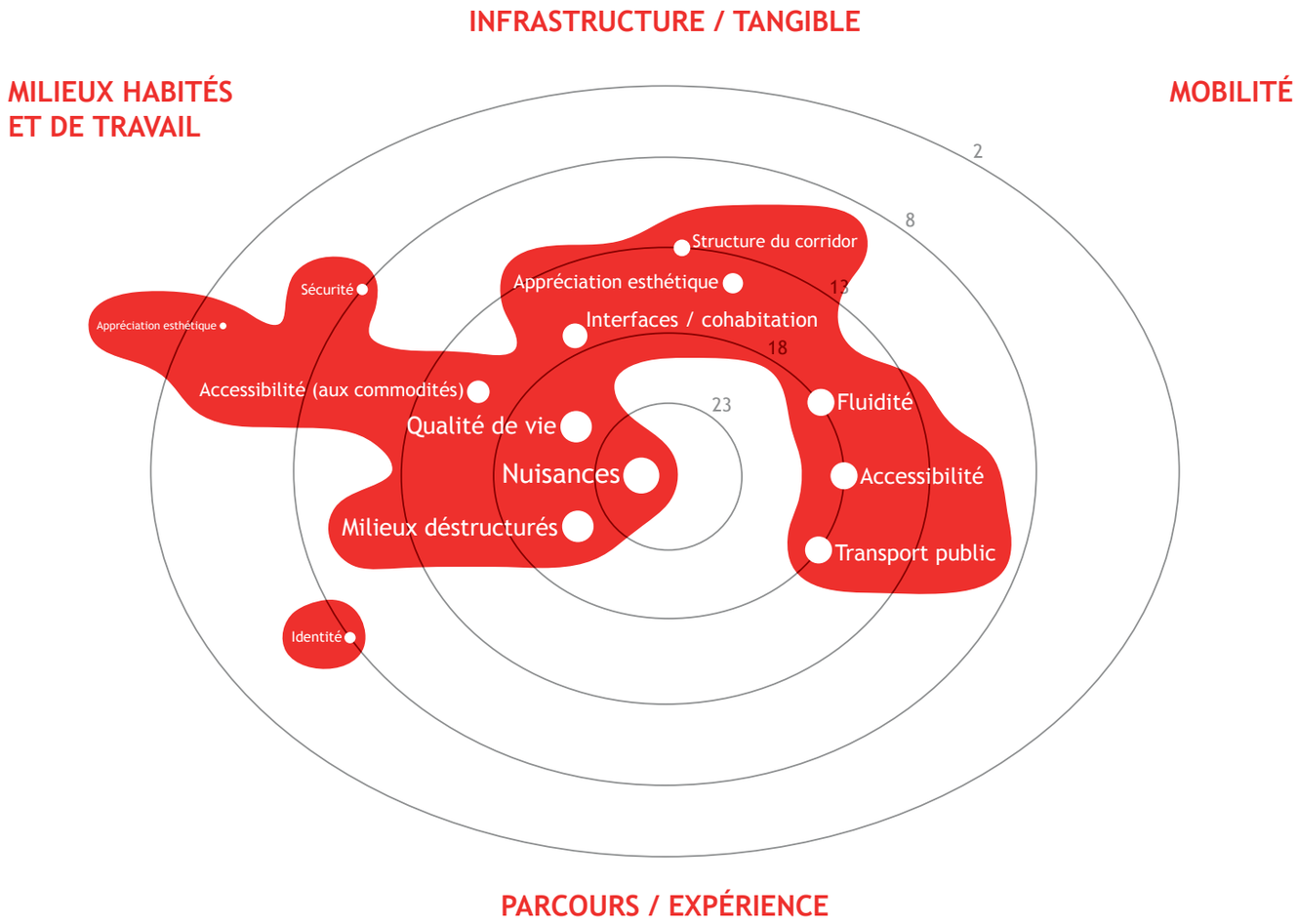


Figure 20 : Graphique de répartition des enjeux et préoccupations dans les médias.

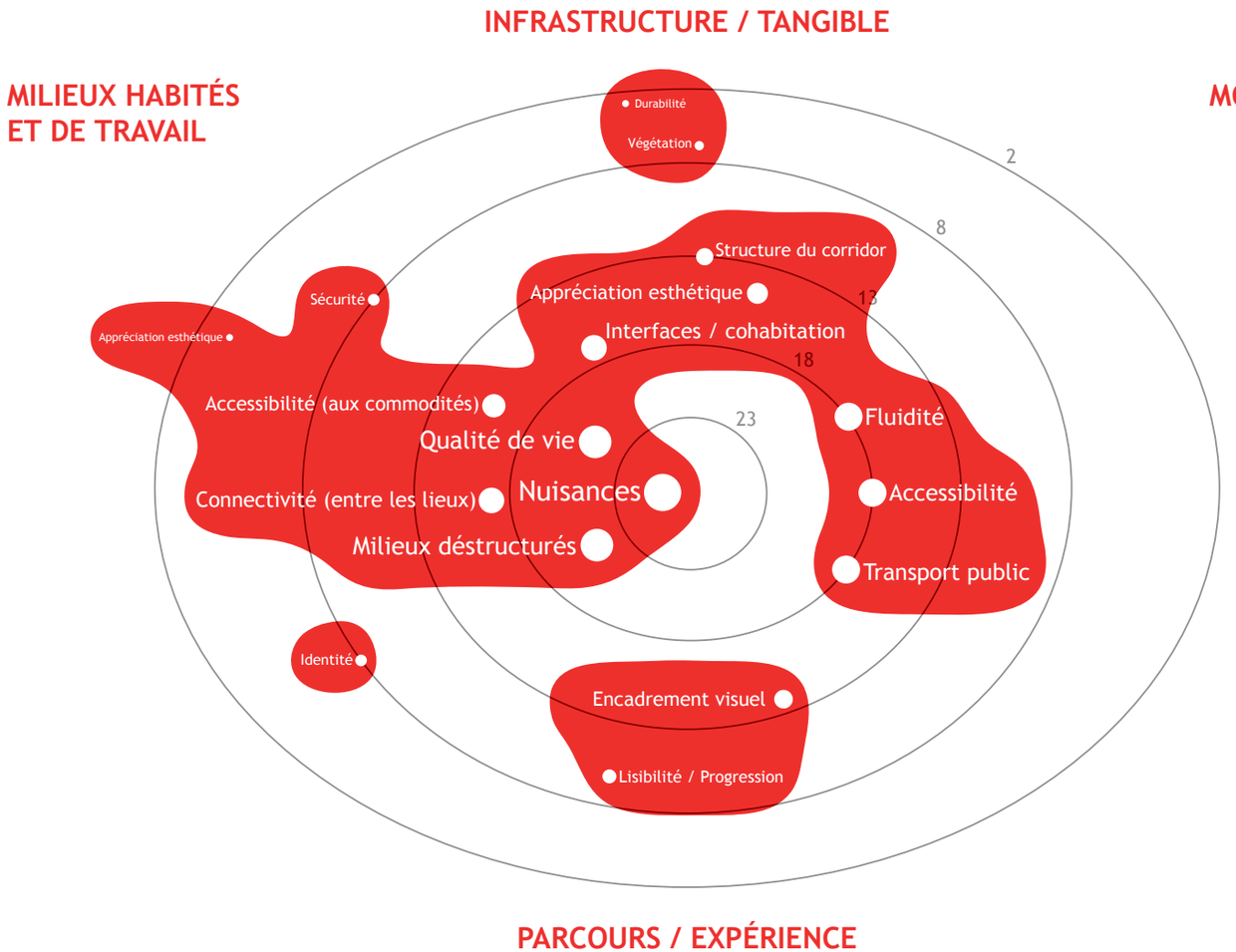


Figure 21 : Graphique de répartition des enjeux et préoccupations dans les documents publics.

3.4.2 Les enjeux et préoccupations dans les documents publics

- Reconnaissance des enjeux de parcours et de l'expérience ainsi que de l'infrastructure.

Dans les analyses paysagères, les plans d'urbanisme et les chapitres d'arrondissement (documents publics), les enjeux s'articulent autour des thèmes suivants :

- Les milieux habités et de travail,
  - L'enjeu des nuisances
  - L'enjeu des milieux déstructurés
  - L'enjeu de la qualité de vie
  - L'enjeu de l'accessibilité aux commodités
  - L'enjeu de la connectivité entre les milieux
  - L'enjeu de l'identité

- La mobilité :
  - L'enjeu du transport public
  - L'enjeu de la fluidité
  - L'enjeu de l'accessibilité

En résumé, les enjeux des milieux habités ressortent de manière plus fortement que dans le cas des documents relatant les points de vue médiatiques et experts. Les enjeux en lien avec l'expérience du parcours (encadrement visuel, lisibilité/progression) ressortent ici comme des préoccupations émergentes.

3.4.3 Les enjeux et préoccupations selon les experts

Dans l'ensemble, les enjeux identifiés par les experts représentent une synthèse des enjeux évoqués ci-dessus.

Ce qui prédomine dans les entretiens (experts) :

- Les milieux habités et de travail,
  - L'enjeu de la connectivité entre les lieux
  - L'enjeu des milieux déstructurés
  - L'enjeu des nuisances
- L'infrastructure :
  - L'enjeu des interfaces et de la cohabitation
  - L'enjeu de l'appréciation esthétique
- L'expérience de parcours :
  - L'enjeu du paysage et de l'encadrement
  - L'enjeu de la lisibilité et de progression
- La mobilité :
  - L'enjeu de la fluidité
  - L'enjeu de l'accessibilité

Somme toute, ces résultats viennent enrichir la réflexion sur les enjeux émergents en lien notamment avec la notion de parcours.

Synthèse des principaux éléments d'enjeux :

- Enjeux déclarés sur la qualité des milieux habités et la mobilité
- Enjeux en émergence qui concernent l'expérience de parcours

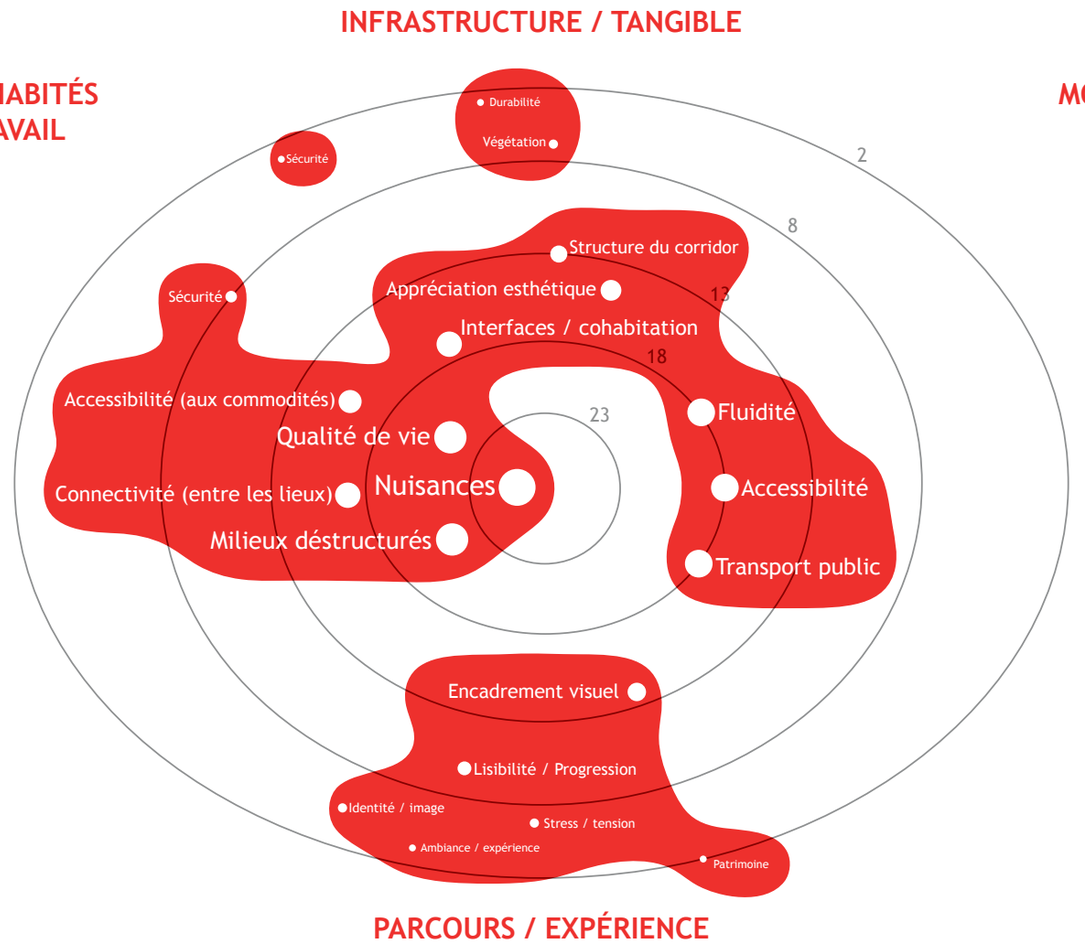


Figure 22 : Graphique de répartition des enjeux et préoccupations selon les experts.

3.5 Les aspirations : thèmes et métathèmes

L'ensemble de la documentation analysée exprime une diversité d'aspirations. À l'instar de la méthode d'analyse employée pour caractériser les enjeux, les aspirations ont été regroupées en trois métathèmes : l'identité, le développement durable et le parcours.

Figure 23 : Schéma des aspirations regroupées en thèmes.

3.5.1 Les aspirations liées au thème de l’identité

Les aspirations prégnantes s’expriment par rapport à l’identité, et ce, de diverses manières (patrimoine, design, imaginaire, créativité, etc.). Cette situation n’est pas étrangère au caractère international de l’entrée de ville. Il y a un consensus sur le désir de mettre en valeur l’identité de Montréal qu’elle soit reconnue, en devenir ou à créer. En ce sens, le projet apparaît comme une opportunité intéressante pour faire vivre et briller l’appellation Montréal Ville UNESCO de design.

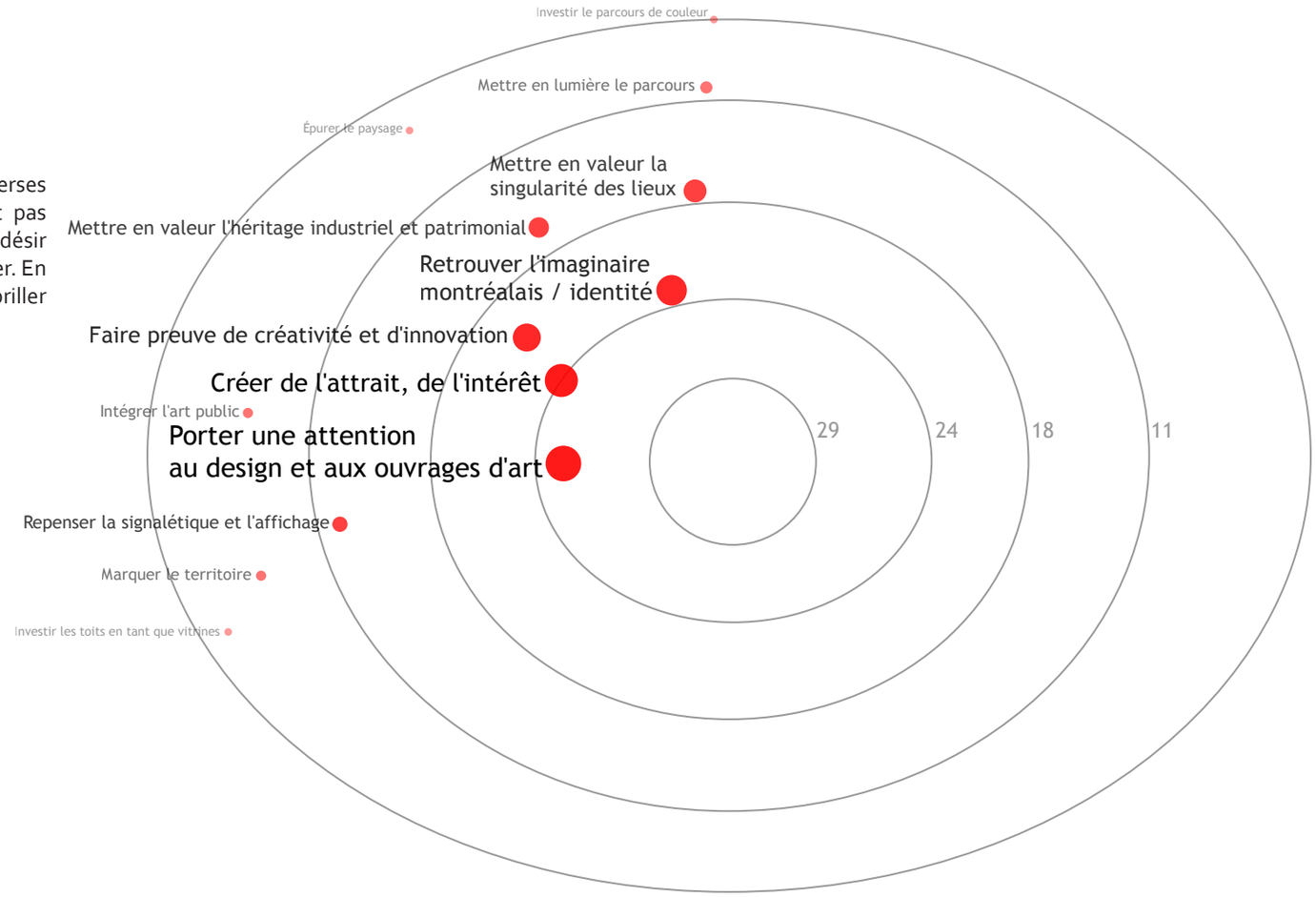


Figure 24 : Graphique de répartition des aspirations liées au thème de l’identité.

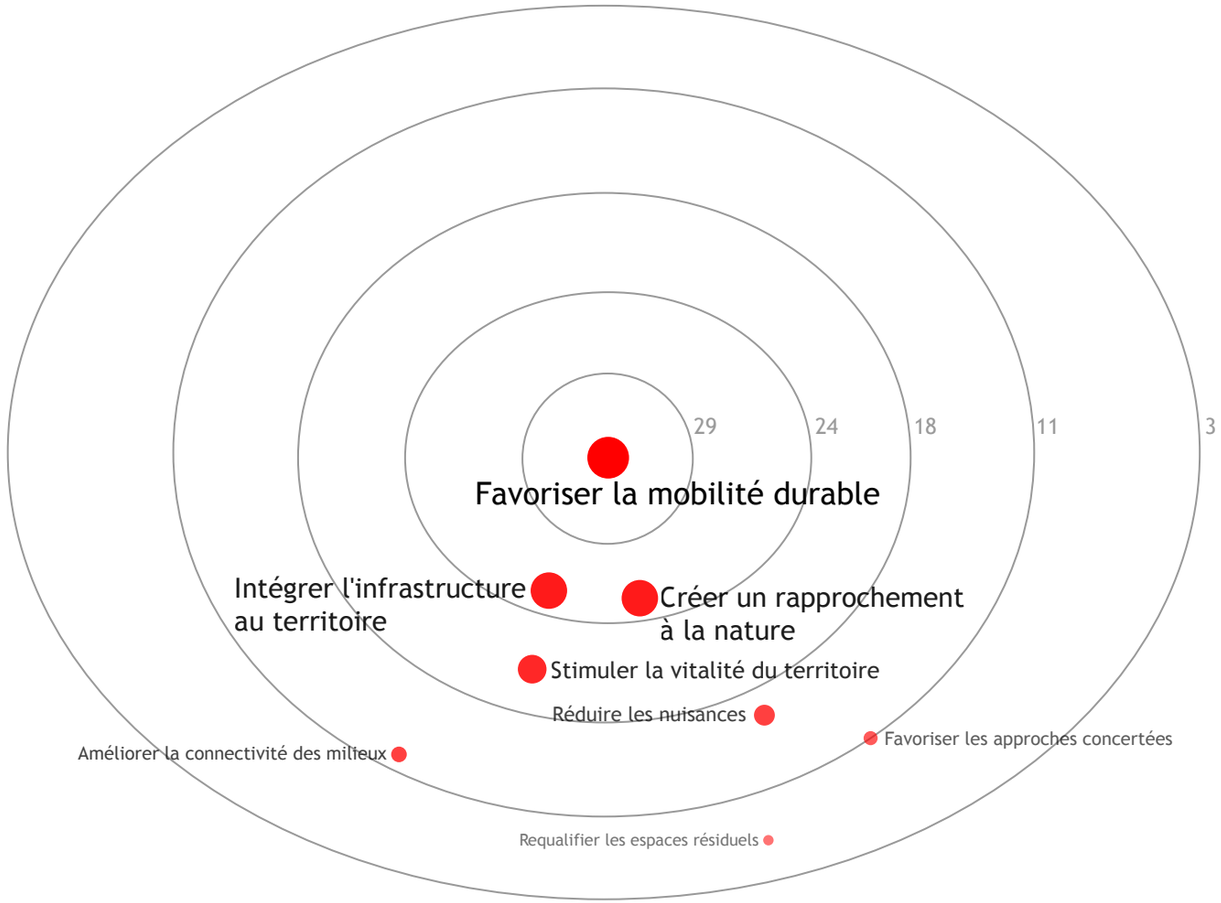


Figure 25 : Graphique de répartition des aspirations liées au thème du développement durable.

3.5.2 Les aspirations liées au thème du développement durable

Les aspirations s'articulent également autour du concept de développement durable et permettent de le traduire de manière concrète et en lien avec les réalités locales du secteur visé. Ainsi, la réflexion en regard du développement durable permettrait une approche cohérente, transversale et intégrée du projet de territoire.

3.5.3 Les aspirations liées au thème du parcours

Les aspirations en lien avec le parcours ciblent l'expérience de traversée de l'entrée emblématique. On souhaite que l'actuelle réflexion contribue à la scénarisation de la traversée de manière à programmer, marquer et structurer le parcours de façon cohérente, fluide et conviviale.

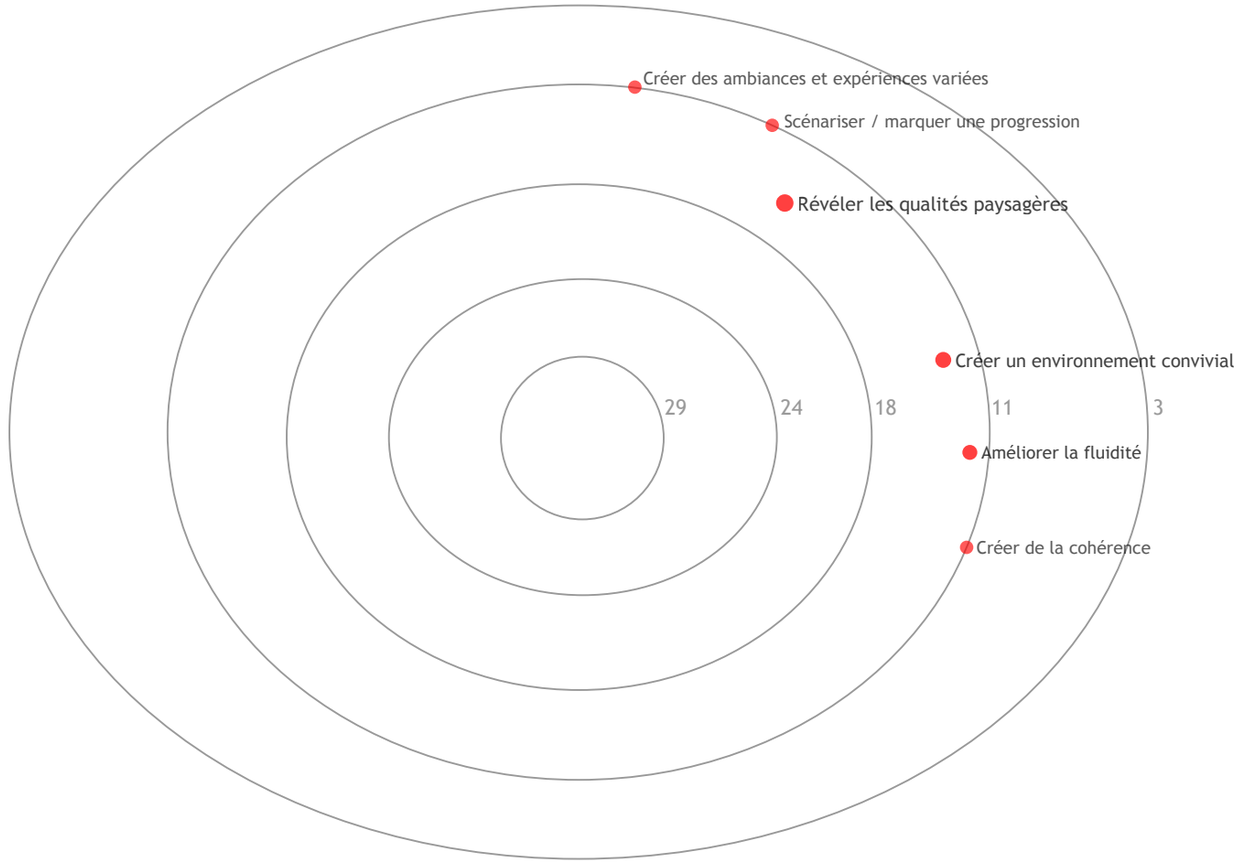


Figure 26 : Graphique de répartition des aspirations liées au thème du parcours.

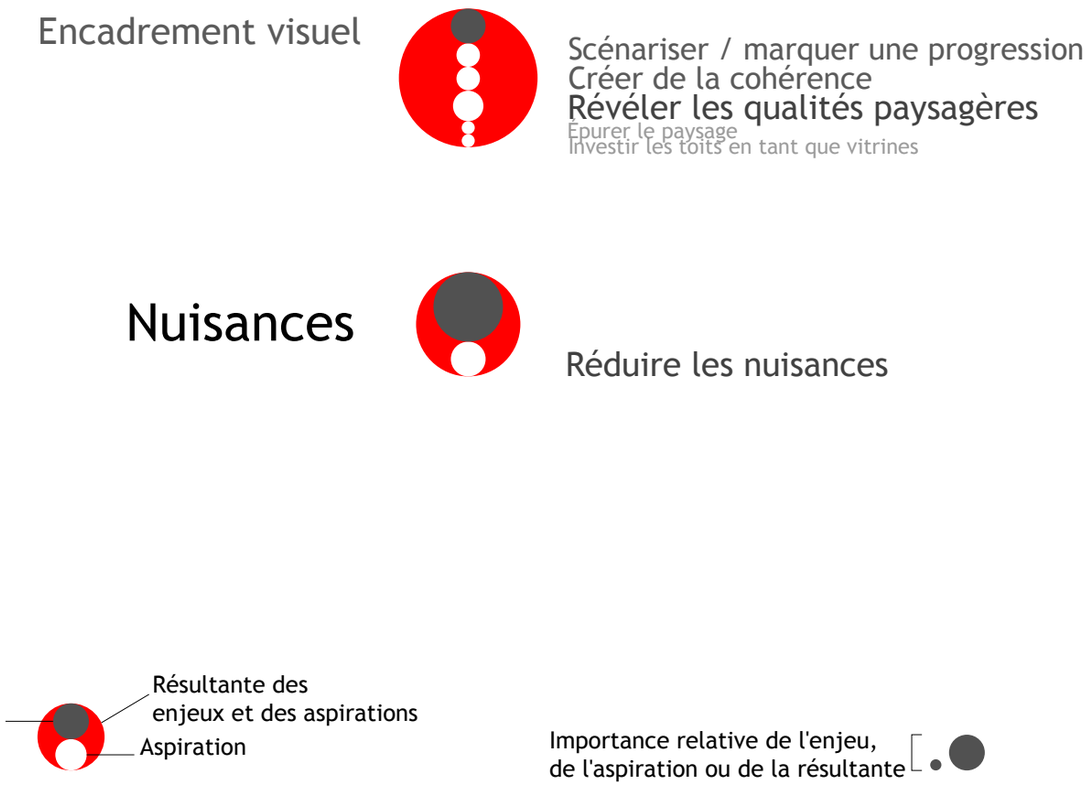


Figure 27 : Schéma des enjeux et aspirations en binômes.

3.5.4 Les enjeux et aspirations en binômes (exemple de comparaison en binômes)

Il apparaît intéressant de mettre en relation les enjeux et les aspirations par le biais de binômes. Voici deux exemples, d'une part l'enjeu de l'encadrement visuel et l'enjeu des nuisances. Contrairement au second, le binôme de l'« encadrement visuel » laisse présager qu'un seul enjeu peut être porteur d'aspirations plurielles. Ces enjeux s'avèrent plus structurants et significatifs pour la réflexion sur le parcours d'entrée de ville (figure 27).

3.5.5 Les enjeux et aspirations en binômes (ensemble des binômes)

Les binômes permettent d'identifier les enjeux et les aspirations les plus structurants pour l'entrée de ville (figure 28). Par exemple, les enjeux d'identité, d'appréciation esthétique, de lisibilité, de connectivité sont des enjeux structurants et riches en termes d'aspirations. Par ailleurs, certains enjeux sont implicites, non déclarés, mais renvoient à des aspirations fortes et partagées (ex. rapprochement à la nature, mise en valeur de l'héritage industriel et patrimonial).

Enjeux	Aspirations
Identité	Stimuler la vitalité du territoire Créer de l'attrait, de l'intérêt Intégrer l'art public Mettre en valeur la singularité des lieux Retrouver l'imaginaire montréalais / identité Faire preuve de créativité et d'innovation
Connectivité (entre les lieux)	Stimuler la vitalité du territoire Favoriser la mobilité durable Intégrer l'infrastructure au territoire Améliorer la connectivité des milieux
Appréciation esthétique	Porter une attention au design et aux ouvrages d'art Intégrer l'infrastructure au territoire Investir le parcours de couleur Mettre en lumière le parcours Épurer le paysage Intégrer l'art public
Structure du corridor	Intégrer l'infrastructure au territoire Favoriser la mobilité durable Améliorer la fluidité
Transport public	Stimuler la vitalité du territoire Favoriser la mobilité durable
Accessibilité (aux commodités)	Favoriser la mobilité durable Stimuler la vitalité du territoire
Lisibilité / Progression	Scénariser / marquer une progression Créer de la cohérence Améliorer la fluidité Mettre en lumière le parcours Marquer le territoire Repenser la signalétique et l'affichage

Enjeux	Aspirations
Interfaces / cohabitation	Améliorer la connectivité des milieux Intégrer l'infrastructure au territoire Requalifier les espaces résiduels
Accessibilité	Favoriser la mobilité durable Améliorer la connectivité des milieux
Ambiance / expérience	Scénariser / marquer une progression Créer de la cohérence Créer des ambiances et expériences variées Mettre en lumière le parcours Mettre en valeur la singularité des lieux
Encadrement visuel	Scénariser / marquer une progression Créer de la cohérence Révéler les qualités paysagères Épurer le paysage Investir les toits en tant que vitrines
Nuisances	Réduire les nuisances
Végétation	Investir les toits en tant que vitrines Créer un rapprochement à la nature
Fluidité	Améliorer la fluidité
Milieux déstructurés	Requalifier les espaces résiduels
Sécurité	Créer un environnement convivial
Patrimoine	Mettre en valeur l'héritage industriel et patrimonial
Stress / tension	Créer un environnement convivial
Sécurité	Créer un environnement convivial
Durabilité	Favoriser les approches concertées

Figure 28 : Schéma des enjeux et aspirations en binômes (ensemble des binômes).

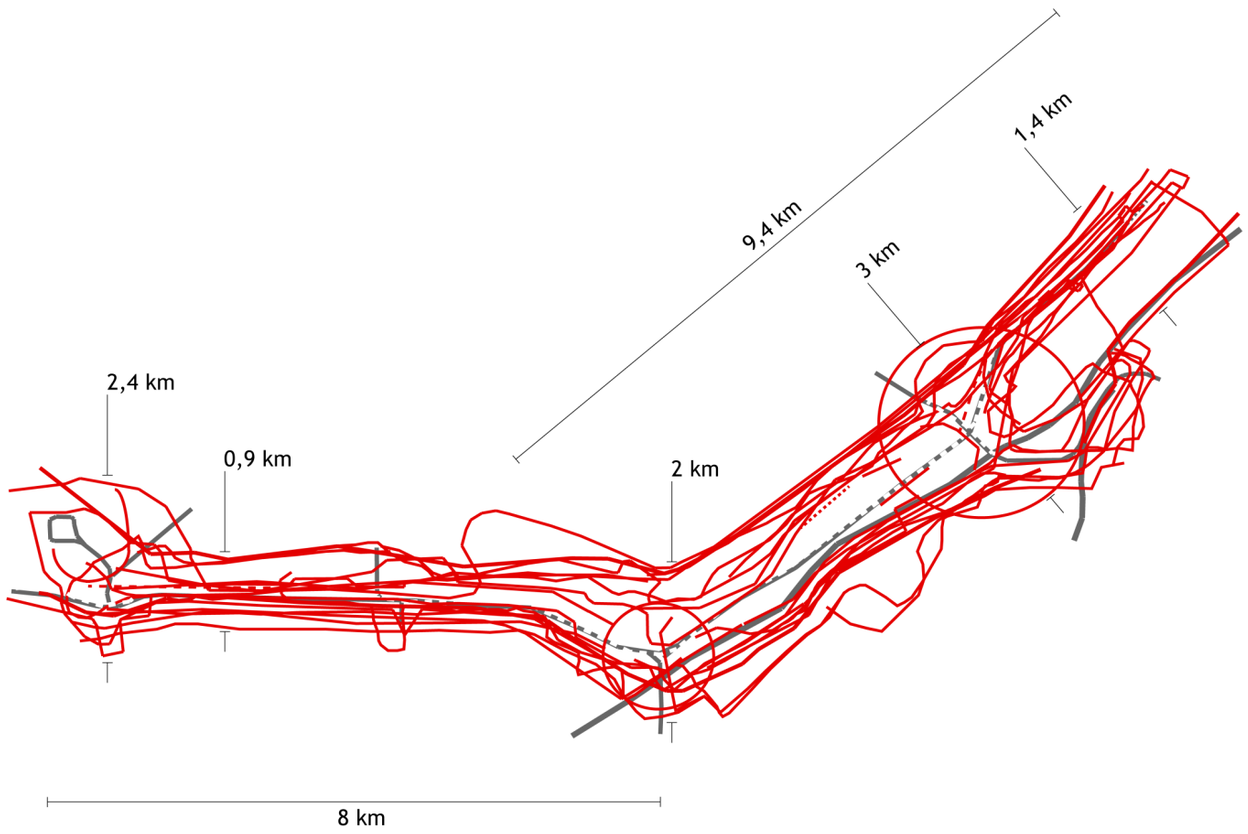


Figure 29 : Schéma des limites du territoire d'entrée de ville délimité par les experts.

3.6 Les opportunités

3.6.1 Les limites du territoire à prendre en compte pour le projet (experts)

Cette carte résulte de l'exercice de cartographie participative mené lors des entretiens avec l'ensemble des acteurs territoriaux. Ceux-ci devaient identifier les limites du « terrain de jeu » des concepteurs pour le concours et l'amplitude du parcours. La carte démontre clairement que le projet de concours ne concerne pas uniquement l'infrastructure, mais représente plutôt une réflexion à porter plus largement sur l'aménagement et le développement du territoire.

3.6.2 Les lieux d'opportunités du territoire à prendre en compte pour le projet (experts)

Dans la foulée de cet exercice, l'ensemble des experts rencontrés a identifié le potentiel de requalification du territoire à travers la présence de lieux concrets d'opportunités. Les lieux d'opportunité se rapportent tant à l'infrastructure elle-même qu'à des projets urbains structurants qui ponctuent le territoire traversé. La carte démontre également la présence d'une concentration importante d'opportunités entre l'échangeur St-Pierre et le centre-ville.

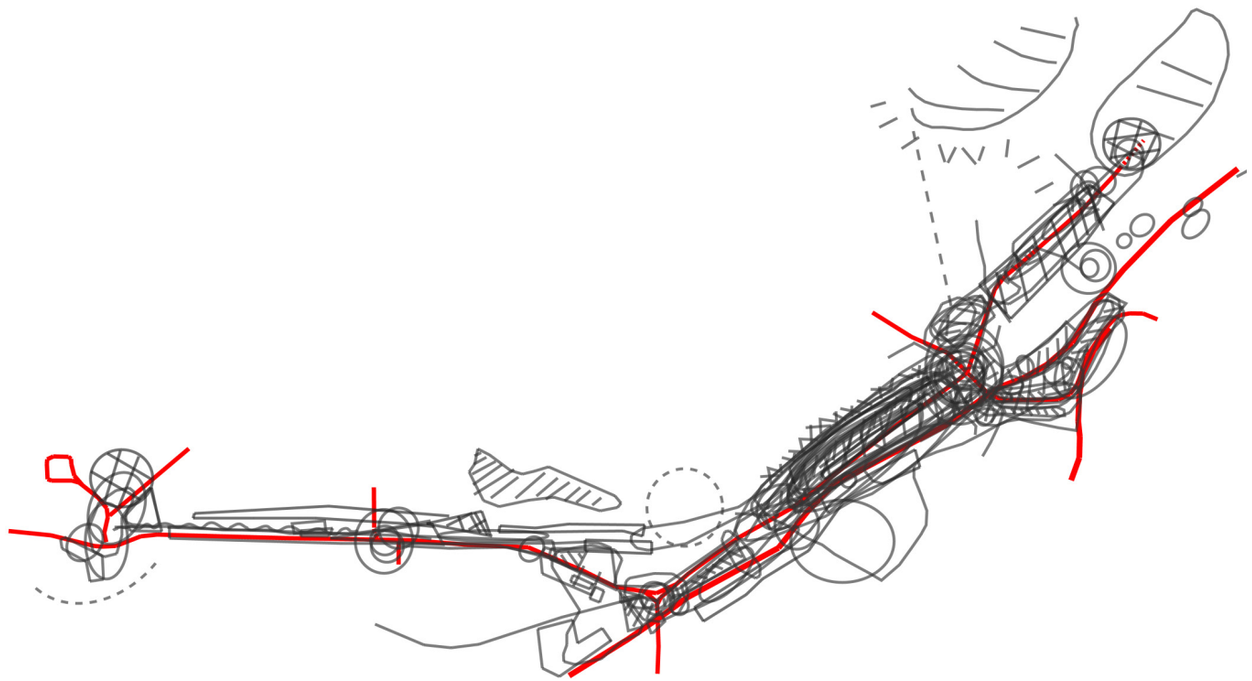


Figure 30 : Schéma des sites d'opportunités du territoire d'entrée de ville délimité par les experts.

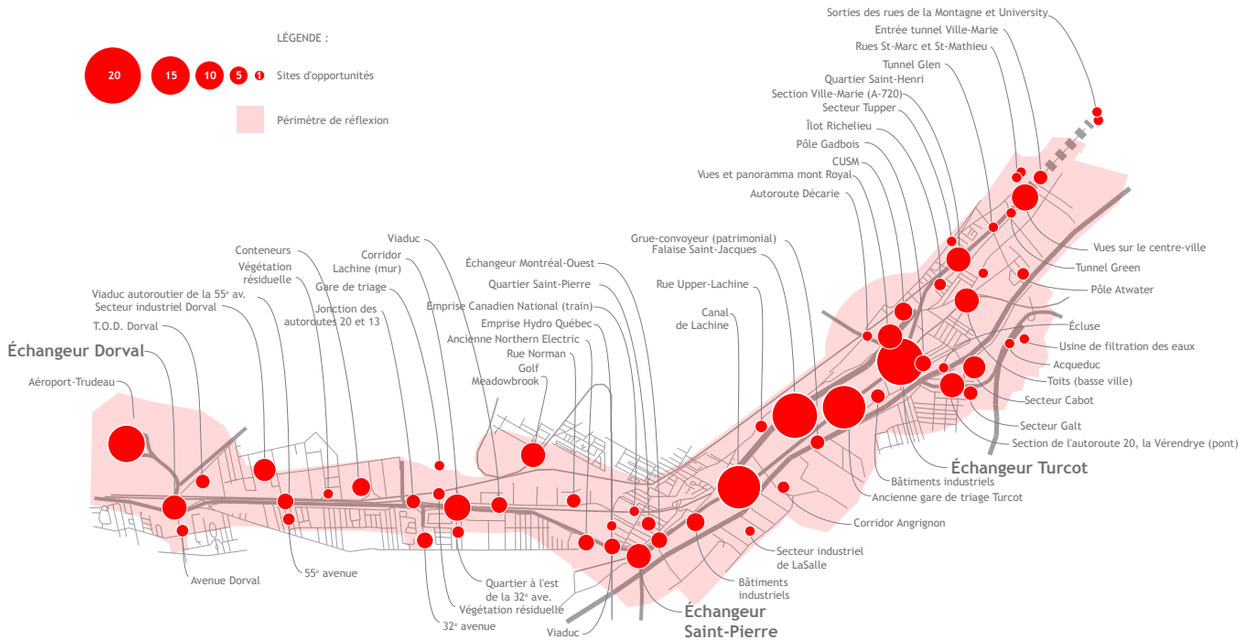


Figure 31 : Carte synthèse pour le projet d'entrée de ville aéroport — centre-ville : limites du périmètre de réflexion et localisation des sites d'opportunités du territoire

3.6.3 Synthèse des lieux d'opportunités à investir (ensemble de la documentation)

Cette carte synthèse est le reflet de l'ensemble des opportunités présentes à partir des différentes sources consultées. Elle est superposée aux limites du territoire ciblé par les experts.

De cette carte, il est possible d'identifier quelques lieux d'opportunités à fort potentiel :

- L'échangeur Turcot
- La falaise Saint-Jacques
- L'ancienne gare de triage Turcot
- Le canal de Lachine
- L'aéroport P.E.-Trudeau
- Les vues sur le centre-ville

4. Énoncé de la vision

4.1 Objectifs

- Orienter la démarche de planification du territoire d'entrée de ville
- Guider les concurrents dans la conception de leur prestation

© *CPEUM*

5. Conclusion

5.1 Objectifs

À la suite des commentaires émis par les membres de la table de travail sur l'entrée de ville pendant la rencontre de présentation des informations incluses dans ce rapport, les prochaines étapes du projet seront la préparation des documents nécessaires au lancement du concours international d'idées YUL-MTL dont le règlement (réf. : document B1), le site Internet[1] et la stratégie de communication publique.

1 http://mtlunescodesign.com/fr/projet/Concours-international-didees-YUL-MTL-Paysages-en-mouvement/3

5.2 Contenu du document d'appel à concours (livré le 9 juin 2011)

Notre premier objectif pour les prochaines semaines est la rédaction d'un cahier d'appel à concours complet et attirant pour les concurrents. L'objectif de ce document sera de présenter la vision élaborée pour le concours international d'idée, ainsi que de fournir toutes les informations nécessaires pour encadrer le travail des concurrents. Pour ce faire, le défi est d'établir un équilibre entre donner l'information qui permettra aux concurrents de bien comprendre les enjeux et les sites d'intervention et créer un espace de liberté pour permettre aux concurrents d'innover par rapport au contexte actuel.

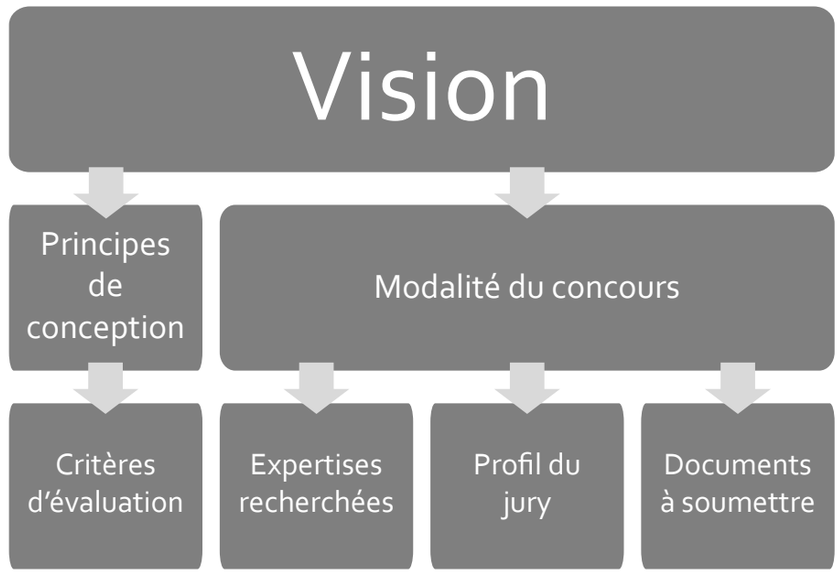


Figure 32 : Contenu du document d'appel à concours international d'idées.

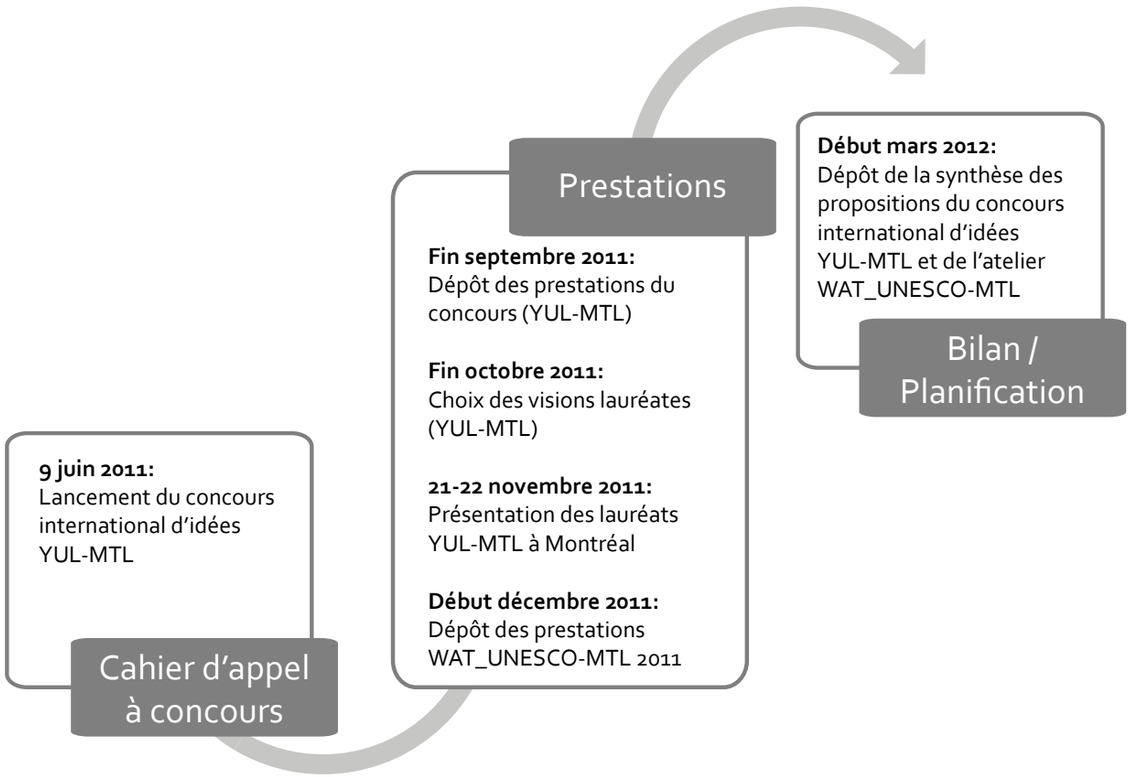


Figure 33 : Schéma de l'échéancier de l'ensemble du projet.

5.3 Échéancier de l'ensemble du projet

- L'élaboration d'un cahier d'appel à candidature :
  Tout en servant de guide pour les concurrents, il faut aussi noter que le cahier d'appel à concours se transformera, sous une forme plus détaillée, en cahier des participants lors du WAT_UNESCO-MTL 2011.

- Les prestations :
  C'est le moment de conception pour les concurrents et participants au WAT_UNESCO-Mtl 2011. Le transfert des résultats se fera au moment de présentation des projets lauréats à la fin novembre pour le concours et au début décembre pour le WAT_UNESCO-Mtl 2011.

- La synthèse des propositions :
  La synthèse sera l'occasion d'identifier ce que l'on retient pour la formulation d'un projet de planification territoriale. Le résultat ne sera donc pas un projet physique à construire, mais plutôt un programme urbain à mettre en œuvre à travers les actions des différents acteurs territoriaux.

Université de Montréal

chaire en paysage et environnement

Québec

MONTRÉAL
VILLE UNESCO
DE DESIGN

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

1.0 DÉFI

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 particulièrement[1]:

- 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.

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 CPEUM[2], 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 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.

1.2 Objectifs du concours

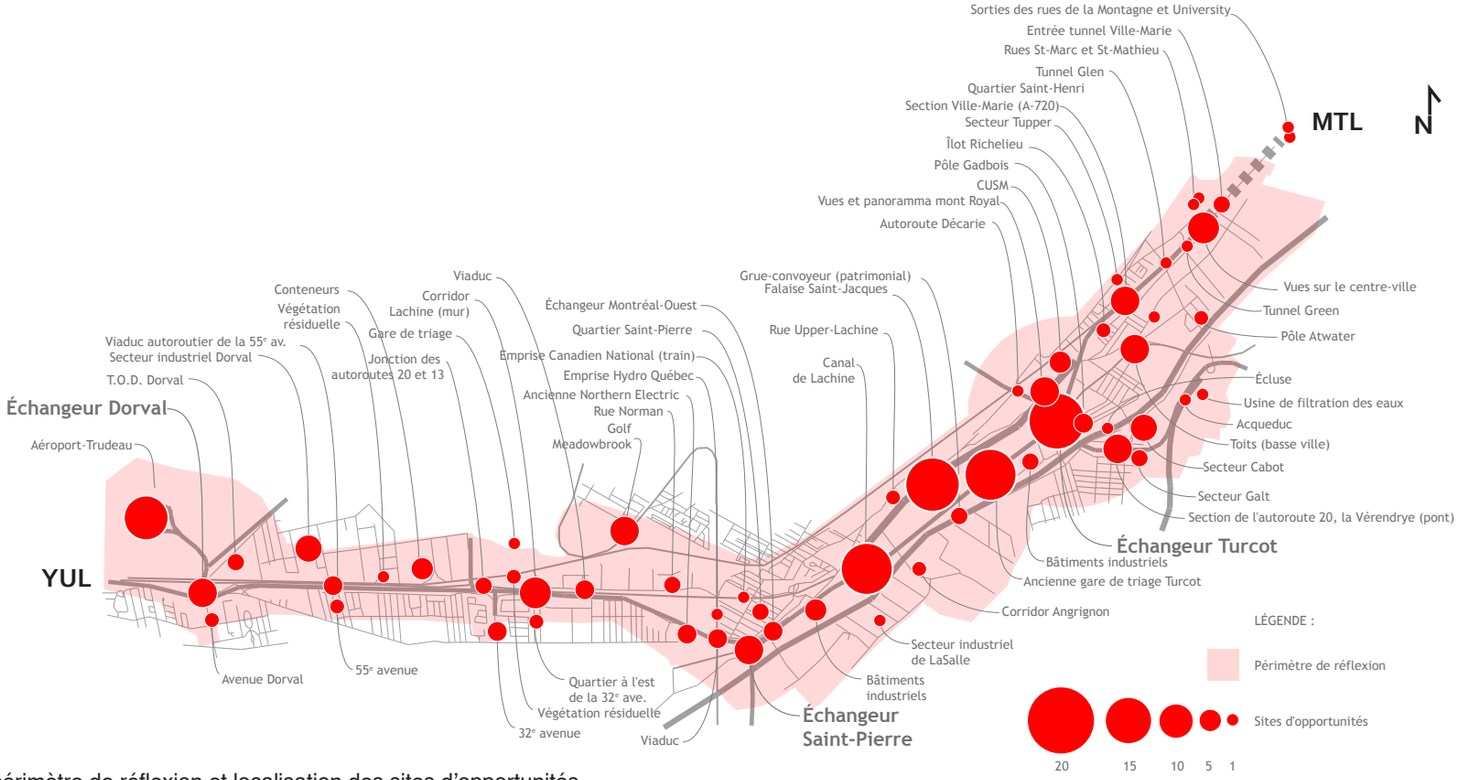
De manière générale, l'objectif du concours international d'idées est d'engager un dialogue entre les différents organismes publics responsables de la planification et de l'aménagement de ce territoire par la réalisation d'un exercice prospectif d'idéation sur les possibilités du territoire du parcours 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 d'opportunités

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.

1er 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.

2e 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'usager 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).

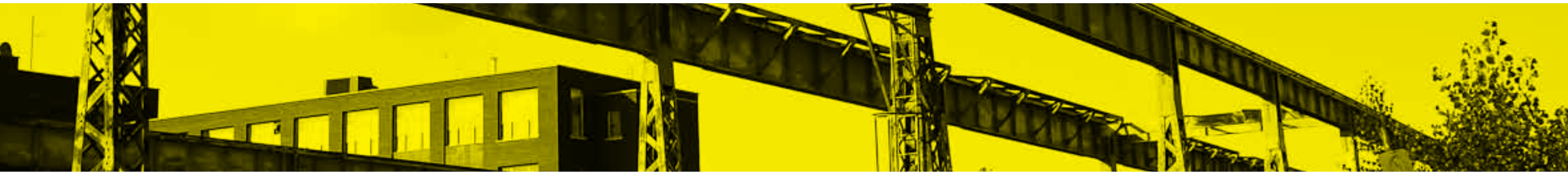
Ceci dit, l'expérience des riverains qui côtoient l'autoroute et bénéficient de son accès, mais subissent les nuisances du rythme effréné d'entrée et de sortie d'une métropole importante du Canada, est aussi à considérer.

3e 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 21e 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 :
  - verdir 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 CONCOURS

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 désigneront 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.

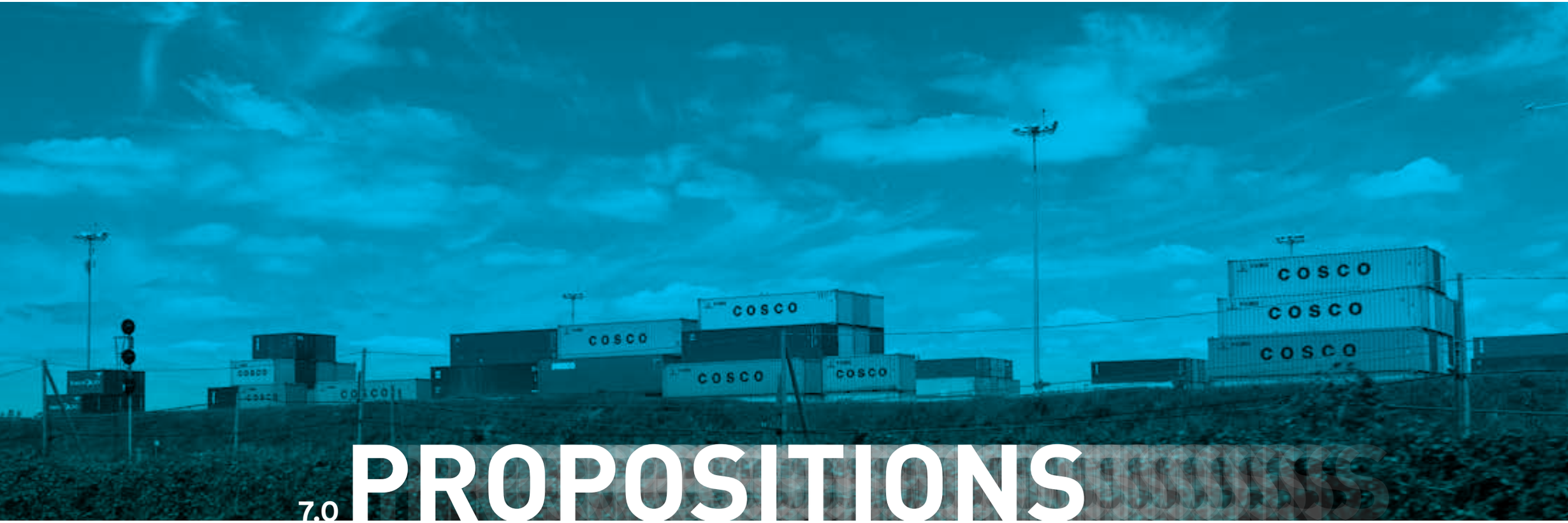
6.3 Questions et réponses

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.

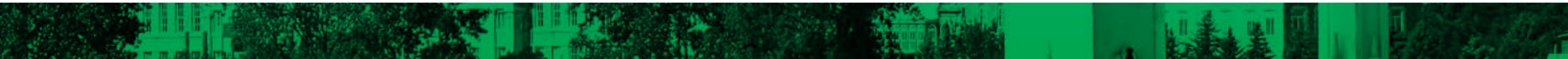
Le jury se réunit à huis clos afin de débattre des mérites des propositions en regard des critères d'évaluation énoncés au point 7.4. Avant toute délibération, il prend connaissance et statue sur les propositions non conformes. Au terme de la discussion sur les propositions, le jury attribue, idéalement 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.

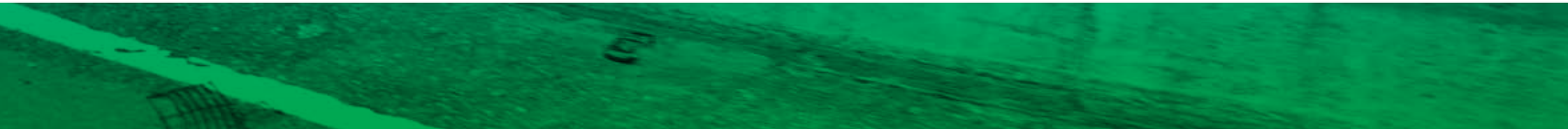
Il est dans l'intention des organisateurs du concours de permettre un rayonnement international aux résultats afin de susciter l'intérêt public à leur égard et de rendre justice aux efforts des concurrents. Pour ce faire, la CPEUM envisage l'exposition ou la publication des propositions.

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
- 1ère Période de réponse aux questions : 15 juin au 22 juillet 2011
- 2e 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

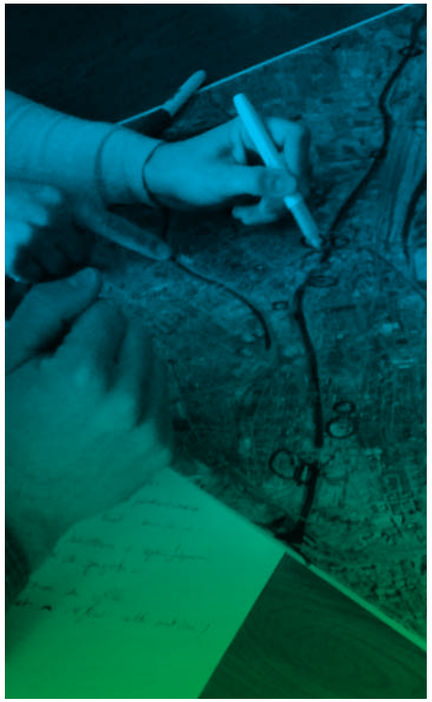
Proposition : Document ou ensemble de documents soumis au concours par un concurrent et dont la préparation exige un travail de conception sous forme d'esquisse.

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 international. 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 Wesmount

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 aux 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 représentant[1] : _____
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

PAYSAGES EN MOUVEMENT
CONCOURS INTERNATIONAL D'IDÉES

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

YUL
MTL

PAYSAGES EN MOUVEMENT
CONCOURS INTERNATIONAL D'IDÉES

B2

RAPPORT DU JURY

Université de Montréal
chaire en paysage et environnement

Québec

MONTRÉAL
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 Bélanger 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 reconnait 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 :

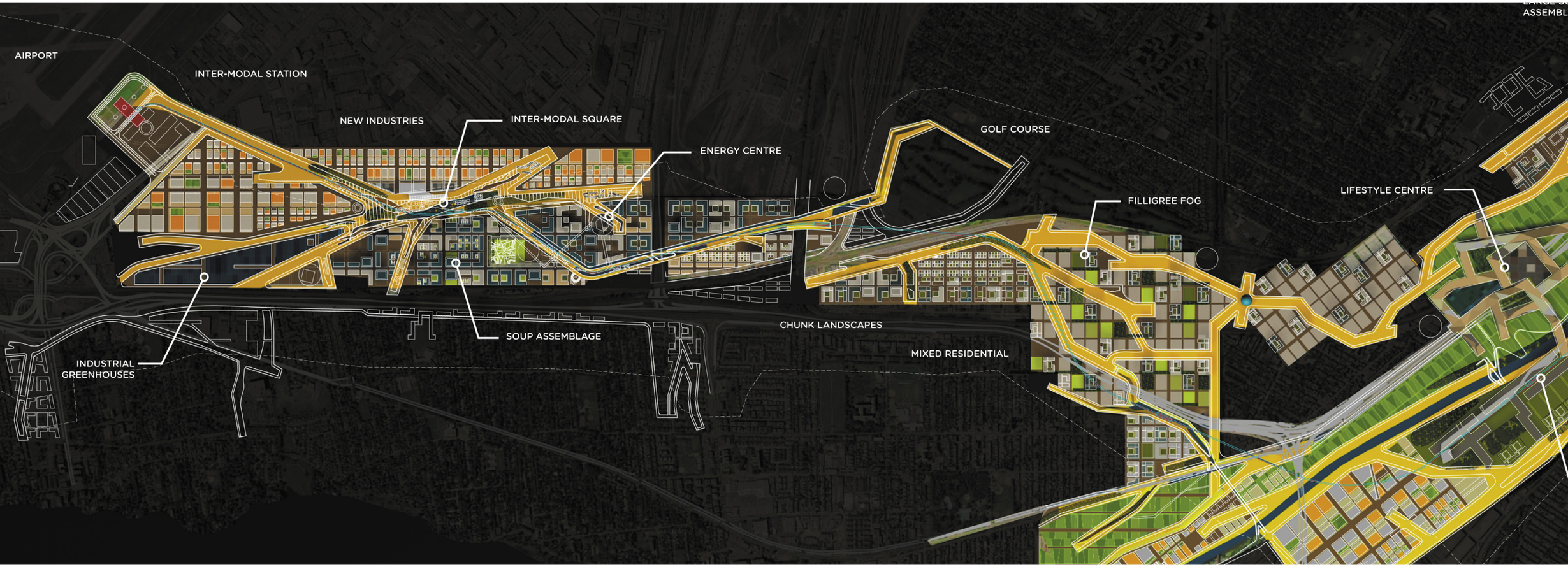
ANDREW FORSTER Push Montréal	Montréal, Canada
CATALYSE URBAINE architecture et paysage	Montréal, Canada
CLÉMENT BOITEL	Paris, France
DENNIS A. WINTERS Tales of the Earth	Toronto, Canada
EFOE ARNAUD	Clermont-Ferrand, France
SUPERLANDSCAPE	Padova-Palermo, Italie
GERWIN DE VRIES + ALEXANDER HERREBOUT	Utrecht, 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 LAUREATES

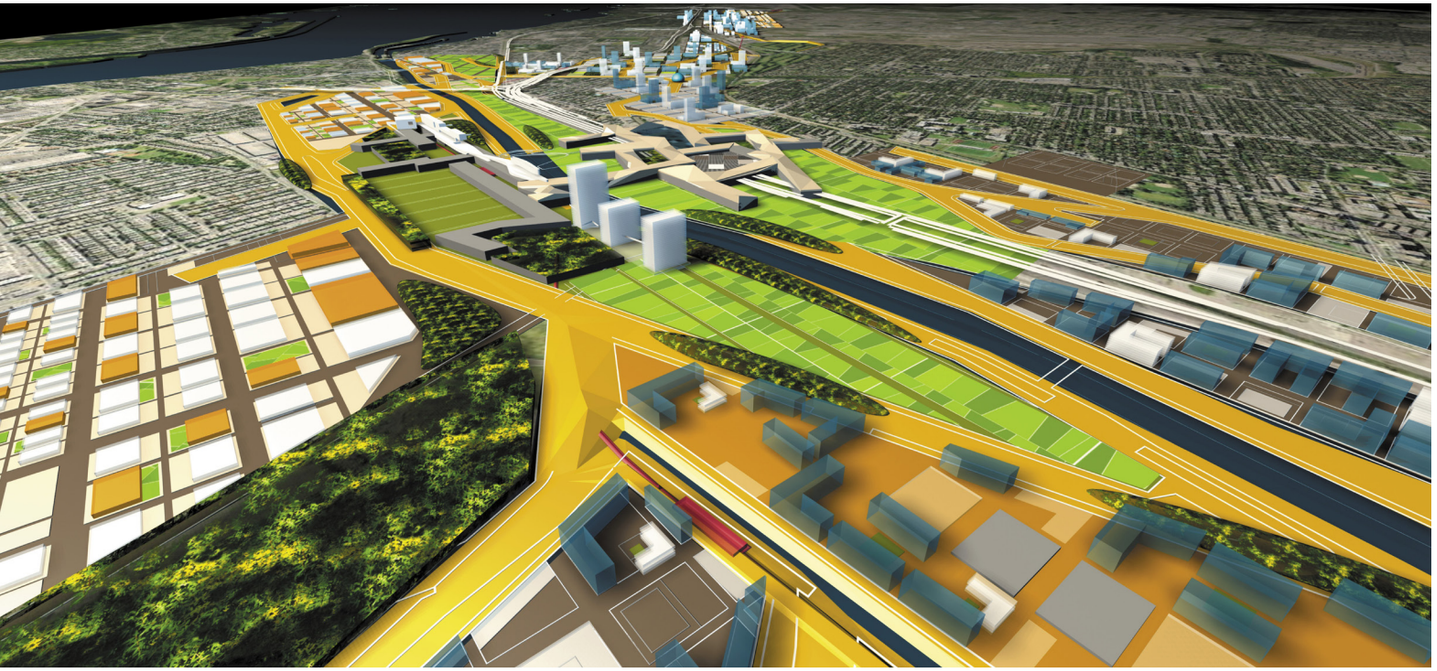


Undercover Montreal

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

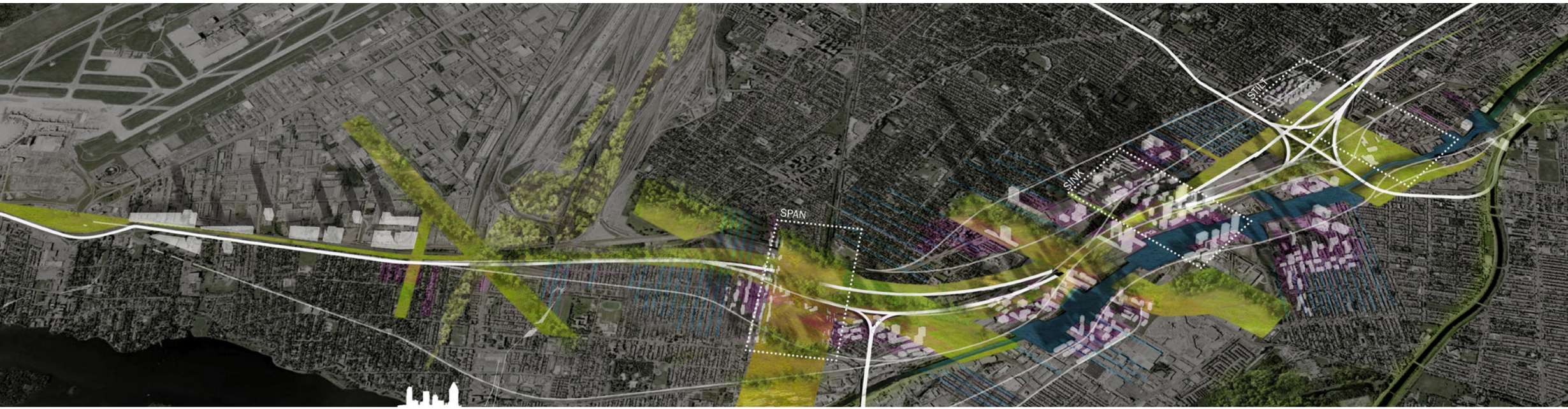
Brown and Storey Architects,

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 »).

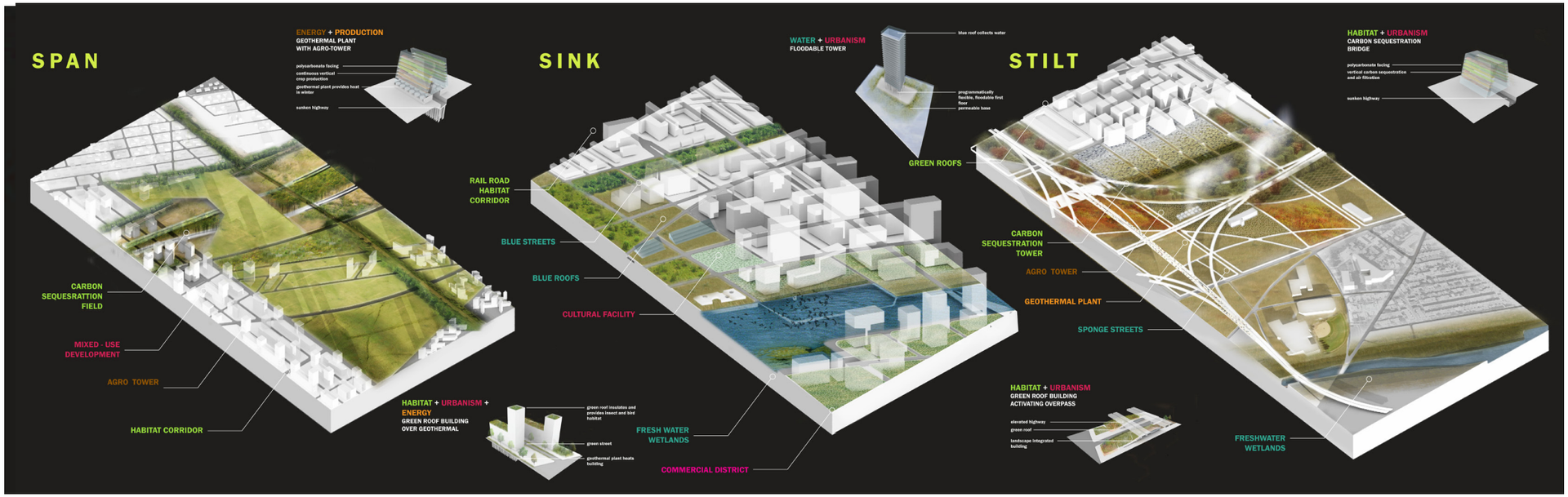
La réflexion sur l'enjeu de la densification parallèlement à une intervention sur des infrastructures est perçue comme pertinente, car elle souligne que les revenus provenant des nouveaux développements puissent servir au financement du renouvellement des infrastructures. Ainsi, les relations quartiers-infrastructures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



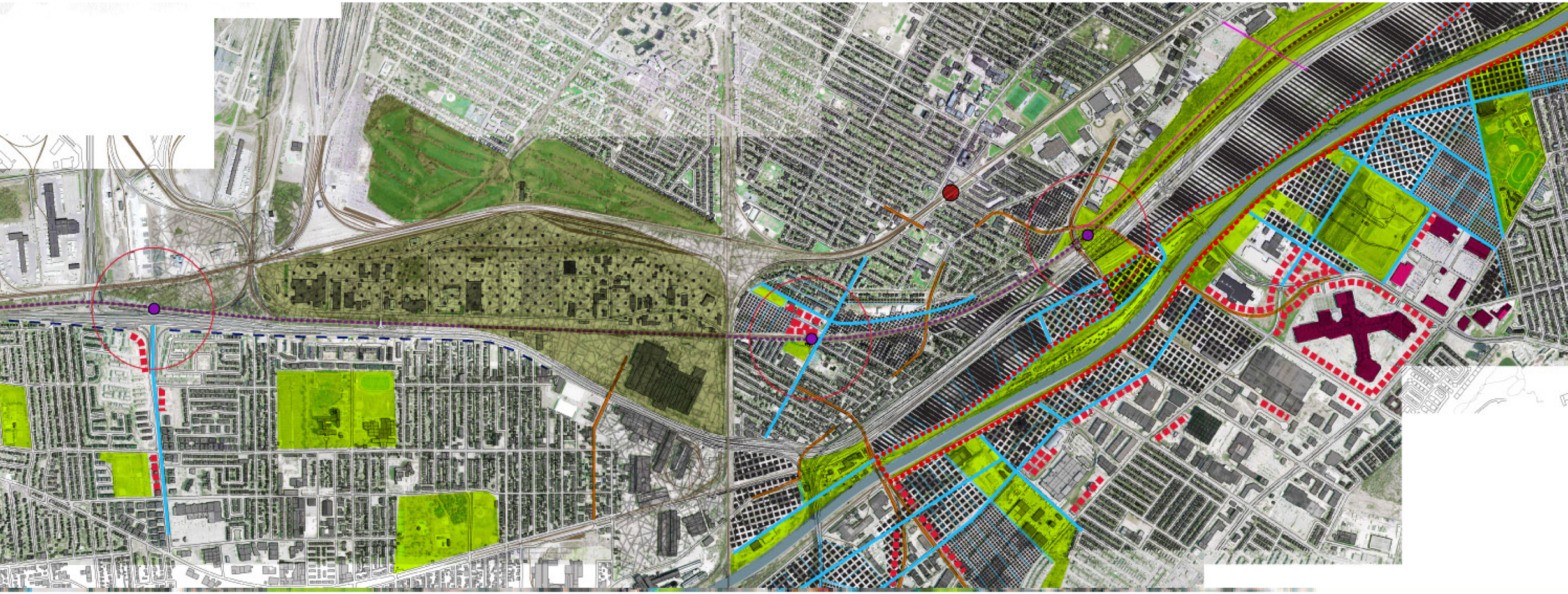
Infra-sutures
dlandstudio /
Trollback + Company,
New York, États-Unis

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.

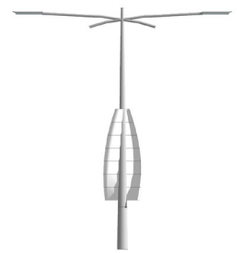
Bien que le travail sur les milieux adjacents ainsi que sur les franchissements de l'autoroute soit développé avec une grande variété de stratégies, le travail sur l'autoroute elle-même ainsi que sur les expressions paysagères qui y sont développées est moins avancé. La proposition aurait été bonifiée 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

Luminaire simple
Section 02



Luminaire éolien
Section 01

Luminaire signalétique
Section 01,02,03

sculpture lumineuse
Section 02

Gilles Hanicot,

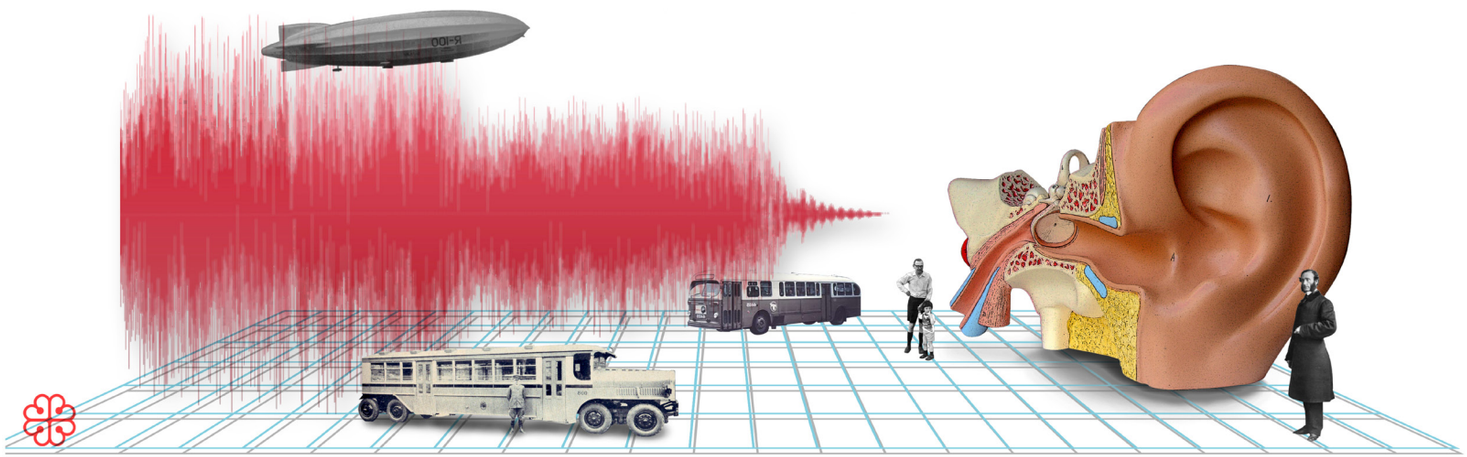
Montréal, Canada

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

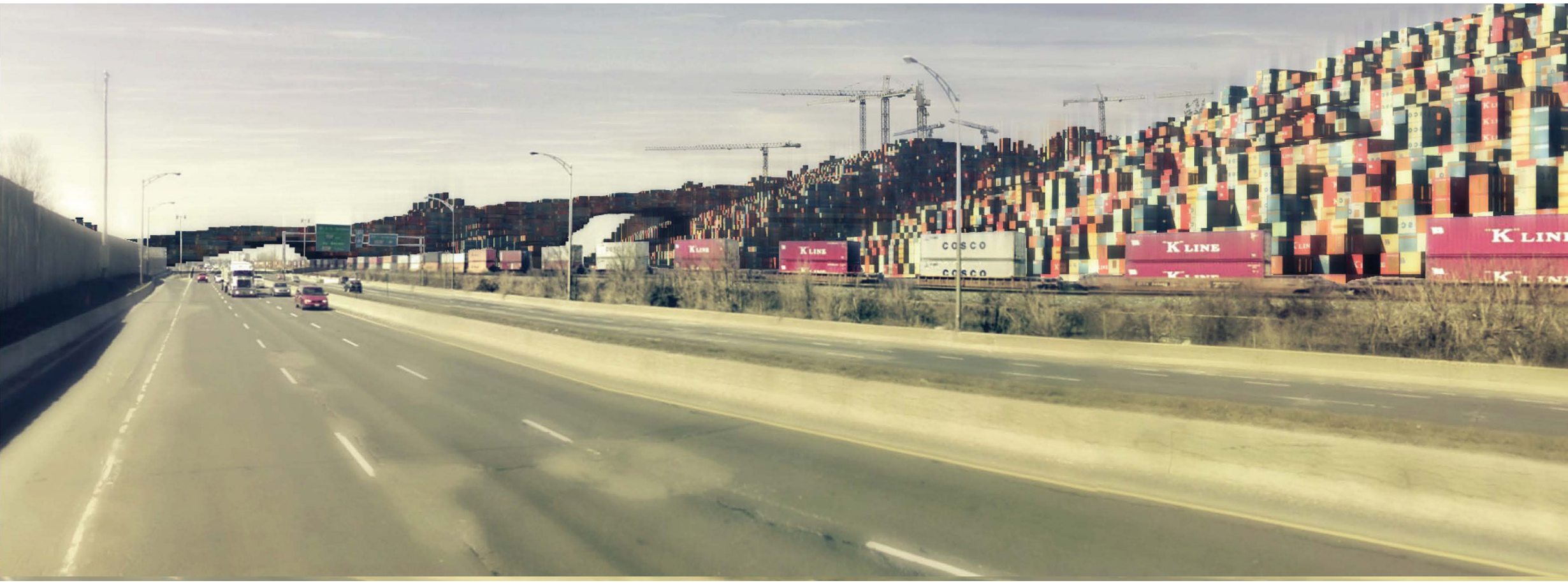
Push Montréal,
Montréal, Canada

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.

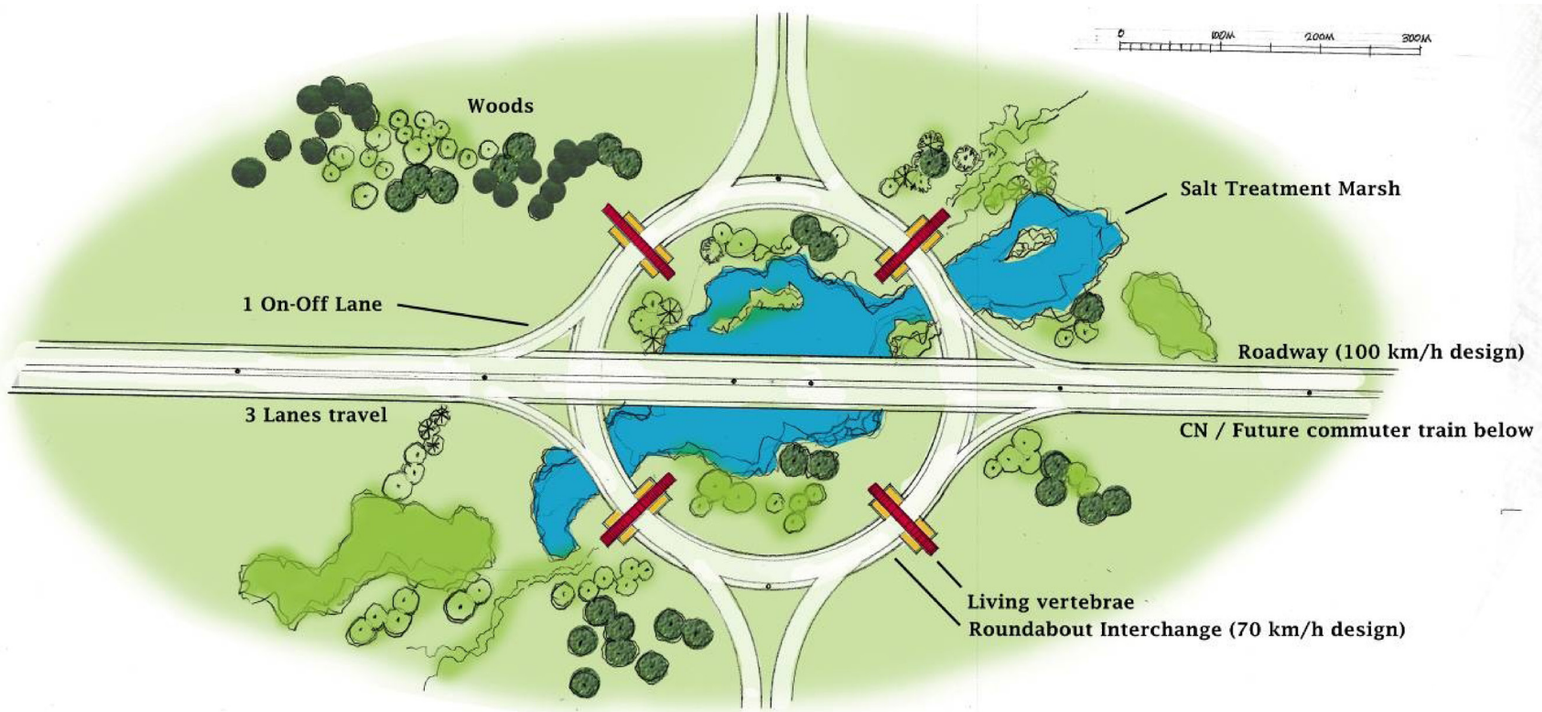
Catalyse Urbaine,
architecture et paysage,
Montréal, Canada

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.



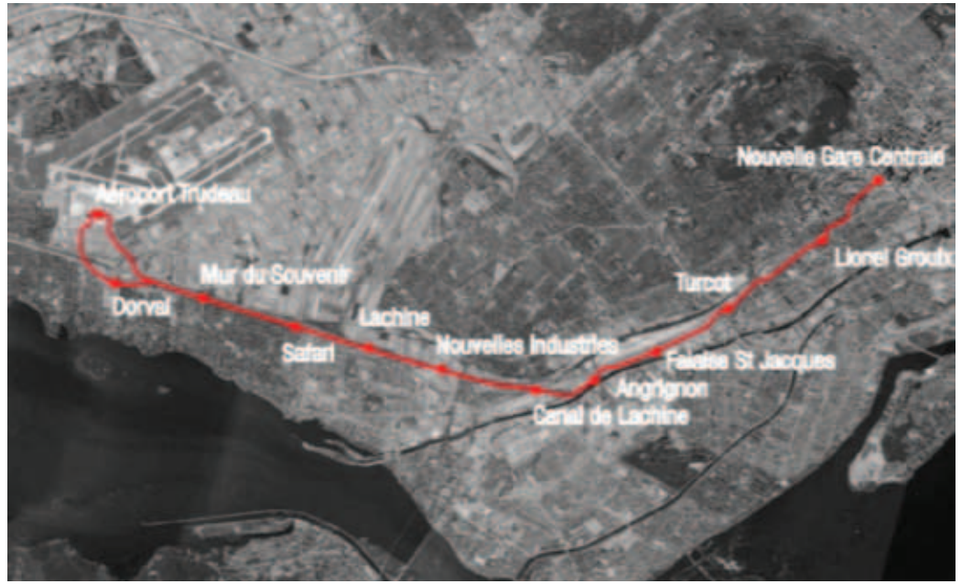
Clément Boitel,
Paris, France

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.



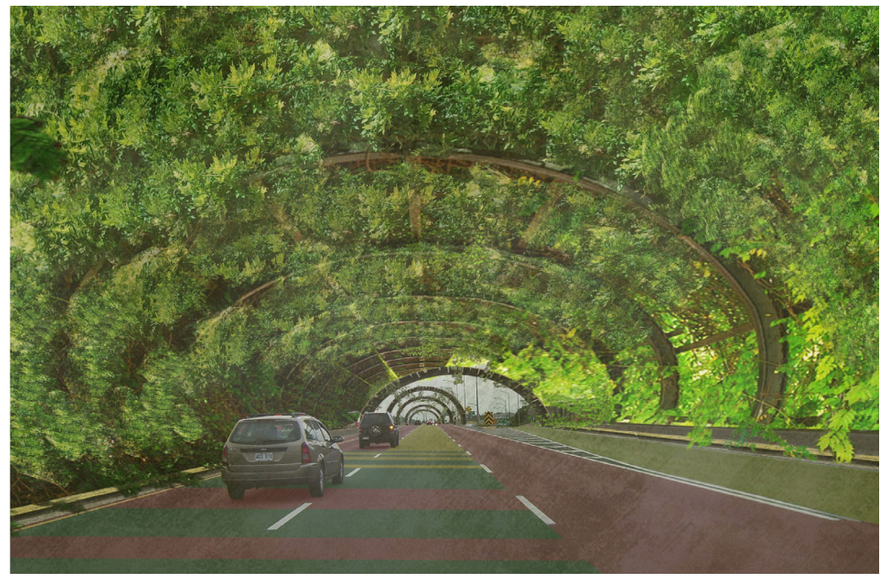
Dennis A. Winters,
Tales of the Earth,
Toronto, Canada

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.



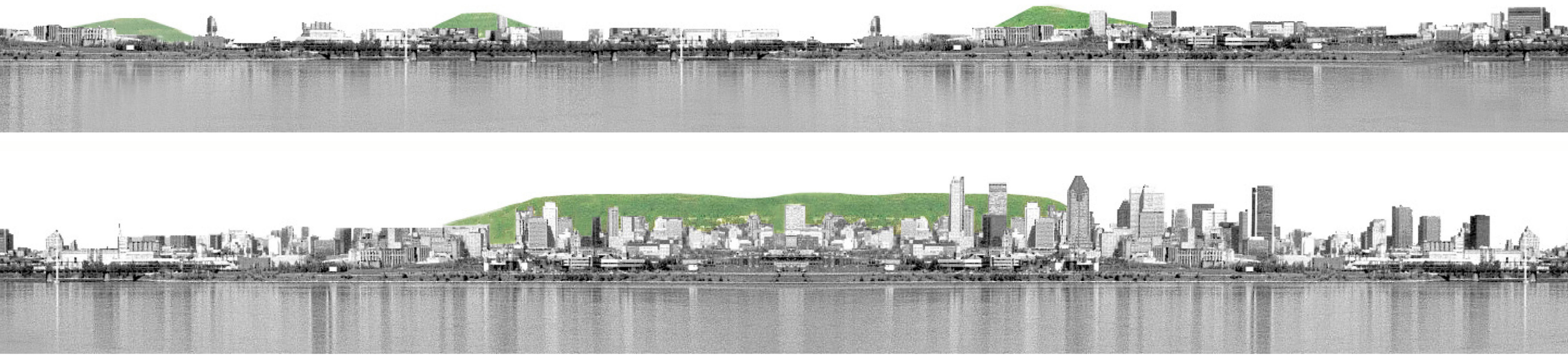
Efœ Arnaud,
Clermont-Ferrand, France

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,

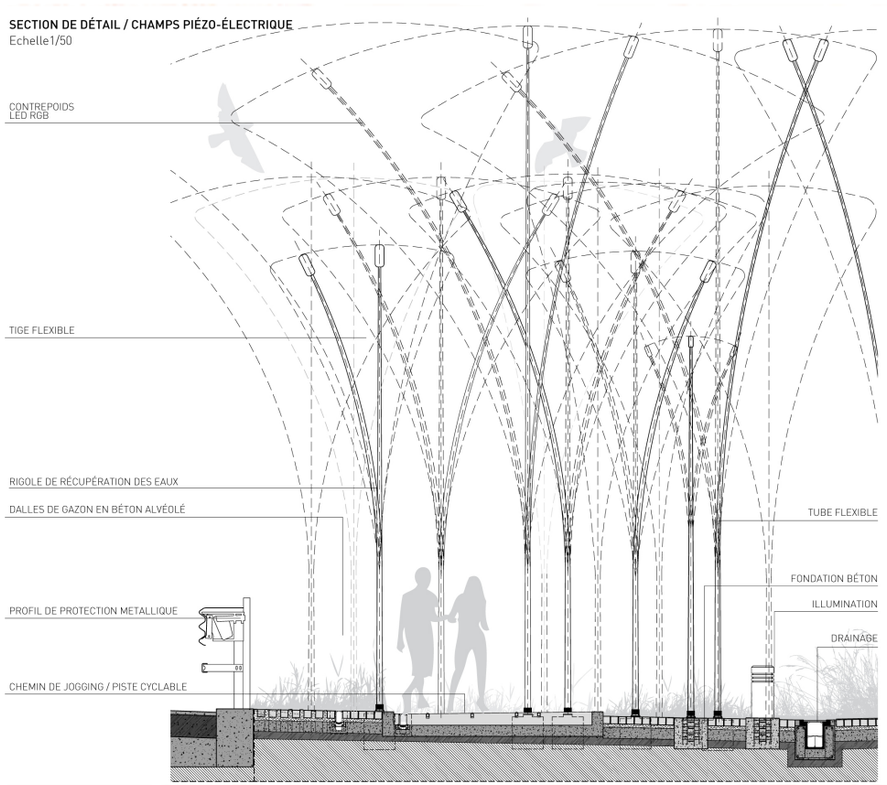
Montréal, Canada

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-Ambiance(s) 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 étroit 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

chaire en paysage et environnement

Québec

REMERCIEMENTS

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

CCA

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Consulat général de France à Québec

Parcours d'entrée de ville — aéroport P.E.-Trudeau et le centre-ville
Identification et description des sites sélectionnés pour le WAT_UNESCO-MTL

Octobre 2011

Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

Chaire UNESCO en paysage et environnement

Université de Montréal

Transports Québec

Montréal Ville UNESCO de design

Québec

CRÉ de Montréal

Équipe de production
(Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal)

Direction scientifique et recherche

- Philippe Poullaouec-Gonidec, professeur titulaire (chercheur principal)
- Sylvain Paquette, professeur agrégé (cochercheur)

Coordination

- Lyndsay Daudier, adjointe de projet

Équipe de recherche

- Patrick Marmen, agent de recherche
- Julie Bergeron, auxiliaire de recherche
- Marc Chenouda, agent de recherche

Comité de suivi
(ministère des Transports du Québec, Direction de l'Île-de-Montréal)

- Louis-Philippe Roy, agent de recherche
- Anne Pelletier, directrice adjointe, Bureau de projet Turcot
- Marie-Élaine Rochon, agente d'information
- Sylvie Tanguay, agente de recherche
- Linda Jasmin, chef de service

Liens Internet

Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal
unesco-paysage.umontreal.ca

WAT_UNESCO-MTL 2011
mtlunescodesign.com/fr/projet/WAT_UNESCO-Montreal-2011

© *CUPEUM*

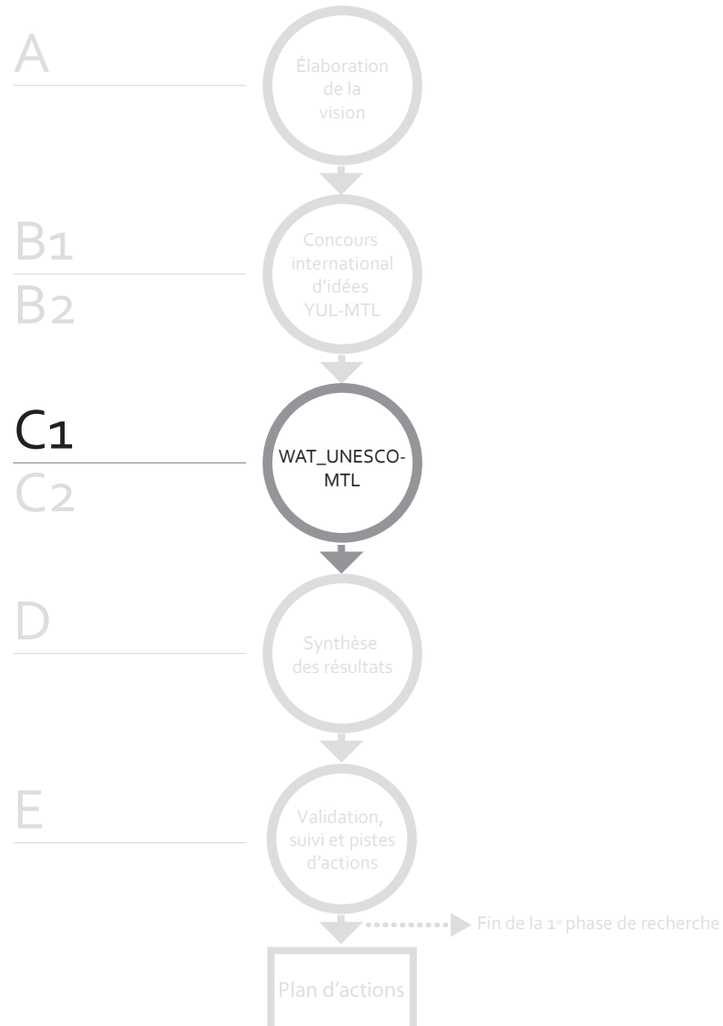

A
Élaboration de la vision
B1
B2
Concours international d'idées YUL-MTL
C1
C2
WAT_UNESCO-MTL
D
Synthèse des résultats
E
Validation, suivi et pistes d'actions
Fin de la 1re phase de recherche
Plan d'actions

Table des matières

1. Contexte général **B6**

1.1 Rappel de la démarche B6

1.2 Six sites d'intervention B7

1.3 Les trois axes de la vision B8

1.4 Enjeux communs B9

2. Secteurs d'intervention **B12**

2.1 Site 1 — Dorval B12

2.2 Site 2 — Lachine B15

2.3 Site 3 — Saint-Pierre B18

2.4 Site 4 — Ancienne gare de triage Turcot B21

2.5 Site 5 — Secteur Cabot et Côte-Saint-Paul B24

2.6 Site 6 — Corridor d'accès au centre-ville B27

© *CUPEUM*

1. Contexte général

1.1 Rappel de la démarche

Au cours de l'hiver 2011, une série d'entretiens a été réalisée auprès des principaux représentants des acteurs publics et privés concernés par la planification et le développement du territoire de l'entrée de ville afin d'identifier :

- Leur définition d'une entrée de ville et leur perception de l'état actuel du parcours d'entrée de ville aéroport-centre-ville
- Les enjeux d'aménagement et les sites d'opportunités porteurs de ces enjeux
- Les aspirations pour l'avenir du parcours d'entrée de ville aéroport-centre-ville

De la synthèse de ces entretiens a découlé la vision qui se trouve à la base du cahier d'appel à proposition du concours international d'idées YUL-MTL : Paysages en mouvement. Cette vision a permis de guider les concurrents à l'aide des lignes directrices de conception à privilégier définies en amont par les acteurs influents du territoire.

1.2 Six sites d'intervention

Les entretiens de l'hiver 2011 ont été à nouveau mis à profit pour la sélection des enjeux de chacun des sites d'intervention soumis aux participants du WAT_UNESCO-MTL. Une seconde ronde de consultation par courriel a permis de bonifier la caractérisation préliminaire des sites. Les représentants de sept organismes (soit près de la moitié des intervenants consultés initialement) ont répondu à l'appel.

Les sites proposés sont formés par le regroupement des sites d'opportunités identifiés lors des entretiens. Cette approche permet de :

- Traiter l'ensemble du territoire
- Identifier les caractères distinctifs de chacun des sites d'intervention de manière à diversifier les enjeux abordés lors du WAT_UNESCO-MTL
- Appuyer sur des enjeux communs le WAT_UNESCO-MTL et le concours d'idées YUL-MTL : Paysages en mouvement afin de faciliter la cohérence des deux activités

Ainsi, les six sites d'intervention proposés sont :

1. Dorval
2. Lachine
3. Saint-Pierre
4. Ancienne gare de triage Turcot
5. Secteur Cabot/Côte-Saint-Paul
6. Corridor d'accès au centre-ville

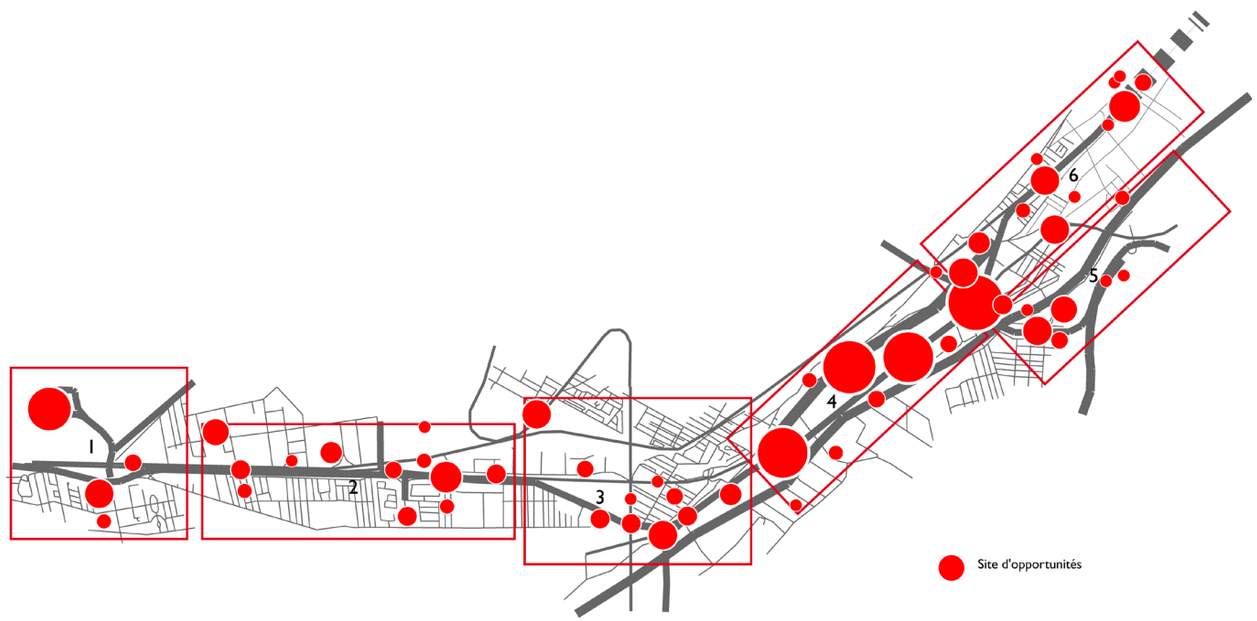
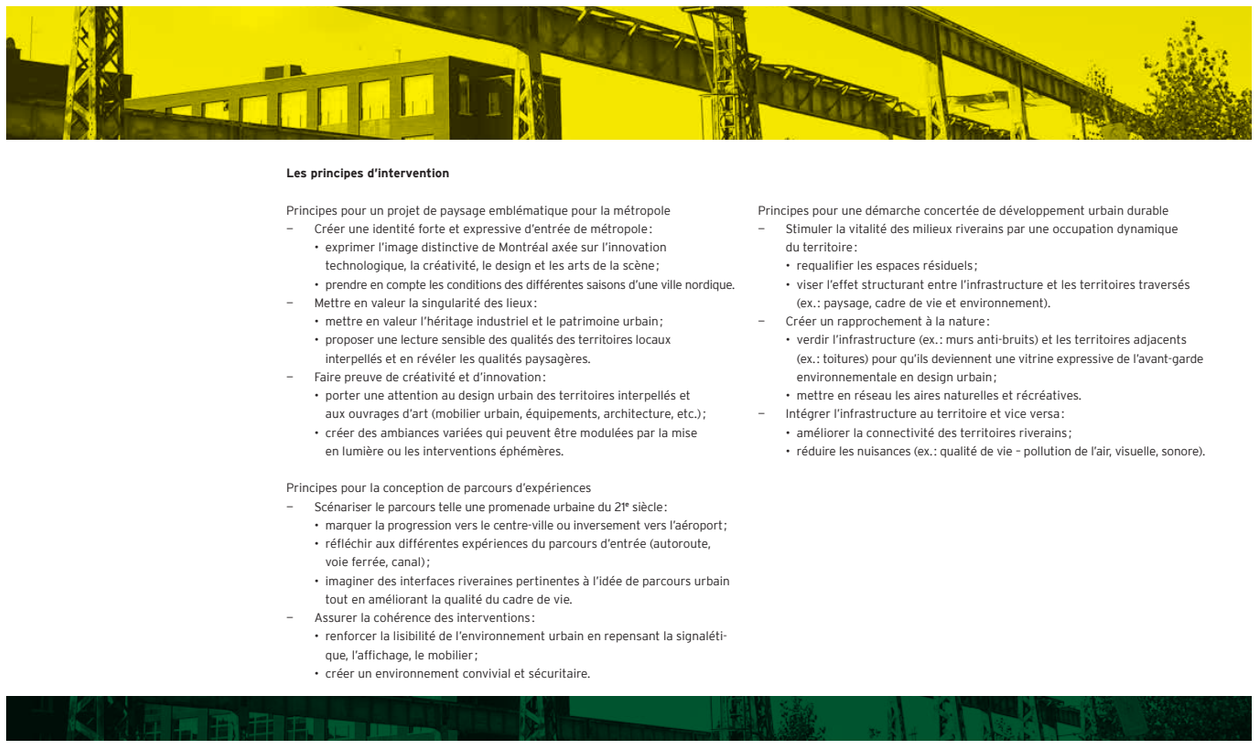


Figure 1 : Carte illustrant les sites d'opportunités et les 6 sites d'intervention.



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 21e 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 :
  - verdir 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).

Figure 2 : Un exemple de page du cahier des règlements du concours international d'idées YUL-MTL : Paysages en mouvement.

1.3 Les trois axes de la vision

La vision élaborée à la suite des entretiens de l'hiver 2011 était divisée en trois axes de conception :

- Un projet de paysage évolutif et emblématique pour la métropole
- Une scénarisation des parcours d'expérience
- Une démarche concertée de développement urbain durable

Ces axes regroupaient et hiérarchisaient les aspirations soulevées par les acteurs en précisant les critères de conception aux concurrents. Ils sont aujourd'hui utilisés pour structurer les enjeux identifiés pour chacun des sites d'intervention afin d'assurer la cohérence entre les résultats du concours international d'idées et du WAT_UNESCO-MTL.

1.4 Enjeux communs

1.4.1 Le thème de l'identité

Les enjeux identitaires soulevés par les sites d'intervention proposés aux participants du WAT_UNESCO-MTL concernent principalement la qualité des ouvrages d'art, la préservation de l'héritage industriel et le caractère identitaire associé aux entrées des quartiers.

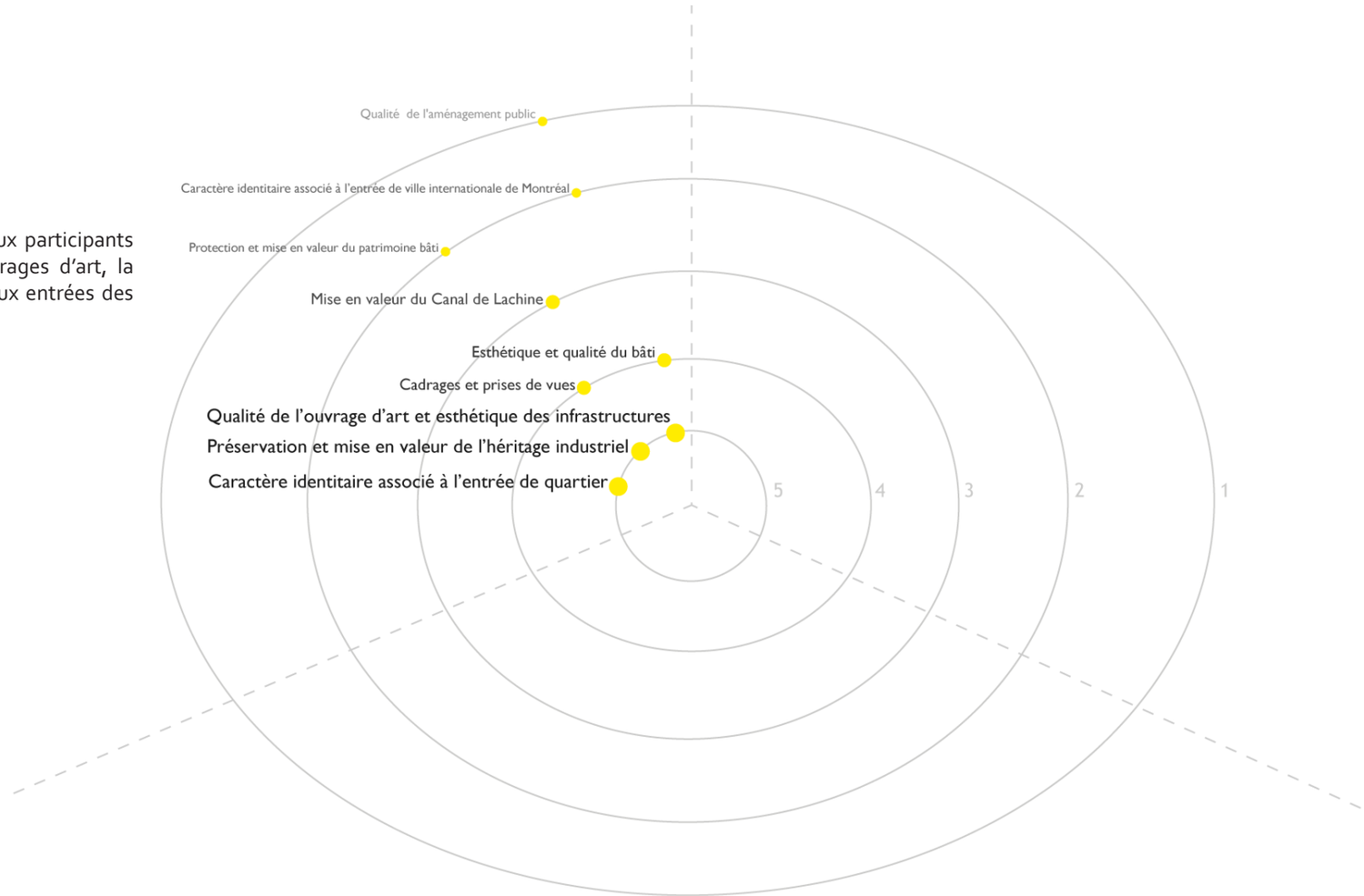


Figure 3 : Graphique de répartition des enjeux identitaires liés au WAT_UNESCO-MTL

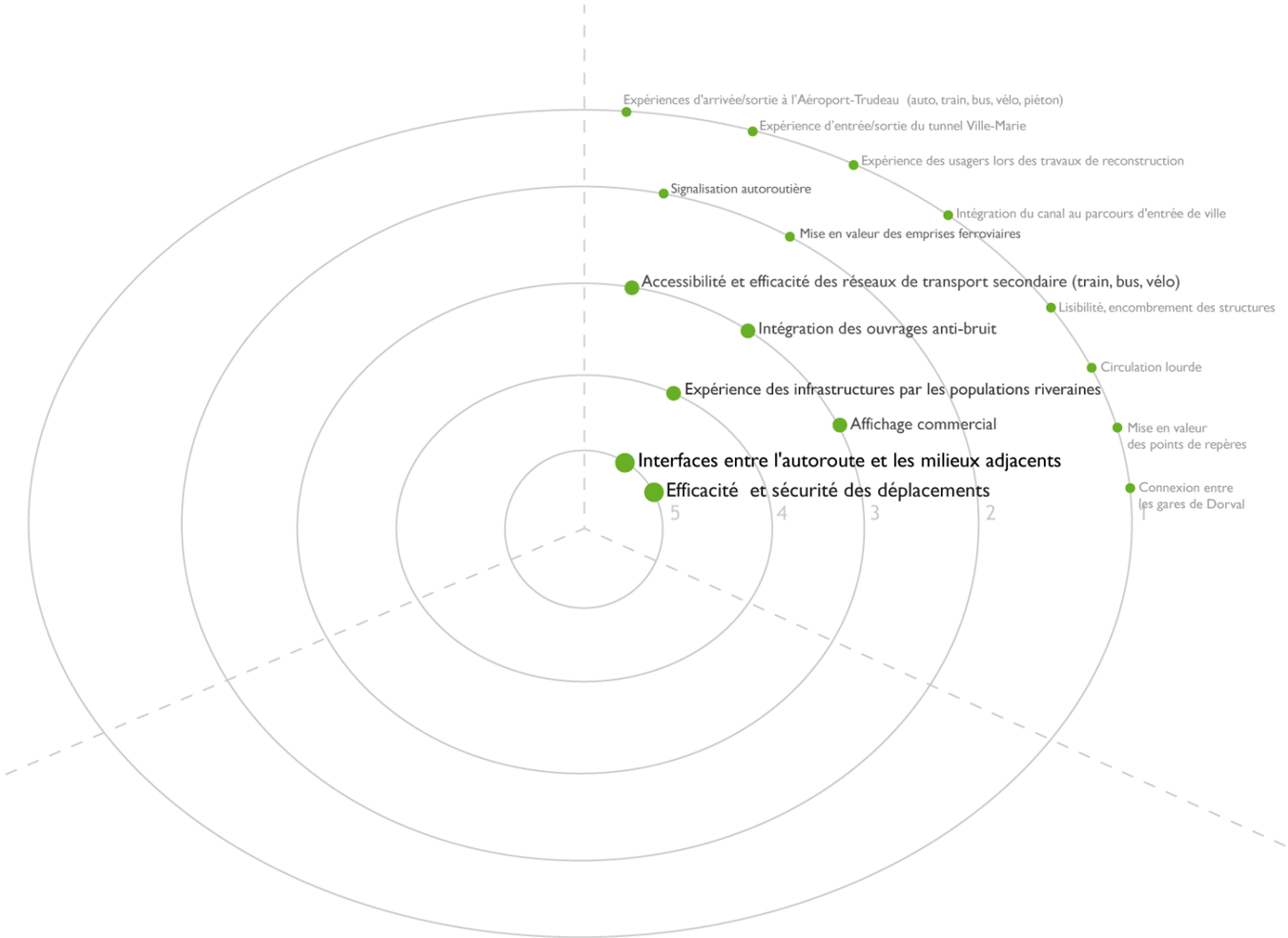


Figure 4 : Graphique de répartition des enjeux de parcours liés au WAT_UNESCO-MTL

1.4.2 Le thème du parcours

Sur les enjeux liés aux expériences de parcours, ceux qui concernent l'interface entre l'autoroute et les milieux adjacents, ainsi que l'enjeu de l'efficacité et de la sécurité des déplacements sont présents pour presque l'ensemble des sites d'intervention.

1.4.3 Le thème du développement durable

Finalement, c'est l'axe de la durabilité qui regroupe le plus grand nombre d'enjeux communs à l'ensemble des sites d'intervention. On y retrouve notamment des questions liées à la qualité des habitations, aux nuisances générées par la présence des infrastructures et des industries, les besoins de requalification des secteurs industriels et commerciaux ainsi que la mise en valeur des milieux naturels.

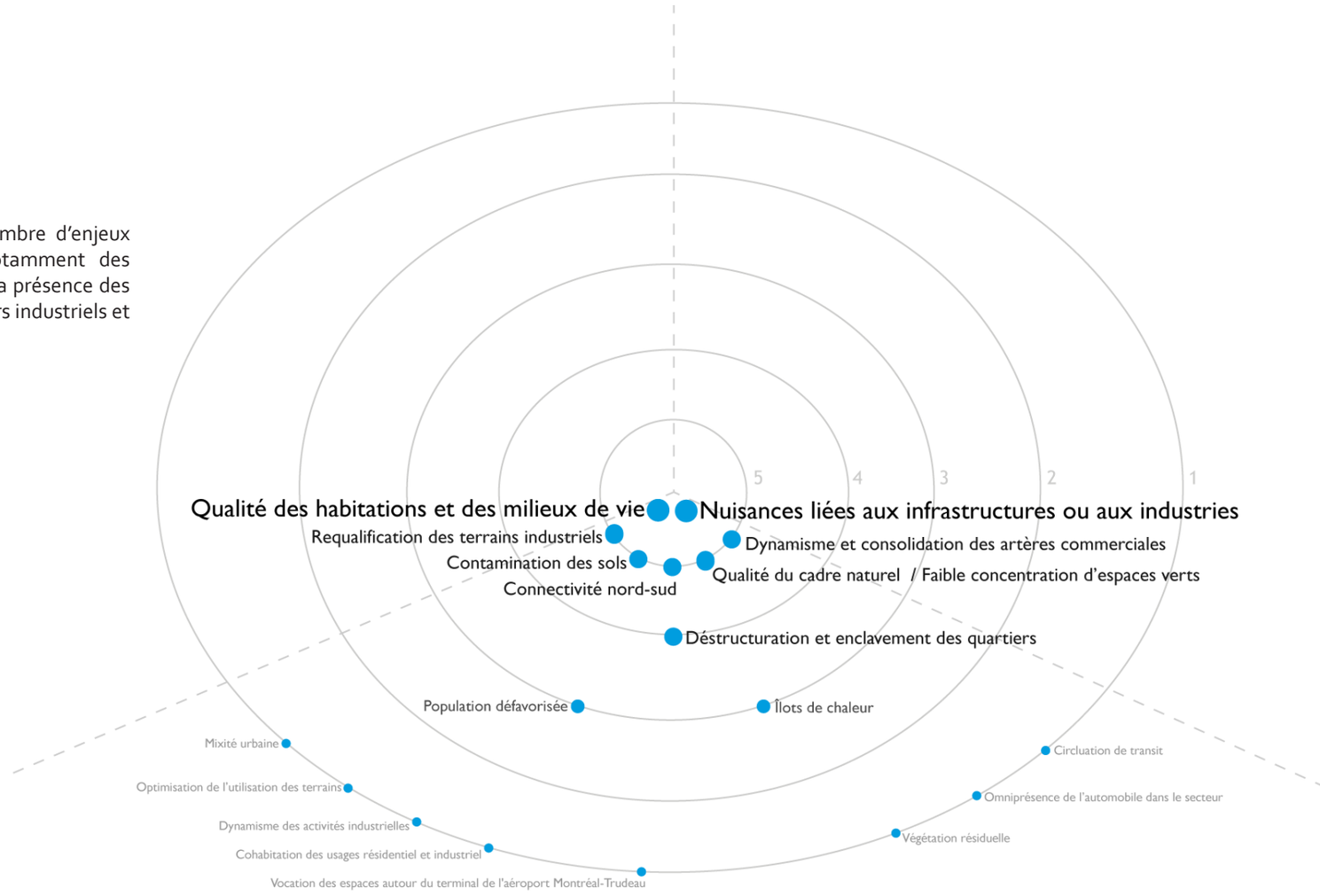


Figure 5 : Graphique de répartition des enjeux de développement durable liés au WAT_UNESCO-MTL.

2. Secteurs d'intervention

2.1 Site 1 — Dorval

2.1.1 Description générale

Point d'amorce ou d'arrêt du parcours d'entrée international de Montréal, le secteur Dorval est formé de la rencontre de plusieurs réseaux de transport dont la portée couvre plusieurs échelles territoriales. Aux échelles interurbaine et régionale, principalement articulées par l'aérogare, la gare de passager Via Rail, les autoroutes 20 et 520 ainsi que la gare des trains de banlieue de l'AMT, le parcours est unidirectionnel et vise la liaison directe entre le centre-ville et ce point névralgique de transport. Les enjeux d'aménagement touchent ici le caractère emblématique des paysages perçus afin d'afficher le caractère identitaire de Montréal.

À l'échelle locale, marquée par la présence du terminus d'autobus et du réseau artériel local, les parcours sont multidirectionnels et visent l'accès aux différents quartiers et points d'intérêts de Dorval. Les enjeux d'aménagement sont multiples et touchent d'une part l'interconnexion entre les différents équipements de transport et, d'autre part, l'harmonisation du développement territorial avec les opportunités offertes par l'offre importante en transport, notamment par la création d'un quartier de type Transit-Oriented Development (T.O.D.).

2.1.2 Enjeux spécifiques

- Identité : Caractère identitaire associé à l'entrée de ville internationale de Montréal
- Parcours : Expériences d'arrivée/sortie à l'aéroport P.E.-Trudeau (auto, train, bus, vélo, piéton) et interconnexion entre les différentes infrastructures en transport
- Durabilité : Vocation des espaces autour de la gare (aménagement d'un quartier de type T.O.D.)

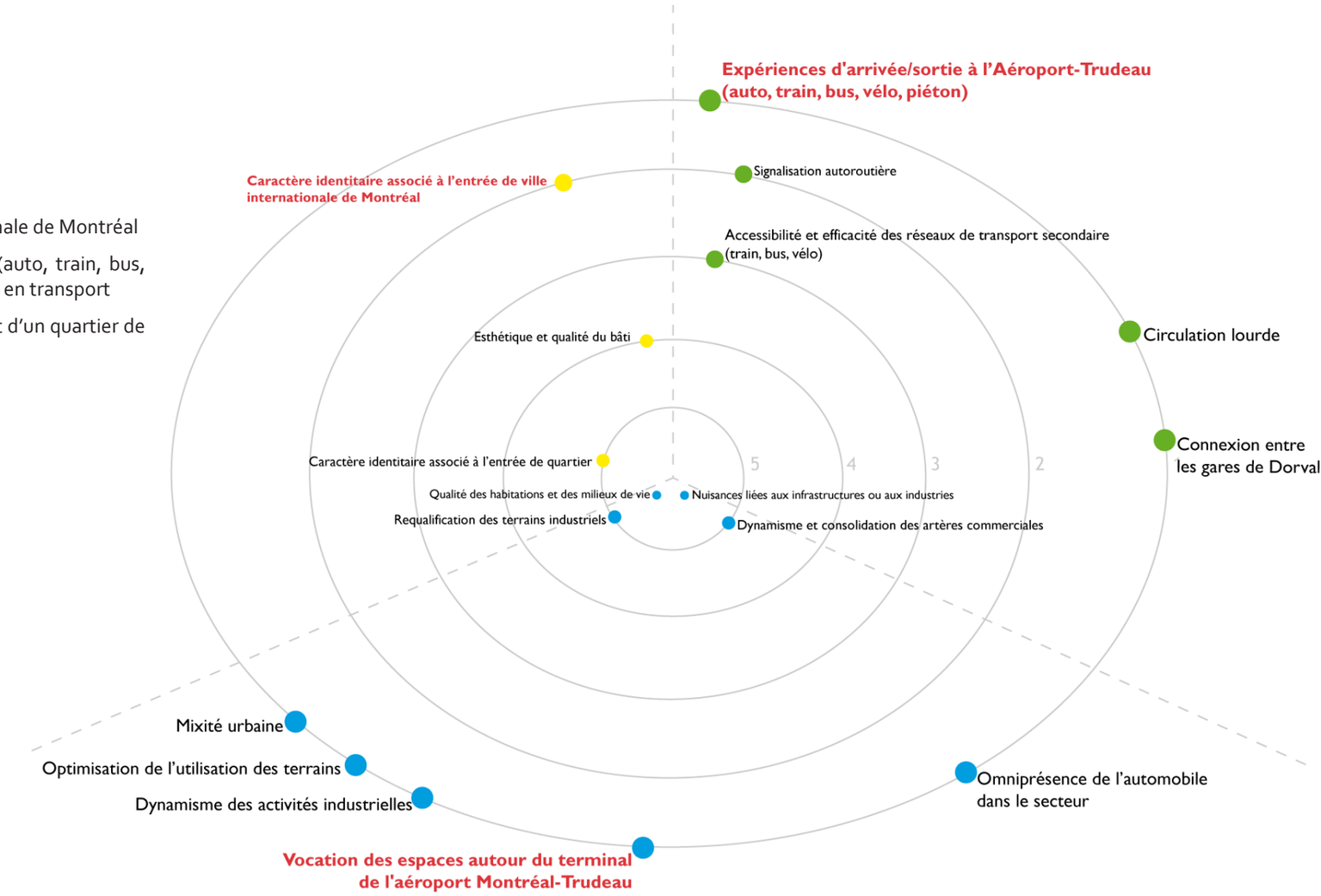


Figure 6 : Graphique de répartition des enjeux spécifiques liés au site 1 — Dorval.

Figure 7 : Sites d'opportunités du site 1 — Dorval.

2.1.3 Sites d'opportunités

1. Aéroport P.E.-Trudeau
   - Marquage de l'entrée de ville par une signalétique, un aménagement paysager particulier et mise en valeur des vues vers le mont Royal
   - Implantation d'une navette intermodale entre l'aéroport P.E.-Trudeau et le centre-ville
2. Échangeur Dorval
   - Création d'un nouveau lien direct entre l'autoroute 20 et l'aéroport P.E.-Trudeau pour une meilleure ségrégation de la circulation routière entre le réseau local et le réseau autoroutier (2009-2016)
   - Planification des aménagements dans les espaces résiduels de l'échangeur Dorval et conception d'un marquage identitaire pour Montréal.
3. Futur T.O.D. Dorval
   - Création d'un projet intégré autour des gares dans le cadre du réaménagement de l'échangeur Dorval (T.O.D.)
   - Revitalisation des secteurs industriels et optimisation de l'utilisation des espaces vacants
4. Avenue Dorval
   - Mise en valeur de l'entrée de la Ville de Dorval par la consolidation de l'activité commerciale, la requalification des espaces publics et l'amélioration de la qualité du cadre bâti.

2.2 Site 2 — Lachine

2.2.1 Description générale

Expression d'une logique de corridor, l'emprise des réseaux de transport (autoroute et voie ferrée) engendre sur ce site une division territoriale importante : d'abord fonctionnelle par la séparation des secteurs résidentiels et industriels de Lachine puis physique par la création d'une barrière dont les franchissements sont presque inexistants.

Pour leur part, les parcours d'entrée de ce site sont animés par les parois nord et sud du corridor qui chacune possède sa propre expression, celle des murs antibruit du côté sud et celle des friches végétales résiduelles du côté nord. À leur façon, ces deux types de parois filtrent la perception des milieux adjacents et inversement conditionnent les possibilités des milieux adjacents à s'adapter à leur présence.

Pour le volet routier, la rencontre de l'autoroute 13 et de la 32e avenue avec l'autoroute 20 constitue un point d'articulation important du parcours d'entrée. Pour sa part, le réseau ferroviaire possède également un point d'ancrage par la gare Lachine et le tunnel piéton qui en permet l'accès au niveau de la 48e avenue.

Figure 8 : Graphique de répartition des enjeux spécifiques liés au site 2 — Lachine.

2.2.2 Enjeux spécifiques

- Identité : Expression des ouvrages antibruit
- Parcours : Interface entre l'autoroute et les milieux adjacents
- Durabilité : Mise en valeur des friches végétales et résiduelles

2.2.3 Sites d'opportunités

1. Murs antibruit de Lachine
   - Requalification de l'interface générée par les murs antibruit pour les usagers de l'autoroute et pour les milieux de vie adjacents
2. Secteur industriel de Dorval et Lachine
   - Revitalisation des secteurs industriels et optimisation de l'utilisation d'espaces vacants
3. Végétation résiduelle
   - Mise en valeur de la végétation en friche dans les arrière-cours d'industries et sur les emprises de voies ferrées
4. Jonction des autoroutes 20 et 13
   - Jonction partielle entre deux autoroutes importantes et le réseau local de l'arrondissement de Lachine à la hauteur de la 32e avenue (tunnel)
5. Gare de Lachine
   - Création possible d'un quartier de type T.O.D. centré sur la gare de Lachine
6. 32e avenue
7. 55e avenue
8. Gare de triage Côte-Saint-Luc
9. Quartier à l'est de la 32e avenue
10. Viaduc autoroutier de la 55e avenue

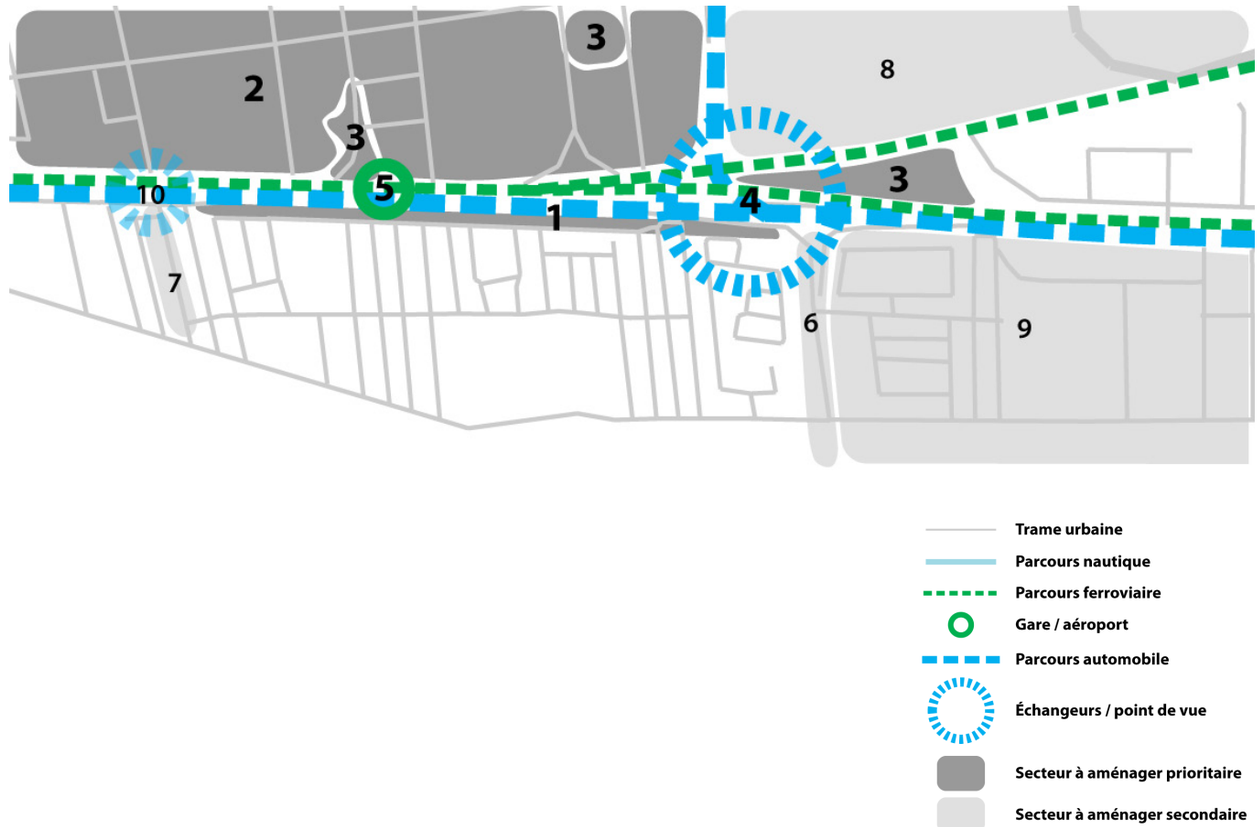


Figure 9 : Sites d'opportunités du site 2 — Lachine.

2.3 Site 3 — Saint-Pierre

2.3.1 Description générale

Articulé autour de l'échangeur Saint-Pierre, ce site représente un carrefour névralgique du transport à Montréal. Carrefour de deux axes autoroutiers d'importance, l'A-20 et la route 138, l'échangeur Saint-Pierre est aussi le point de rencontre de quatre routes locales : la rue Saint-Jacques, la rue Notre-Dame Ouest, le boulevard Saint-Joseph et la rue Saint-Patrick. Il constitue aussi un point de croisement d'autres infrastructures de transport soit les emprises ferroviaires du CN et du CP, ainsi que le canal de Lachine. En plus de causer des problèmes importants sur l'utilisation de l'échangeur lui-même, cette juxtaposition de lignes de transport crée des enclavements multiples des quartiers et secteurs industriels.

La réfection/reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre amène la possibilité de repenser la gestion de la circulation autoroutière, le rapport des quartiers à l'infrastructure de même que l'image de l'infrastructure elle-même. Le projet routier à venir pourrait-il être le vecteur principal pour la conception d'un nouveau projet urbain ? Tel est le défi du site Saint-Pierre.

2.3.2 Enjeux spécifiques

- Identité : Qualité de l'ouvrage d'art
- Parcours : Expérience des infrastructures par les populations riveraines
- Durabilité : Désenclavement des quartiers adjacents aux infrastructures

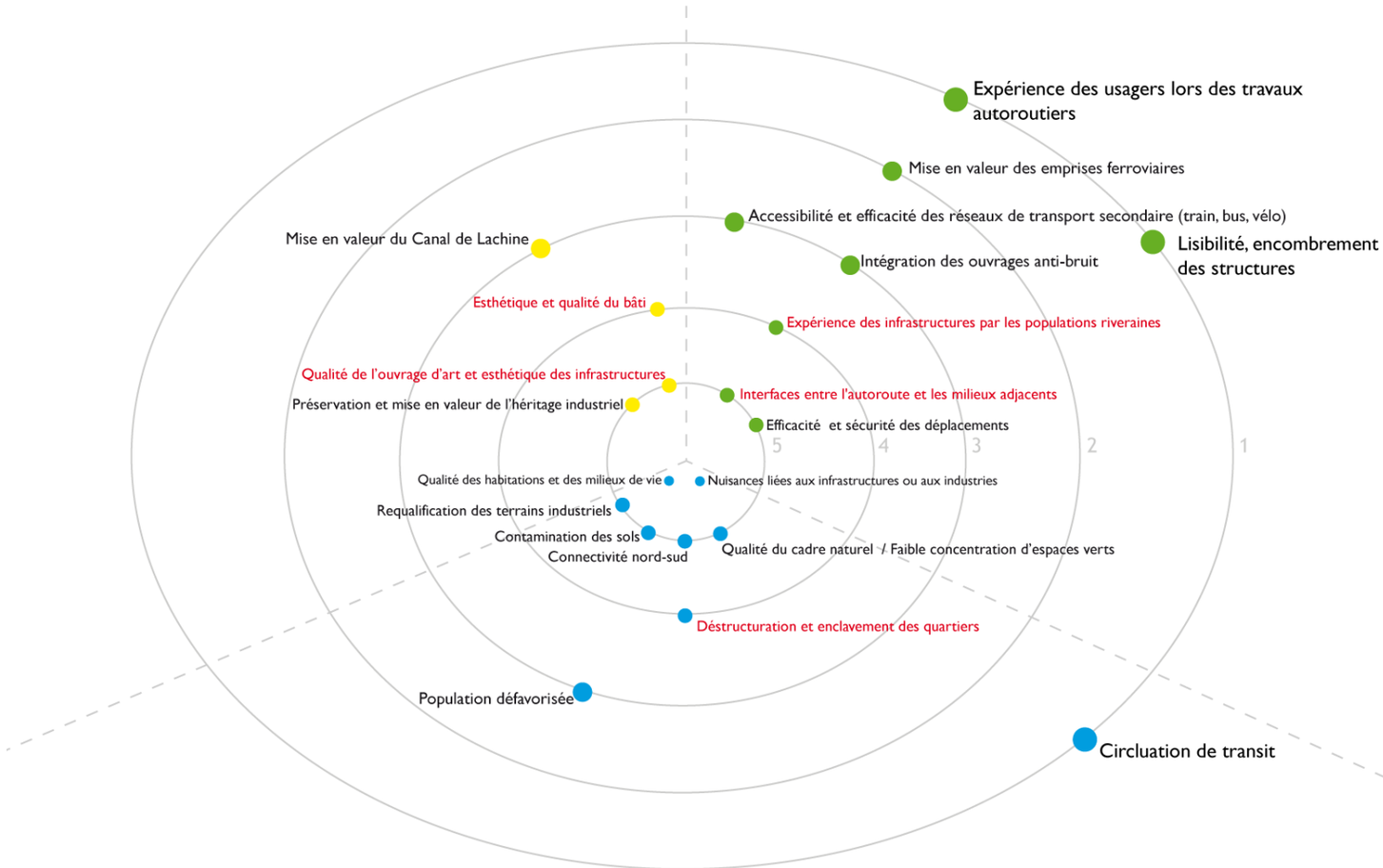


Figure 10 : Graphique de répartition des enjeux spécifiques liés au site 3 — Saint-Pierre.

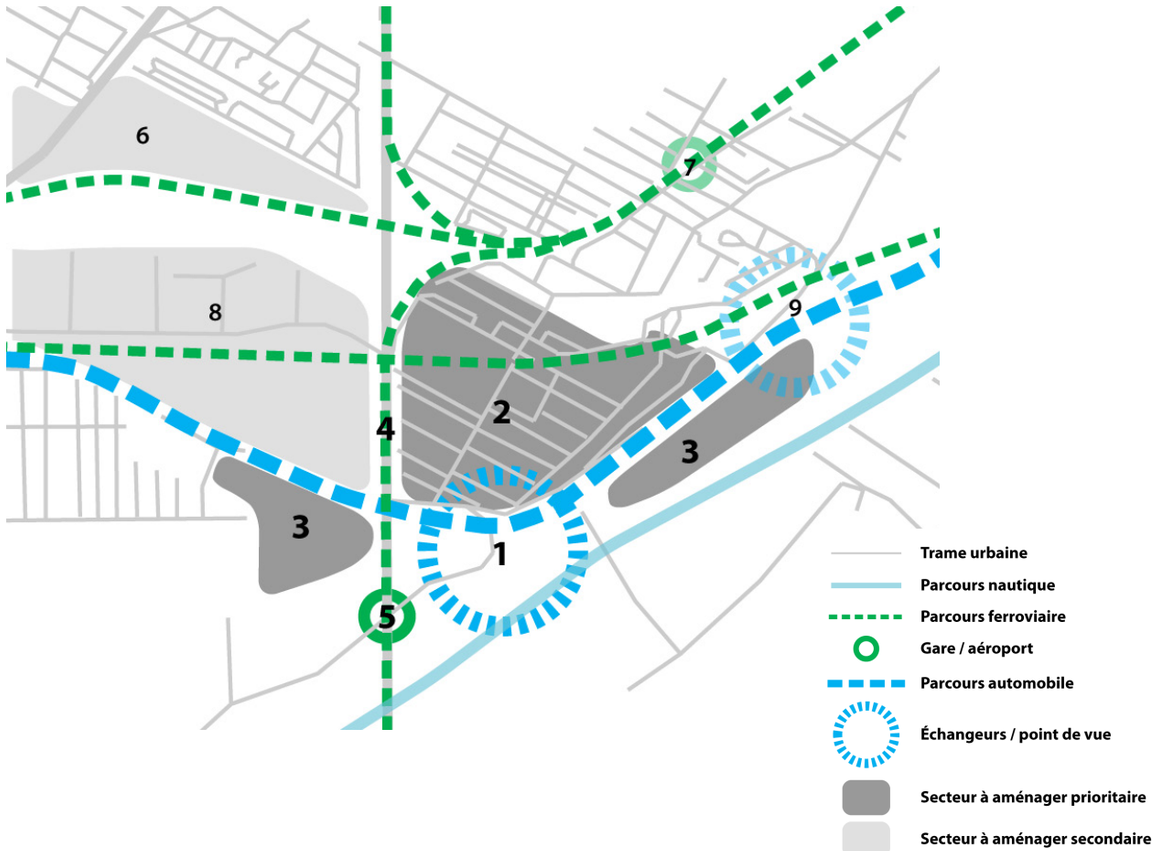


Figure 11 : Sites d'opportunités du site 3 — Saint-Pierre.

2.3.3 Sites d'opportunités

1. Échangeur Saint-Pierre
   - Amorce de la réflexion sur la réfection/reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre
2. Quartier Saint-Pierre
   - Stratégie de revitalisation urbaine intégrée
   - Requalification de l'axe nord-sud du quartier et connexion avec l'arrondissement
   - Développement résidentiel potentiel (12 ha), notamment par la transformation des secteurs industriels
3. Bâtiments industriels (ancienne Northern Electric, Atelier Cancar)
   - Requalification de bâtiments de grandes dimensions à forte présence visuelle sur le parcours autoroutier
4. Emprise ferroviaire (viaduc du C.P. et emprise du C.P.)
   - Transformation des zones enclavées par les infrastructures de transport
5. Gare potentielle Lachine
   - Création potentielle d'un T.O.D. centré sur l'implantation d'une nouvelle gare à Lachine sur la ligne de transport de Candiac
6. Golf Meadowbrook
7. Gare Montréal-Ouest
8. Rue Norman
9. Échangeur Montréal-Ouest

2.4 Site 4 — Ancienne gare de triage Turcot

2.4.1 Description générale

Friche industrielle en voie de requalification complète, ce vaste territoire offre la plus grande opportunité de réinvention des paysages du parcours d'entrée reliant l'aéroport P.E.-Trudeau au centre-ville. Marqué par la présence d'artefacts industriels ainsi que de la falaise Saint-Jacques et du canal de Lachine, ce secteur possède un fort potentiel de mise en valeur du patrimoine naturel et industriel local et de redéfinition des relations entre les infrastructures de transport et leur milieu adjacent.

© *CUPEUM*

Figure 12 : Graphique de répartition des enjeux spécifiques liés au site 4 — Ancienne gare de triage Turcot.

2 Enjeux spécifiques

Identité : Qualité des aménagements de l'espace public et des infrastructures

Parcours : Interfaces entre l'autoroute et les milieux adjacents

Durabilité : Mise en valeur des espaces naturels et récréatifs (falaise Saint-Jacques et canal de Lachine)

2.4.3 Sites d'opportunités

1. Échangeur Turcot
   - Aménagement des emprises autoroutières et qualité esthétique des ouvrages d'art dans le cadre du programme de reconstruction de l'échangeur
2. Falaise Saint-Jacques
   - Conservation de la falaise comme écoterritoire et aménagement de milieux humides au contrebas
   - Augmentation souhaitée de l'accessibilité par la mise en place d'un parc linéaire
3. Ancienne gare de triage Turcot (incluant le corridor autoroutier et le corridor du CN)
   - Déplacement du tracé autoroutier et ferroviaire vers la falaise Saint-Jacques dans le cadre du projet Turcot
   - Planification de l'aménagement de l'ensemble du site (amorce)
4. Canal de Lachine
   - Requalification : projet depuis 1997
   - Parachèvement du parcours riverain dans la portion ouest
5. Secteur industriel LaSalle
6. Corridor Angrignon
7. Rue Upper-Lachine
8. Bâtiments industriels existants (ex. : Kruger)

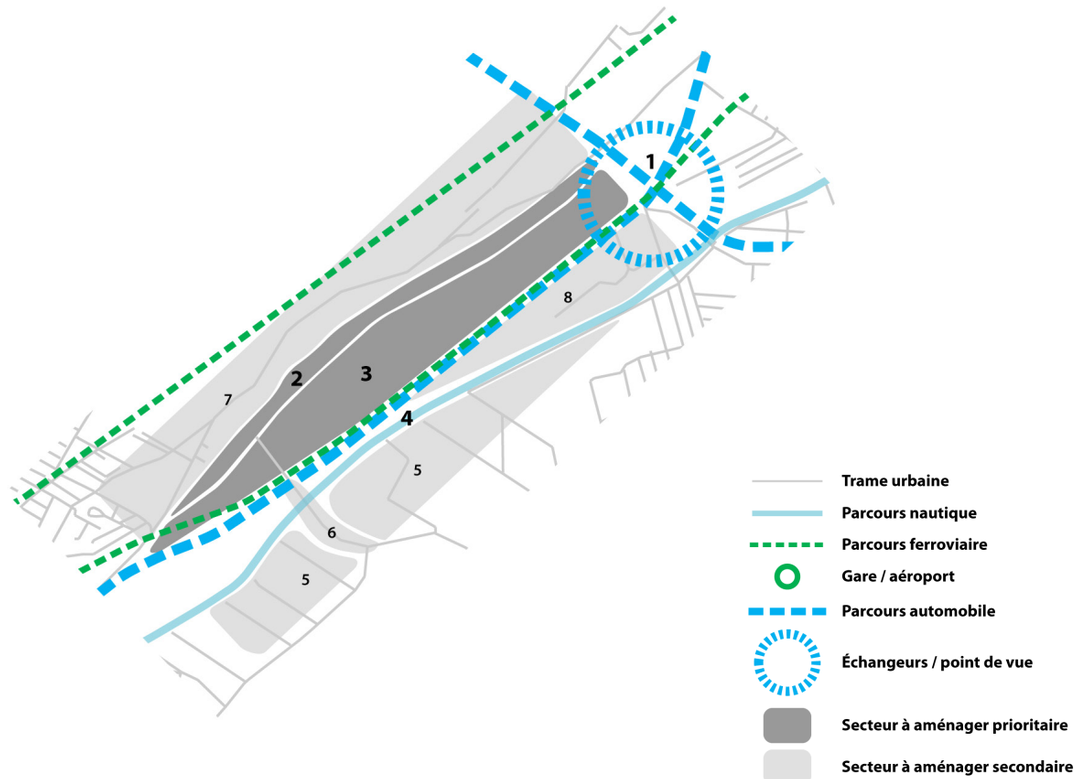


Figure 13 : Sites d'opportunités du site 4 — Ancienne gare de triage Turcot.

2.5 Site 5 — Secteur Cabot et Côte-Saint-Paul

2.5.1 Description générale

Construit sur des structures surélevées, ce tronçon de l'autoroute 15 offre un panorama continu remarquable vers le centre-ville de Montréal et le mont Royal. La réfection de cette infrastructure permet de maximiser la mise en valeur de ce panorama et d'en marquer les temps forts par des éléments signaux comme le passage au-dessus du canal de Lachine où l'érection d'un ouvrage d'art de grande qualité est souhaitée.

En contrepartie au niveau du sol, on retrouve des secteurs urbains lourdement affectés par les nuisances engendrées par la présence de l'autoroute. Encore ici, la réflexion sur le renouvellement de l'équipement autoroutier permet de mettre en œuvre les catalyseurs des différents efforts de revitalisation des quartiers urbains et industriels qui se trouvent de part et d'autre de l'autoroute.

2.5.2 Enjeux spécifiques

- Identité : Qualité de l'ouvrage d'art et esthétique des infrastructures
- Parcours : Interface entre l'autoroute et les milieux adjacents
- Durabilité : Requalification, optimisation des terrains industriels

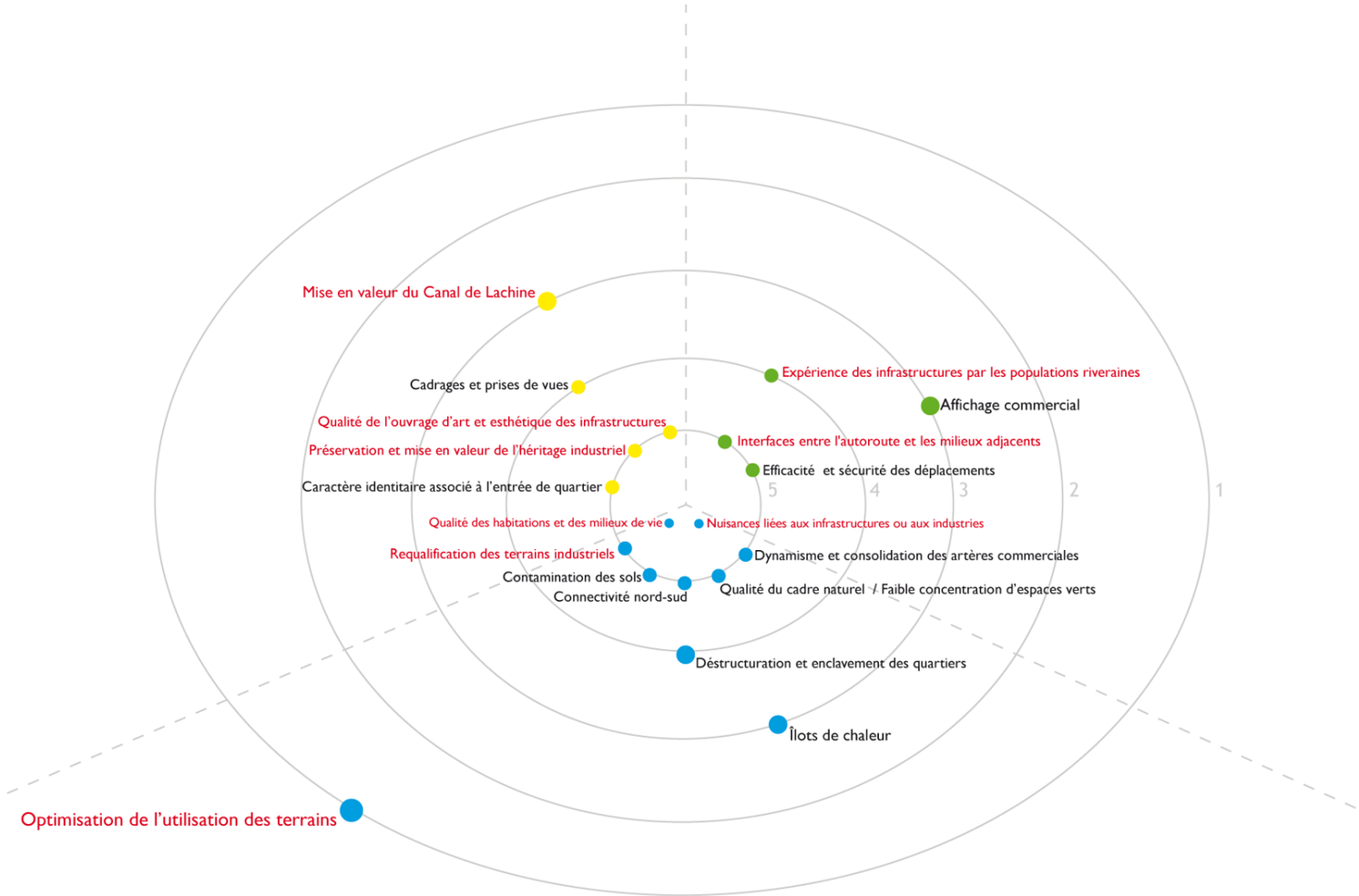


Figure 14 : Graphique de répartition des enjeux spécifiques liés au site 5 — Secteur Cabot et Côte-Saint-Paul.

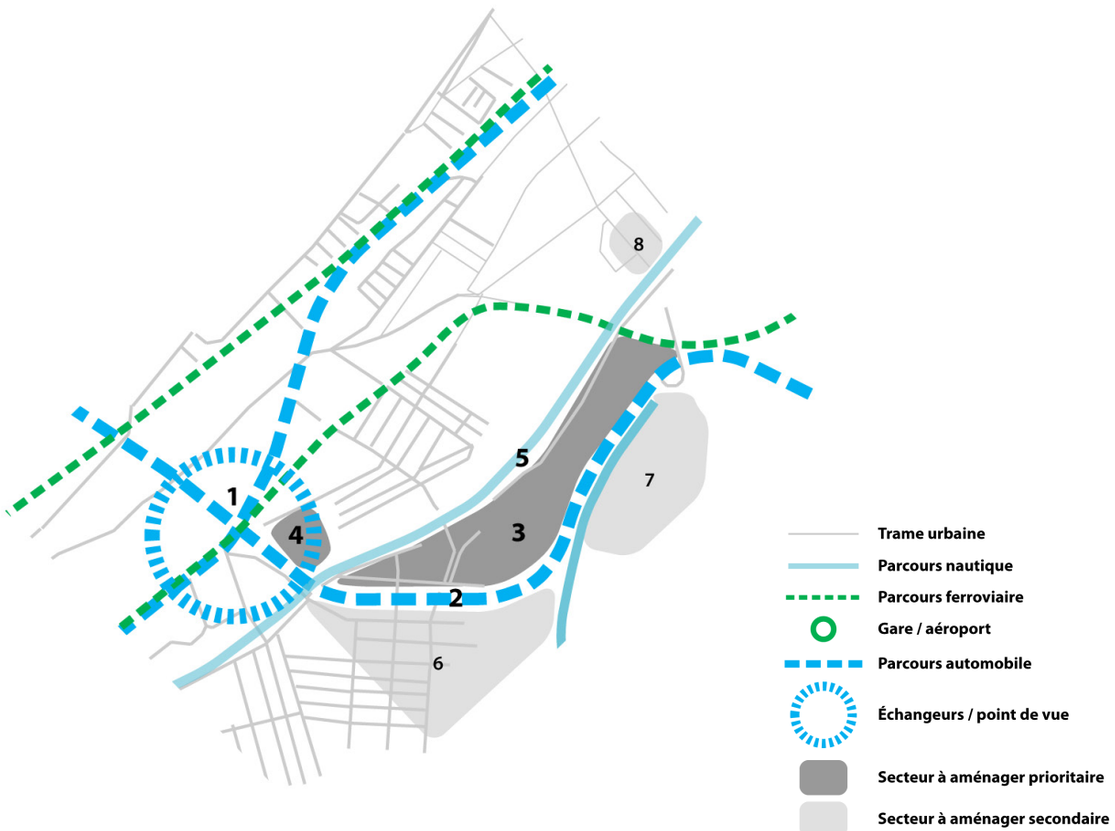


Figure 15 : Sites d'opportunités du site 5 — secteur Cabot et Côte-Saint-Paul.

2.5.3 Sites d'opportunités

1. Échangeur Turcot
   - Aménagement des emprises autoroutières et qualité esthétique des ouvrages d'art dans le cadre du programme de reconstruction de l'échangeur
2. Tronçon surélevé de l'autoroute 15
   - Tronçon reconstruit dans le cadre du projet Turcot 2011-2018 (travaux pendant lesquels il subira un rabaissement et un élargissement significatif)
3. Secteur Cabot
   - Amélioration de l'accessibilité au site (projet Turcot)
   - Réaménagement de la rue Saint-Patrick et mise en valeur du patrimoine et du cadre bâti
4. Pôle Gadbois
   - Parachèvement des interventions publiques prévues servant à lier et à consolider le complexe dans son milieu
5. Le canal de Lachine
   - Reconstruction du pont de l'autoroute 15 qui franchit le canal de Lachine dans le cadre du projet Turcot 2011-2018
6. Secteur Galt
7. Aqueduc et usine de filtration des eaux
8. Pôle Atwater
9. Écluses

2.6 Site 6 — Corridor d'accès au centre-ville

2.6.1 Description générale

Ce site juxtapose dans un même corridor les infrastructures autoroutières et ferroviaires. Leurs implantations sur différents paliers de la falaise Saint-Jacques permettent d'avoir des panoramas continus vers les toitures et les clochers de la basse ville, ainsi qu'une perspective axiale vers les tours du centre-ville.

Bien que le parcours soit marqué par la présence de vues exceptionnelles, certains secteurs traversés sont sous-valorisés et montrent des espaces publics de faibles qualités. Outre le traitement des sorties/entrées de l'autoroute, la sous-valorisation des milieux adjacents soulève un questionnement au sujet des nuisances liées aux infrastructures et au traitement des parois autoroutières.

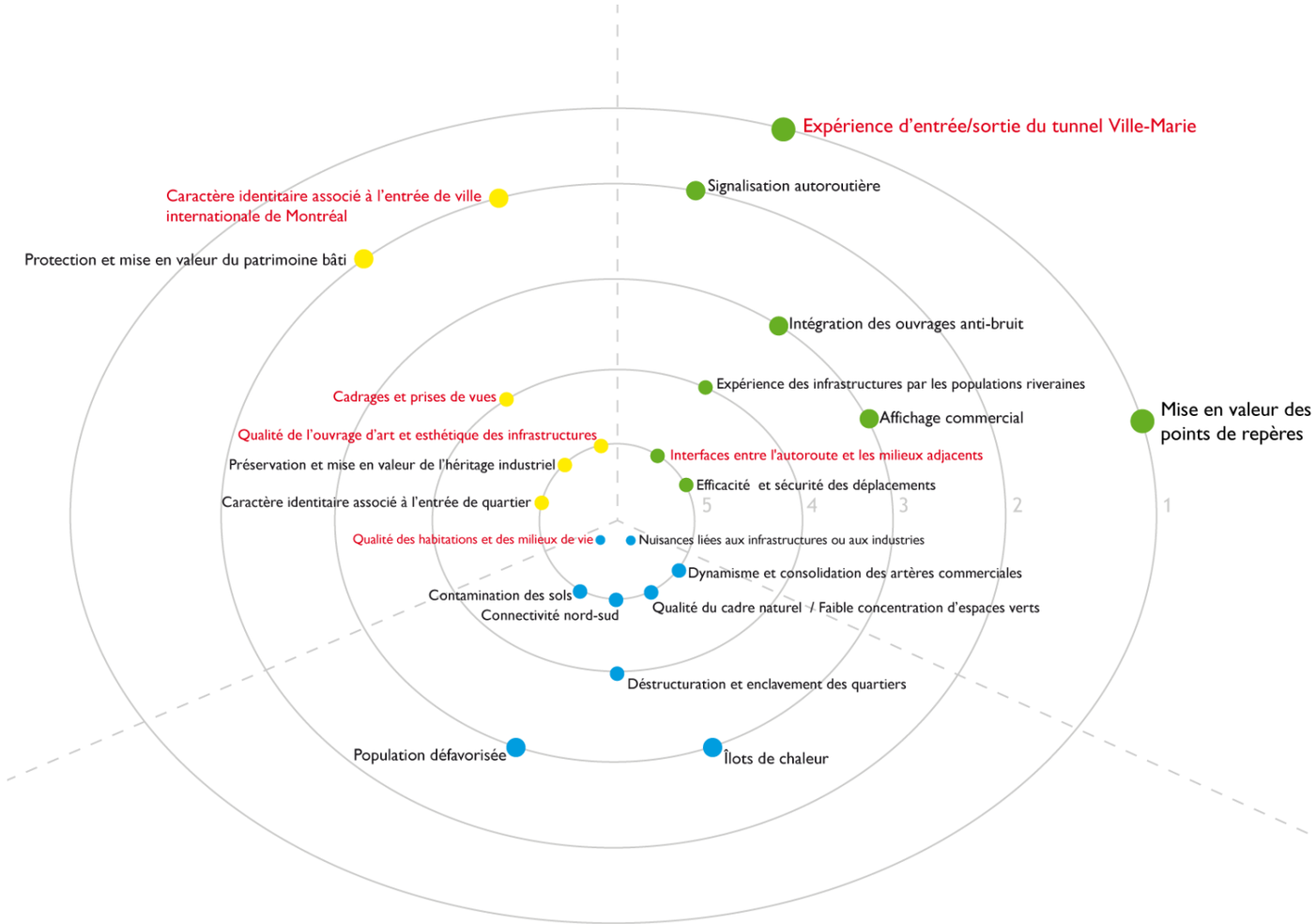


Figure 16 : Graphique de répartition des enjeux spécifiques liés au site 6 — corridor d'accès au centre-ville.

2.6.2 Enjeux spécifiques

- Identité : Caractère identitaire associé à l'entrée de ville internationale de Montréal
- Parcours : Expérience d'entrée/sortie sur l'autoroute
- Durabilité : Qualité des milieux de vie adjacents

2.6.3 Sites d'opportunités

1. Échangeur Turcot
   - Aménagement des emprises autoroutières et qualité esthétique des ouvrages d'art dans le cadre du programme de reconstruction de l'échangeur
2. Section Ville-Marie (A-720)
   - Abaissement de l'autoroute et des bretelles du côté du quartier Saint-Henri et construction d'un mur antibruit (reconstruction du complexe Turcot)
3. Sortie des rues de la Montagne et University
   - Requalification des stationnements et implantation d'un programme de développement multifonctionnel
4. Vues vers le centre-ville et le fleuve
   - Mise en valeur du caractère identitaire du centre-ville et du fleuve Saint-Laurent
5. Entrée tunnel Ville-Marie
   - Mise en valeur de l'entrée, du point d'arrivée au centre-ville qui se fait actuellement par le tunnel Ville-Marie
6. Toitures de Saint-Henri
7. CUSM
8. Îlot Richelieu
9. Tunnels Glen et Greene
10. Quartier Saint-Henri
11. Sortie du Fort/Saint-Marc et village Shaughnessy (secteur Tupper)
12. Gares et stations de métro Vendôme, Place-Saint-Henri, Lionel-Groulx, Georges-Vanier, Atwater (pour la consolidation des T.O.D)

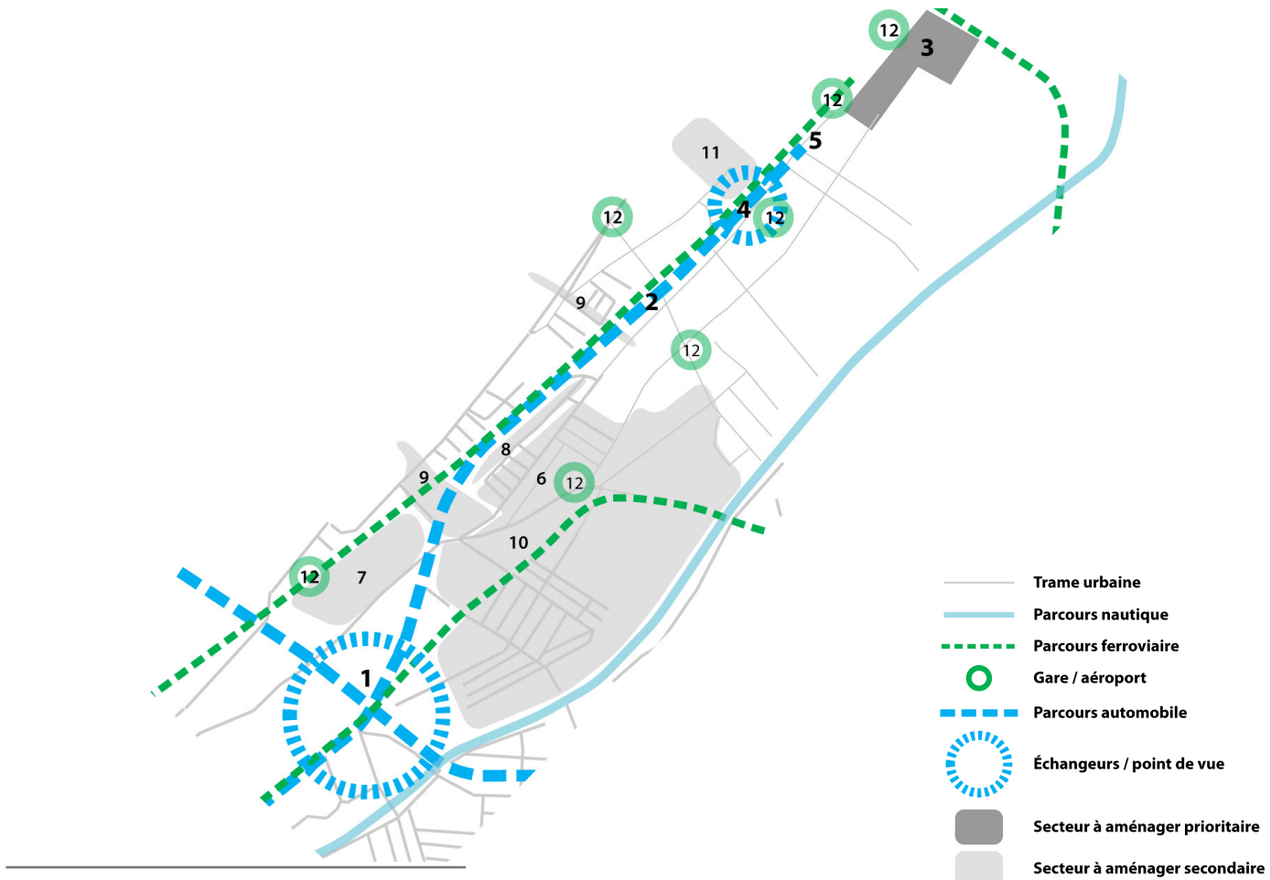


Figure 17 : Sites d'opportunités du site 6 — corridor d'accès au centre-ville.

WAT MTL

WORKSHOP_ATELIER/TERRAIN UNESCO
MONTRÉAL (QUÉBEC) - CANADA

PAYSAGES EN MOUVEMENT / 12 VISIONS DE DESIGN URBAIN
21 NOVEMBRE - 2 DÉCEMBRE 2011

CHAIRE UNESCO EN PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT
DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

UNESCO
Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
UNITWIN
Chaire UNESCO en paysage et environnement
Université de Montréal
MONTRÉAL
VILLE UNESCO
DE DESIGN

Direction scientifique

- Philippe Poullaouec-Gonidec, professeur titulaire (chercheur principal)
- Sylvain Paquette, professeur agrégé (cochercheur)

Équipe de coordination

- Rachel Bonin, agente d'administration, CUPEUM
- Lyndsay Daudier, coordinatrice - WAT_UNESCO - MTL 2011 - CUPEUM
- Stéphanie Jecrois, chargée de projet (communication) - Bureau du design de la Ville de Montréal
- Patrick Marmen, conseilleur professionnel – Concours international d'idées YUL-MTL - CPEUM
- Sylvain Paquette, professeur agrégé sous octroi, École d'architecture de paysage et Chercheur - CUPEUM
- Philippe Poullaouec-Gonidec,directeur - CUPEUM

Équipe de soutien

- Julie Bergeron, logistique
- Catherine Brouillette, logistique
- Marc Chenouda, logistique
- Karina Luiza Desmarais, secrétariat
- Sophie Lacoste, aide technique
- Françoise Lapointe, consultante - relation de presse
- François-Xavier Tremblay, consultant - Web et Médias sociaux

Graphisme

- Renzo Designers Communications visuelles

Comité scientifique

- Brigitte Colin, experte Architecture & Villes - Migration et urbanisation UN-Habitat/UNESCO (Espagne)
- Bernard Combes, spécialiste du programme Éducation au développement durable, Division des sciences sociales, de la recherche et des politiques – Programme MOST – UNESCO (France)
- Philippe Poullaouec-Gonidec, directeur, Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal (Canada)
- Stefan Tischer, professeur, Faculté d'Architecture d'Alghero de l'Université de Sassari (Italie)

Partenaires WAT_UNESCO - MTL 2011

- Chantier Montréal Ville UNESCO de design :
  - Ville de Montréal
  - Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine
  - Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
  - Conférence régionale des élus de Montréal
- Ministère des Relations internationales
- Ministère des Transports
- Ministère du Tourisme
- Commission canadienne pour l'UNESCO (Ottawa)
- Délégation permanente du Canada auprès de l'UNESCO (Paris)
- Programmes MOST, MAB et PHI de l'UNESCO (Paris)
- Réseau des villes créatives de l'UNESCO (Paris)
- Direction des Relations internationales de l'Université de Montréal
- Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal (École d'architecture de paysage)
- Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal

Québec
• Ministère des Transports
• Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine
• Ministère des Affaires municipales, Régions et Occupation du territoire
• Ministère du Tourisme
• Ministère des Relations internationales

UNESCO COMMISSION CANADIENNE POUR L'UNESCO CANADIAN COMMISSION FOR UNESCO www.unesco.ca

Hôtel Travelodge MONTRÉAL CENTRE

Montréal Ville UNESCO de design

CRE de Montréal

Faculté de l'aménagement Université de Montréal

Palais des congrès de Montréal

TOURISME Montréal

AMT AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

© CUPEUM

Acteurs territoriaux

Palier municipal

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

Palier régional

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

Palier provincial

- Ministère des Transports (Direction de l'île de Montréal)
- Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
- Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine

Palier fédéral

- Aéroports de Montréal
- Parcs Canada

Secteur privé

- Canadien Pacifique
- Canadien National

Équipe pédagogique

Direction
Philippe Poullaouec-Gonidec, professeur titulaire de l'École d'architecture de l'Université de Montréal

Tunisie
Salma Hamza, École Nationale d'Architecture et d'Urbanisme de Tunis

Syrie
Natalia Atfeh, Université de Damas (Faculté d'architecture)

Maroc
Iman Benkirane, École Nationale d'Architecture – Rabat

Liban
Léon Telvizian, Université libanaise (Institut des Beaux-Arts) – Beyrouth

Japon
Takeo Kawakita, Université de design de Kobe (École d'architecture)
Naoko Kuriyama, Université de Kobe (Département d'architecture)
Hiroyuki Sasaki, Université de Meiji Italie

Italie
Alessandra Capuano, Université de Rome La Sapienza (Département d'architecture et de projets)
Stefan Tischer, Université de Sassari (Faculté d'Architecture d'Alghero)

Chine
Shao Yong, Université de Tongji (Collège d'architecture et de design urbain) – Shanghai

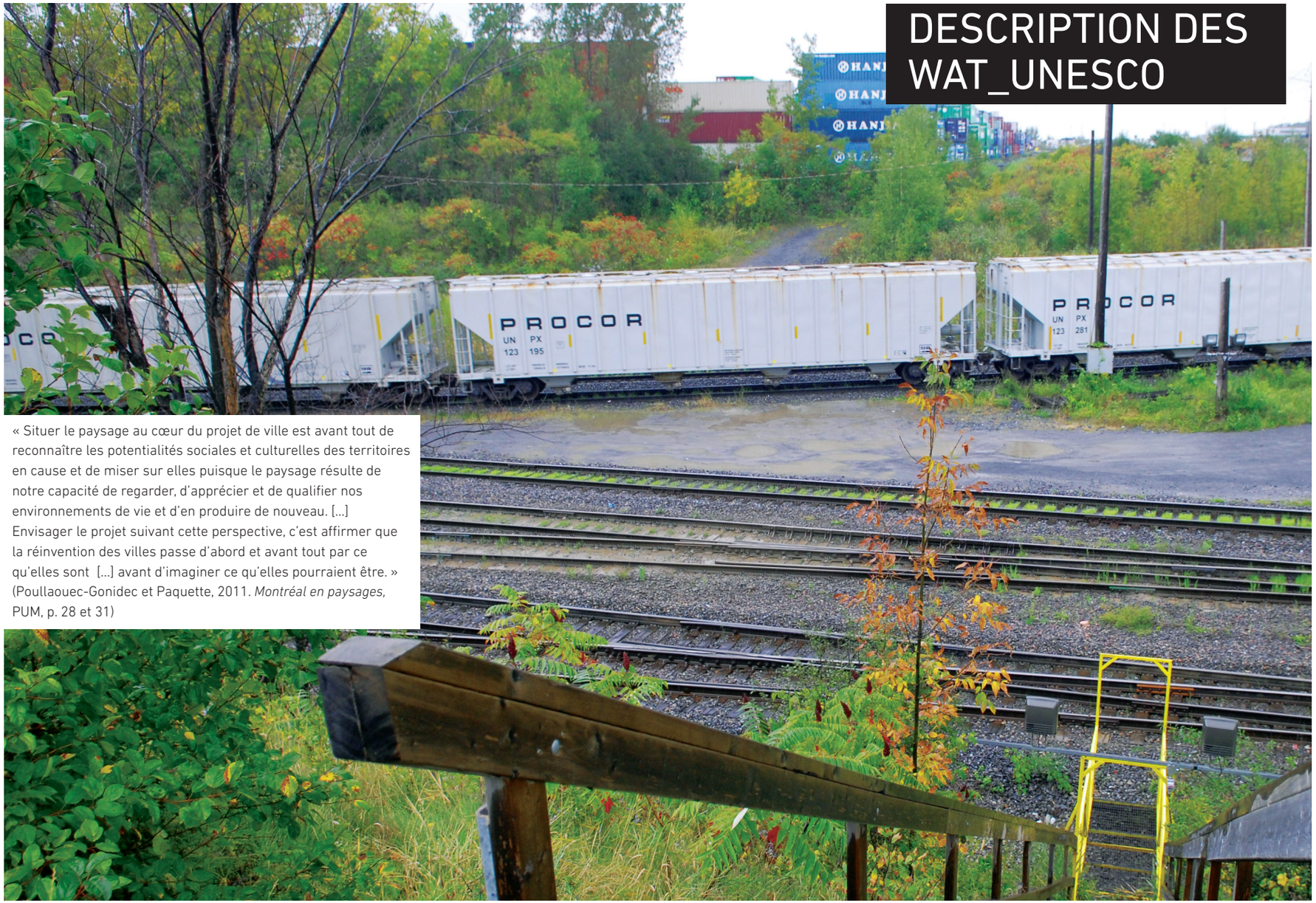
Canada
Sylvain Paquette, Université de Montréal (Faculté de l'aménagement)

Commanditaires

Palais des congrès de Montréal
Agence métropolitaine de transport
Tourisme Montréal
Travelodge hôtel – Montréal Centre

© *CUPEUM*

DESCRIPTION DES WAT_UNESCO



« Situer le paysage au cœur du projet de ville est avant tout de reconnaître les potentialités sociales et culturelles des territoires en cause et de miser sur elles puisque le paysage résulte de notre capacité de regarder, d'apprécier et de qualifier nos environnements de vie et d'en produire de nouveau. [...] Envisager le projet suivant cette perspective, c'est affirmer que la réinvention des villes passe d'abord et avant tout par ce qu'elles sont [...] avant d'imaginer ce qu'elles pourraient être. » (Poullaouec-Gonidec et Paquette, 2011. *Montréal en paysages*, PUM, p. 28 et 31)

Le WAT de la Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal (CUPEUM) est une activité internationale soutenue par l'UNESCO depuis 2003 qui se déroule annuellement dans différentes villes du monde. Ce rendez-vous annuel offre une opportunité d'engager des réflexions sur le devenir des villes et est soutenu à Montréal par quatre programmes de l'UNESCO, soit :

- MOST (Gestion des transformations sociales)
- MAB (L'Homme et la Biosphère)
- PHI (Programme hydrologique international)
- Réseau des villes créatives

Le WAT_UNESCO en sera à sa 8e édition à Montréal en 2011.

Les activités précédentes ont pris place dans les villes suivantes : Reggio de Calabria (Italie 2003), Marrakech (Maroc 2004), Saïda (Liban 2005), Mahdia (Tunisie 2006), Ganghwa (République de Corée 2007), Jinze-Shanghai (Chine 2008), Kobe (Japon 2009) (voir site Internet : http://www.unesco-paysage.umontreal.ca/projet/workshop-atelier-terrain-wat).

Exercice de visions, chaque édition convie le réseau international de la CUPEUM à concevoir des projets de paysage et de design urbain. C'est également un lieu d'échanges et de réseautage international pour la relève professionnelle en design urbain, les experts en aménagement et les acteurs locaux et gouvernementaux des villes hôtes.

Les objectifs généraux du WAT ont pour but de générer une réflexion internationale sur l'aménagement et le développement des paysages et des cadres de vie urbains à travers une perspective de développement durable, soit de :

1. Caractériser les grandes problématiques territoriales, les attraits et les potentialités des paysages urbains à l'étude ;
2. Apporter des solutions d'aménagement structurantes et viables pour les gouvernements et les acteurs territoriaux en réalisant des projets de paysage adaptés aux enjeux de préservation, de mise en valeur et de développement;
3. Générer une réflexion transdisciplinaire avec les professionnels et les universitaires (architectes, architectes paysagistes, urbanistes, ingénieurs, sociologues, historiens, géographes, etc.) et inscrire les résultats d'activités dans *l'Observatoire international des paysages urbains : villes et métropoles* de la CUPEUM.

© *CUPEUM*

ENTRÉE DE LA MÉTROPOLE, ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Le parcours d'entrée de ville de Montréal qui relie l'aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville constitue un corridor majeur d'infrastructure 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 international à Montréal. Néanmoins, l'aéroport étant situé au cœur de l'île de Montréal, il s'agit du seul parcours d'entrée qui n'est pas marqué par la traversée d'un cours d'eau. À l'opposée, le paysage du parcours d'entrée de ville de l'autoroute 20 possède un caractère urbain dont l'intensité augmente progressivement au fur et à mesure de l'approche vers le centre-ville.

Qui plus est, le paysage du parcours international d'entrée de ville est actuellement qualifié négativement par les principaux acteurs de sa planification en raison de sa banalité, de son anonymat, de sa couleur grise, de son hétérogénéité visuelle, voire de sa déstructuration territoriale. En somme, le territoire de ce corridor d'entrée internationale à la métropole est dominé par des infrastructures et des friches industrielles ou végétales en quête de requalification.

DÉMARCHE DU CONCOURS INTERNATIONAL *YUL/MTL : PAYSAGES EN MOUVEMENT*

DÉMARCHE *YUL/MTL : PAYSAGES EN MOUVEMENT* : CONCOURS INTERNATIONAL D'IDÉES

De manière générale, l'objectif du concours international d'idées *YUL/MTL : Paysages en mouvement*, était d'engager un dialogue entre les principaux organismes publics et privés responsables de la planification et de l'aménagement du territoire du parcours d'entrée de l'autoroute 20 par la réalisation d'un exercice prospectif d'idéation. À ce titre, la démarche a permis de rassembler les représentants de plus de 15 organismes publics et privés afin de dégager des préoccupations communes qui ont servi à l'élaboration de la vision. Il est souhaité que les propositions résultantes du concours international d'idées servent d'intrants pour l'élaboration d'un programme commun d'actions (chartes de paysage et de design, plans directeurs et d'aménagements, etc.) qui mettra l'accent sur la qualité des paysages traversés et vécus. Il s'agit d'un projet novateur et d'envergure, rarement mis en œuvre à ce jour au Québec.

YUL/MTL : PAYSAGES EN MOUVEMENT, CADRAGE DE L'INITIATIVE

Le concours international d'idées *YUL/MTL : Paysages en mouvement* a été lancé le 9 juin 2011 et les concurrents avaient jusqu'au 7 octobre 2011 pour déposer leur proposition. Au total, 61 propositions ont été reçues et évaluées par un jury international lors de délibérations tenues au Centre canadien d'architecture les 27 et 28 octobre dernier. Au terme du concours, trois propositions lauréates ont été sélectionnées par le jury et 11 mentions ont été décernées. L'ensemble des résultats sera dévoilé le 22 novembre 2011 dans le cadre de l'ouverture du WAT_UNESCO – MTL lors d'une présentation publique au Palais des congrès de Montréal.

Plus précisément, dans le cadre de concours d'idées, l'objectif de conception formulé aux concurrents était de 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 résumé, il s'agissait 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.

À ce titre et conformément au Cahier d'appel à participation (voir site Internet : http://mtlunescodesign.com/fr/projet/Concours-international-didees-YUL-MTL-Paysages-en-mouvement), il était demandé aux concurrents d'intervenir sur :

- Les infrastructures de transports qui génèrent les axes d'entrée et de sortie du centre-ville de Montréal
- Les milieux de vie et de travail
- Les milieux naturels

Afin de structurer l'exercice de conception, les enjeux de planification recueillis auprès des acteurs publics et privés concernés par le parcours d'entrée de ville avaient été décomposés en trois axes d'intervention :

- 1er axe : Un projet de paysage évolutif et emblématique pour la métropole
- 2^{e} axe : Une scénarisation des parcours d'expériences
- 3^{e} axe : Une démarche concertée de développement urbain durable

WAT_UNESCO - MTL 2011, CADRAGE DE LA DÉMARCHE

Activité d'idéations et de visions, le WAT_UNESCO – MTL 2011 s'inscrit dans la poursuite logique de la démarche de concertation entreprise pour l'élaboration du programme du concours international d'idées *YUL/MTL : Paysages en mouvement*. D'une part, les trois propositions lauréates et les 11 mentions du jury serviront d'intrant à l'exercice de conception des étudiants participants du WAT_UNESCO-MTL. Par leur travail, les étudiants devront approfondir, à une plus grande échelle, les idées d'aménagement générées dans les propositions lauréates afin d'envisager leurs potentiels pour le territoire du parcours d'entrée de ville de l'autoroute 20. D'autre part, les étudiants devront prendre en considération les enjeux et aspirations des acteurs privés et publics engagés dans l'effort de concertation et qui sont exprimés dans la description de chacun des secteurs d'intervention présentés dans les pages qui suivent.

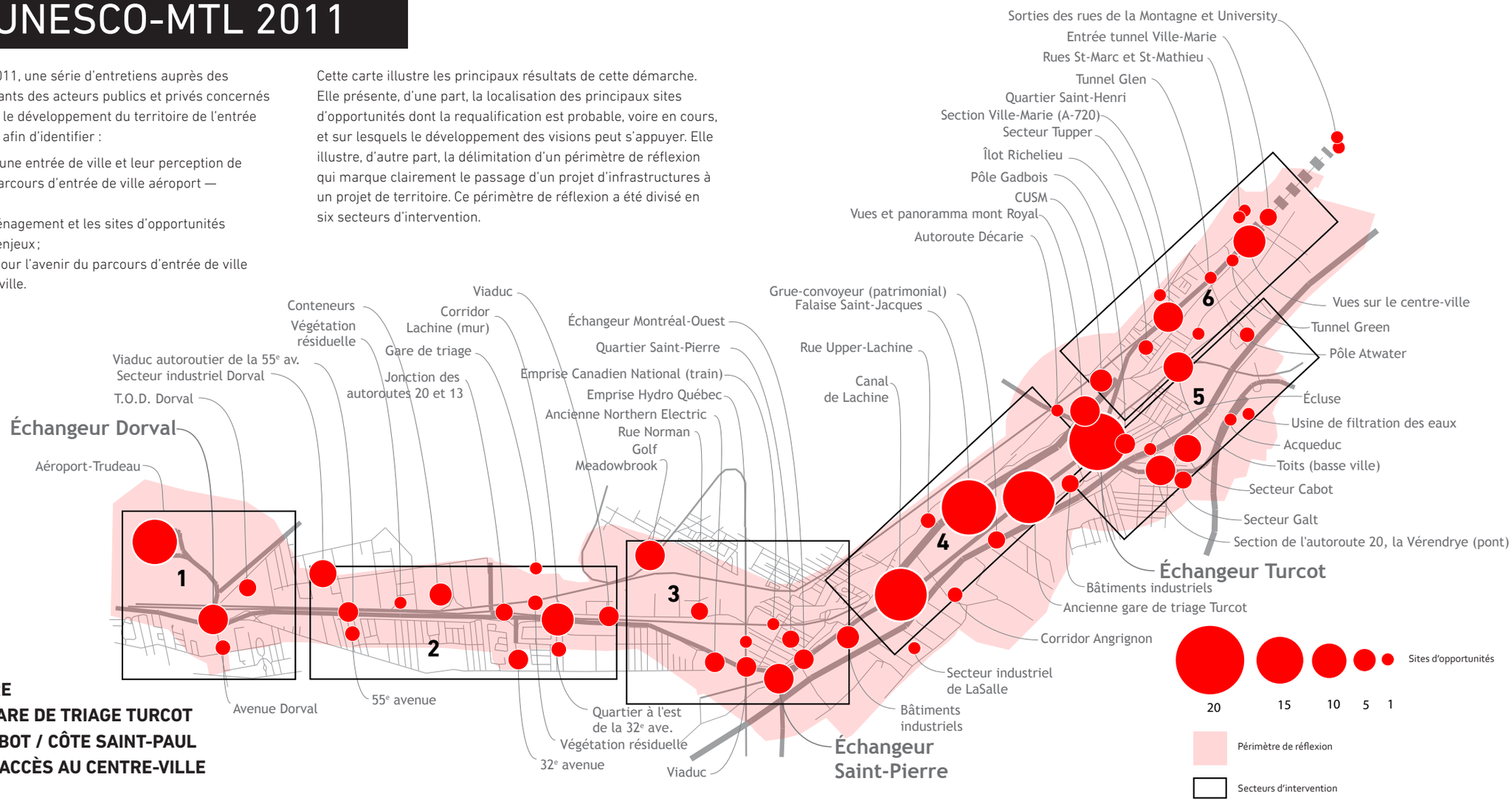
En produisant ainsi des visions d'aménagement alternatives, imbriquées dans les visions lauréates du concours international d'idées *YUL/MTL : Paysages en mouvement*, les résultats du WAT_UNESCO permettront d'enrichir le processus de concertation entre les acteurs du développement territorial local, ainsi que d'illustrer les potentiels de déclinaison d'une stratégie commune d'intervention afin d'en faciliter l'appropriation.

CADRAGE DES ENJEUX LOCAUX POUR LE WAT_UNESCO-MTL 2011

Au cours de l'hiver 2011, une série d'entretiens auprès des principaux représentants des acteurs publics et privés concernés par la planification et le développement du territoire de l'entrée de ville a été réalisée afin d'identifier :

- Leur définition d'une entrée de ville et leur perception de l'état actuel du parcours d'entrée de ville aéroport — centre-ville ;
- Les enjeux d'aménagement et les sites d'opportunités porteurs de ces enjeux ;
- Les aspirations pour l'avenir du parcours d'entrée de ville aéroport/centre-ville.

Cette carte illustre les principaux résultats de cette démarche. Elle présente, d'une part, la localisation des principaux sites d'opportunités dont la requalification est probable, voire en cours, et sur lesquels le développement des visions peut s'appuyer. Elle illustre, d'autre part, la délimitation d'un périmètre de réflexion qui marque clairement le passage d'un projet d'infrastructures à un projet de territoire. Ce périmètre de réflexion a été divisé en six secteurs d'intervention.



SECTEURS

1. **DORVAL**
2. **LACHINE**
3. **SAINT-PIERRE**
4. **ANCIENNE GARE DE TRIAGE TURCOT**
5. **SECTEUR CABOT / CÔTE SAINT-PAUL**
6. **CORRIDOR D'ACCÈS AU CENTRE-VILLE**

© *CUPEUM*

1ER 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 les tours 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 que ce parcours 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.

2E 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'usager) 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 au troisième plan.

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.

3E 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.

1

SECTEUR DORVAL

DESCRIPTION

Point d'amorce ou d'arrêt du parcours d'entrée international de Montréal, le secteur Dorval est formé de la rencontre de plusieurs réseaux de transport dont la portée couvre plusieurs échelles territoriales. Aux échelles interurbaine et régionale, principalement articulées par l'aérogare, la gare de passagers Via Rail, les autoroutes 20 et 520 ainsi que la gare des trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), le parcours est unidirectionnel et vise la liaison directe entre le centre-ville et ce point névralgique de transport. Les enjeux d'aménagement touchent ici le caractère emblématique des paysages perçus afin d'afficher le caractère identitaire de Montréal.

À l'échelle locale, marqués par la présence du terminus d'autobus et du réseau artériel local, les parcours sont multidirectionnels et visent l'accès aux différents quartiers et points d'intérêts de Dorval. Les enjeux d'aménagements sont ici multiples et touchent, d'une part, l'interconnexion entre les différents équipements de transport et, d'autre part, l'harmonisation du développement territorial aux opportunités offertes par cette offre importante en transport notamment par la création d'un quartier de type *Transit-Oriented Development* (T.O.D.).

ENJEUX

Identité : Caractère identitaire associé à l'entrée de ville internationale de Montréal

Parcours : Expériences d'arrivée/sortie à l'aéroport Montréal-Trudeau (auto, train, bus, vélo, piéton) et interconnexion entre les différentes infrastructures de transport

Durabilité : Vocation des espaces autour du terminal (aménagement d'un quartier de type T.O.D.)

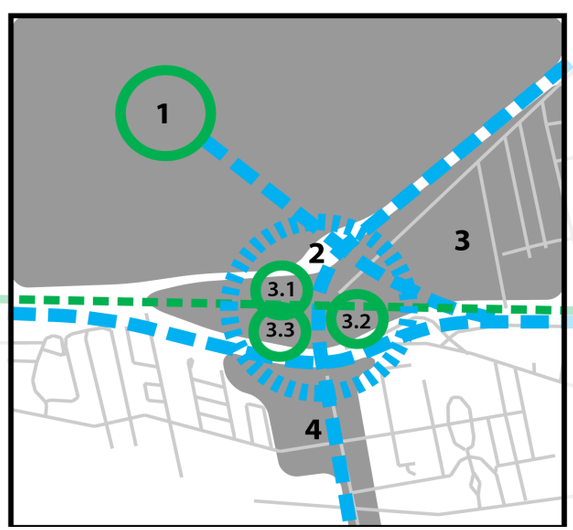
SITES D'OPPORTUNITÉS

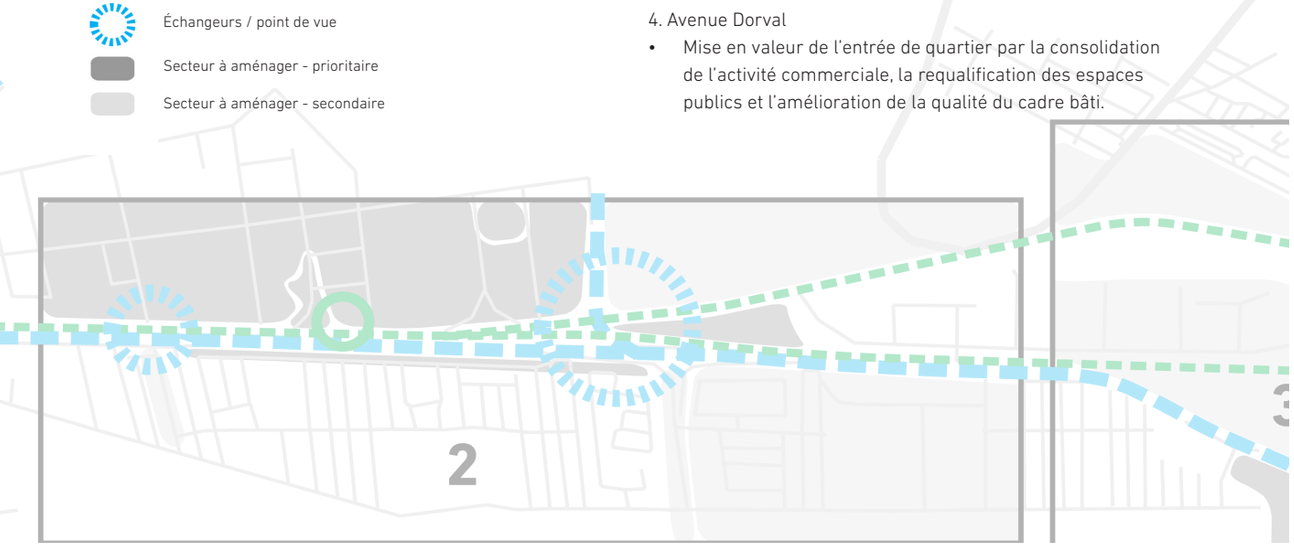
1. Aéroport Montréal-Trudeau
   - Marquage de l'entrée de ville par une signalétique, un aménagement paysager particulier et mise en valeur des vues vers le mont Royal ;
   - Projet de navette intermodale entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville.

2. Échangeur Dorval
   - En cours de reconstruction en vue de la création d'un nouveau lien direct entre l'autoroute 20 et l'aéroport Montréal-Trudeau et pour une meilleure ségrégation de la circulation routière entre le réseau local et le réseau autoroutier (2009-2016) ;
   - La planification des aménagements dans les espaces résiduels reste à compléter ainsi que la conception d'un marquage en lien avec l'identité de Montréal.

3. Futur T.O.D. Dorval
   - Créer un projet intégré autour de la gare de l'AMT (3.1), de la gare VIA (3.2) et du terminus d'autobus (3.3) dans le cadre du réaménagement de l'échangeur Dorval (T.O.D.) ;
   - Revitalisation des secteurs industriels et optimisation de l'utilisation d'espaces vacants.

4. Avenue Dorval
   - Mise en valeur de l'entrée de quartier par la consolidation de l'activité commerciale, la requalification des espaces publics et l'amélioration de la qualité du cadre bâti.





© CUPEUM

2

SECTEUR LACHINE

DESCRIPTION

Expression d'une logique de corridor, l'emprise des réseaux de transport (autoroute et voie ferrée) engendre une division territoriale importante sur ce secteur : d'abord fonctionnelle par la séparation des secteurs résidentiel et industriel de Lachine, puis physique par la création d'une barrière dont les franchissements sont presque inexistants.

Pour leur part, les parcours d'entrée de ce secteur sont animés par les parois nord et sud du corridor qui chacune possède sa propre expression : celle des murs antibruit du côté sud et celle des friches végétales résiduelles du côté nord. À leur façon, ces deux types de parois filtrent les nuisances (pollution sonore et visuelle) que génère l'équipement autoroutier vers les populations riveraines et, inversement, conditionnent les possibilités d'expérience des territoires traversés par les usagers de l'autoroute.

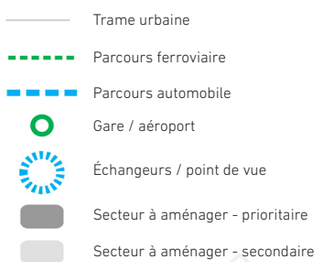
Pour le volet routier, la rencontre de l'autoroute 13 et de la 32e avenue avec l'autoroute 20 constitue un point d'articulation important du parcours d'entrée. Pour sa part, le réseau ferroviaire possède également un point d'ancrage par la gare Lachine et le tunnel piétonnier qui en permet l'accès au niveau de la 48e avenue.

ENJEUX

Identité : Expression des ouvrages antibruit

Parcours : Interface entre l'autoroute et les milieux adjacents

Durabilité : Mise en valeur des friches végétales et résiduelles



SITES D'OPPORTUNITÉS

1. Murs antibruit de Lachine
   - Requalification de l'interface générée par les murs antibruit pour les usagers de l'autoroute et pour les milieux de vie adjacents.

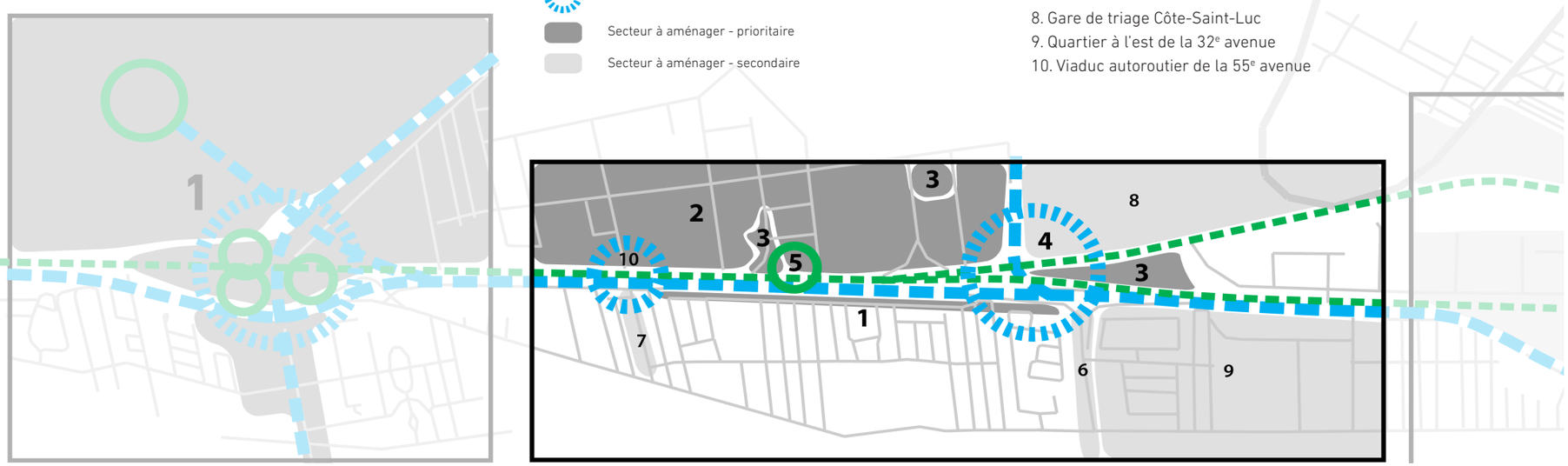
2. Secteur industriel de Dorval et Lachine
   - Revitalisation des secteurs industriels et optimisation de l'utilisation d'espaces vacants.

3. Végétation résiduelle
   - Mise en valeur de la végétation en friche dans les arrière-cours d'industries et sur les emprises de voies ferrées.

4. Jonction des autoroutes 20 et 13
   - Jonction partiellement en tunnel entre deux autoroutes importantes et le réseau local de l'arrondissement de Lachine à la hauteur de la 32e avenue.

5. Gare de Lachine
   - Potentiel de création d'un quartier de type T.O.D. centré sur la gare de Lachine.

Autres sites d'opportunités
6. 32e avenue
7. 55e avenue
8. Gare de triage Côte-Saint-Luc
9. Quartier à l'est de la 32e avenue
10. Viaduc autoroutier de la 55e avenue



3

SECTEUR SAINT-PIERRE

DESCRIPTION

Articulé autour de l'échangeur Saint-Pierre, ce secteur représente un carrefour névralgique du transport à Montréal. Carrefour de deux axes autoroutiers d'importance, l'autoroute 20 et la route 138, l'échangeur Saint-Pierre est aussi le point de rencontre de quatre routes locales : la rue Saint-Jacques, la rue Notre-Dame Ouest, le boulevard Saint-Joseph et la rue Saint-Patrick. Il constitue aussi un point de croisement d'autres infrastructures de transport, soit les emprises ferroviaires du Canadien National (CN) et du Canadien Pacifique (CP) ainsi que le canal de Lachine. En plus de causer des problèmes importants sur l'utilisation de l'échangeur lui-même, cette juxtaposition de lignes de transport crée des enclavements multiples des quartiers et secteurs industriels.

L'amorce actuelle de réflexion sur la réfection/reconstruction de l'échangeur Saint-Pierre amène la possibilité de repenser complètement cette infrastructure afin notamment d'en améliorer la circulation autoroutière, ainsi que ses rapports avec les quartiers adjacents. Ainsi, en plus d'un travail sur l'échangeur lui-même, ce secteur offre l'opportunité de travailler sur le potentiel de désenclavements des quartiers. Le projet routier à venir pourrait-il être le vecteur principal pour la conception d'un nouveau projet urbain? Tel est le défi du secteur Saint-Pierre.

ENJEUX

Identité : Qualité de l'ouvrage d'art

Parcours : Expérience des infrastructures par les populations riveraines

Durabilité : Désenclavement des quartiers adjacents aux infrastructures

SITES D'OPPORTUNITÉS

1. Échangeur Saint-Pierre
   - Amorce de la réflexion sur la réfection/reconstruction de l'échangeur.

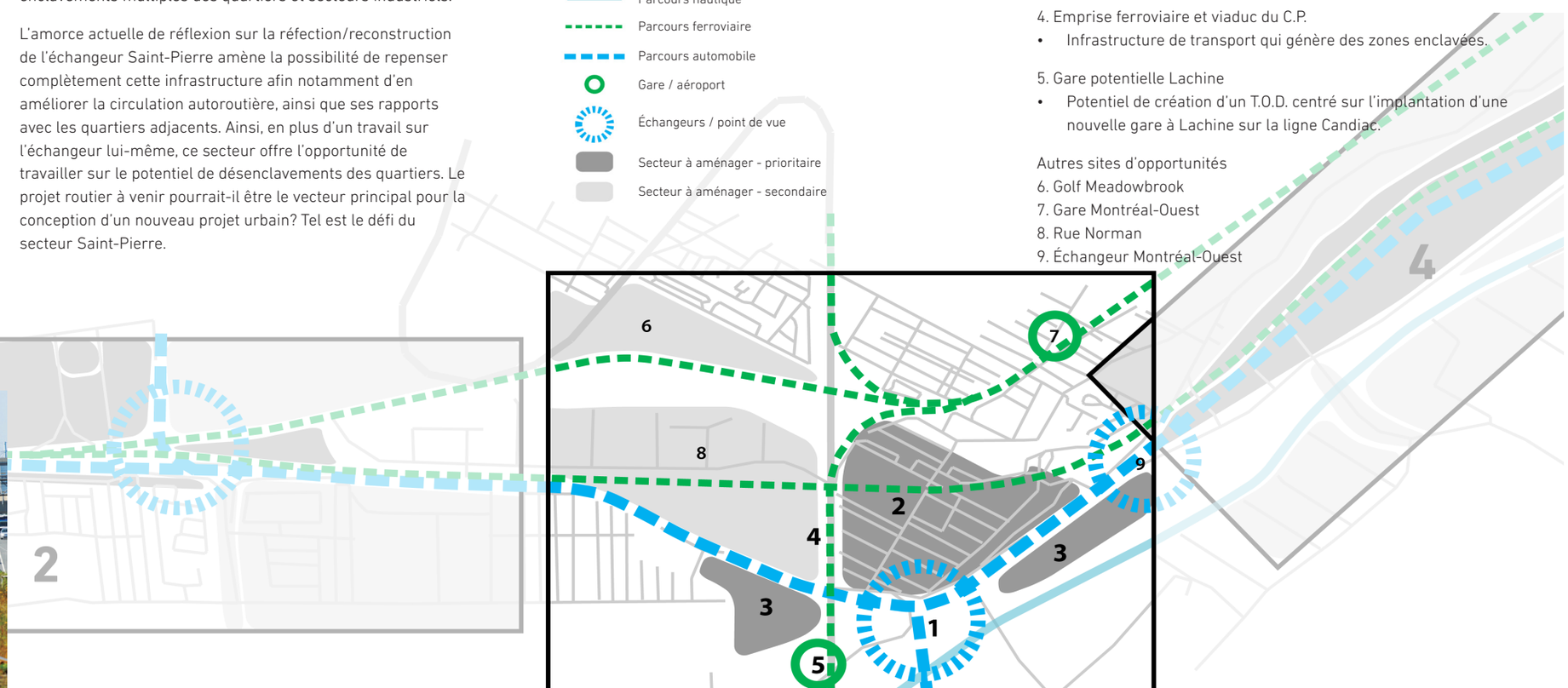
2. Quartier Saint-Pierre
   - Stratégie de revitalisation urbaine intégrée ;
   - Requalifier le lien nord-sud du quartier et connecter ce secteur au reste de l'arrondissement ;
   - Potentiel de développement résidentiel (12 ha), notamment en reconvertissant des secteurs industriels.

3. Bâtiments industriels (ancienne Northern Electric, Atelier Cancar)
   - Bâtiments de grandes dimensions ayant une forte présence visuelle sur le parcours routier.

4. Emprise ferroviaire et viaduc du C.P.
   - Infrastructure de transport qui génère des zones enclavées.

5. Gare potentielle Lachine
   - Potentiel de création d'un T.O.D. centré sur l'implantation d'une nouvelle gare à Lachine sur la ligne Candiac.

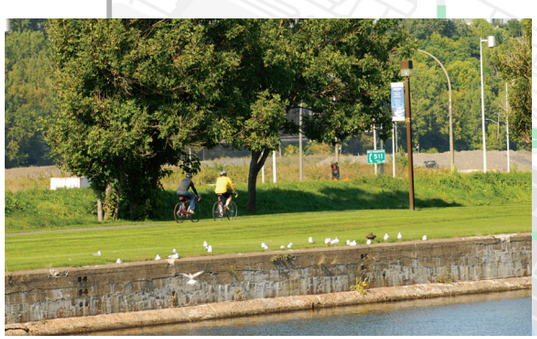
Autres sites d'opportunités
6. Golf Meadowbrook
7. Gare Montréal-Ouest
8. Rue Norman
9. Échangeur Montréal-Ouest



© CUPEUM

4

SECTEUR DE L'ANCIENNE GARE DE TRIAGE TURCOT



DESCRIPTION

Friche industrielle en voie de requalification complète, ce vaste territoire offre la plus grande opportunité de réinvention des paysages du parcours d'entrée reliant l'aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville. Les travaux à venir, planifiés dans le cadre du projet de reconstruction du complexe Turcot, produiront plusieurs modifications majeures. Dans un premier temps, le rabaissement sur talus des portions surélevées de l'autoroute entraînera l'apparition de nouvelles structures dans le paysage et également de nouvelles perceptions paysagères.

Ensuite, le démantèlement de l'ancienne gare de triage Turcot et le réalignement des voies de l'autoroute 20 et des voies ferrées dégagent de nouvelles aires pour le développement immobilier et la mise en valeur paysagère. Marqué par la présence d'artefacts industriels, de la falaise Saint-Jacques ainsi que du canal de Lachine, ce secteur possède un fort potentiel de mise en valeur du patrimoine naturel et industriel local. Les projets qui prendront place sur les terrains de l'ancienne gare de triage Turcot permettront de redéfinir des relations entre les infrastructures de transport et leur milieu adjacent. Ils permettront également d'encadrer les relations entre le haut et le bas de la falaise Saint-Jacques, secteurs qui se sont trop souvent tournés le dos.

ENJEUX

Identité : Qualité des aménagements de l'espace public et des infrastructures

Parcours : Interfaces entre l'autoroute et les milieux adjacents

Durabilité : Mise en valeur des espaces naturels et récréatifs (falaise Saint-Jacques et canal de Lachine)

SITES D'OPPORTUNITÉS

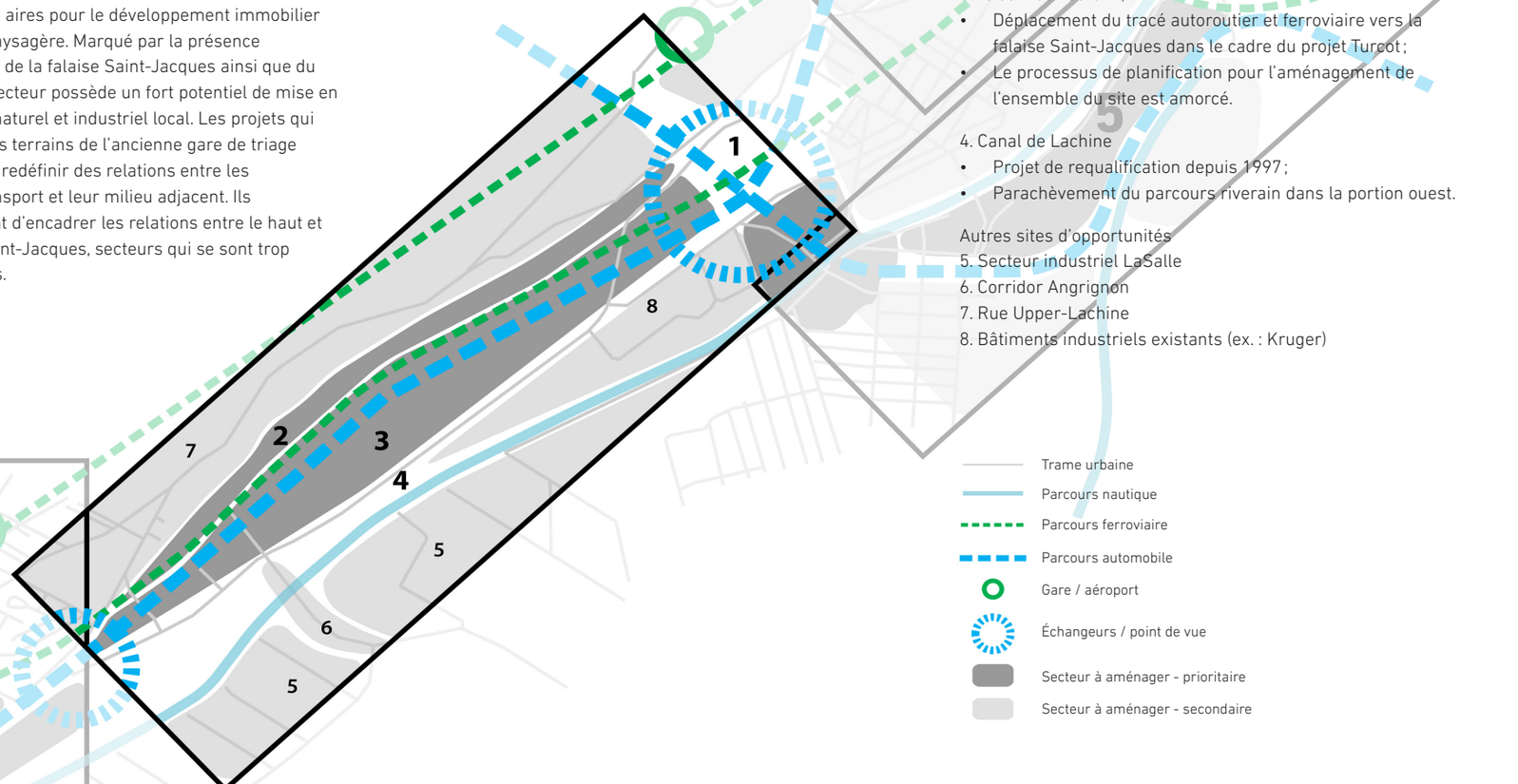
1. Échangeur Turcot
   - Aménagement des emprises autoroutières et qualité esthétique des ouvrages d'art dans le cadre du programme de reconstruction de l'échangeur.

2. Falaise Saint-Jacques
   - Conservation de la falaise comme écoterritoire et aménagement de milieux humides au contrebas ;
   - Augmentation souhaitée de l'accessibilité par la mise en place d'un parc linéaire.

3. Ancienne gare de triage Turcot (incluant le corridor autoroutier et le corridor du C.N.)
   - Déplacement du tracé autoroutier et ferroviaire vers la falaise Saint-Jacques dans le cadre du projet Turcot ;
   - Le processus de planification pour l'aménagement de l'ensemble du site est amorcé.

4. Canal de Lachine
   - Projet de requalification depuis 1997 ;
   - Parachèvement du parcours riverain dans la portion ouest.

Autres sites d'opportunités
5. Secteur industriel LaSalle
6. Corridor Angrignon
7. Rue Upper-Lachine
8. Bâtiments industriels existants (ex. : Kruger)



5

SECTEUR CABOT / CÔTE-SAINT-PAUL

© *CUPEUM*

DESCRIPTION

Construit sur des structures surélevées, ce tronçon de l'autoroute 15 offre un panorama continu remarquable vers le centre-ville de Montréal et le mont Royal. La réfection de cette infrastructure permet de maximiser la mise en valeur de ce panorama et d'en marquer les temps forts par des éléments signaux comme le passage au-dessus du canal de Lachine où l'érection d'un ouvrage d'art de grande qualité est souhaitée.

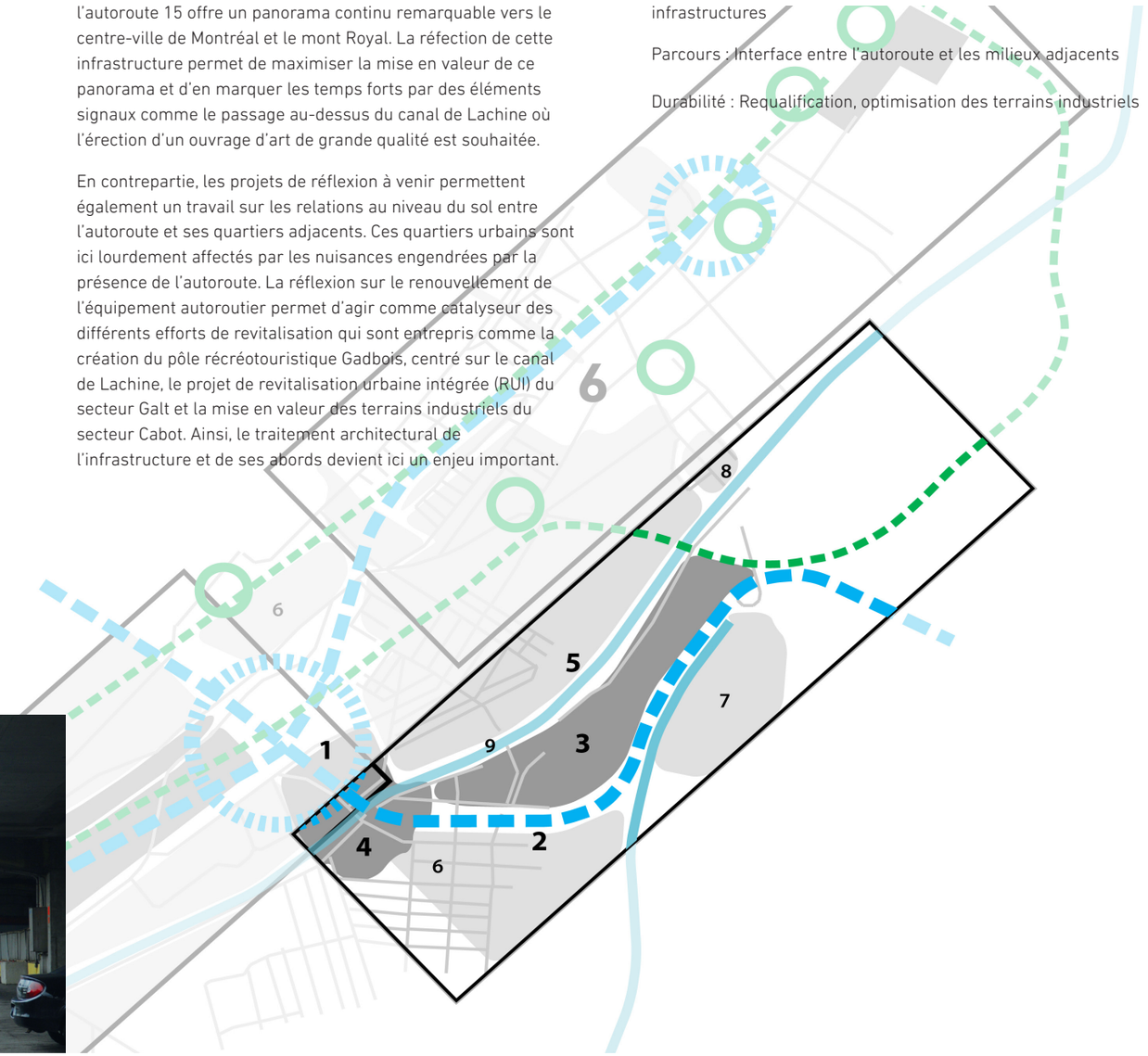
En contrepartie, les projets de réflexion à venir permettent également un travail sur les relations au niveau du sol entre l'autoroute et ses quartiers adjacents. Ces quartiers urbains sont ici lourdement affectés par les nuisances engendrées par la présence de l'autoroute. La réflexion sur le renouvellement de l'équipement autoroutier permet d'agir comme catalyseur des différents efforts de revitalisation qui sont entrepris comme la création du pôle récréotouristique Gadbois, centré sur le canal de Lachine, le projet de revitalisation urbaine intégrée (RUI) du secteur Galt et la mise en valeur des terrains industriels du secteur Cabot. Ainsi, le traitement architectural de l'infrastructure et de ses abords devient ici un enjeu important.

ENJEUX

Identité : Qualité de l'ouvrage d'art et esthétique des infrastructures

Parcours : Interface entre l'autoroute et les milieux adjacents

Durabilité : Requalification, optimisation des terrains industriels



SITES D'OPPORTUNITÉS

1. Échangeur Turcot
   - Aménagement des emprises autoroutières et qualité esthétique des ouvrages d'art dans le cadre du programme de reconstruction de l'échangeur.

2. Tronçon surélevé de l'autoroute 15
   - Tronçon reconstruit dans le cadre du projet Turcot (2011-2018), travaux pendant lesquels il subira un rabaissement et un élargissement significatif.

3. Secteur Cabot
   - Amélioration de l'accessibilité au site avec le Projet Turcot ;
   - Réaménagement de la rue Saint-Patrick et mise en valeur du patrimoine et du cadre bâti.

4. Pôle récréotouristique Gadbois
   - Parachever les interventions publiques prévues pour lier et consolider le complexe dans son milieu.

5. Le canal de Lachine
   - Reconstruction du pont de l'autoroute 15 qui franchit le canal de Lachine dans le cadre du projet Turcot (2011-2018).

Autres sites d'opportunités
6. Secteur Galt
7. Aqueduc et usine de filtration des eaux
8. Pôle Atwater
9. Écluses

6

SECTEUR DU CORRIDOR D'ACCÈS AU CENTRE-VILLE

DESCRIPTION

Ce secteur juxtapose dans un même corridor, mais sur différents paliers, les infrastructures de transport autoroutière et ferroviaire afin de créer le parcours d'arrivée au centre-ville de Montréal. Cette position à flanc de colline offre des panoramas continus vers les toitures et les clochers des quartiers situés en contrebas de la falaise, ainsi qu'une perspective axiale vers le centre-ville. En contrepartie, elle crée des tensions avec les quartiers voisins où la présence de l'autoroute peut être perçue comme une nuisance, particulièrement du côté sud dans le quartier Saint-Henri.

Bien que le parcours lui-même soit marqué par la présence de vues exceptionnelles, les points de chute de ce parcours, notamment ceux des rues Atwater, de la Montagne et Peel, possèdent un intérêt moindre par la présence de secteurs urbains sous-valorisés et d'aménagement de l'espace public de faible qualité. La réflexion sur le parcours d'entrée de ville est une opportunité de repenser les points d'arrivée qui marquent la fin ou le départ du parcours.

Autre facteur à considérer, le rabaissement des paliers de l'autoroute effectué dans le cadre du projet de reconstruction du complexe Turcot vient modifier de façon importante les relations entre l'autoroute et les quartiers adjacents notamment par la construction d'un mur antibruit. Serait-il possible de donner un caractère plus urbain à cette portion de l'autoroute?

ENJEUX

Identité : Caractère identitaire associé à l'entrée de ville internationale de Montréal

Parcours : Expérience d'entrée/sortie sur l'autoroute

Durabilité : Qualité des milieux de vie adjacents

SITES D'OPPORTUNITÉS

1. Section Ville-Marie (A-720)
   - Dans le cadre du programme de reconstruction du complexe Turcot, l'autoroute et les bretelles seront rabaissées du côté du quartier Saint-Henri occasionnant la construction d'un mur antibruit.

2. Sortie de la Montagne/University
   - Secteur dominé par la présence de stationnements de surface et dont la vocation future envisagée est l'implantation d'un programme de développement multifonctionnel.

3. Vues vers le centre-ville et le fleuve
   - Le profil du centre-ville et le fleuve Saint-Laurent sont des éléments identitaires de Montréal.

4. Entrée tunnel Ville-Marie
   - L'entrée dans le tunnel Ville-Marie marque le point d'arrivée au centre-ville.

Autres sites d'opportunités
5. Toitures de Saint-Henri
6. Centre universitaire de santé McGill (CUSM)
7. Îlot Richelieu
8. Tunnels Glen et Greene
9. Quartier Saint-Henri
10. Sortie du Fort/Saint-Marc et village Shaughnessy (secteur Tupper)
11. Gares et stations de métro Vendôme, Place-Saint-Henri, Lionel-Groulx, Georges-Vanier, Atwater (pour la consolidation des T.O.D)

MISSION DE LA CUPEUM

La CUPEUM est un organisme scientifique qui déploie une recherche et un enseignement supérieur sur le développement des villes et de leurs paysages. Pour répondre aux divers enjeux de préservation, de mise en valeur et de développement des paysages urbains dans différentes régions du monde, elle mise sur la réalisation de Workshop_atelier/terrain. Ainsi chaque année, en prenant appui sur un réseau de coopération internationale de plus de 30 institutions universitaires regroupant des professeurs, des experts et des étudiants, elle vient en aide auprès des villes pour résoudre des problèmes d'aménagement urbain (requalification des quartiers, de zones industrielles et périurbaines). La réalisation des Workshop_ atelier/terrain de la CUPEUM mise sur l'internationalisation des connaissances à travers une solidarité universitaire, une mobilité professorale et étudiante et sur l'engagement des gouvernements locaux et nationaux. Notons également l'implication de la CUPEUM au Québec puisqu'elle est partenaire avec la Ville de Montréal du chantier Montréal Ville UNESCO de design depuis 2008.

WAT_UNESCO - MTL 2011 DANS LE CHANTIER MONTRÉAL VILLE UNESCO DE DESIGN

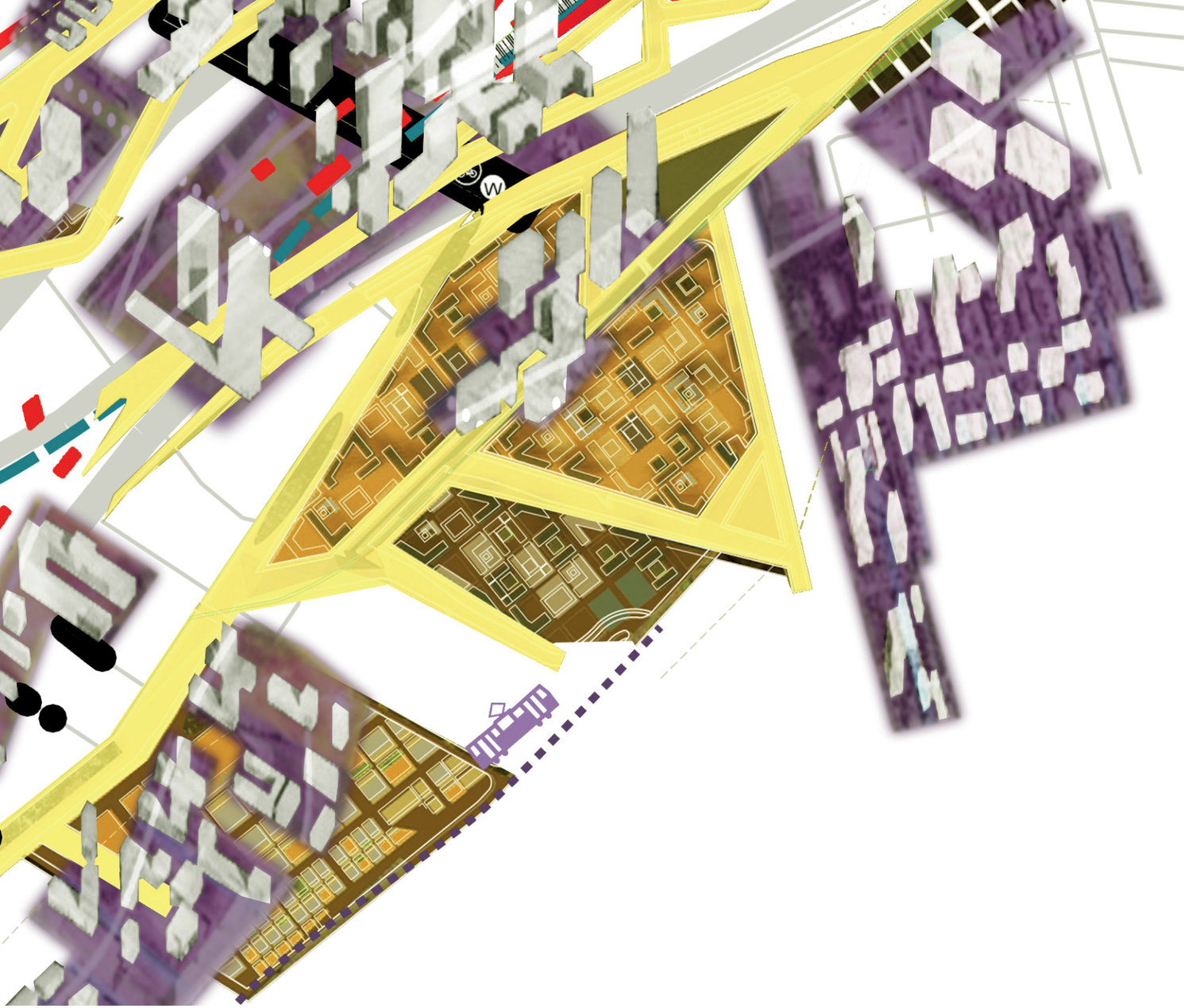
Au-delà d'accompagner la démarche de concertation des acteurs territoriaux de l'entrée de la métropole, le WAT_UNESCO Montréal 2011 vise à soutenir la mission du Chantier Montréal Ville UNESCO de design, soit de favoriser la mise en réseau international des concepteurs montréalais et de promouvoir le dialogue et l'éducation des acteurs territoriaux et les gouvernements locaux, régionaux et internationaux. Cette programmation montréalaise fait suite au souhait exprimé par l'UNESCO et par le réseau de coopération scientifique de la CUPEUM. C'est dans ce contexte que le WAT_UNESCO de Montréal réalise cet automne 2011 un exercice de visions en design urbain pour le parcours d'entrée ouest de la ville de Montréal par l'autoroute 20. Cette activité internationale s'inscrit ainsi dans la programmation des célébrations des cinq ans de la désignation de Montréal Ville UNESCO de design qui promeut le devenir de la ville par la mise en œuvre de processus de design innovants qui participent à la qualité des milieux de vie et à la mise en valeur des paysages urbains montréalais, et ce, à travers l'idée de mieux faire la ville avec les designers.

PRODUCTEUR : CHAIRE UNESCO EN PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

Direction: Philippe Poullaouec-Gonidec, titulaire de la Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal

Coordination: Lyndsay Daudier, adjointe de projet, Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal

© *CUPEUM*



PAYSAGES EN MOUVEMENT
CONCOURS INTERNATIONAL D'IDÉES

WORKSHOP_ATELIER/TERRAIN UNESCO
MONTRÉAL (QUÉBEC) - CANADA

Synthèse des propositions

Présentation à la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20
1er mai 2012

Membres de la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20 :

Palier municipal
Cité de Dorval
Ville de Montréal
- Bureau du design
- Bureau du plan
- Division de l'urbanisme
- Arrondissement de Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce
- Arrondissement de Lachine
- Arrondissement le Sud-Ouest
- Arrondissement Ville-Marie

Ville de Montréal-Ouest
Ville de Westmount

Palier régional
Conférence régionale des élus de Montréal
Communauté métropolitaine de Montréal

Palier provincial
Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
Ministère des Transports du Québec (Direction de l'Île-de-Montréal)
Ministère du Tourisme

Agences publiques de transport
Aéroports de Montréal
Agence métropolitaine de transport

Réseau ferroviaire
Canadien Pacifique
Canadien National

Organismes de conservation
Parcs Canada (canal de Lachine)

Université de Montréal
chaire en paysage et environnement

UNESCO
Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

UNITWIN Université de Montréal
Chaire UNESCO en paysage et environnement

Transports Québec

Équipe de production
(Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal et Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal)

Direction scientifique et recherche

- Philippe Poullaouec-Gonidec, professeur titulaire (chercheur principal)
- Sylvain Paquette, professeur agrégé (cochercheur)

Équipe de recherche

- Patrick Marmen, agent de recherche (coordination)
- Valérie Gravel, auxiliaire de recherche
- Christine Robitaille, auxiliaire de recherche

Comité de suivi
(ministère des Transports du Québec, Direction de l'Île-de-Montréal)

- Louis-Philippe Roy, agent de recherche
- Anne Pelletier, directrice adjointe, Bureau de projet Turcot
- Marie-Élaine Rochon, agente d'information
- Sylvie Tanguay, agente de recherche
- Linda Jasmin, chef de service

Liens Internet

Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal
paysage.umontreal.ca

Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal
unesco-paysage.umontreal.ca

Concours international d'idées YUL-MTL : Paysages en mouvement
mtlunescodesign.com/fr/projet/Concours-international-didees-YUL-MTL-Paysages-en-mouvement

Atelier WAT_UNESCO-MTL 2011
mtlunescodesign.com/fr/projet/WAT_UNESCO-Montreal-2011

© *CPEUM / CUPEUM*

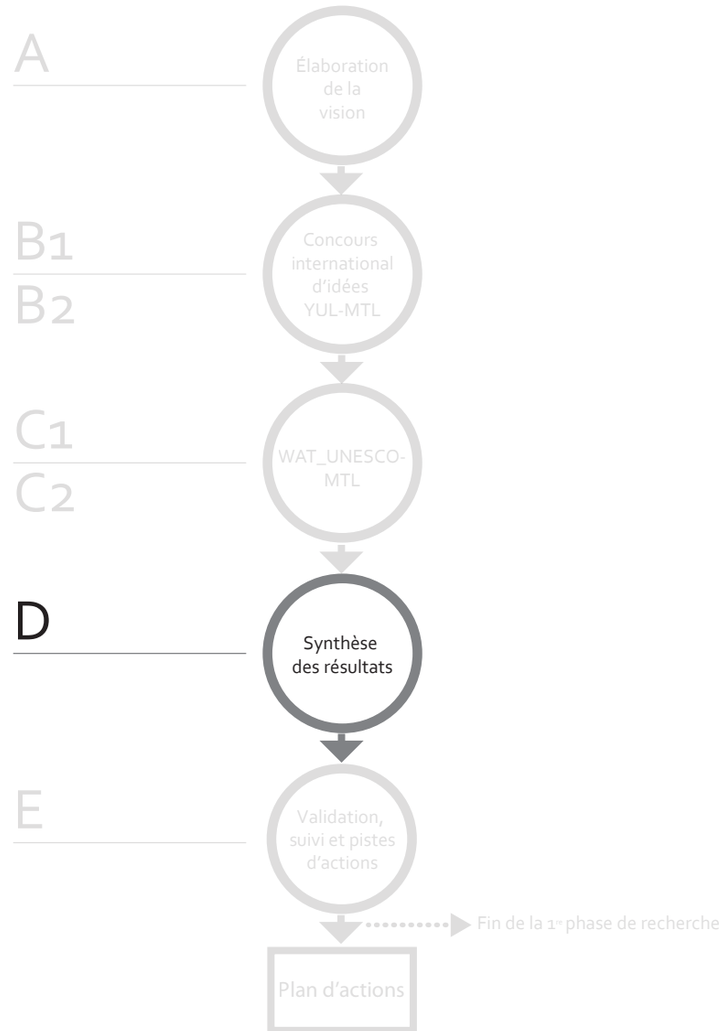

A
Élaboration de la vision
B1
B2
Concours international d'idées YUL-MTL
C1
C2
WAT_UNESCO-MTL
D
Synthèse des résultats
E
Validation, suivi et pistes d'actions
Fin de la 1re phase de recherche
Plan d'actions

Table des matières

1. Introduction **D7**
- 1.1 Objectifs D7
- 1.2 Rappel du processus et rapport d'activités D8

2. Décoder les résultats **D11**
- 2.1 Le concours international d'idées comme outil de planification D11
- 2.2 Lecture et analyse des propositions D11

3. Synthèse des résultats
concours international d'idées YUL-MTL : paysages en mouvement **D15**
- 3.1 Stratégies de valorisation paysagère D15
- 3.2 Idées proposées par les concepteurs D16
- 3.3 Idées retenues par le jury du concours international d'idées YUL-MTL D18
- 3.4 Périmètre d'intervention et les sites d'opportunités D20

4. Synthèse des résultats – WAT_UNESCO-MTL **D27**
- 4.1 Perspectives d'ensemble D27
- 4.2 Les secteurs d'intervention D27

5. Outils pour l'action : principes et critères de design **D31**

6. Outils pour l'action : les scénarii d'aménagement **D41**
- Scénario 1 : Un corridor urbain dense axé sur les transports en commun D42
- Scénario 2 : Un corridor écologique et récréatif D48
- Scénario 3 : Un corridor axé sur la culture et le patrimoine D54
- Scénario 4 : Corridor au fil de l'eau D60
- Scénario 5 : Corridor productif D66

7. Les suites **D73**

Annexes
- Annexe 1 : Fiches descriptives des familles d'intervention D-Annexe 1-1
- Annexe 2 : Liste des participants au concours international d'idées YUL-MTL : paysage en mouvement D-Annexe 2-1
- Annexe 3 : Liste des participants au WAT_UNESCO-MTL D-Annexe 3-1

© *CPEUM / CUPEUM*

1. Introduction

1.1 Objectifs

La réalisation du concours international d'idées YUL-MTL : paysages en mouvement et du WAT_UNESCO-MTL avait comme objectif principal d'alimenter le processus de planification concertée en cours pour la requalification du corridor d'entrée de ville de l'autoroute 20 entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville. Cette démarche est innovante et exploratoire sur deux points principaux :

- D'abord, elle réunit au sein d'une table de travail un nombre important de représentants d'organismes ayant un rôle dans la planification et le développement de ce territoire afin de produire une vision cohérente et concertée de l'aménagement des infrastructures de transport et des milieux adjacents;
- Ensuite, elle utilise les processus d'idéation (concours international d'idées et atelier de design urbain et de création paysagère) pour générer des propositions qui permettent de visualiser les contraintes et potentiels du territoire et d'alimenter la concertation des acteurs locaux.

Afin d'accompagner ce processus de concertation, ce document vise à présenter la lecture et l'analyse approfondies de l'ensemble des propositions conçues dans le cadre du concours international d'idées YUL-MTL et du WAT_UNESCO-MTL afin de démontrer la valeur opérationnelle du concours d'idées et de l'atelier de design. Plus qu'un simple bilan d'activités, il présente une synthèse des résultats qui met en place les assises nécessaires à la poursuite du processus de planification concertée et au développement des outils communs d'aménagement du corridor d'entrée de ville de l'autoroute 20.

Dans cette perspective, la stratégie de lecture et d'analyse des propositions, décrite à la section 2 du document, cherche dans un premier temps à comprendre la nature et la portée des idées émises. Dans cette première lecture, présentée aux sections 3 et 4 du document, les questions de recherche étaient :

- Quelles sont les interventions proposées? Comment ces interventions s'inscrivent-elles dans le cadre de la vision développée en concertation avec la table de travail de l'entrée de ville?
- Quel est l'ancrage territorial des propositions? Quels sites ont été investis par les propositions? Quels lieux révèlent un plus grand potentiel de transformation pour la réinvention des paysages du corridor d'entrée de ville?

Dans un deuxième temps, le travail d'analyse a permis de produire des outils pour poursuivre la concertation. Ces outils sont sous la forme de principes et critères de design et de scénarii d'aménagement. Au nombre de cinq, les scénarii d'aménagement offrent des visions alternatives des différents futurs possibles tels qu'imaginés par les concepteurs du concours international d'idées et du WAT_UNESCO-MTL. Les scénarii d'aménagement permettront de recueillir de façon synthétique les réactions des membres de la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20 aux propositions des concepteurs de manière à engager une réflexion sur les termes du plan d'actions concertées.

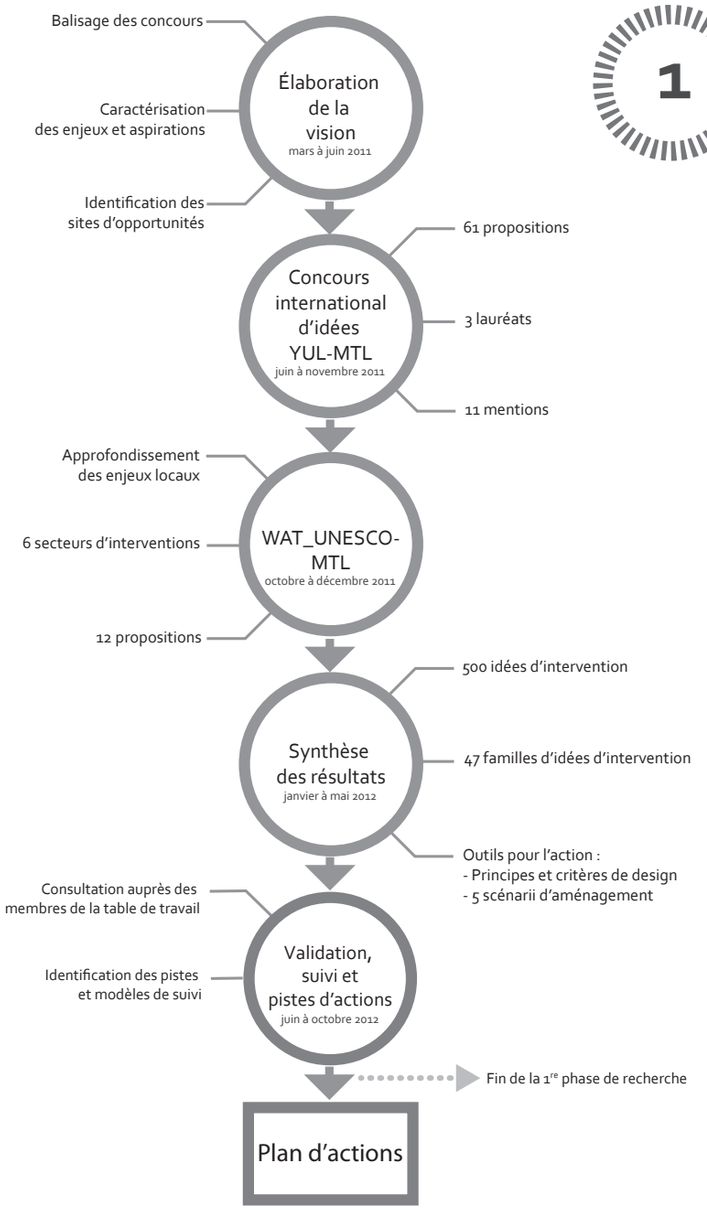


Figure 1 : Étapes de réalisation du processus de concertation et d'idéation

© CPEUM / CUPEUM

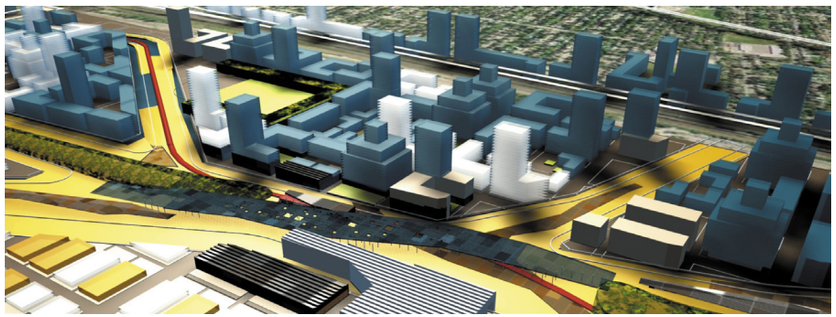


Figure 2 : YUL-MTL, extrait de la proposition Undercover Montreal (Brown and Storey, architectes)

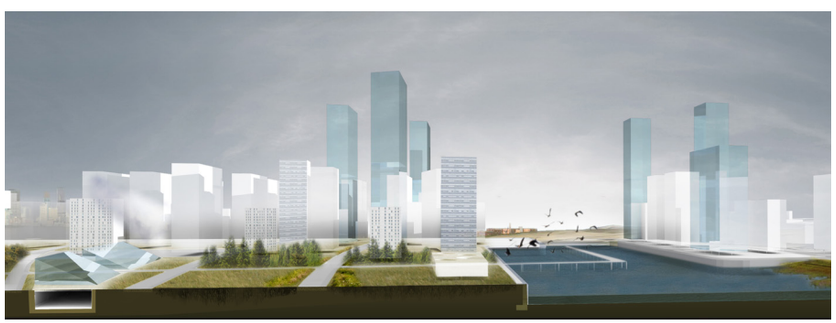


Figure 3 : YUL-MTL, extrait de la proposition Infrasuture (Dlandstudio)

Figure 4 : YUL-MTL, extrait de la proposition Production <> Consommation (Gilles Hanicot)

1.2 Rappel du processus et rapport d'activités

Amorcée en mars 2011, la démarche de concertation et d'idéation se divise en cinq grandes étapes (figure 1) :

- L'élaboration de la vision – mars à juin 2011
- Le concours international d'idées YUL-MTL : paysages en mouvement – juin à novembre 2011
- Le WAT_UNESCO-MTL – octobre à décembre 2011
- La synthèse des résultats et la préparation d'outils pour l'action – janvier à mai 2012
- La réflexion engagée sur les termes d'un plan d'actions concertées — juin à octobre 2012

À titre de rappel, les trois premières de ces étapes sont ici décrites sommairement.

a. Élaboration de la vision

La vision d'aménagement produite en amont du processus d'idéation avait pour objectif de guider les concepteurs dans leur réflexion et processus de création. Son élaboration s'est basée sur :

- Un balisage des précédents de concours de design (projet et idées) portant sur les entrées de ville afin d'identifier les thématiques développées à la fois pour cerner les tendances d'aménagement importantes à aborder et pour faire émerger des concepts permettant d'attirer les concepteurs;
- Une caractérisation des enjeux et aspirations d'aménagement principalement à partir d'une enquête auprès des acteurs territoriaux locaux, mais aussi à partir de sources documentaires autres telles les analyses paysagères produites précédemment et la couverture de presse qui porte sur le territoire de l'autoroute 20 entre l'aéroport et le centre-ville;
- L'identification des sites d'opportunités à partir d'un exercice de cartographie participative avec les acteurs territoriaux locaux qui a résulté en la production d'une carte illustrant le périmètre d'intervention et les sites possédant un fort potentiel de transformation.

Ces exercices ont permis de dégager une vision d'aménagement qui porte en elle l'essence même d'un projet de territoire, c'est-à-dire d'un projet urbain concerné par la conception intégrée des infrastructures à leur milieu d'ancrage qu'il soit naturel ou humain et qui est basé sur une vision large du concept de paysage.

La vision se déclinait en trois axes de conception qui sont :

- Un projet de paysage emblématique pour la métropole
- Une scénarisation des parcours d'expériences
- Une démarche concertée de développement durable

La vision d'aménagement a été adoptée par l'ensemble des membres de la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20 lors d'une rencontre plénière le 28 avril 2011.

b. Concours international d'idées YUL-MTL : paysages en mouvement

Le cahier d'appel à propositions du concours international d'idées YUL-MTL a été rédigé en utilisant la vision d'aménagement comme élément central. Ainsi, les axes et principes de conception identifiés dans la vision devaient servir comme source d'inspiration principale aux concepteurs pour diriger leur lecture du site et inspirer leur travail de création.

Au total, 61 propositions provenant de 22 pays ont été reçues et analysées par le jury international réuni les 27 et 28 octobre 2011 à Montréal, au Centre canadien d'architecture. Au cours de ces travaux, le jury a souligné l'intérêt de la démarche entreprise et l'importance de la poursuivre afin de développer des outils de planification communs à l'ensemble des acteurs territoriaux de l'entrée de ville de l'autoroute 20[1].

Au terme des délibérations, trois propositions (figure 2 à 4) ont été sélectionnées comme lauréats ex aequo. Selon le jury, ces trois propositions témoignent d'un effort de produire une stratégie globale d'aménagement. Ces propositions sont[2] :

- Undercover Montreal, Brown and Storey architects, Toronto, Canada
- Infrasuture, dlandstudio, New York, États-Unis
- Production <> Consommation, Montréal, Canada

En plus de trois propositions lauréates, le jury a également reconnu le mérite de 11 propositions supplémentaires qui apportent un éclairage plus ponctuel sur des enjeux d'aménagement particuliers.

c. WAT_UNESCO-MTL

Réalisé entre le 21 novembre et le 2 décembre 2011, le WAT_UNESCO-MTL a été une occasion d'approfondir les potentiels d'aménagement du corridor d'entrée de ville en explorant six secteurs de plus petites dimensions. Les interactions entre les acteurs locaux membres de la table de travail et les concepteurs étaient également favorisées par l'insertion de moments d'échanges dans le programme.

Les étudiants participants du WAT_UNESCO-MTL avaient deux sources de documentation pour guider leur travail de conception. La première de ces sources était l'approfondissement de l'analyse des enjeux et aspirations afin d'en offrir une perspective plus locale pour chacun des six secteurs d'intervention identifiés. Cet énoncé des enjeux et des sites d'opportunités a été revalidé par l'ensemble des membres de la table de travail lors d'une rencontre plénière tenue le 13 octobre 2011. Ainsi, en plus de la vision générale élaborée pour l'ensemble du corridor d'entrée de ville, les participants pouvaient prendre compte de la portée locale des axes et principes de conception.

La deuxième source d'inspiration pour les participants du WAT_UNESCO-MTL était les propositions honorées par le jury lors du concours international d'idées YUL-MTL. En plus d'avoir l'opportunité d'entendre les lauréats expliquer leur proposition d'aménagement lors de deux présentations tenues les 21 et 22 novembre et d'échanger avec eux, les participants avaient accès aux panneaux de présentation de l'ensemble des propositions honorées (lauréats et mentions) directement dans

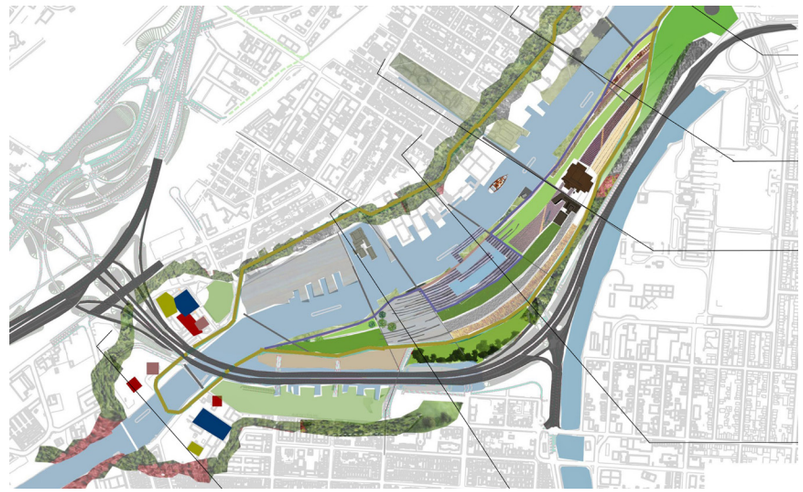


Figure 5A : WAT_UNESCO-MTL, extrait de la proposition WAT_ Seeds in Montreal (Maha El Ayyoubi, Domenico Fogaroli, Audrey Lavallée, Naoko Yumoto)

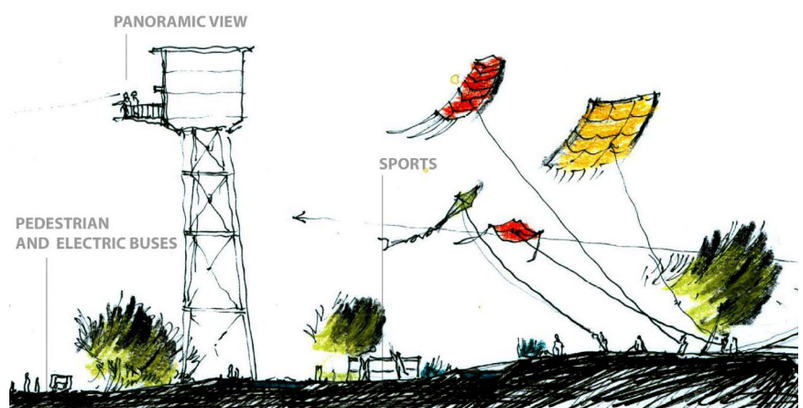


Figure 5B : WAT_UNESCO, extrait de la proposition WAT_ Seeds in Montreal (Maha El Ayyoubi, Domenico Fogaroli, Audrey Lavallée, Naoko Yumoto)

1 YUL-MTL : paysages en mouvement / Rapport du jury, http://mtlunescodesign.com/docs/projects/YULMTL_RapportJury_FR_LO.pdf, site Internet consulté le 11 avril 2012.

2 Le contenu des propositions lauréates peut être consulté à l'adresse Internet suivante : mtlunescodesign.com/fr/projet/Concours-international-didees-YUL-MTL-Paysages-en-mouvement

© CPEUM / CUPEUM

Figure 6A : WAT_UNESCO-MTL, extrait de la proposition WAT_Green Sea (Rêve Aoun, Caroline Cagelais, Valérie Gravel, Kohei Kobayashi)

Figure 6B : WAT_UNESCO-MTL, extrait de la proposition WAT_Interlace Valley (Catherine Blain, Taiki Fujimaki, Valerie Paggiani, Andrea Spector)

Figure 6C : WAT_UNESCO-MTL, extrait de la proposition WAT_ Mind the Gap (Emidio Archidiacono, Mohamed S. Ayari, Juan Lin, Valéry Simard)

l'atelier. Cette exposition constante aux résultats du concours permettait des échanges réguliers sur la portée locale des propositions.

Au terme du WAT_UNESCO-MTL, deux propositions ont été élaborées pour chacun des six secteurs d'interventions sélectionnées. Chacune de ces propositions visait deux échelles d'aménagement, l'une couvrant l'ensemble du secteur (macrodesign), l'autre couvrant un périmètre plus petit (microdesign) dont l'emplacement, sélectionné par les concepteurs, visait à démontrer et illustrer un élément important de la vision d'ensemble.

Le jury du WAT_UNESCO-MTL a honoré quatre propositions[3] :

- 1er prix : Seeds in Montreal - par Maha El Ayyoubi, Domenico Fogaroli, Audrey Lavallée, Naoko Yumoto (figures 5A et 5B)
- 2e prix : Green Sea - par Rêve Aoun, Caroline Cagelais, Valérie Gravel, Kohei Kobayashi (figure 6A)
- 3e prix (ex aequo) : Interlace Valley - par Catherine Blain, Taiki Fujimaki, Valerie Paggiani, Andrea Spector (figure 6B)
- 3e prix (ex aequo) : Mind the Gap - par Emidio Archidiacono, Mohamed S. Ayari, Juan Lin, Valéry Simard (figure 6C)

3 Le contenu des propositions lauréates peut être consulté à l'adresse Internet suivante : mtlunescodesign.com/fr/projet/WAT_UNESCO-Montreal-2011

2. Décoder les résultats

2.1 Le concours international d'idées comme outil de planification

Dans la démarche d'élaboration d'un projet, la phase créative associée au design est habituellement perçue comme le produit d'une première phase de planification, de laquelle suivra la production des plans et devis. Le concours d'idées et les ateliers de design se basent sur une relation différente entre le design et la planification, relation dans laquelle la création d'un design particulier est intégrée au processus de planification et de concertation[4].

> « Lorsqu'ils s'inscrivent à la suite d'une démarche d'élaboration de vision collective, les ateliers et les concours de design représentent des étapes clés de traduction des aspirations et des valeurs partagées par une collectivité en matière de préservation, de mise en valeur et de développement des paysages et des cadres de vie urbains[5]. »

Ainsi, les propositions élaborées dans le cadre du concours YUL-MTL et de l'atelier WAT_UNESCO-MTL permettent d'illustrer des futurs possibles et d'approfondir les connaissances que nous avons du territoire, notamment sur ses potentiels de transformation.

2.2 Lecture et analyse des propositions

L'objectif de la lecture et de l'analyse des propositions élaborées pour le concours YUL-MTL et l'atelier WAT_UNESCO-MTL est d'approfondir les éléments de connaissance sur le territoire qui peuvent être dégagés. Ces éléments sont principalement orientés sur les trois points suivants[6] :

- Les concepts porteurs pour engendrer et stimuler la transformation du territoire
- La description des lieux porteurs de transformations
- Les hypothèses et scénarii d'aménagement qui peuvent articuler et inspirer une planification future

La recherche de ces trois types d'information a été la base pour construire la méthode de lecture et d'analyse des propositions qui est divisée en quatre étapes distinctes :

- La décomposition des propositions reçues afin d'identifier à la fois les idées individuelles proposées ainsi que les lieux investis par les concepteurs du concours international d'idées YUL-MTL et du WAT_UNESCO-MTL;
- La compilation et l'analyse des idées individuelles afin d'identifier les récurrences et de comprendre les réponses offertes par les participants à la vision d'aménagement produite initialement en collaboration étroite avec la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20;
- La compilation des lieux et sites d'intervention investis de projets par les propositions de manière à cibler les potentiels de transformation;
- La production d'une synthèse sous forme de principes et critères de design et de scénarii d'aménagement afin d'alimenter la poursuite du processus de concertation et la mise en oeuvre d'un plan d'actions.

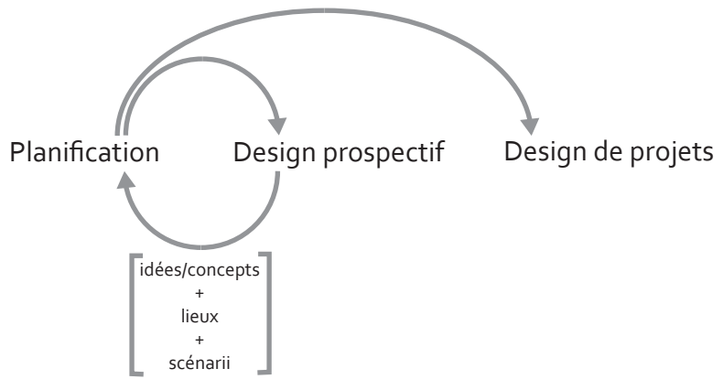


Figure 7 : Double relation entre la planification et le design.

4 VAN DIJK, Terry (2011). Imagining future places: How design co-constitute what is, and thus influence what will be, *Planning Theory*, 10(2) : 124-143.
5 POULLAOUEC-GONIDEC, Philippe et Sylvain PAQUETTE (2011). *Montréal en paysages*, PUM : Montréal, p.222.
6 VIGANO, Paola (2008). Le projet comme producteur de connaissance, in TSIOMIS, Yannis (éd.), *Matières de ville, Projet urbain et enseignement*, pp.51-55.

© *CPEUM / CUPEUM*

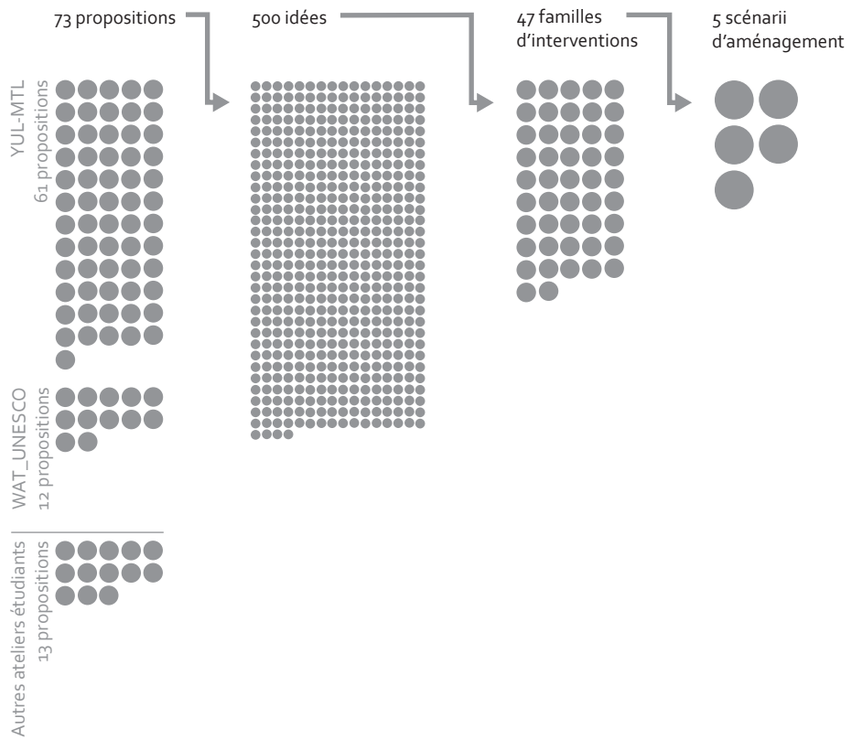


Figure 8 : Processus de lecture et d'analyse des propositions.

Note : Les propositions issues des autres ateliers étudiants proviennent d'exercices pédagogiques réalisés dans quatre universités qui ont utilisé comme base de préparation la vision et la documentation produite pour le concours international d'idées YUL-MTL : paysages en mouvement. Les quatre universités sont : l'École d'architecture de paysage de l'Université de Montréal, l'École d'architecture de l'Université Laval, l'École spéciale d'architecture de Paris et le College of Design de la North Carolina State University. Ces propositions n'ont pas été utilisées pour l'analyse présentée dans ce document.

a. *Identification des idées individuelles d'intervention*

Pour mieux comprendre les propositions des concepteurs, la première technique d'analyse utilisée a été de les décomposer en idées individuelles d'intervention. Une idée individuelle d'intervention correspond à une stratégie d'aménagement utilisée pour répondre à l'énoncé de vision[7] . Dans une même proposition, les idées individuelles d'intervention correspondent à la plus simple stratégie qui peut être implantée sans nécessiter le recours à une autre idée. Les interventions similaires proposées sur plusieurs sites dans une même proposition sont considérées comme une idée individuelle unique, car elles se fondent sur la même stratégie. Pour chacune des idées individuelles d'interventions, une fiche de lecture a été complétée afin de connaître les sites sur lesquels elle est implantée, les axes de l'énoncé de vision du concours qu'elle développe et les images qui l'illustrent.

b. *Compilation en familles d'intervention*

À la suite de la rédaction des fiches de lectures pour chacune des idées individuelles d'interventions contenues dans les propositions, les idées similaires ont été regroupées en familles d'intervention qui reposaient sur les mêmes stratégies. Une famille d'interventions se compose de toutes les idées individuelles similaires contenues dans plusieurs propositions. Par exemple, la famille d'interventions *Mur antibruit* (1.2) a été formée de l'association de toutes les idées individuelles qui visaient une intervention sur les murs antibruit. Ainsi regroupées en familles, il est possible de comparer les images et textes produits pour illustrer et expliquer ces stratégies d'interventions afin de mieux comprendre les objectifs d'aménagement du parcours d'entrée de ville qu'elles mettent de l'avant.

Pour chacune des familles d'intervention, une fiche synthèse a été rédigée de manière à illustrer et interpréter leur mode d'ancrage à l'énoncé de vision du concours international d'idées. Les fiches synthèses se divisent en six sections distinctes :

- **L'identification** mentionne le nom de la famille d'interventions ainsi que le nombre d'occurrences des idées individuelles dans les propositions. Il est à remarquer qu'une même proposition peut contenir plus d'une idée individuelle de la même famille. L'identification mentionne également si cette famille d'interventions a été traitée par les propositions honorées (lauréats + mentions) du concours et par les propositions issues du WAT_UNESCO-MTL;
- **La description générale** décrit sommairement les objectifs de l'intervention;
- **Les principes de la vision** identifient le nombre d'idées individuelles qui traitent chacun des axes et principes de conception de la vision du concours international d'idées;
- **L'interprétation** cherche à comprendre et identifier les éléments de contribution de cette famille d'interventions envers le développement des axes de conception de la vision du concours. Il s'agit en somme d'identifier les « enseignements » procurés par une famille d'interventions;
- **Les principes et critères de design**[8] traduisent en termes concrets d'action les éléments d'interprétation identifiés précédemment. Les principes et critères de design serviront à l'établissement du plan d'actions concertées pour la planification du corridor d'entrée de ville de l'autoroute 20;

7 ACHE, Peter (2011). Creating futures that would otherwise not be – Reflections on the Greater Helsinki Vision process and the making of the metropolitan regions, *Progress in Planning*, 75 : 155-192.

8 Les principes et critères de design sont formulés sur la base du contenu des propositions issues du concours YUL-MTL : Paysages en mouvement et l'énoncé de vision contenu dans le cahier d'appel à propositions.

- **Les illustrations** présentent trois images provenant des propositions du concours YUL-MTL afin d'illustrer les différents paramètres de la famille d'interventions. Les images ont été sélectionnées pour leur clarté d'expression et pour leur pouvoir d'évocation du sens et des valeurs projetées par la famille d'idées.

Toutes les fiches descriptives des familles d'intervention sont présentées à l'annexe A. Les sections 3 et 4 présentent les constats formulés suite à l'examen des familles d'interventions identifiées.

c. Compilation des lieux ciblés

L'identification des familles d'interventions vise principalement à approfondir la réaction des concurrents au programme du concours international d'idées telle que formulée par les axes et principes de conception énoncés dans la vision de ce concours d'idées. Une autre source d'inspiration importante pour les concepteurs était la carte du périmètre d'intervention et des sites d'opportunités également illustrée dans le cahier d'appel à propositions. Comme son nom l'indique, cette carte contient deux types d'information :

- Un périmètre qui représente le territoire reconnu par l'ensemble des membres de la table de travail comme étant le territoire d'investigation;
- Des sites d'opportunités pondérés en fonction de leur importance perçue comme lieu de transformation.

Sur les panneaux qu'ils ont produits, les concepteurs devaient fournir des éléments de réponses à ces deux informations par le biais d'un plan d'ensemble, couvrant la totalité du périmètre identifié, ainsi que par des images plus précises de microdesign afin d'illustrer des mises en projets spécifiques pour les sites qui présentaient le plus grand potentiel. Ces deux informations ont permis d'approfondir la réponse des concurrents à la carte soumise du périmètre d'intervention et des sites d'opportunités.

d. Synthétiser par l'identification de principes et critères de design et de scénarii d'aménagement

Les principes et critères de design ont d'abord été identifiés pour chacune des familles d'interventions et inscrits dans la fiche descriptive. L'objectif des principes et critères de design était de traduire en pistes d'inspiration courtes et simples les différents angles de mise en oeuvre identifiés pour chacune des familles d'intervention. Pour faciliter la lecture combinée des principes et critères de design, ils ont été réunis dans un tableau synthèse où ils sont distribués en fonction de leur appartenance aux différents axes de la vision du concours international d'idées. Ce travail synthèse, en plus d'inspirer l'action, permet de mieux comprendre en quoi les familles d'interventions et les principes et critères de design qui en découlent, forment une réponse à la vision du concours international d'idées élaborée en concertation par les membres de la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20.

La compilation des idées individuelles en familles d'interventions ainsi, que celle des lieux ciblés par les propositions offrent un éventail de possibilités et de choix pour l'avenir du corridor d'entrée de ville de l'autoroute 20. D'une façon générale, la sélection faite par les jurés, puis de façon plus spécifique, la pondération de l'intérêt porté par les concepteurs à partir de l'identification des familles d'intervention et des lieux ciblés, offrent aux membres de la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20 des guides pour discriminer les options d'aménagement à prioriser. Mais cette priorisation se ferait à l'extérieur d'une grille de pensée propre à la production d'un véritable projet collectif de paysage, c'est-à-dire porté par des

valeurs partagées par l'ensemble des acteurs. Pour ce faire, il faut qu'une priorisation commune des principes et critères de design soit effectuée afin que chaque action s'insère dans un projet d'entrée de ville cohérent. Quelle serait donc la méthode à privilégier afin d'assurer la cohérence des choix effectués par chacun des acteurs de la table de travail?

L'approche du scénario développée par Bernardo Secchi et Paola Vigano a semblé la plus appropriée. Selon Vigano[9], l'objectif des scénarii est de poser des hypothèses sur les conditions futures du développement urbain, de projeter les résultats possibles de ces hypothèses et d'utiliser les images ainsi produites afin d'animer un dialogue sur les futurs désirables et d'inspirer l'action.

Parce qu'elles recoupent des enjeux et des thèmes de développement communs, les familles d'intervention identifiées à l'étape de l'analyse permettent d'esquisser de tels scénarii d'aménagement par leur regroupement. Ainsi, la synthèse présentée dans ce document illustre cinq scénarii d'aménagement qui expriment une vision cohérente du développement territorial du corridor d'entrée de ville de l'autoroute 20. Chacun des scénarii a été décliné en fonction des trois axes de conception formulés dans la vision du concours international d'idées YUL-MTL afin d'assurer l'arrimage avec le processus initial de consultation des membres de la table de travail.

À l'exemple du travail de Secchi et Vigano[10], il est important de mentionner que bien que les scénarii représentent des alternatives cohérentes et distinctes les unes des autres, ils ne sont pas mutuellement exclusifs. Le processus de concertation en cours permettra d'engager un dialogue avec les acteurs locaux envers les différents scénarii et ainsi de révéler les possibles souhaitables.

9 VIGANO, Paola (2012). *Les territoires de l'urbanisme : Le projet comme producteur de connaissance*, Métis Presses, p.213.
10 SECCHI, Bernardo (2007). Rethinking and redesigning the urban landscape, in *Places*, 19(1) : 6-11.

3. Synthèse des résultats – concours international d'idées YUL-MTL : paysages en mouvement

3.1 Stratégies de valorisation paysagère

La prémisse derrière le processus de concertation entrepris par la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20 est que chacune des interventions individuelles des acteurs locaux, bien que réalisée séparément les unes des autres, infléchie à terme le développement du territoire, des expressions paysagères et contribue à la création commune d'une identité territoriale distinctive. Ainsi, le travail de planification concertée effectué permet de maximiser la cohérence du projet du paysage par la coordination des actions individuelles.

Dans cette prémisse se glissent deux questions essentielles qui ont guidé l'identification et le regroupement des familles d'interventions :

- Comment souligner les interactions paysagères qui existent entre les interventions réalisées par les différents acteurs territoriaux?
- Comment identifier les types d'interaction paysagère qui sont présents dans les propositions conçues dans le cadre du concours international d'idées YUL-MTL et du WAT_UNESCO-MTL?

Au terme de la compilation des familles d'interventions, une division claire est apparue entre celles touchant directement l'aménagement de l'autoroute et de son emprise et celles qui concernaient plutôt l'aménagement des milieux adjacents ou des autres infrastructures de transport du corridor d'entrée de ville. Sur les 47 familles d'intervention identifiées :

- 21 familles d'interventions (44,7 %) concernent l'emprise autoroutière gérée par le MTQ;
- 26 familles d'interventions (55,3 %) sont de nature territoriale et peuvent être réalisées par les autres acteurs locaux et régionaux (ville, région, AMT...).

Bien que cette distinction permette d'identifier les acteurs responsables de la mise en œuvre d'une idée, elle ne souligne pas cependant les interactions visuelles à l'œuvre sur le territoire du corridor d'entrée de ville. Un examen plus attentif des familles d'intervention montre qu'une très large proportion illustre en effet les relations complexes et dynamiques d'une infrastructure comme l'autoroute 20 à son territoire d'appartenance. Ainsi, plusieurs des interventions qui visent la requalification d'un élément de composition de l'autoroute ont comme objectif la valorisation du territoire et des milieux adjacents. Inversement, plusieurs des interventions de requalification des milieux adjacents sont fondées sur une volonté de valorisation du paysage autoroutier.

À partir de ce constat, cinq stratégies de famille d'interventions (figure 9) ont été établies afin de présenter l'information et de poursuivre l'analyse. Ces catégories sont :

1. Les stratégies intrinsèques à l'autoroute : stratégies d'interventions qui visent directement la qualification du paysage autoroutier. Les rapports aux territoires, quoique possibles, sont généralement marginaux;
2. Les stratégies où l'autoroute agit comme élément de valorisation esthétique et visuelle du territoire : stratégies qui modifient l'apparence esthétique des composantes de l'autoroute afin de souligner les qualités des paysages locaux ou qui favorisent une perception positive de l'autoroute depuis les milieux adjacents;

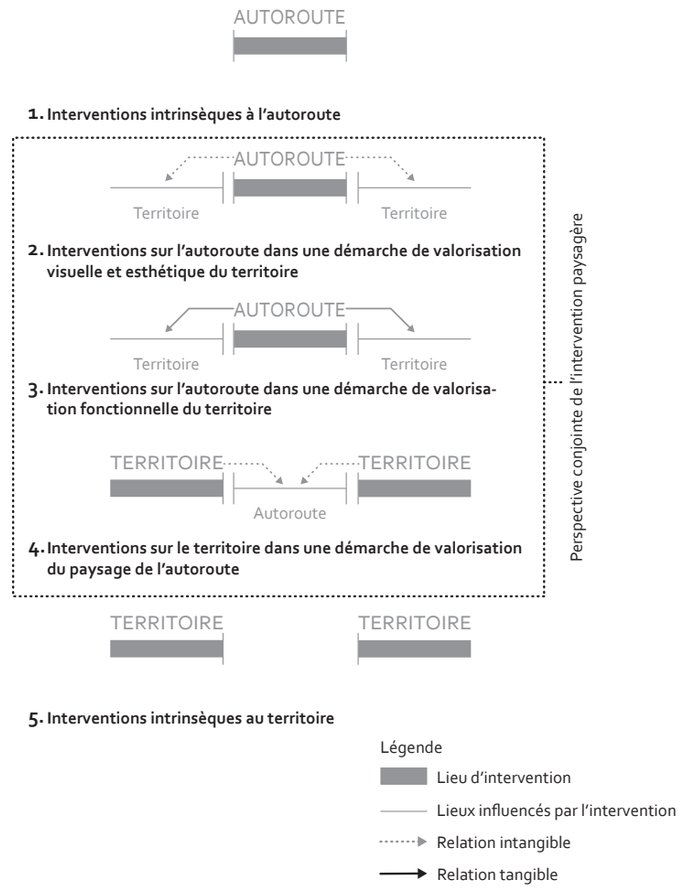


Figure 9 : Schématisation conceptuelle de l'ancrage territorial des familles d'intervention

© CPEUM / CUPEUM

3. Les stratégies où l'autoroute agit comme élément de valorisation fonctionnelle du territoire : stratégies d'aménagement des composantes de l'autoroute afin de faciliter les déplacements (tous modes de transport confondus), l'interconnexion des quartiers ou le développement des milieux adjacents;
4. Les stratégies où le territoire agit comme élément de valorisation de l'expérience autoroutière : stratégies d'interventions sur les milieux adjacents à l'autoroute afin d'améliorer l'expérience paysagère depuis l'autoroute;
5. Les stratégies intrinsèques au territoire : stratégies qui concernent la requalification des milieux adjacents et qui ont peu d'impact sur l'expérience paysagère depuis l'autoroute. Ces stratégies concernent souvent l'interaction entre les milieux de vie, les milieux naturels et les autres infrastructures de transport comme les voies ferrées ou le canal de Lachine.

La figure 10 illustre l'ensemble des 47 familles d'intervention identifiées ainsi regroupées. On y constate que très peu de familles d'interventions touchent seulement l'autoroute (8,5 %) ou seulement le territoire (17 %). Les valorisations considérées par les trois autres catégories sont représentées en plus grande proportion avec 74,3 % de l'ensemble des familles d'interventions identifiées.

Les cinq catégories de familles d'interventions soulignent donc non seulement les acteurs territoriaux responsables de leur mise en œuvre, mais également les logiques de valorisation paysagère qui sont concernées. Elles démontrent également le fort impact des interventions d'un acteur sur les multiples parcours qui guident les perceptions paysagères.

3.2 Idées proposées par les concepteurs

En plus de présenter un éventail de possibilités, les familles d'intervention permettent aussi de mieux saisir les enjeux de valorisation territoriale qui ont le plus marqué les concepteurs. Ces enjeux sont illustrés par les familles d'intervention qui ont été traitées par le plus grand nombre d'idées individuelles.

La figure 10 permet d'identifier 11 familles d'interventions qui sont illustrées par 15 idées individuelles ou plus. En ordre décroissant de récurrence, ces familles sont :

- Densification résidentielle et commerciale (4.13) — 57 occurrences
- Aménagement d'un parc linéaire/corridor vert (4.1) — 45 occurrences
- Végétalisation des emprises autoroutières (1.1) — 27 occurrences
- Conception de bâtiments iconiques (4.14) — 25 occurrences
- Amélioration/ajout des lignes de transport en commun (5.2) — 24 occurrences
- Aménagement de pont/structure de franchissement de l'autoroute (3.1) — 23 occurrences
- Murs antibruit (1.2) — 19 occurrences
- Aménagement de pistes multifonctionnelles (5.7) — 18 occurrences
- Traitement des eaux de ruissellement urbaines (4.12) — 15 occurrences
- Interventions en couleur ou lumière sur les structures de l'autoroute (2.1) — 15 occurrences
- Implantation de services publics et commerciaux (4.15) — 15 occurrences

Figure 10 : Identification des familles d'intervention et illustration de leur récurrence dans les propositions du concours international d'idées.

De façon générale, ces familles orientent la réflexion vers quatre enjeux particuliers :

- La vitalité du territoire : actuellement composés de plusieurs friches industrielles, les milieux adjacents possèdent un très fort potentiel de densification urbaine alliant fonction résidentielle et commerciale. La présence de vastes terrains permettrait également l'implantation d'équipements publics de grandes dimensions (hôpital, campus universitaire, stade), voire d'un centre commercial. Cette présence de nouveaux bâtiments, en plus d'assurer une plus grande vitalité du territoire, permettrait de renouveler le caractère visuel des parcours.
- La création d'une infrastructure écologique : hormis la présence de la falaise Saint-Jacques et des quelques aires de végétation résiduelle, le parcours autoroutier possède peu d'aires de végétation. La restructuration des parcours devrait permettre l'inclusion d'un plus grand nombre de surfaces végétalisées. De plus, elle permettrait aussi de revoir le rôle écologique des infrastructures de transport notamment par la création de corridors naturels et de nouvelles techniques de gestion des eaux de ruissellement.
- L'expressivité des bâtiments et des ouvrages d'art : les bâtiments et les structures autoroutières jouent un grand rôle dans le marquage de la progression du centre-ville à l'aéroport et vice-versa. La commande de bâtiments ayant une forte identité architecturale, ainsi que la mise en valeur des qualités esthétiques des structures autoroutières par leur mise en lumière peuvent contribuer à la création de repères visuels distinctifs. De même, les murs antibruit contribuent grandement à la construction du paysage perçu depuis l'autoroute ainsi que depuis les milieux adjacents.
- Accessibilité et désenclavement des quartiers : parallèlement à l'amélioration de l'infrastructure autoroutière, plusieurs concepteurs proposent également le renouvellement des infrastructures de transport public, autant l'amélioration des infrastructures existantes que l'ajout de nouvelles lignes de tramways et d'autobus pour desservir les quartiers longeant le parcours autoroutier. En plus d'améliorer la connexion entre le centre-ville et l'aéroport, les nouvelles lignes de transport public favorisent donc le désenclavement des quartiers. Cet enjeu est également abordé sous l'angle de l'aménagement de ponts piétons au-dessus de l'autoroute afin de diminuer l'effet de barrière créé par l'infrastructure en augmentant la perméabilité.

3.3 Idées retenues par le jury du concours international d'idées YUL-MTL

Par le processus de sélection qu'il a effectué, le jury du concours international d'idées YUL-MTL a également offert sa propre grille de lecture des propositions reçues dans le cadre du concours. L'examen des familles d'intervention traitées par les concepteurs des propositions honorées (lauréats + mentions) permet d'avoir un portrait plus détaillé de la vision d'aménagement recherchée par les membres du jury.

a. Les lauréats

Ensemble, les trois propositions lauréates touchent 23 des 47 (48 %) familles d'intervention. Cette grande proportion est en accord avec la volonté des membres du jury, soulignée dans son rapport, d'identifier les propositions qui énonçaient des stratégies d'ensemble touchant à plusieurs volets du problème d'aménagement soulevé dans le programme du concours

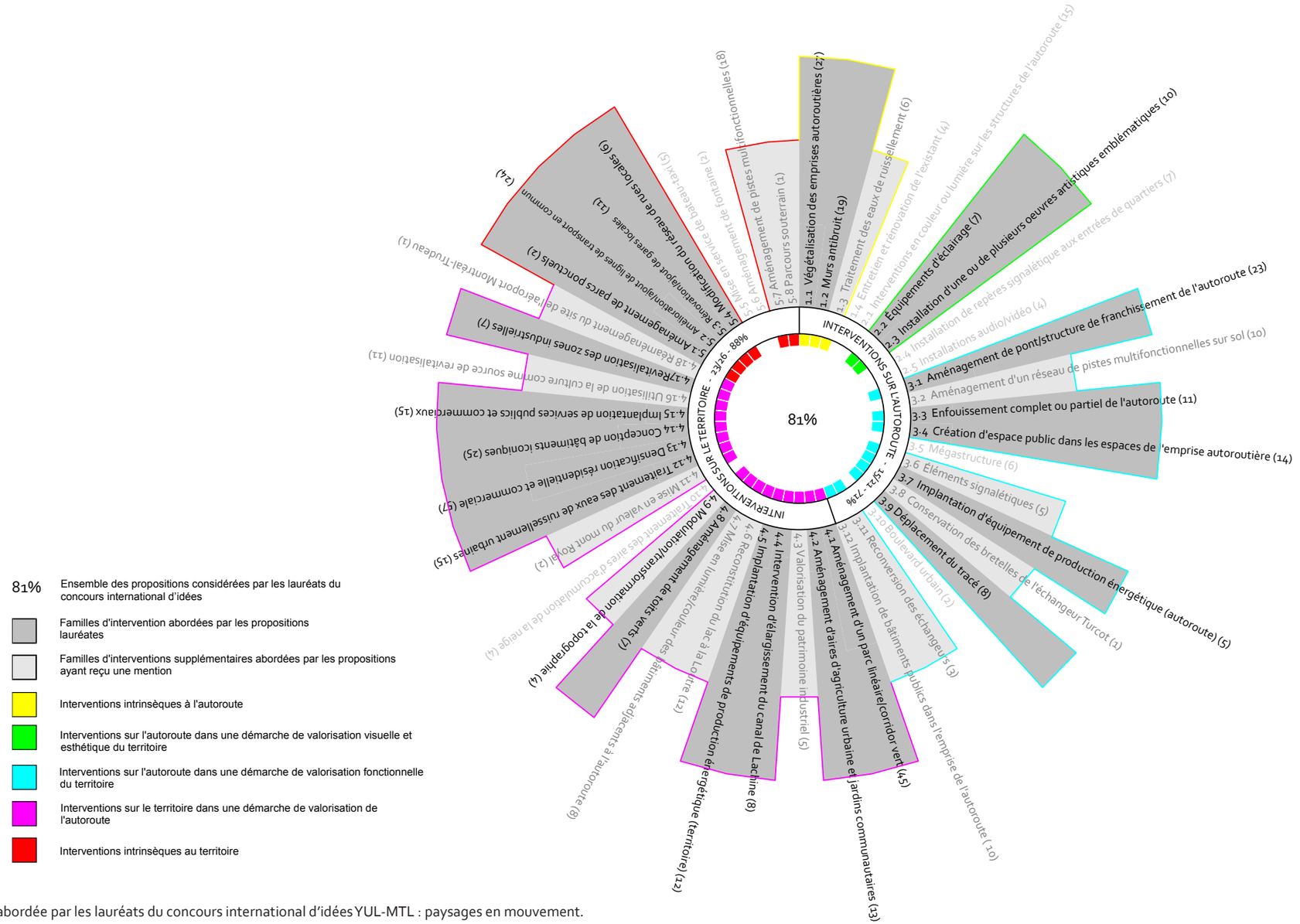


Figure 11 : Identification des familles d'intervention abordée par les lauréats du concours international d'idées YUL-MTL : paysages en mouvement.

© CPEUM / CUPEUM

international d'idées YUL-MTL. Les familles d'interventions abordées par les propositions lauréates touchent d'ailleurs les quatre principaux enjeux soulevés par l'ensemble des concepteurs et mentionnés précédemment soit la vitalité du territoire, la création d'une infrastructure écologique, l'expressivité des bâtiments et des ouvrages d'art ainsi que l'accessibilité et le désenclavement des quartiers.

b. Les mentions

Par la remise de mentions à 11 des propositions reçues, le jury a voulu reconnaître l'intérêt de certaines idées particulières pour la planification du corridor d'entrée de ville. De façon plus générale, les propositions qui ont reçu des mentions abordent 18 familles d'intervention supplémentaires à celles abordées par les lauréats du concours. Ces familles d'interventions touchent principalement deux grands enjeux ci-haut mentionnés soit la création d'une infrastructure écologique et l'expressivité des bâtiments et des ouvrages d'art.

En cumulant les commentaires rédigés dans le *Rapport du jury* et la présente analyse issue de la compilation des résultats, il est possible de tirer les constats suivants en ce qui concerne la contribution du jury à la compréhension des enjeux de planification :

- À l'image de ce qui avait été proposé dans le *Cahier d'appel à propositions*, le jury a sélectionné les propositions qui illustraient des stratégies transversales qui intervenaient sur une variété d'enjeux et sur un vaste territoire et non pas uniquement des interventions sur des enjeux et sites spécifiques du corridor d'entrée de ville. Il est à remarquer les propositions honorées (lauréats et mentions) couvrent ensemble 81 % de l'ensemble des familles d'intervention identifiées;
- Quatre enjeux d'aménagement sont particulièrement soulevés par les propositions lauréates soit la vitalité du territoire, la création d'une infrastructure écologique, l'expressivité des bâtiments et des ouvrages d'art ainsi que l'accessibilité et le désenclavement des quartiers.

3.4 Périmètre d'intervention et les sites d'opportunités

a. Les périmètres d'intervention

Les figures 12 et 13 illustrent, par superposition, l'ensemble des périmètres d'intervention des propositions conçues par les concepteurs du concours international d'idées. Ces figures permettent de constater que les concepteurs ont ancré leur proposition sur un territoire de dimensions variées :

- Certains ont utilisé un périmètre inférieur à celui soumis, indiquant ainsi leur préférence pour une conception limitée du corridor d'entrée de ville;
- D'autres ont utilisé un périmètre plus vaste que celui qui a été proposé, soulignant ainsi l'intérêt de développer une vision large du corridor d'entrée de ville et la nécessité de créer des liens avec certaines composantes du territoire.

De façon plus précise, il est possible de décomposer la carte de la figure 12 selon les variations dans le territoire investi par les concurrents. On distingue ainsi cinq niveaux de concentration qui soulignent l'intérêt porté par les concepteurs au territoire du corridor d'entrée de ville :

- **Niveau 1** : Il s'agit principalement de l'autoroute elle-même ainsi que de l'ancienne gare de triage Turcot et de l'échangeur Dorval (avec les gares de train et le terminus d'autobus). Il est à noter que le tronçon Ville-Marie de l'autoroute 720 est peu présent à ce niveau d'intervention.

- **Niveau 2** : Ce niveau regroupe des éléments paysagers forts comme la falaise Saint-Jacques et le canal de Lachine ainsi que des zones industrielles à fort potentiel de requalification notamment celles qui longent la rive nord du canal de Lachine entre les échangeurs Saint-Pierre et Turcot, ainsi que la zone industrielle de la rue Norman. À Dorval, ce niveau d'intervention considère aussi la gare de train.

- **Niveau 3** : Ce niveau correspond presque fidèlement à la limite du périmètre proposé. Il inclut le haut de la falaise du centre-ville à Notre-Dame-de-Grâce, le pôle Gadbois, le secteur commercial Angrignon, la zone industrielle Lasalle, une bordure proche de l'autoroute 20 de Lachine et de Dorval avec des extensions vers le sud pour la 32e avenue et l'avenue Dorval, les terrains de stationnement de l'aéroport, les zones industrielles de Dorval et Lachine au nord de l'autoroute 20, le golf Meadowbrooke et le quartier Saint-Pierre/Montréal-Ouest.

- **Niveau 4** : À l'intérieur du périmètre d'intervention, ce niveau couvre le terminal de l'aéroport Montréal-Trudeau, le secteur Vendôme ainsi que le centre-ville et le quartier Saint-Henri. Il est intéressant de remarquer que bien que ces secteurs fussent inclus dans le périmètre d'intervention, ce sont eux qui ont été le moins considérés par les concepteurs. Ensuite, à l'extérieur du périmètre d'intervention, ce niveau couvre principalement l'arrondissement Lachine jusqu'à la rue Victoria, le prolongement du canal de Lachine vers l'ouest et le secteur industriel de Lachine qui lui est attenant ainsi que le parc Angrignon.

- **Niveau 5** : Niveau d'intervention le plus faiblement représenté, le cinquième niveau touche principalement le secteur industriel de Dorval et Lachine au nord de l'autoroute 20 ainsi que des extensions jusqu'aux grandes composantes paysagères de Montréal soit vers le fleuve Saint-Laurent ou vers le mont Royal.

b. Les sites d'opportunités

La compilation des sites d'opportunités tels qu'ils ont été abordés par les concepteurs (figure 15) marque également quelques différences par rapport à la situation illustrée sur la carte initiale incluse dans le cahier d'appel à propositions (figure 14). Voici de façon succincte les principaux constats issus de la comparaison des deux cartes :

- L'échangeur Turcot et l'ancienne gare de triage Turcot demeurent parmi les sites considérés comme ayant le plus haut potentiel de transformation;

- La falaise Saint-Jacques ainsi que le canal de Lachine sont moins visés par les concepteurs. En fait, ils forment tous deux des éléments de compositions forts du paysage du corridor d'entrée de ville, mais les interventions touchent plus directement les terrains adjacents pour redéfinir leur mise en relation territoriale;

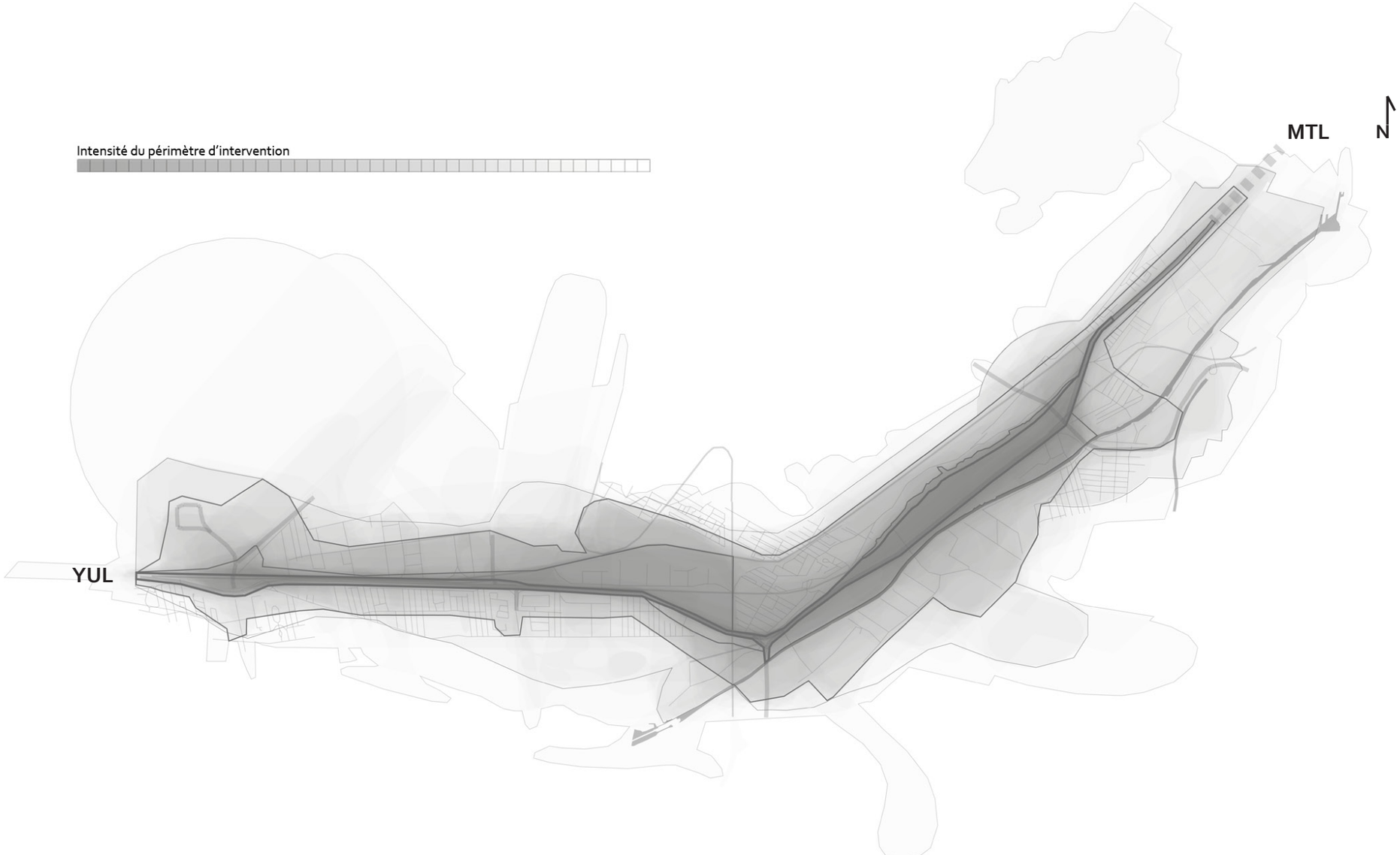


Figure 12 : Périmètre d'interventon perçu par les concepteurs du concours international d'idées

Figure 13 : Décomposition du périmètre d'interventon par niveau d'intensité

60%
Projets considérant une zone d'intervention
PLUS PETITE ou égale à celle proposée

40%
Projets considérant une zone d'intervention
PLUS GRANDE à celle proposée

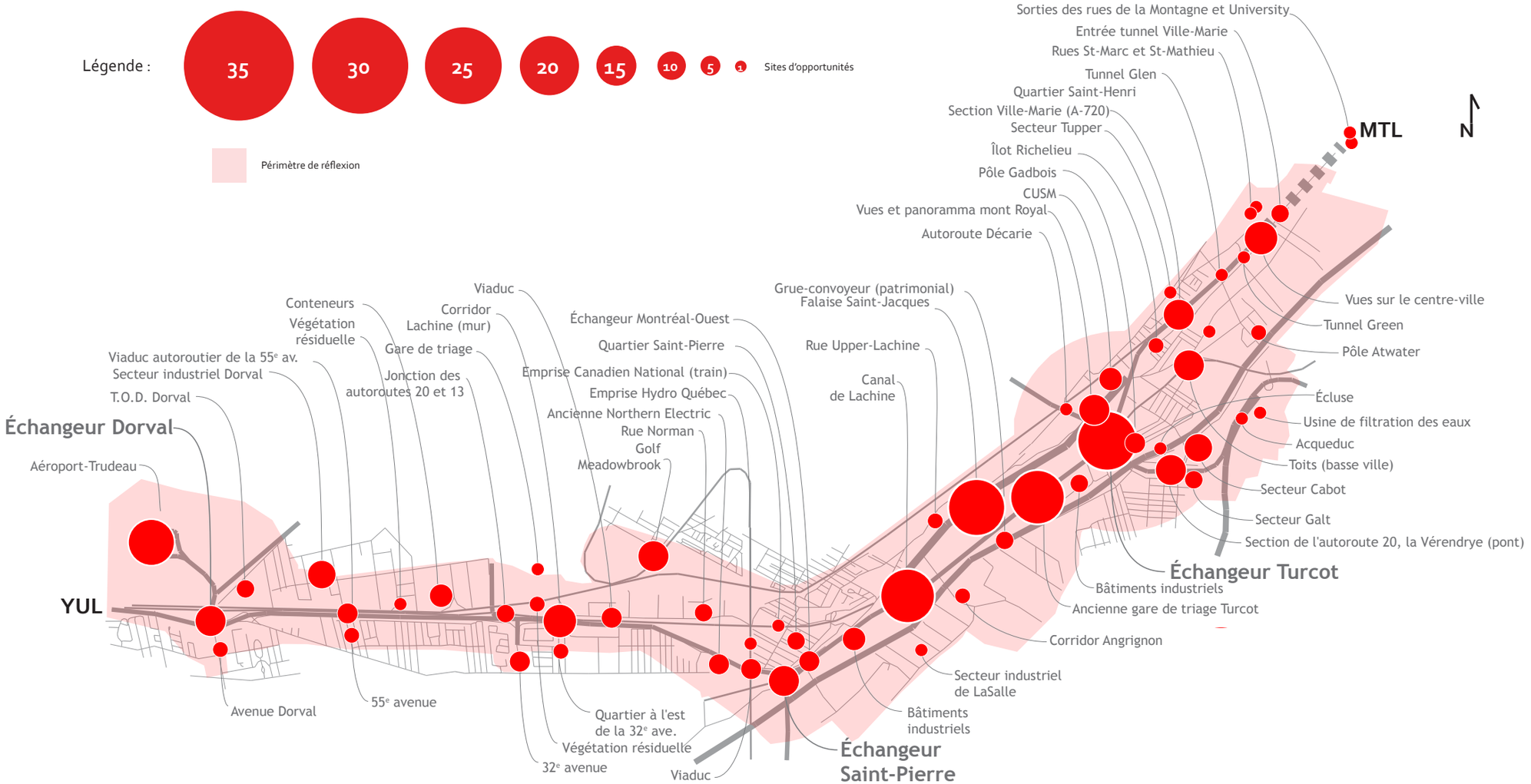


Figure 14 : Carte incluse dans le cahier d'appel à propositions du concours international d'idées YUL-MTL : limites du périmètre de réflexion et localisation des sites d'opportunités

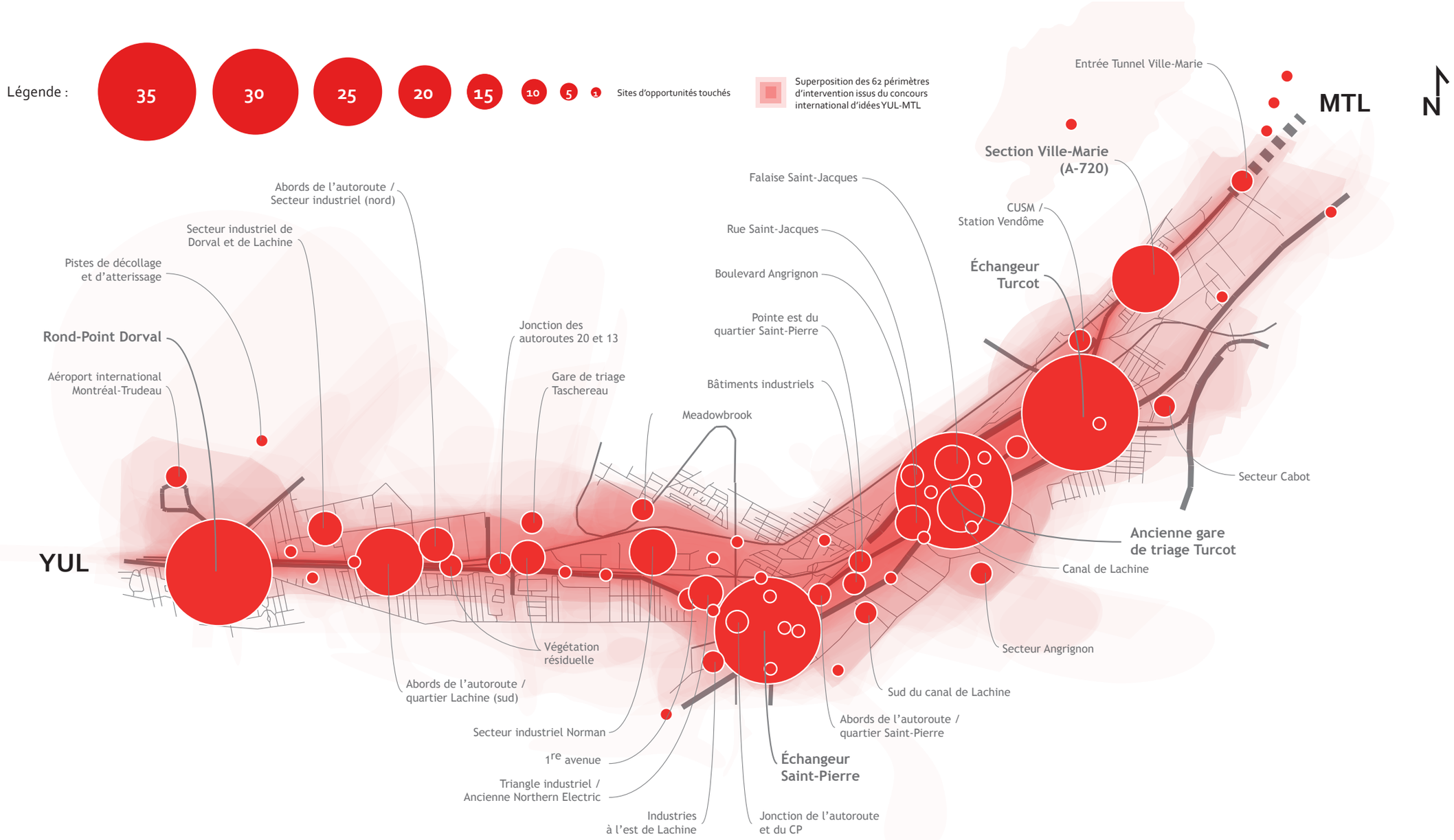


Figure 15 : Carte du périmètre d'intervention et des sites d'opportunités touchés par les propostions du concours international d'idées YUL-MTL

© CPEUM / CUPEUM

- Deux nouveaux points forts apparaissent, ce sont les échangeurs Saint-Pierre et Dorval. De ces nouveaux sites d'intérêt, celui de l'échangeur Saint-Pierre est le plus intéressant puisqu'il génère plusieurs sites d'intérêt secondaire. À l'image de l'ancienne gare de triage Turcot, le site de l'échangeur Saint-Pierre possède une multiplicité d'enjeux ainsi qu'une grande variété de sites avec un fort potentiel d'intervention;
- Deux autres sites sont également à souligner pour leur gain d'intérêt en lien avec la notion de mur antibruit, soit principalement dans le corridor de Lachine, ainsi que le secteur industriel de la rue Norman;
- Il est important de souligner le peu d'intérêt manifesté par les concurrents pour des interventions dans les quartiers Saint-Henri et Côte-Saint-Paul. Ceux-ci, bien que fortement touchés par les travaux de reconstruction du projet Turcot, possèdent une structure urbaine forte qu'il est probablement plus aisée d'appréhender par des processus de revitalisation à petite échelle que par de vastes restructurations;
- Le terminal de l'aéroport fait également partie des sites qui ont soulevé peu d'intérêt de la part des concepteurs.

4. Synthèse des résultats – WAT_UNESCO-MTL

4.1 Perspectives d'ensemble

Les propositions développées dans le cadre du WAT_UNESCO-MTL touchent un inventaire de famille d'interventions moins grand que celui illustré par les propositions issues du concours international d'idées puisque seulement 24 des 47 (51 %) familles d'interventions ont été abordées dans le cadre de l'atelier.

Il est aussi intéressant de remarquer que les étudiants participants du WAT_UNESCO-MTL ont principalement considéré des interventions touchant le territoire adjacent à l'autoroute plutôt que l'autoroute elle-même. Ainsi, 18 des 24 (75 %) familles de propositions touchées se trouvent dans les deux catégories qui concernent le territoire en premier lieu. Cette disproportion pourrait suggérer qu'il est plus facile d'envisager des interventions sur l'emprise autoroutière lorsque le problème d'aménagement est conçu comme un long parcours à l'échelle du territoire. Inversement, à l'échelle locale, les stratégies d'aménagement concernent plutôt les enjeux d'intégration urbaine des équipements et donc des efforts de requalification du territoire adjacent dans le but de réduire les nuisances des infrastructures.

4.2 Les secteurs d'intervention

Les différentes approches utilisées par les étudiants du WAT_UNESCO-MTL pour chacun des six secteurs d'approfondissement définis pour l'atelier ont également été étudiées. Au-delà des différences qui distinguent les stratégies utilisées pour répondre aux enjeux locaux de chaque secteur, trois familles d'interventions ont été explorées de façon plus fréquente. Ces familles d'interventions sont :

- Aménagement d'un parc linéaire/corridor vert (4.1) : cette famille est présente pour tous les secteurs;
- Densification résidentielle et commerciale (4.13) : cette famille est abordée pour tous les secteurs sauf le secteur Cabot/Côte-Saint-Paul;
- Amélioration/ajout de lignes de transport en commun (5.2) : cette famille est abordée pour tous les secteurs sauf le secteur Corridor d'accès au centre-ville pour lequel la notion de transport en commun a surtout été travaillé sous l'angle des gares.

Il n'est pas surprenant de voir une forte récurrence de ces familles d'interventions dans les propositions des étudiants participants du WAT_UNESCO-MTL, car elles étaient toutes fortement représentées dans les propositions lauréates du concours en regard desquelles les étudiants devaient s'inspirer. Il est aussi à remarquer que le corridor vert ainsi que les lignes de transport en commun sont deux infrastructures en réseau qui nécessitent une implantation simultanée dans tout un corridor pour être effectives.

En conservant en tête la présence d'éléments communs pour tous les secteurs, il est possible de relever des points de distinction pour chacun d'entre eux afin d'identifier des stratégies appropriées aux enjeux locaux.

a. *Secteur 1 – Dorval*
La première stratégie identifiée pour le secteur de Dorval est celle dont l'objectif est d'améliorer la **perméabilité** pour faciliter l'accès aux gares et au terminus d'autobus depuis le cœur résidentiel de Dorval ou inversement depuis l'aérogare. Pour ce faire, les deux équipes ont conçu des structures-ponts multifonctionnelles qui regroupent à la fois le concept de passage

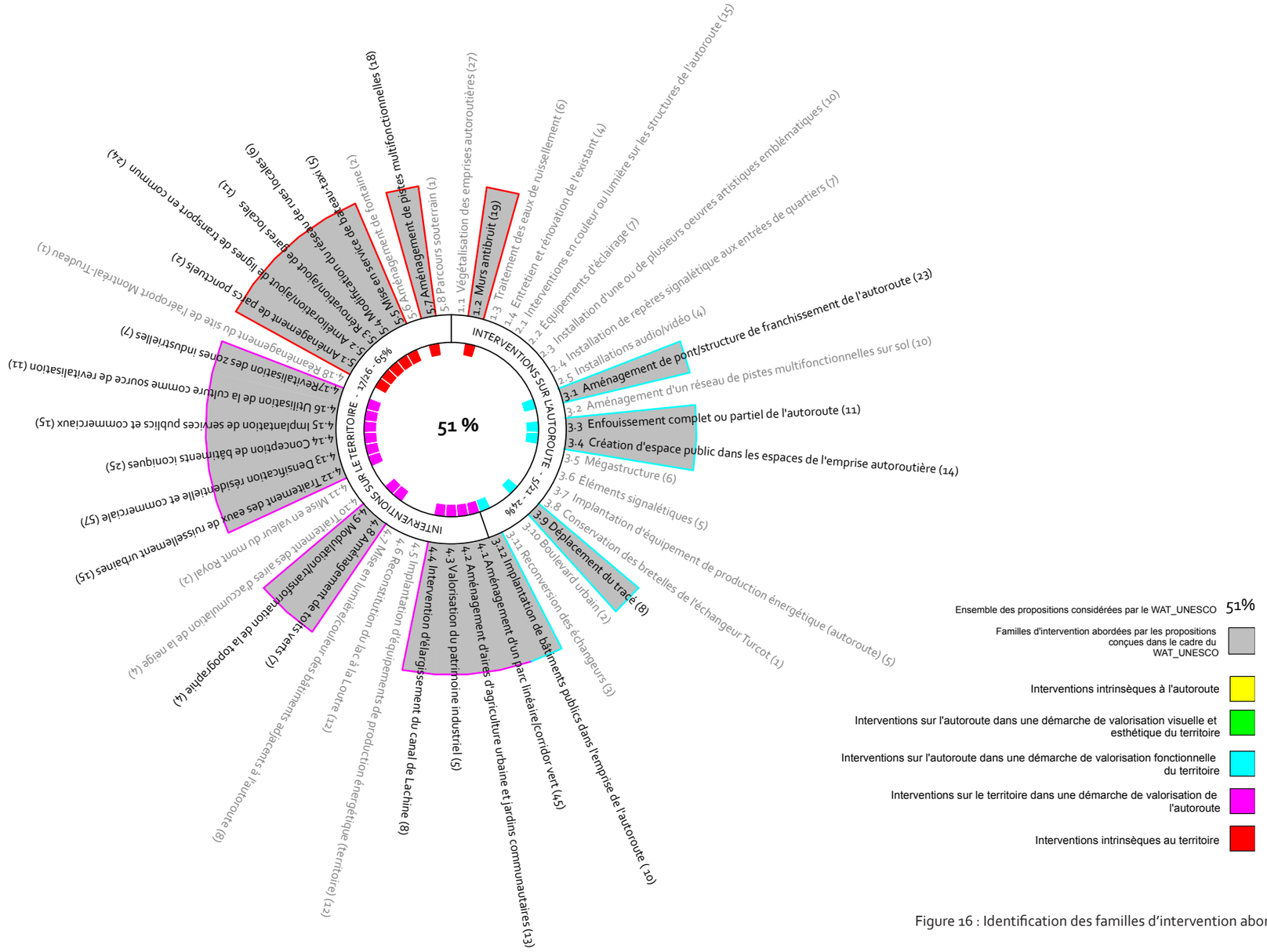


Figure 16 : Identification des familles d'intervention abordées par les propositions conçues dans le cadre du WAT_UNESCO-MTL

piéton au-dessus des voies rapides et d'extension des gares/terminus. Des pistes multifonctionnelles (cyclables/piétons) ont également été aménagées pour poursuivre l'aménagement du pont.

La deuxième stratégie utilisée est le **marquage symbolique** de l'arrivée à Montréal pour l'érection d'une structure iconique à l'échangeur Dorval. Cette stratégie est d'ailleurs liée à la première puisqu'il s'agit de la même structure qui joue à la fois le rôle de passerelle habitée et de repère visuel.

La troisième stratégie utilisée est celle de la **densification de l'occupation du sol** autant le long de l'avenue Dorval par l'ajout de nouveaux espaces commerciaux et résidentiels que dans le secteur industriel. D'ailleurs, l'industrie conserve un rôle important dans le redéveloppement de ce secteur.

La quatrième et dernière stratégie spécifique au secteur Dorval est le **réaménagement des rues locales** afin d'améliorer leur caractère écologique notamment par l'augmentation des surfaces plantées et la gestion des eaux de ruissellement.

b. Secteur 2 – Lachine

La première stratégie utilisée pour le secteur de Lachine est la **modification des interfaces** entre l'autoroute et les milieux adjacents. Il est intéressant de constater que des approches différentes sont utilisées au nord et au sud de l'autoroute afin de répondre au contexte. Alors qu'au sud, le travail est principalement effectué sur l'expression des murs antibruit, au nord les propositions penchent plutôt sur la modification de la topographie pour former des monticules.

La seconde stratégie vise à favoriser la **perméabilité** entre le nord et le sud de l'autoroute par l'érection de passerelles habitées ou non. De par leur expression architecturale, ces passerelles servent également de repère visuel brisant ainsi la linéarité du parcours à cet endroit et permettant à Lachine de redéfinir son entrée de quartier.

La troisième stratégie est celle de la **requalification complète de la zone industrielle** située au nord de l'autoroute. En plus des interventions de densification résidentielle, des opérations de phytorestauration ainsi que d'agriculture urbaine sont proposées de façon temporaire pour assurer le renouvellement progressif du paysage local.

c. Secteur 3 – Saint-Pierre

Deux stratégies ont été développées pour le secteur Saint-Pierre. La première vise l'augmentation de la **perméabilité et de l'accessibilité** en brisant, d'une part, les effets de barrière créés par les différentes infrastructures de transport (autoroute, voie ferrée, canal) et, d'autre part, en augmentant l'offre en transport public. Ainsi, alors que la création de ponts et de passerelles et le déplacement du tracé de l'autoroute augmentent la perméabilité, l'ajout de gares sur les lignes de l'AMT, la création d'un service de bateau-taxi et l'aménagement de nouvelles pistes multifonctionnelles augmentent l'accessibilité de façon générale.

La deuxième stratégie vise à générer des interventions qui vont **connoter positivement le territoire** de manière à en favoriser la revitalisation. Dans cette perspective, une forte **valorisation du patrimoine industriel** est proposée ainsi que l'élargissement du canal pour utiliser **l'eau comme vecteur positif** de développement. De même, on propose l'implantation de nouveaux services publics ou des espaces culturels pour générer les autres actions de densification.

d. Secteur 4 – Ancienne gare de triage Turcot

La stratégie visant l'augmentation de la **perméabilité et de l'accessibilité** est également à la base des propositions du secteur 4. Ainsi, les familles qui visent l'ensemble de l'autoroute et l'ajout d'une gare permettent d'accroître l'accès au futur site à développer de la gare de triage Turcot.

Une autre stratégie a été d'utiliser les grands espaces disponibles pour le redéveloppement afin d'implanter des **équipements qui requièrent de grandes superficies de plancher**. Ces bâtiments peuvent avoir une architecture iconique qui en fait des repères visuels intéressants pour les parcours du corridor d'entrée de ville.

La dernière stratégie a été l'aménagement d'un **système de gestion des eaux de ruissellement** pour favoriser les liens avec le canal de Lachine. En plus d'un pôle récréatif, le canal de Lachine deviendrait ainsi une infrastructure écologique.

e. Secteur 5 – Cabot/Côte-Saint-Paul

La diminution de l'impact de la présence de la structure surélevée de l'autoroute est l'objectif de la première stratégie utilisée pour le secteur Cabot/Côte-Saint-Paul. Cet objectif est principalement atteint par le **réaménagement des rues locales** qui traversent l'autoroute et par l'animation de l'espace public sous l'autoroute. La construction de bâtiments, l'aménagement de places publiques ou de canaux contribuent notamment à cette animation.

La deuxième stratégie utilisée vise la **mise en valeur des singularités du paysage local**. Si les efforts de valorisation du patrimoine industriel et du canal de Lachine forment les deux points forts et essentiels de cette action, un troisième, la modulation de la topographie, apporte de nouvelles perspectives. La création de buttes dans le secteur permet d'offrir de nouveaux points de vue sur le paysage montréalais, notamment le centre-ville et la montagne, tout en réduisant les nuisances de l'autoroute.

La dernière stratégie vise l'insertion d'activités d'**agriculture urbaine** comme nouvelle source d'utilisation du sol. En fait, certaines des propositions pour ce secteur ont questionné le rôle actuel des usages industriels dans le secteur industriel Cabot et la possibilité de donner un nouveau rôle à cette portion d'u corridor d'entrée de ville. Le concept d'agriculture tout comme celui de parc linéaire, abordé pour tous les secteurs, sont des points de réflexion fournis par les concepteurs.

f. Secteur 6 – Corridor d'accès au centre-ville

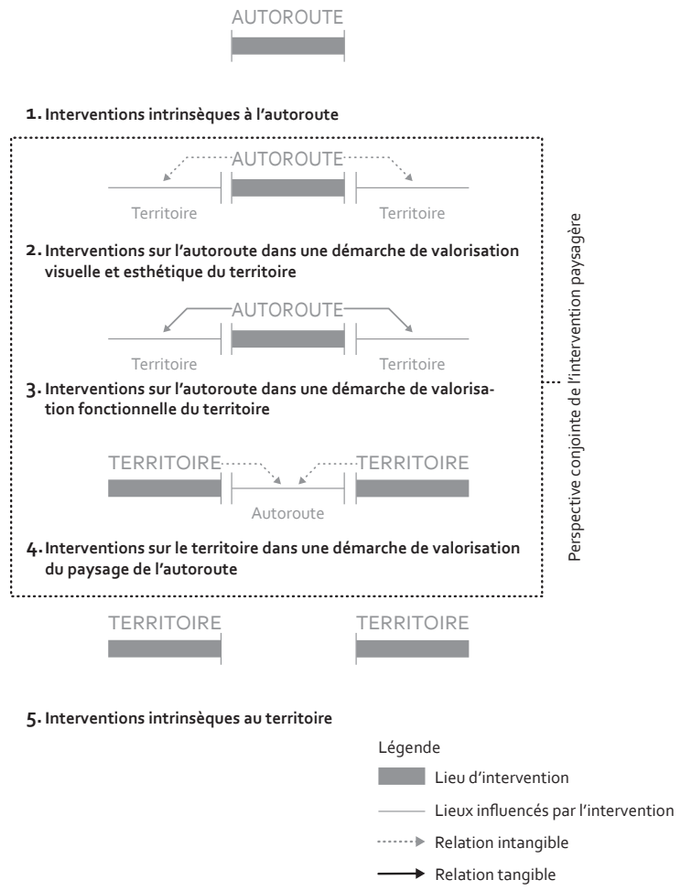
Pour la portion la plus près du centre-ville de Montréal, la première stratégie envisagée vise à transformer cette section en **point d'arrivée et d'accueil à Montréal**. Ainsi, plusieurs actions visent le réaménagement des gares ainsi que la requalification des espaces publics afin de rendre les lieux d'accueil, peu importe le parcours utilisé, plus accueillants.

La deuxième stratégie a comme objectif de mettre en valeur la différence de hauteur entre Westmount et Saint-Henri par l'aménagement d'un **belvédère** en haute ville et l'aménagement de **toits verts** en basse ville. De façon simultanée, ces deux opérations permettent de créer de nouveaux points de vue et de favoriser une perception positive du paysage perçu.

5. Outils pour l'action : principes et critères de design

L'identification et l'interprétation des familles d'interventions ont permis d'élaborer un premier outil pour poursuivre la démarche de planification du corridor d'entrée de ville de l'autoroute 20 entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville, soit les principes et critères de design. Identifiés dans chacune des fiches descriptives des familles d'interventions, les principes et critères de design ont été regroupés dans un tableau synthèse afin d'en faciliter la lecture. Ce tableau synthèse, présenté dans les pages qui suivent, forme un guide de réflexion pour les suites à donner à la démarche.

Le tableau synthèse est structuré en fonction de deux principes. D'une part, chaque ligne regroupe les principes et critères de design qui correspondent à une famille d'intervention particulière. Les familles d'intervention sont listées de haut en bas en fonction de leur appartenance à l'une des cinq grandes catégories identifiées à la figure 9 qui est reprise sur cette page. D'autre part, les principes et critères de design ont été organisés en colonne en fonction des axes de conception énumérés dans la vision du concours international d'idées YUL-MTL. Ce classement permet de mieux comprendre comment le travail des concepteurs se base et développe la vision incluse dans le cahier d'appel à propositions du concours international d'idées.



Idem figure 9 : Schématisation conceptuelle de l'ancrage territoriale des familles d'intervention

© CPEUM / CUPEUM

1. Interventions intrinsèques à l'autoroute

Familles d'interventions	Axe 1 : Projet de paysage emblématique pour la métropole			Axe 2 : Scénarisation de parcours d'expériences		Axe 3 : Démarche concertée de développement durable		
	Principe 1.1 : Créer une identité forte et expressive	**Principe 1.2 : Mettre en valeur la singularité des lieux**	**Principe 1.3 : Faire preuve de créativité et d'innovation**	**Principe 2.1 : Scénariser le parcours telle une promenade du 21e siècle**	**Principe 2.2 : Assurer une cohérence des interventions**	**Principe 3.1 : Stimuler la vitalité des milieux**	**Principe 3.2 : Créer un rapprochement avec la nature**	**Principe 3.3 : Intégrer l'infrastructure au territoire et vice versa**
Interventions intrinsèques à l'autoroute								
1.1 Végétalisation des emprises autoroutières	Favoriser la perception des changements saisonniers par la végétation. Valoriser l'image du développement durable de Montréal .	Arrimer les stratégies de végétalisation aux aires naturelles existantes (falaise Saint-Jacques, aires de végétation résiduelle).		Concevoir une interface végétale.		Aménager les espaces résiduels de l'emprise autoroutière.	Aménager un corridor écologique pour assurer la continuité des habitats.	Filtrer les nuisances provenant de l'autoroute.
1.2 Murs antibruit	Rendre les murs antibruit porteurs de l'identité créative de MTL (réf. : marquage et communication d'intérêt public).	Mettre en valeur les structures autoroutières.	Utiliser de nouvelles technologies pour développer la multifonctionnalité des murs antibruit (production d'énergie, signalisation).		Considérer la double relation des murs antibruit au corridor routier et au milieu de vie.	Faciliter l'appropriation des espaces publics riverains aux murs antibruit par la présence de végétaux ou d'œuvres d'art.	Développer des systèmes de plantation de végétaux sur les murs antibruit.	Filtrer les nuisances provenant de l'autoroute.
1.3 Traitement des eaux de ruissellement	Utiliser l'eau de ruissellement et la création de bassins pour renouveler l'identité territoriale du corridor.	Rappeler l'identité insulaire de Montréal par l'aménagement de bassins sous les piliers des structures surélevées (réf. : métaphore et narration).	Promouvoir de nouvelles technologies d'épuration des eaux (réf. : phytorestauration – système de gestion des eaux pluviales).	Utiliser l'eau pour la création d'ambiances paysagères distinctives (expérience esthétique et sensorielle : sons provenant de cascades ou fontaines).		Faciliter l'appropriation des milieux riverains par l'utilisation de l'eau comme facteur de valorisation.	Réduire l'impact écologique des eaux de ruissellement provenant de l'autoroute (réf. : phytorestauration – captation des particules lourdes). Favoriser la présence d'une diversité d'habitats écologiques (réf. : biodiversité).	Utiliser des éléments d'infrastructures (système de gestion des eaux pluviales) pour valoriser le territoire adjacent à l'autoroute.
1.4 Entretien et rénovation de l'existant	Valoriser l'image du développement durable de Montréal.	Mettre en valeur les structures autoroutières par la qualité de leur état physique et de leurs matériaux de revêtement.	Favoriser la qualité et la durabilité des ouvrages d'art.		Renforcer l'impression de sécurité dans la qualité de l'entretien des ouvrages.			

2. **Interventions sur l'autoroute dans une démarche de valorisation visuelle et esthétique du territoire**

Familles d'interventions		Axe 1 : Projet de paysage emblématique pour la métropole			Axe 2 : Scénarisation de parcours d'expériences		Axe 3 : Démarche concertée de développement durable		
		Principe 1.1 : Créer une identité forte et expressive	Principe 1.2 : Mettre en valeur la singularité des lieux	Principe 1.3 : Faire preuve de créativité et d'innovation	Principe 2.1 : Scénariser le parcours telle une promenade du 21e siècle	Principe 2.2 : Assurer une cohérence des interventions	Principe 3.1 : Stimuler la vitalité des milieux	Principe 3.2 : Créer un rapprochement avec la nature	Principe 3.3 : Intégrer l'infrastructure au territoire et vice versa
Interventions sur l'autoroute dans une démarche de valorisation visuelle/ esthétique du territoire	**2.1 Interventions en couleur ou lumière sur les structures de l'autoroute**	Valoriser l'identité de Montréal comme ville créative.	Mettre en valeur les structures autoroutières en soulignant leur qualité esthétique.	Utiliser les nouvelles technologies d'éclairage pour la conception des ambiances nocturnes.	Marquer la progression dans le parcours par la création de repères visuels (réf. : expérience esthétique).	Assurer la cohérence des ambiances nocturnes (réf. : plan lumière et plan couleur).			
	2.2 Équipements d'éclairage	Valoriser l'identité de Montréal comme ville créative (réf. : marquage visuel d'intérêt public).		Création d'ambiances diurnes et nocturnes par le développement de concepts d'éclairage innovants et l'utilisation de technologies nouvelles.		Concevoir des équipements d'éclairage qui assurent à la fois la sécurité des usagers et la création d'ambiances distinctives (réf. : plans lumière).			
	2.3 Installation d'une ou de plusieurs œuvres artistiques emblématiques	Valoriser l'identité de Montréal comme ville créative (réf. : marquage d'intérêt artistique vis-à-vis du passé industriel du corridor de transport).	Mettre en valeur des éléments paysagers par les œuvres (cadre). Utiliser la thématique industrielle (conteneurs) comme source d'inspiration.		Marquer la progression dans le parcours par la création de repères visuels.		Contribuer à l'animation urbaine des espaces résiduels de l'emprise autoroutière.		
	2.4 Installation de repères signalétique aux entrées de quartiers	Valoriser l'image du développement durable de Montréal.	Révéler les identités locales des territoires traversés.		Marquer la progression dans le parcours par la création de repères visuels.	Faciliter la lisibilité de l'environnement urbain par la présence d'une signalisation forte des sorties.			
	2.5 Installations audio/ vidéo	Valoriser l'identité de Montréal comme ville créative par l'utilisation des ambiances sonores.	Donner de l'information d'intérêt public sur les lieux traversés.	Utiliser les nouvelles technologies de l'information (baladodiffusion)	Marquer la progression dans le parcours par la conception d'ambiances sonores.				Filtrer les bruits provenant de l'autoroute par l'utilisation d'ambiances sonores.

© *CPEUM / CUPEUM*

3. Interventions sur l'autoroute dans une démarche de valorisation fonctionnelle du territoire

Interventions sur l'autoroute dans une démarche de valorisation fonctionnelle du territoire — Familles d'interventions	Axe 1 : Projet de paysage emblématique pour la métropole			Axe 2 : Scénarisation de parcours d'expériences		Axe 3 : Démarche concertée de développement durable		
	Principe 1.1 : Créer une identité forte et expressive	**Principe 1.2 : Mettre en valeur la singularité des lieux**	**Principe 1.3 : Faire preuve de créativité et d'innovation**	**Principe 2.1 : Scénariser le parcours telle une promenade du 21e siècle**	**Principe 2.2 : Assurer une cohérence des interventions**	**Principe 3.1 : Stimuler la vitalité des milieux**	**Principe 3.2 : Créer un rapprochement avec la nature**	**Principe 3.3 : Intégrer l'infrastructure au territoire et vice versa**
3.1 Aménagement de pont/structure de franchissement ponctuel de l'autoroute	Miser sur la création d'infrastructures uniques et emblématiques (via les concours de projet)..		Aménager des espaces publics intégrés aux ouvrages d'art (réf. : multifonctionnalité).	Marquer la progression dans le parcours par la création de repères visuels. Aménager des parcours alternatifs à l'autoroute (cycliste, piétons).		Développer de nouveaux espaces publics attractifs.	Intégrer la conception des ponts à la mise en place de corridors naturels et récréatifs.	Faciliter le franchissement de l'autoroute en assurant des continuités territoriales (usages, fonctions, etc.).
3.2 Aménagement d'un réseau de pistes multifonctionnelles sur sol	Valoriser l'image du développement durable de Montréal.			Aménager des parcours alternatifs à l'autoroute (plan de mobilité durable).		Contribuer à l'animation urbaine et la valorisation des espaces résiduels de l'emprise autoroutière.	Intégrer la conception des pistes multifonctionnelles à la mise en place de corridors naturels et récréatifs.	
3.3 Enfouissement complet ou partiel de l'autoroute		Promouvoir de nouveaux espaces publics qui participent à la mise en valeur du territoire (réf. : récupération d'espaces).		Aménager des parcours alternatifs à l'autoroute (cycliste, piétons) et d'espaces publics. Générer des repères visuels par la création d'effets de surprise à la sortie des tunnels tout en garantissant la sécurité routière.	Développer des continuités territoriales et paysagères.	Favoriser l'aménagement et le développement des milieux adjacents à l'autoroute.	Créer de nouvelles opportunités de végétalisation (réf. : biodiversité + santé publique : îlot de chaleur).	Améliorer les connexions entre les quartiers en diminuant les barrières. Réduire les nuisances provenant de l'autoroute.
3.4 Création d'espace public dans les espaces résiduels de l'emprise autoroutière		Mettre en valeur les structures autoroutières en favorisant l'appropriation de leur environnement urbain.	Créer des infrastructures plus aptes à recevoir des usages publics (réf. : passage).			Contribuer à l'animation urbaine et la multifonctionnalité des espaces résiduels de l'emprise autoroutière.	Valoriser la végétalisation des interfaces infrastructure/territoire (biodiversité + santé publique : îlot de chaleur).	Créer des interfaces qui minimisent l'infrastructure autoroutière et valorisent l'appropriation territoriale.
3.5 Mégastructure	Jumeler les infrastructures pour créer des éléments forts et emblématiques dans le paysage du corridor d'entrée de ville.		Créer de nouveaux usages et fonctions territoriaux (réf. : pôles de développement).	Créer des nœuds communs à plusieurs modes de transports pour générer des repères visuels.	Multiplier les opportunités de transport dans l'emprise autoroutière.	Maximiser la valeur économique et sociale des territoires visés.		Assurer une meilleure intégration de l'infrastructure autoroutière au développement urbain à l'aide de pôle multimodal.

Interventions sur l'autoroute dans une démarche de valorisation fonctionnelle du territoire (suite…) Familles d'interventions	Axe 1 : Projet de paysage emblématique pour la métropole			Axe 2 : Scénarisation de parcours d'expériences		Axe 3 : Démarche concertée de développement durable		
	Principe 1.1 : Créer une identité forte et expressive	**Principe 1.2 : Mettre en valeur la singularité des lieux**	**Principe 1.3 : Faire preuve de créativité et d'innovation**	**Principe 2.1 : Scénariser le parcours telle une promenade du 21e siècle**	**Principe 2.2 : Assurer une cohérence des interventions**	**Principe 3.1 : Stimuler la vitalité des milieux**	**Principe 3.2 : Créer un rapprochement avec la nature**	**Principe 3.3 : Intégrer l'infrastructure au territoire et vice versa**
3.6 Éléments signalétiques	Développer une signalisation identitaire en plus de la signalisation normalisée.		Développer de nouveaux systèmes de marquage d'intérêt public intégrés aux infrastructures de transport.	Marquer la progression dans le parcours par la création de repères visuels	Concevoir une identité visuelle commune à l'ensemble des parcours du corridor d'entrée de ville.	Stimuler l'attractivité des territoires locaux.		Miser sur la multifonctionnalité des infrastructures de transports.
3.7 Implantation d'équipement de production énergétique à même les équipements autoroutiers	Valoriser l'image du développement durable de Montréal.		Développer des nouvelles technologies pour mettre en œuvre la multifonctionnalité de l'infrastructure notamment par la production d'énergie.	Créer des repères visuels.	Faciliter le déneigement et le déglaçage par l'utilisation de l'énergie produite pour réchauffer la chaussée.	Transformer le corridor de transport en lieu de production énergétique.		Alimenter les milieux adjacents en énergie (chauffage, électricité).
3.8 Conservations des bretelles de l'échangeur Turcot	Valoriser l'image du développement durable de Montréal.	Mettre en valeur les structures autoroutières de l'échangeur Turcot comme composante patrimoniale.	Créer des projets de recyclage d'infrastructure pour des usages publics (réf. : parc linéaire – promenade aérienne).	Marquer la progression dans le parcours par la création de repères visuels, de mises en scène, de belvédères urbains.		Offrir un nouvel espace public pour des promenades urbaines.		Aménager de nouveaux liens territoriaux par la réutilisation des anciennes bretelles.
3.9 Déplacement du tracé						Diminuer l'emprise des infrastructures pour favoriser le développement urbain.		Améliorer les connexions entre les quartiers en diminuant les barrières.
3.10 Boulevard urbain	Valoriser l'image du développement durable de Montréal.	Assurer des cohérences visuelles et paysagères des aménagements avec la biomasse végétale du territoire adjacent.		Multiplier les opportunités de transport à même l'emprise autoroutière.		Favoriser l'aménagement et le développement des milieux adjacents à l'autoroute.	Maximiser la biomasse végétale pour favoriser la biodiversité	Améliorer les connexions entre les quartiers en diminuant les barrières. Diminuer les nuisances par une réduction de la vitesse.
3.11 Reconversion des échangeurs			Développer des concepts d'aménagement qui améliorent la fluidité.			Augmenter les opportunités de développement du territoire.		Requalifier la relation entre utilisation locale et régionale de l'équipement autoroutier.
3.12 Implantation de bâtiments publics dans l'emprise de l'autoroute				Marquer les parcours de repères visuels forts et structurants.	Assurer l'animation urbaine et l'achalandage des parcours piétons pour en augmenter la sécurité.	Favoriser la multifonctionnalité du territoire par l'insertion d'usages complémentaires dans les espaces résiduels de l'emprise autoroutière.		

© CPEUM / CUPEUM

4. Interventions sur le territoire dans une démarche de valorisation du paysage de l'autoroute

Familles d'interventions	Axe 1 : Projet de paysage emblématique pour la métropole			Axe 2 : Scénarisation de parcours d'expériences		Axe 3 : Démarche concertée de développement durable		
	Principe 1.1 : Créer une identité forte et expressive	Principe 1.2 : Mettre en valeur la singularité des lieux	Principe 1.3 : Faire preuve de créativité et d'innovation	Principe 2.1 : Scénariser le parcours telle une promenade du 21e siècle	Principe 2.2 : Assurer une cohérence des interventions	Principe 3.1 : Stimuler la vitalité des milieux	Principe 3.2 : Créer un rapprochement avec la nature	Principe 3.3 : Intégrer l'infrastructure au territoire et vice versa
Interventions sur le territoire dans une démarche de valorisation du paysage autoroutier								
4.1 Aménagement d'un parc linéaire/ corridor vert	Valoriser l'image du développement durable de Montréal.	Favoriser la perception des changements saisonniers par la végétation. Créer un réseau d'espaces verts qui inclut la falaise Saint-Jacques et le canal de Lachine.		Créer de nouveaux parcours piétons et cyclistes. Concevoir une interface végétale entre les infrastructures et les milieux de vie.				Filtrer les nuisances visuelles de l'autoroute et améliorer la qualité de l'air par la végétation.
4.2 Aménagement d'aires d'agriculture urbaine et jardins communautaires	Valoriser l'image du développement durable de Montréal.	Conserver les traces des anciens découpages agricoles.				Diversifier l'utilisation du sol en introduisant l'agriculture comme usage urbain potentiel.	Décontaminer les sols industriels par phytorestauration.	
4.3 Valorisation du patrimoine industrielle	Valoriser à l'image créative de Montréal.	Conférer aux structures industrielles une image positive.	Concevoir un plan de mise en lumière.	Composer des repères visuels urbains à partir des structures industrielles présentes sur le territoire. Marquer le territoire d'œuvres emblématiques.				
4.4 Intervention d'élargissement du canal de Lachine	Rappeler l'identité insulaire de Montréal en donnant à l'eau une présence paysagère forte.	Mettre en valeur le canal de Lachine.		Intégrer la présence de l'eau dans tous les parcours d'entrée de ville.		Favoriser la revitalisation et le développement des quartiers par l'utilisation de l'eau comme marqueur positif.	Diversifier les habitats naturels présents sur le territoire.	
4.5 Implantation d'équipements de production énergétique sur le territoire adjacent à l'autoroute	Valoriser l'image du développement durable de Montréal.		Développer de nouvelles technologies de production énergétique adaptées aux milieux urbains.			Encourager l'utilisation d'espaces résiduels et sous-valorisés.		

Interventions sur le territoire dans une démarche de valorisation du paysage autoroutier (suite…) Familles d'interventions	Axe 1 : Projet de paysage emblématique pour la métropole			Axe 2 : Scénarisation de parcours d'expériences		Axe 3 : Démarche concertée de développement durable		
	Principe 1.1 : Créer une identité forte et expressive	Principe 1.2 : Mettre en valeur la singularité des lieux	Principe 1.3 : Faire preuve de créativité et d'innovation	Principe 2.1 : Scénariser le parcours telle une promenade du 21e siècle	Principe 2.2 : Assurer une cohérence des interventions	Principe 3.1 : Stimuler la vitalité des milieux	Principe 3.2 : Créer un rapprochement avec la nature	Principe 3.3 : Intégrer l'infrastructure au territoire et vice versa
4.6 Reconstitution du lac à la Loutre	Rappeler l'identité insulaire de Montréal en donnant à l'eau une présence paysagère forte.	Redonner aux anciens cours d'eau (lac à la Loutre, rivière Saint-Pierre) une présence urbaine forte.		Intégrer la présence de l'eau dans tous les parcours d'entrée de ville.		Donner l'accès à de nouvelles activités récréatives (sports nautiques). Favoriser la revitalisation des quartiers par l'utilisation de l'eau comme marqueur positif.	Diversifier les habitats naturels présents sur le territoire.	Utiliser les plans d'eau comme espace tampon entre les infrastructures et les milieux de vie.
4.7 Mise en lumière ou en couleur des bâtiments adjacents à l'autoroute	Valoriser l'image créative de Montréal.	Utiliser les lieux existants (bâtiments industriels, profil du centre-ville) pour marquer les parcours d'entrée de ville.	Créer des ambiances diurnes et nocturnes par le développement de concepts d'éclairage innovants et l'utilisation de technologies nouvelles.	Marquer la progression dans le parcours par la création de repères visuels (réf. : expérience esthétique).	Assurer la cohérence des ambiances nocturnes (réf. : plan lumière et plan couleur).			
4.8 Aménagement de toits verts	Valoriser l'image du développement durable de Montréal.		Favoriser la perception d'une image positive de Montréal à partir de nouvelles plateformes technologiques (Google Earth).			Encourager l'utilisation d'espaces résiduels et sous-valorisés.	Diminuer l'impact environnemental des bâtiments (îlot de chaleur, traitement des eaux de ruissellement) et augmenter la biodiversité.	
4.9 Modulation/ transformation de la topographie		Créer de nouvelles perspectives sur le territoire montréalais.	Développer des modes créatifs d'utilisation des déblais produits lors de la construction des infrastructures.	Utiliser la topographie comme élément marquant le territoire.				
4.10 Traitement des aires d'accumulation de la neige		Développer des expressions nouvelles des paysages hivernaux.		Marquer le parcours d'éléments éphémères spécifiques à l'hiver.		Promouvoir l'appropriation hivernale.	Réduire l'impact environnemental des dépôts à neige.	
4.11 Mise en valeur du mont Royal		Préserver les vues vers le mont Royal.		Aménager des belvédères urbains pour observer les vues vers le mont Royal (réf. : cônes visuels).				

© CPEUM / CUPEUM

Interventions sur le territoire dans une démarche de valorisation du paysage autoroutier (suite…) Familles d'interventions	Axe 1 : Projet de paysage emblématique pour la métropole			Axe 2 : Scénarisation de parcours d'expériences		Axe 3 : Démarche concertée de développement durable		
	Principe 1.1 : Créer une identité forte et expressive	**Principe 1.2 : Mettre en valeur la singularité des lieux**	**Principe 1.3 : Faire preuve de créativité et d'innovation**	**Principe 2.1 : Scénariser le parcours telle une promenade du 21e siècle**	**Principe 2.2 : Assurer une cohérence des interventions**	**Principe 3.1 : Stimuler la vitalité des milieux**	**Principe 3.2 : Créer un rapprochement avec la nature**	**Principe 3.3 : Intégrer l'infrastructure au territoire et vice versa**
4.12 Traitement des eaux de ruissellement urbaines	Valoriser l'image du développement durable de Montréal.	Redonner aux anciens cours d'eau une présence urbaine forte.				Favoriser la revitalisation et le développement des quartiers par l'utilisation de l'eau comme marqueur positif.	Utiliser le paysage comme infrastructure pour la gestion des eaux de ruissellement.	
4.13 Densification résidentielle et commerciale	Favoriser la perception d'une ville attractive et dense.	Mettre en valeur le patrimoine industriel.		Animer les abords du canal de Lachine. Moduler l'architecture des bâtiments en fonction des interfaces souhaités avec les différents parcours.		Intensifier l'occupation du territoire en densifiant les usages résidentiels et commerciaux à proximité des gares et des pôles de transport public.		
4.14 Conception de bâtiments iconiques	Valoriser l'image créative de Montréal par la conception d'une architecture emblématique.			Marquer les parcours de repères visuels forts.		Implanter les grands équipements urbains dans les espaces libres du corridor.		
4.15 Implantation de services publics et commerciaux		Réutiliser et recycler les bâtiments industriels pour accueillir de nouveaux usages.				Développer des pôles d'emplois et de services publics. Intensifier l'occupation du territoire à proximité des gares et des pôles de transport public.		
4.16 Utilisation de la culture comme source de revitalisation	Valoriser l'image créative de Montréal.		Promouvoir les processus de qualité en matière de design (ex. : concours de design, atelier…)			Utiliser la culture et le design comme vecteur de revitalisation des secteurs industriels en friche.	Promouvoir la culture comme levier au développement durable.	
4.17 Revitalisation des zones industrielles		Mettre en valeur le patrimoine industriel par la préservation des bâtiments et de l'usage.		Améliorer la perception positive du caractère industriel depuis les parcours d'entrée de ville.		Intensifier l'occupation du territoire en augmentant et diversifiant la présence du secteur industriel.		
4.18 Réaménagement du site de l'aéroport Montréal-Trudeau				Améliorer la présence urbaine de l'aéroport.				

5. Interventions intrinsèques au territoire

Familles d'interventions	Axe 1 : Projet de paysage emblématique pour la métropole			Axe 2 : Scénarisation de parcours d'expériences		Axe 3 : Démarche concertée de développement durable		
	Principe 1.1 : Créer une identité forte et expressive	**Principe 1.2 : Mettre en valeur la singularité des lieux**	**Principe 1.3 : Faire preuve de créativité et d'innovation**	**Principe 2.1 : Scénariser le parcours telle une promenade du 21e siècle**	**Principe 2.2 : Assurer une cohérence des interventions**	**Principe 3.1 : Stimuler la vitalité des milieux**	**Principe 3.2 : Créer un rapprochement avec la nature**	**Principe 3.3 : Intégrer l'infrastructure au territoire et vice versa**
Interventions intrinsèques au territoire								
5.1 Aménagement de parcs ponctuels			Promouvoir les processus de qualité en matière de design (ex. : concours de design, atelier…).	Créer des points d'entrée et de sortie significatifs pour tous les parcours.		Stimuler la revitalisation des quartiers par l'aménagement d'espaces publics et de parcs conviviaux.	Miser sur une approche inclusive du développement durable (4 piliers).	
5.2 Amélioration/ ajout de lignes de transport en commun				Diversifier et améliorer l'offre en transport public particulièrement dans la liaison aéroport/centre-ville.		Stimuler la revitalisation des quartiers par l'utilisation des transports publics comme levier au développement.		
5.3 Rénovation/ajouts de gares locales		Aménager des gares d'une grande qualité architecturale et urbaine afin de refléter leur rôle comme entrée de quartier.		Utiliser les gares comme lieu d'échange intermodal.		Stimuler la revitalisation des quartiers par l'utilisation des transports publics comme levier au développement.		
5.4 Modification du réseau de rues locales			Promouvoir les processus de qualité en matière de design (ex. : concours de design, atelier…).	Améliorer la perméabilité du territoire en diversifiant les parcours véhiculaires potentiels. Améliorer la perméabilité entre les quartiers par l'aménagement de nouveaux franchissements véhiculaires des infrastructures.		Développer une approche intégrée de la rue partagée incluant l'environnement, la mobilité et la culture locale.		

© *CPEUM / CUPEUM*

Familles d'interventions	Axe 1 : Projet de paysage emblématique pour la métropole			Axe 2 : Scénarisation de parcours d'expériences		Axe 3 : Démarche concertée de développement durable		
	Principe 1.1 : Créer une identité forte et expressive	**Principe 1.2 : Mettre en valeur la singularité des lieux**	**Principe 1.3 : Faire preuve de créativité et d'innovation**	**Principe 2.1 : Scénariser le parcours telle une promenade du 21e siècle**	**Principe 2.2 : Assurer une cohérence des interventions**	**Principe 3.1 : Stimuler la vitalité des milieux**	**Principe 3.2 : Créer un rapprochement avec la nature**	**Principe 3.3 : Intégrer l'infrastructure au territoire et vice versa**
Interventions intrinsèques au territoire (suite…)								
5.5 Mise en service de bateau-taxi	Rappeler l'identité insulaire de Montréal en donnant à l'eau une présence paysagère forte.	Aménager de nouveaux espaces publics d'accueil à l'aéroport pour favoriser la perception des caractéristiques identitaires de Montréal. Mettre en valeur le rôle du canal de Lachine comme lieu de transport maritime.		Créer de nouveaux parcours par l'utilisation des plans d'eau.				
5.6 Aménagement de fontaine			Promouvoir les processus de qualité en matière de design (ex. : concours de design, atelier…).	Créer de nouveaux parcours par l'utilisation des plans d'eau.				Filtrer les nuisances des infrastructures de transport (bruit) en utilisant l'eau.
5.7 Aménagement de pistes multifonctionnelles	Valoriser l'image du développement durable de Montréal.		Créer des ambiances diurnes et nocturnes par le développement de concepts d'éclairage innovants et l'utilisation de technologies nouvelles.	Consolider le réseau de pistes cyclables. Développer de nouvelles possibilités d'utilisation de ce réseau pour d'autres activités récréatives.	Concevoir une signalisation uniforme des pistes cyclables sur le territoire du corridor d'entrée.			
5.8 Parcours souterrain	Développer de nouvelles possibilités d'expression du Montréal souterrain.			Créer de nouveaux parcours.				

6. Outils pour l'action : les scénarii d'aménagement

Au-delà de l'énumération des principes et critères de design identifiés pour chacune des familles d'interventions, les scénarii d'aménagement développés visent à regrouper les familles qui répondent à une vision similaire de l'aménagement du territoire d'entrée de ville. En créant une représentation cohérente d'un futur possible, les scénarii offrent des images prospectives qui cherchent à rendre explicites les grands choix d'aménagement qui se présentent aux acteurs de la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20.

La composition, la description et l'illustration des scénarii d'aménagement ont été réalisées par le regroupement des familles d'interventions qui offraient des convergences de principes d'aménagement et qui étaient dépendantes l'une de l'autre dans une perspective de cohérence territoriale. Au nombre de cinq, les scénarii d'aménagement abordent les thèmes suivants :

- Un corridor urbain dense axé sur les transports en commun
- Un corridor écologique et récréatif
- Un corridor axé sur la culture et le patrimoine
- Un corridor au fil de l'eau
- Un corridor productif

Pour chacun des scénarii, deux collages illustratifs, l'un en plan, l'autre en coupe-élévation, ont été réalisés afin de représenter la composition possible d'un plan directeur inspiré des principes et critères qui se dégagent des familles d'interventions touchées. Le choix des images pour composer les collages a été réalisé selon deux critères distincts : la représentation d'une majorité des familles d'interventions incluses dans le scénario et la sélection des images les plus représentatives des principes et critères de design. Les images sont à la fois issues du concours international d'idées YUL-MTL et du WAT_UNESCO-MTL. Dans le cas de celles issues du concours, une priorité a été donnée aux images produites par les firmes honorées (lauréats et mentions). Il est important de rappeler que les collages illustratifs n'ont pas pour objectif d'être exhaustifs des idées développées par les concepteurs, mais plutôt de créer des impressions sur les futurs possibles.

Pour chacun des scénarii, une autre planche illustrative est incluse, soit un plan des lieux ciblés par les familles d'interventions qui touchent le scénario. Cette planche permet d'illustrer l'ancrage territorial donné par les concepteurs pour mettre en œuvre leur proposition.

Un tableau synthèse des principes et critères de design conclut la présentation de chacun des scénarii d'aménagement. Ce tableau regroupe les principes et critères de design de chacune des familles d'interventions visées par le scénario, mais de façon simplifiée en éliminant les redondances.

© *CPEUM / CUPEUM*

Scénario 1 : Un corridor urbain dense axé sur les transports en commun

a. Éléments de composition scénographique

Le corridor d'entrée de ville de l'autoroute 20 entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville est l'une des plus grandes zones potentielles de redéveloppement de l'ensemble de l'île de Montréal. Sa proximité du centre-ville ainsi que la présence de grands équipements publics et récréatifs sont des atouts majeurs qui favorisent ce redéveloppement. Assurer la vitalité du corridor d'entrée de ville vise donc d'abord et avant tout d'occuper ce territoire, d'en faire un cadre de vie animé et convivial.

- **Une ville dense et compacte**

Les modèles de redéveloppement proposés par les concepteurs se basent largement sur la création d'une ville compacte, dense et mixte. Les conditions de mise en œuvre de ce type de développement reposent cependant sur plusieurs facteurs de transformation du territoire. Le premier de ces facteurs est la mutation des zones industrielles en milieux de vie, transformation qui exige souvent des processus de planification du territoire et des opérations de décontamination du sol. Les secteurs visés par cette transformation sont principalement l'ancienne gare de triage Turcot ainsi que d'autres zones industrielles dévitalisées comme le secteur de la rue Norman, la zone industrielle de Lasalle au sud du canal de Lachine, ainsi que la zone industrielle de Dorval et Lachine au nord de l'autoroute 20.

- **L'amélioration des transports en commun**

Un outil essentiel à la promotion d'un corridor urbain dense promu par les concepteurs est l'amélioration du service de transport en commun notamment par l'ajout de lignes à haute capacité (train, tramway), ainsi que par l'ajout ou l'amélioration des gares. Ces équipements de transport créent de nouvelles polarités dans le territoire qui augmentent les potentiels de développement d'un environnement urbain mixte. Contrairement au processus de densification lui-même qui touchait autant les paysages locaux et la perception autoroutière, les stratégies de renouvellement des transports en commun visent principalement les quartiers et touchent indirectement seulement au paysage autoroutier.

La création d'une liaison aéroport/centre-ville entre en tête de liste sur les préoccupations des concepteurs liées aux transports en commun, que les propositions utilisent la ligne actuelle du CP ou celle du CN On remarque l'ajout de gares principalement dans le secteur industriel de la rue Norman ainsi qu'à proximité de l'ancienne gare de triage Turcot. Ces deux nouvelles gares servent de facteur de développement à la requalification des milieux adjacents. Les gares Dorval, Vendôme et Lucien-L'Allier sont également rénovées afin de permettre une meilleure intermodalité ainsi que de mieux assurer le rôle d'accueil qu'elles représentent.

Parmi les autres lignes de transport qui sont implantées dans les propositions, l'une est située dans l'emprise du boulevard Bouchard à Dorval, de la rue Victoria à Lachine et se prolonge sur la rue Notre-Dame Ouest dans l'arrondissement Le Sud-Ouest. Ce trajet ajoute une perspective locale au parcours d'entrée de ville puisqu'il traverse le corridor historique de développement de l'ouest de Montréal. En plus de contribuer à la revitalisation de Lachine, cette ligne contribue au redéveloppement du secteur industriel situé entre la 1re avenue et l'échangeur Saint-Pierre. Ce secteur accueille aussi dans quelques propositions une nouvelle gare sur la ligne Candiac de l'AMT.

Finalement, la rue Saint-Patrick est également investie d'une nouvelle infrastructure de transport en commun. Cette ligne fait la promotion du redéveloppement des secteurs industriels au sud du canal de Lachine.

- **L'augmentation de la perméabilité**

Le troisième élément essentiel à la promotion du corridor urbain dense est l'augmentation de la perméabilité dans l'ensemble du territoire. Les propositions qui concernent cette perspective de transformation se basent sur un constat important : la présence et la multiplicité des infrastructures de transport (routière et ferroviaire) créent des barrières qui limitent les traversées et augmentent donc les temps de parcours. Intervenir pour augmenter la perméabilité vise l'augmentation de l'accessibilité aux nœuds de transport en commun et indirectement favorise la densité.

Une réponse plus légère au problème des barrières, donnée par les concepteurs, est la construction de passerelles piétonnes. Celles-ci sont principalement localisées à l'intersection de l'autoroute 20 et de l'avenue Dorval, de la 32e avenue à Lachine, dans le quartier Saint-Pierre, dans l'ancienne gare de triage Turcot, à l'échangeur Turcot ainsi qu'au niveau de l'autoroute Ville-Marie. À chaque fois, les passerelles permettent de relier les quartiers existants avec des gares ou avec des lieux significatifs du territoire comme la falaise Saint-Jacques ou le canal de Lachine. Lorsqu'elles sont plus larges, les passerelles deviennent de véritables parcs surélevés, notamment à proximité du quartier Saint-Pierre ainsi que le long de l'autoroute Ville-Marie afin d'y créer un belvédère.

Les interventions plus lourdes proposées par les concepteurs pour diminuer les barrières visent plus directement l'autoroute par le déplacement de son tracé, son enfouissement ou la construction d'une mégastructure incorporant plusieurs modes de transport ainsi que des passages piétons. Ces interventions permettent d'éliminer ou de combiner des barrières afin de diminuer leur impact global. Elles sont principalement proposées à Montréal-Ouest ainsi que dans l'ancienne gare de triage Turcot.

Finalement, le troisième type de réponse qui concerne l'amélioration de la perméabilité est plutôt lié à la qualité d'animation de l'espace public. Pour favoriser les déplacements piétons, les voies d'accès vers les gares doivent posséder un minimum d'animation particulièrement dans les traversées des lieux non conviviaux comme les aires industrielles et l'emprise autoroutière. À cette fin, plusieurs stratégies d'occupation à des fins publiques de l'emprise autoroutière sont proposées notamment là où les structures sont surélevées, plus particulièrement sous les échangeurs Saint-Pierre et Turcot.

b. Familles d'interventions touchées par le scénario

3.1 Aménagement de pont/structure de franchissement de l'autoroute

3.4 Création d'espace public dans l'emprise autoroutière

3.5 Mégastructure

3.9 Déplacement du tracé de l'autoroute

3.10 Boulevard urbain

3.11 Reconversion des échangeurs

3.13 Implantation de bâtiments publics dans l'emprise de l'autoroute

4.13 Densification résidentielle et commerciale

4.15 Implantation de services publics (territoire)

4.18 Réaménagement du site de l'aéroport Montréal-Trudeau

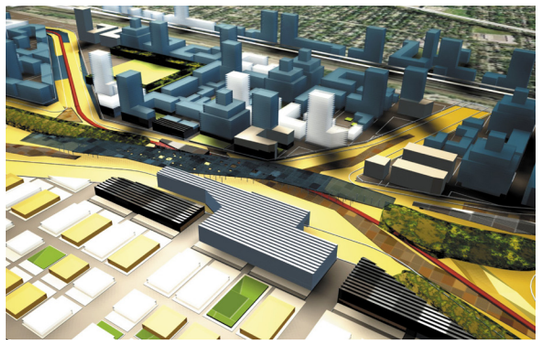
5.2 Mise en service d'une liaison aéroport centre-ville

5.3 Ajouts/rénovation des gares

5.4 Modification du réseau de rues locales

© *CPEUM / CUPEUM*

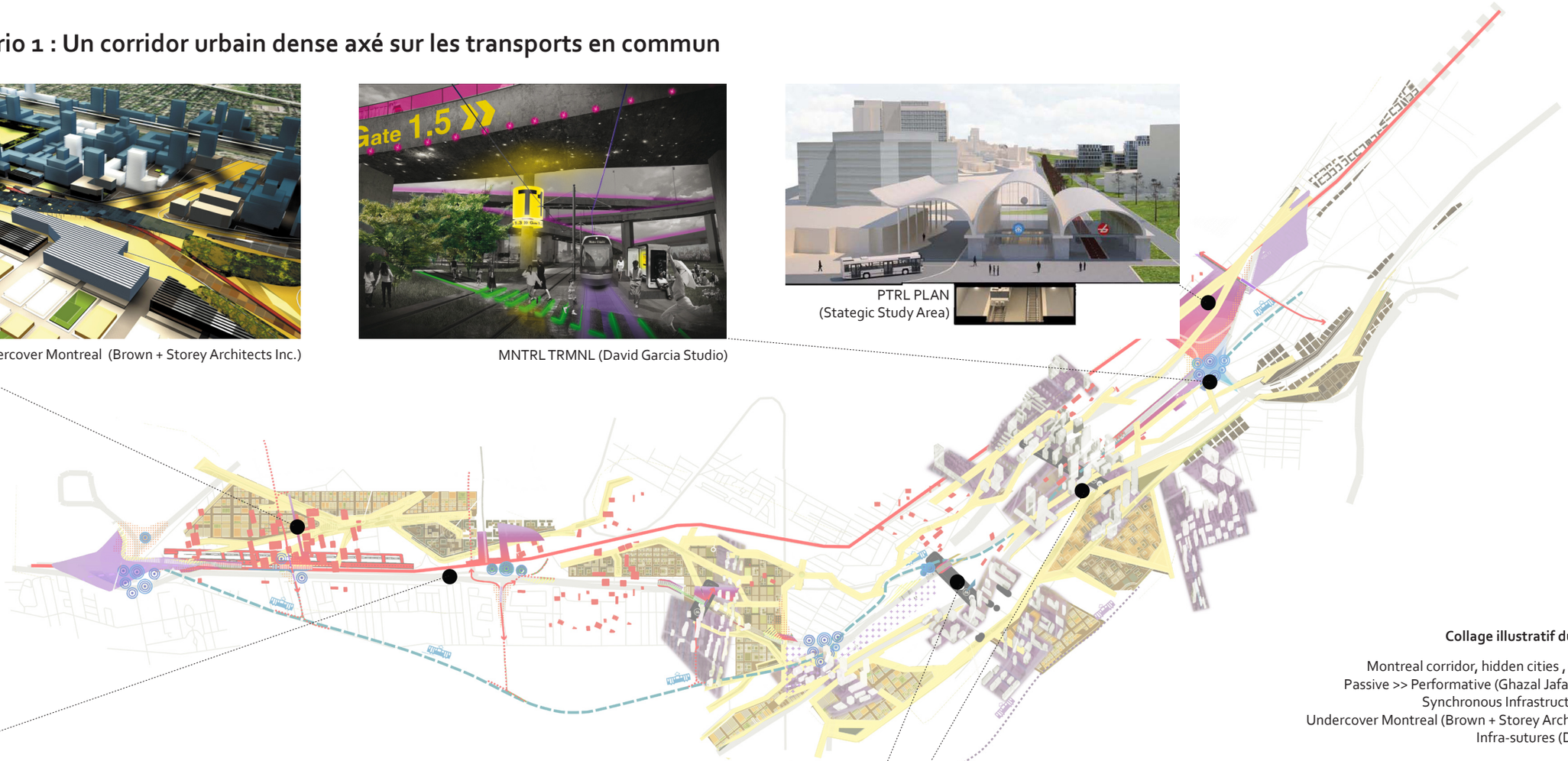
Scénario 1 : Un corridor urbain dense axé sur les transports en commun



Undercover Montreal (Brown + Storey Architects Inc.)

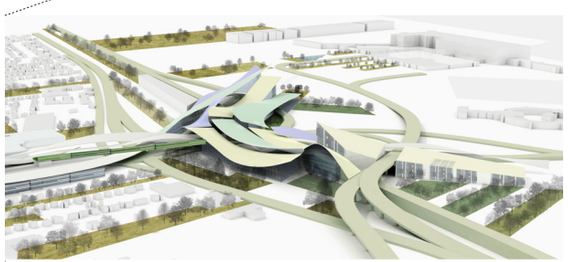
MNTRL TRMNL (David Garcia Studio)

PTRL PLAN
(Stategic Study Area)



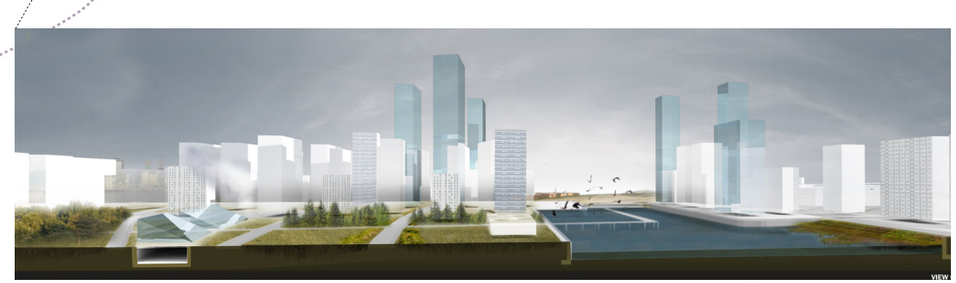
Collage illustratif du scénario 1

Montreal corridor, hidden cities , (Studio red)
Passive >> Performative (Ghazal Jafari + Ali Fard)
Synchronous Infrastructure (I.R.I.S.)
Undercover Montreal (Brown + Storey Architectes Inc.)
Infra-sutures (Dlandstudio)



Think Globaly, live locally (WAT_UNESCO-MTL: Andrea Becca, David Fiset, Natsuko Kobayashi, Zeineb M'Rabet)

Passive >> Performative (Ghazal Jafari + Ali FardStudio)



Infra-sutures (Dlandstudio)

Figure 17 : Illustrations du scénario 1 pour quelques lieux choisis

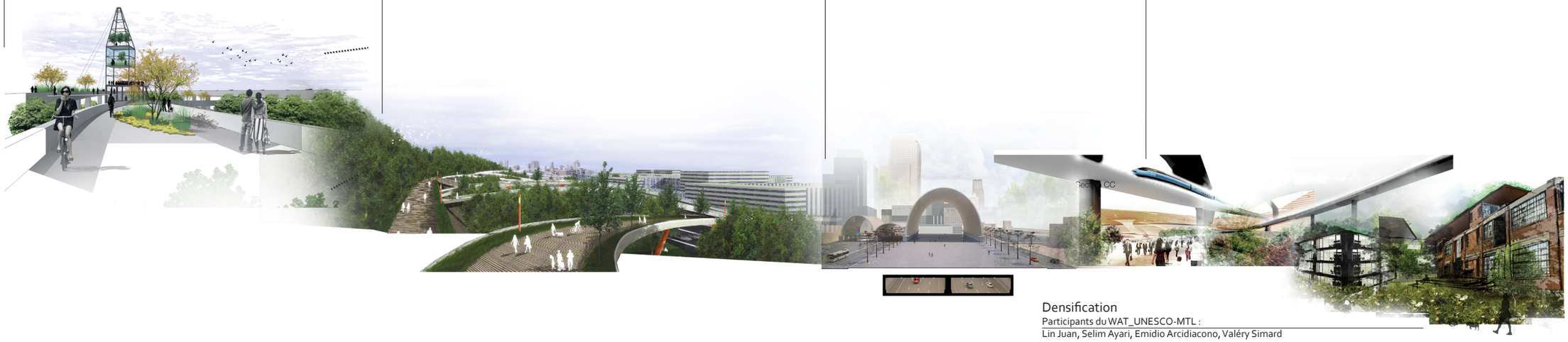
Scénario 1 : Un corridor urbain dense axé sur les transports en commun

Reconversion des échangeurs en espaces publics
Catalyse Urbaine, architecture et paysages, Canada

Création d'espaces publics et de densité résidentielle
MAP+OPO, Canada

Création de nouvelles gares de train
PRT PLAN, Portugal

Création d'une nouvelle ligne de transport en commun
Participants du WAT_UNESCO-MTL :
Claudio Mura, Christine Robitaille, Bian Xiaozhe, Ahmad Almahairy



Densification
Participants du WAT_UNESCO-MTL :
Lin Juan, Selim Ayari, Emidio Arcidiacono, Valéry Simard

Coupe symbolique du corridor urbain dense axé sur les transports en commun

Figure 18 : Coupe-collage du scénario d'un corridor urbain dense axé sur les transports en commun

© CPEUM / CUPEUM

Scénario 1 : Un corridor urbain dense axé sur les transports en commun

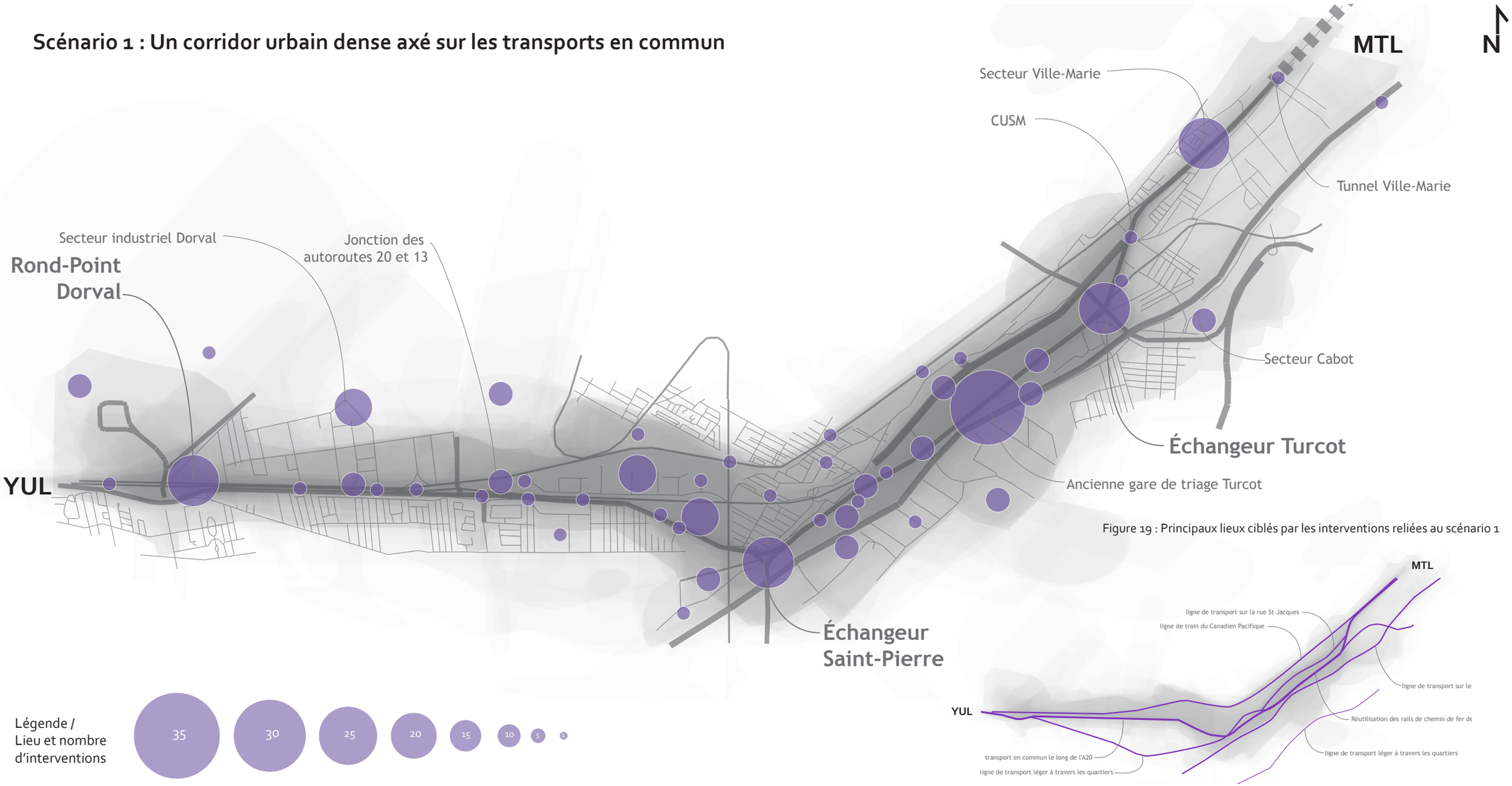


Figure 19 : Principaux lieux ciblés par les interventions reliées au scénario 1

Figure20 : Principaux axes ciblés par les interventions reliées au scénario 1

Axe 1 : Projet de paysage emblématique pour la métropole

Principe 1.1 : Créer une identité forte et expressive

- Miser sur la création d'infrastructures uniques et emblématiques (via les concours de projet).
- Valoriser l'image du développement durable de Montréal.
- Favoriser la perception d'une ville attractive et dense.

Principe 1.2 : Mettre en valeur la singularité des lieux

- Mettre en valeur les structures autoroutières en favorisant l'appropriation de leur environnement urbain.
- Assurer des cohérences visuelles et paysagères avec la biomasse végétale du contexte territorial.
- Mettre en valeur le patrimoine industriel par la réutilisation et le recyclage des bâtiments industriels.
- Animer les abords du canal de Lachine.
- Aménager des gares d'une grande qualité architecturale et urbaine afin de refléter leur rôle comme entrée de quartier.

Principe 1.3 : Faire preuve de créativité et d'innovation

- Aménager des espaces publics intégrés aux ouvrages d'art (réf. : multifonctionnalité, passage).
- Créer de nouveaux usages et fonctions territoriaux (réf. : pôles de développement).
- Développer des concepts d'aménagement qui améliorent la fluidité.

Axe 2 : Scénarisation de parcours d'expériences

Principe 2.1 : Scénariser le parcours telle une promenade du 21e siècle

- Marquer la progression dans le parcours par la création de repères visuels
- Aménager des parcours alternatifs à l'autoroute (cycliste, piétons)
- Créer des nœuds communs à plusieurs modes de transports pour générer des repères visuels.
- Multiplier les opportunités de transport à même l'emprise autoroutière.
- Moduler l'architecture des bâtiments en fonction des interfaces souhaités avec les différents parcours.
- Améliorer la présence urbaine de l'aéroport.
- Diversifier et améliorer l'offre en transport public particulièrement dans la liaison aéroport/centre-ville.
- Utiliser les gares comme lieu d'échange intermodal.
- Améliorer la perméabilité du territoire en diversifiant les parcours véhiculaire potentiels.

Principe 2.2 : Assurer une cohérence des interventions

- Assurer l'animation urbaine et l'achalandage des parcours piétons pour en augmenter la sécurité.

Axe 3 : Démarche concertée de développement durable

Principe 3.1 : Stimuler la vitalité des milieux

- Développer de nouveaux espaces publics attractifs.
- Contribuer à l'animation urbaine et à la multifonctionnalité des espaces résiduels de l'emprise autoroutière.
- Maximiser la valeur économique et sociale des territoires notamment par la densification des usages résidentiels et commerciaux à proximité des gares et des pôles de transport public.
- Diminuer l'emprise des infrastructures pour favoriser le développement urbain.
- Développer des pôles d'emplois et des services publics.
- Stimuler la revitalisation des quartiers par l'utilisation des transports publics comme levier au développement.

Principe 3.2 : Créer un rapprochement avec la nature

- Intégrer la conception des ponts à la mise en place de corridors naturels et récréatifs.
- Valoriser la végétalisation des interfaces infrastructure/territoire (biodiversité + santé publique : îlot de chaleur).
- Maximiser la biomasse végétale pour favoriser la biodiversité

Principe 3.3 : Intégrer l'infrastructure au territoire et vice versa

- Faciliter le franchissement de l'autoroute en assurant des continuités territoriales (usages, fonctions, etc.).
- Créer les interfaces qui minimisent l'infrastructure autoroutière et valorisent l'appropriation territoriale.
- Assurer une meilleure intégration de l'infrastructure autoroutière au développement urbain à l'aide de pôle multimodal.
- Diminuer les nuisances par une réduction de la vitesse.
- Requalifier la relation entre utilisation locale et régionale de l'équipement autoroutier.

© CPEUM / CUPEUM

Scénario 2 : Un corridor écologique et récréatif

a. Éléments de composition scénographique

La présence de la végétation dans le corridor d'entrée de ville telle que perçue depuis l'autoroute est relativement faible et située à l'arrière-plan. L'avant-plan lui est pour sa part dominé par les surfaces construites, asphaltées ou bétonnées, qui laissent transparaître un milieu écologique de faible qualité. Le scénario qui concerne la création d'un corridor écologique et récréatif vise à renverser cette image pour donner à la nature un rôle de premier plan dans l'ensemble des parcours.

- **Verdissement de l'emprise autoroutière**

Le premier volet de cette action est directement le verdissement de l'emprise autoroutière. En plus de renouveler la perception du paysage depuis le parcours autoroutier, cette action permet de profiter des avantages de la végétation notamment celui de filtre pour redéfinir l'interface avec les milieux de vie adjacents. Sur l'ensemble du tracé autoroutier, les concepteurs proposent d'insérer la végétation dans les interstices dégagés de l'emprise ainsi que sous les structures surélevées. La plantation d'arbres est notamment proposée afin de redéfinir le cadre visuel des usagers de la route, ainsi que pour donner une perspective saisonnière par le changement dans le feuillage. Les structures autoroutières sont elles-mêmes sujettes à une végétation par le développement de stratégie de plantation verticale sur les murs antibruit ainsi que les piliers des sections surélevées.

Pour amplifier le rôle de filtre de la végétation, certains concepteurs ont également proposé de créer des monticules le long de l'autoroute. Plus ou moins élevés, ces monticules confèrent de nouvelles perspectives paysagères en rendant la présence de la végétation plus importante à certains endroits précis, notamment dans les couloirs rectilignes de l'autoroute 20 comme à Dorval et Lachine ou dans l'ancienne gare de triage Turcot.

- **Couloir écologique**

Un second volet de ce scénario est la création des couloirs écologiques pour relier entre eux les espaces verts existants dans le corridor d'entrée de ville. Ces couloirs ont principalement pour objectif de permettre à la faune et la flore de se disperser dans le territoire favorisant ainsi une biodiversité accrue des milieux. Cette action permet également de mieux mettre en valeur et de conserver les milieux écologiques riches qui sont actuellement présents par la création d'un environnement adjacent favorable à leur développement.

La falaise Saint-Jacques, le canal de Lachine, les aires de végétation résiduelle et les rives du Saint-Laurent sont ainsi les points d'ancrage des couloirs écologiques. À ces espaces s'ajoutent les grands parcs ou espaces verts existants comme le parc Angrignon et le golf Meadowbrooke. Pour relier ces lieux, de grandes portions des zones industrielles sont renaturalisées et des portions de l'autoroute 20 sont enfouies.

Ces grands gestes de verdissement conduisent à une transformation radicale du paysage du corridor d'entrée de ville. Depuis tous les parcours, les perceptions paysagères mettent de l'avant les espaces naturels. À plus petite échelle, d'autres actions accentuent ces perceptions comme le verdissement des toits dans le secteur industriel de Dorval et Lachine ainsi que dans le quartier Saint-Henri. De nouveaux parcs locaux contribuent également à ponctuer les couloirs de lieux animés.

- **Réseau de sentiers multifonctionnels**

Finalement, la présence de couloirs écologiques permet également le développement d'un vaste réseau de pistes cyclables et de sentiers piétons. Ces sentiers s'insèrent à même l'emprise autoroutière pour offrir des voies rapides de circulation à vélo et se dirigent vers les sentiers existants dans les quartiers afin de desservir la population riveraine. Dans les milieux naturels plus vastes, les sentiers servent de lieu d'exploration et d'observation de la faune et de la flore notamment dans la falaise Saint-Jacques.

b. Familles d'interventions touchées par le scénario

1.1 Végétalisation des emprises autoroutières

3.2 Aménagement de pistes multifonctionnelles (autoroute)

3.3 Enfouissement complet ou partiel de l'autoroute

4.1 Aménagement d'un parc linéaire/corridor écologique

4.8 Aménagement de toits verts

4.9 Modulation transformation de la topographie

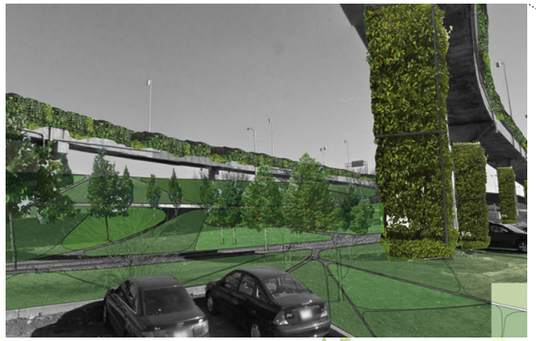
5.1 Aménagement de parcs ponctuels

5.7 Aménagement de pistes multifonctionnelles (territoire)

© *CPEUM / CUPEUM*

Scénario 2 : Un corridor écologique et récréatif

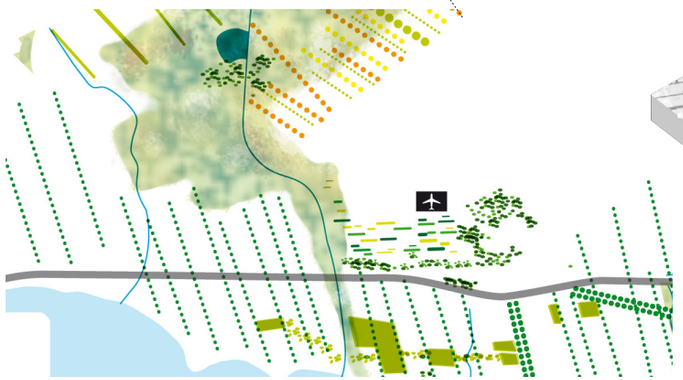
Sound and vista management
(Tokyo Istitute of Technology Tsukamoto Yoshiharu lab.)



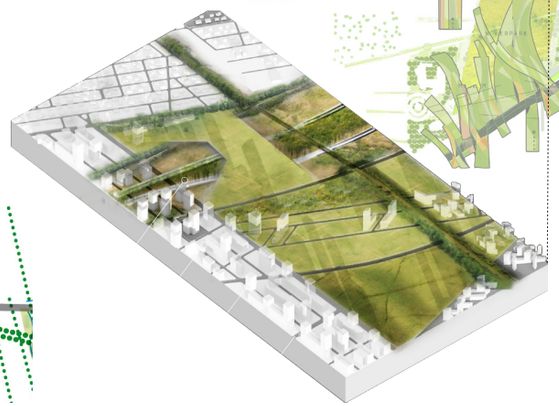
Moving landscape museum (EBA For Cosmopolitan)

Collage illustratif du scénario 2

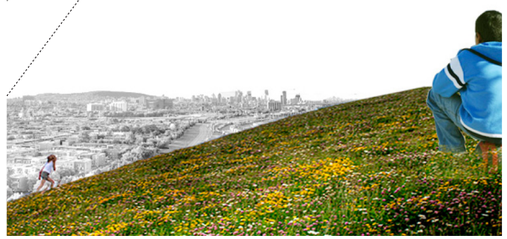
The lagacy of Olmstead (Gerwin de vries + Alexander herrebout)
X-Ambiance(s) (ZerOgroup + Frabrica de Paisaje)
River concept project (Alexander Nedev)
Montreal Airport Corridor (ANG)
Macadame nature (Herault arnod architectes)
Infra-sutures (Dlandstudio)
INFRAVERT (Wanted Landscape)



ID-ENTITY (Laurence Aubin-Steben, Mohamed El Tayeb, Jiping Shen)



Infra-sutures (Dlandstudio)



The lagacy of Olmstead
(Gerwin de vries + Alexander Herrebout)

Infravert (Wanted Landscape)

Figure 21 : Illustrations du scénario 2 pour quelques lieux choisis

Scénario 2 : Un corridor écologique et récréatif

Végétalisation des emprises
Tokyo Istitute of Technology Tsuka-moto Yoshiharu lab. , Japon

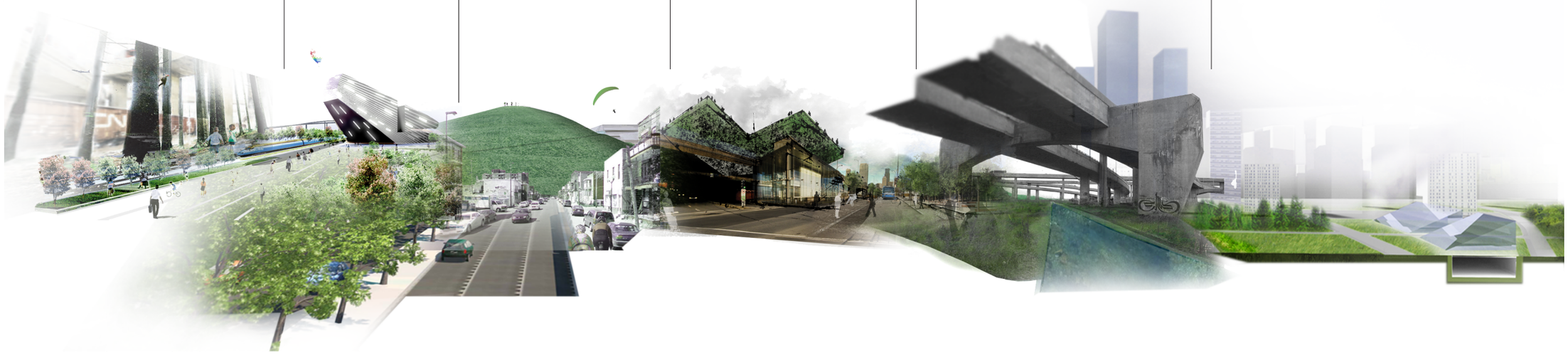
Création d'un parc linéaire
Participant du WAT_UNESCO-MTL : Claudio Mura, Christine Robitaille, Bian Xiaozhe, Ahmad Almahairy

Modification de la topographie
Gerwin de vries + alexander herrebout, Pays-Bas

Parc linéaire au-dessus de l'autoroute
Participants du WAT_UNESCO-MTL : Emidio Arcidiacono, Mohamed S. Ayari, Juan Lin, Valéry Simard

Végétalisation sous l'autoroute
Participants à l'atelier préparatoire du WAT_UNESCO-MTL : Julien Bourque, Valérie Gravel, Christhine Robitaille

Enfouissement de l'autoroute
Dlandstudio, États-Unis



Coupe symbolique du corridor écologique et récréatif

Figure 22 : Coupe-collage du scénario d'un corridor écologique et récréatif

© CPEUM / CUPEUM

Scénario 2 : Un corridor écologique et récréatif

Figure 23 : Principaux lieux ciblés par les interventions reliées au scénario du corridor écologique et récréatif

Scénario 2 : Un corridor écologique et récréatif

Axe 1 : Projet de paysage emblématique pour la métropole			Axe 2 : Scénarisation de parcours d'expériences		Axe 3 : Démarche concertée de développement durable		
Principe 1.1 : Créer une identité forte et expressive	**Principe 1.2 : Mettre en valeur la singularité des lieux**	**Principe 1.3 : Faire preuve de créativité et d'innovation**	**Principe 2.1 : Scénariser le parcours telle une promenade du 21e siècle**	**Principe 2.2 : Assurer une cohérence des interventions**	**Principe 3.1 : Stimuler la vitalité des milieux**	**Principe 3.2 : Créer un rapprochement avec la nature**	**Principe 3.3 : Intégrer l'infrastructure au territoire et vice versa**
• Valoriser l'image du développement durable de Montréal	• Arrimer les stratégies de végétalisation aux aires naturelles existantes (falaise Saint-Jacques, aires de végétation résiduelle). • Créer un réseau d'espaces verts qui inclut la falaise Saint-Jacques et le canal de Lachine. • Favoriser la perception des changements saisonniers par la végétation. • Créer de nouvelles perspectives visuelles sur le territoire montréalais	• Favoriser la perception d'une image positive de Montréal à partir de nouvelles plateformes technologiques (Google Earth). • Développer des modes créatifs d'utilisation des déblais produits lors de la construction des infrastructures. • Créer des ambiances diurnes et nocturnes par le développement de concepts d'éclairage innovants des sentiers et pistes cyclables.	• Conception d'une interface végétale entre les infrastructures et les milieux de vie. • Aménager des parcours alternatifs à l'autoroute (plan de mobilité durable) notamment par la création de nouveaux parcours piétons et cyclistes et la consolidation du réseau existant de pistes cyclables. • Utiliser la topographie comme élément marquant le territoire. • Développer de nouvelles possibilités d'utilisation du réseau cyclable pour d'autres activités récréatives.	• Concevoir une signalisation uniforme des pistes cyclables sur le territoire du corridor d'entrée.	• Contribuer à l'animation urbaine et la valorisation des espaces résiduels de l'emprise autoroutière.	• Aménager un corridor écologique pour assurer la continuité des habitats. • Intégrer la conception des pistes multifonctionnelles à la mise en place de corridors naturels et récréatifs afin d'améliorer l'accès aux principaux parcs et espaces verts. • Diminuer l'impact environnemental des bâtiments (îlot de chaleur, traitement des eaux de ruissellement).	• Filtrer les nuisances de l'autoroute par la végétation.

Scénario 3 : Un corridor axé sur la culture et le patrimoine

a. Éléments de composition scénographique

La notion d'entrée de ville rejoint à certains égards celle de l'accueil du visiteur à qui l'on veut donner une première impression des identités locales. Celles-ci s'expriment autant par les singularités des paysages que par l'adhésion commune à certaines valeurs qui articulent et dirigent le projet local. Les propositions d'aménagements projetées par ce scénario prennent appui sur cette vision de l'entrée de ville et cherchent à saisir toutes les occasions de mettre en scène les identités montréalaises et plus particulièrement son caractère créatif.

- **Installation d'oeuvres d'art**

La première action relative à ce scénario est d'insérer à l'intérieur des parcours d'entrée de ville les produits de la création, les œuvres d'art. Celles-ci sont implantées comme élément autonome dans le parcours créant ainsi des repères identitaires. La localisation des œuvres est soit répartie sur l'ensemble du parcours autoroutier ou dédiée à des lieux spécifiques représentant des points de tension dans la progression vers le centre-ville, notamment les échangeurs. À ce titre, les échangeurs Dorval et Turcot sont des lieux privilégiés pour l'implantation d'œuvres d'art.

Les œuvres d'art prennent également d'autres formes d'expression que l'installation d'œuvres autonomes. Souvent, elles investissent et s'intègrent aux infrastructures et bâtiments par le biais de projections lumières, de fresques ou par la conception de nouveaux revêtements. Dans ce contexte, les interventions artistiques modifient la perception que nous avons du paysage construit autant depuis l'autoroute qu'inversement depuis les autres parcours vers l'autoroute. Les principaux éléments de l'autoroute visés par ce type d'intervention sont les structures d'éclairage, les murs antibruit ainsi que les piliers et tabliers routiers. Dans ce dernier, la surélévation des structures permet de créer des repères visuels nocturnes forts depuis l'ensemble des parcours.

Dans les milieux adjacents à l'autoroute, ce sont principalement les structures industrielles historiques, les murs aveugles des usines situées à proximité de l'autoroute, ainsi que le profil du centre-ville qui sont ciblés pour des interventions lumineuses.

- **Système de signalisation**

Les interventions à caractère culturel visent également à souligner les singularités identitaires locales. Elles ont alors pour objectif le développement d'un système de signalisation pour mieux lire les attraits locaux de chaque quartier. Ces systèmes de signalisation peuvent être multiples. De façon plus directe, la signalisation est développée au moyen d'éléments d'affichage qui indiquent les directions à suivre. L'une des stratégies développées en ce sens utilise l'analogie du terminal pour identifier des lieux importants du corridor d'entrée de ville et tracer des parcours liant ces lieux.

D'autres stratégies directes de signalisation visent l'affichage informatif de logo ou d'événements à la façon des bannières et oriflammes installés au centre-ville. Les concepteurs proposent également l'utilisation de tableaux lumineux ou de projection sur les structures autoroutières. Ces modes d'affichage ont été proposés le long de tout le parcours autoroutier.

De façon plus indirecte, la signalisation est également développée par le biais de la mise en place de repères visuels ou de protection de perspectives visuelles (ex. : vers le mont Royal) qui facilitent la lisibilité et l'intelligibilité du territoire. Ici,

ce sont principalement les sorties d'autoroutes qui sont ciblées pour l'implantation des repères construits. Les éléments signalétiques indiquent ainsi la présence des nombreux quartiers, arrondissements et villes de l'ouest de l'île de Montréal.

- **Programme de revitalisation par les industries culturelles**

Finalement, la culture et la créativité sont également utilisées comme vecteur de développement local dans les quartiers, principalement industriels, à revitaliser. L'implantation d'ateliers d'artistes/designers ou de centres d'expositions sont autant de moyens utilisés pour faciliter la production et la diffusion des produits de la création.

Dans l'ancienne gare de triage Turcot et à proximité du canal de Lachine, l'utilisation proposée de la culture comme source de revitalisation est plutôt centrée sur l'implantation de lieu de diffusion de la création et du patrimoine local. Inversement, dans les grands secteurs industriels de Lachine, ce sont plutôt les anciens bâtiments industriels qui sont réinvestis par des activités de créations culturelles. On utilise donc ici le potentiel de grands bâtiments aux structures facilement adaptables pour l'insertion de nouvelles activités. Des petits studios/ateliers sont également construits à même les toits des usines et autres bâtiments industriels afin de développer la mixité de ces secteurs par la superposition de fonctions. Ces nouvelles constructions en hauteur distinguent la perception des lieux de création des lieux de production industrielle.

b. Familles d'intervention touchées par le scénario

1.2 Murs antibruit

1.4 Entretien et rénovation de l'existant

2.1 Interventions en couleur ou lumière sur les structures de l'autoroute

2.2 Équipements d'éclairage

2.3 Installation d'une ou de plusieurs oeuvres artistiques emblématiques

2.4 Installations de repères signalétiques aux entrées de quartiers

2.5 Installations audio/vidéo

3.6 Éléments signalétiques

3.8 Conservation des bretelles de l'échangeur Turcot

4.3 Valorisation du patrimoine industriel

4.7 Mise en lumière/couleur des bâtiments adjacents à l'autoroute

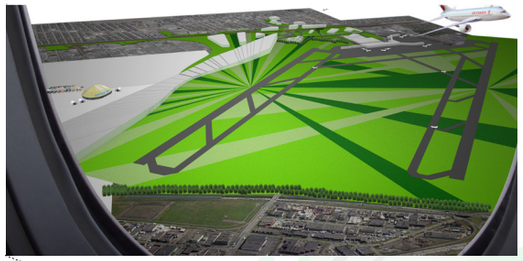
4.11 Mise en valeur du mont Royal

4.14 Conception de bâtiments iconiques

4.16 Utilisation de la culture comme source de revitalisation

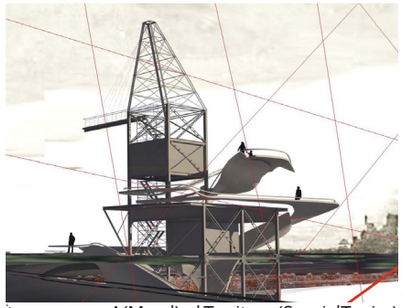
© *CPEUM / CUPEUM*

Scénario 3 : Un corridor axé sur la culture et le patrimoine

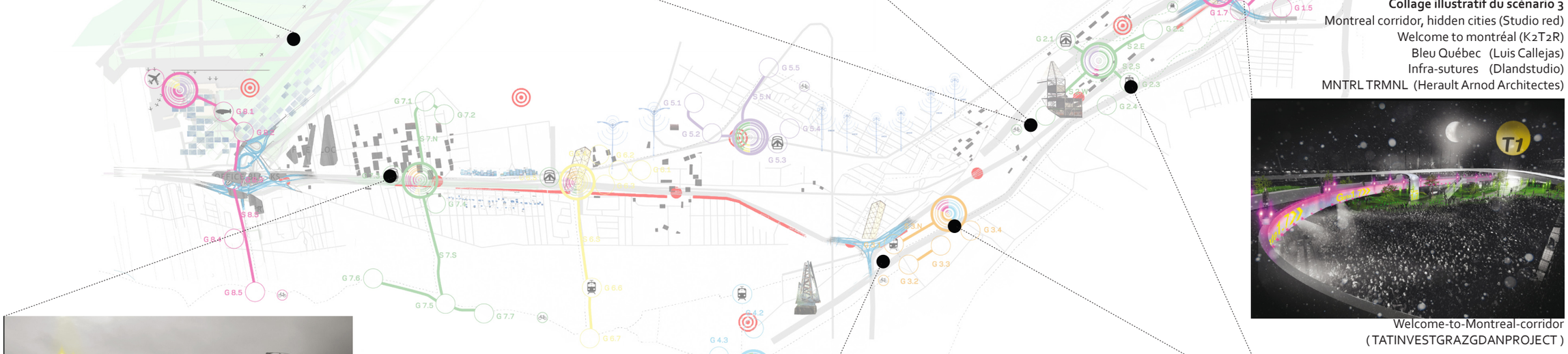


Welcome to montréal (K2T2R)

YUL-MTL
(Gilles Hanicot, Architecture de Paysage)



A(Mend)ed Territory (SpecialTopics)



Collage illustratif du scénario 3
Montreal corridor, hidden cities (Studio red)
Welcome to montréal (K2T2R)
Bleu Québec (Luis Callejas)
Infra-sutures (Dlandstudio)
MNTRL TRMNL (Herault Arnod Architectes)

Welcome-to-Montreal-corridor
(TATINVESTGRAZGDANPROJECT)

Welcome-to-Montreal-corridor
(TATINVESTGRAZGDANPROJECT)

X-Ambiance(s) (ZerOgroup + Frabrica de Paisaje)

Welcome-to-Montreal-corridor
(TATINVESTGRAZGDANPROJECT)

MNTRL TRMNL (David Garcia Studio)

Figure 24 : Illustrations du scénario 3 pour quelques lieux choisis

Scénario 3 : Un corridor axé sur la culture et le patrimoine

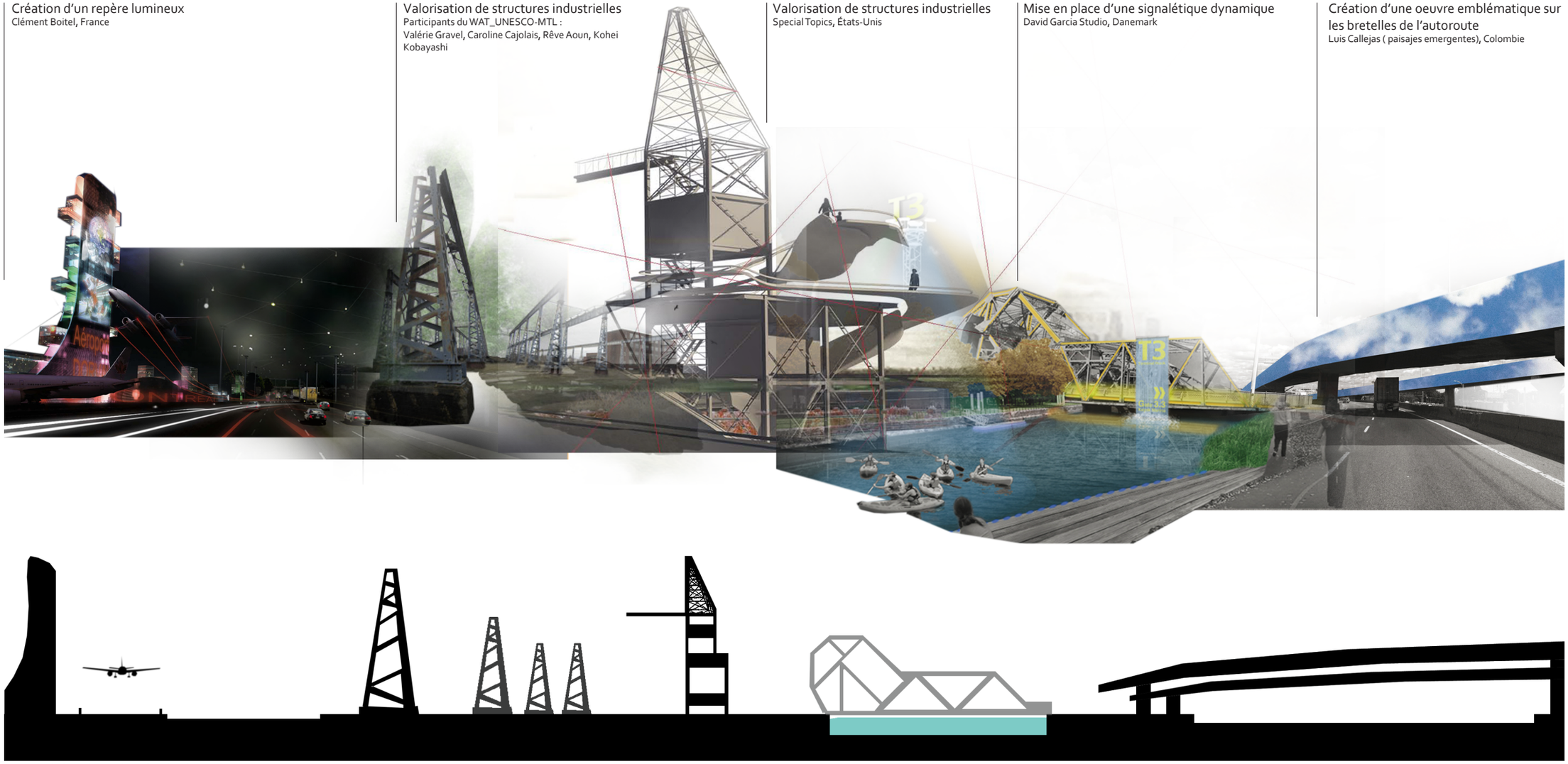
Création d'un repère lumineux
Clément Boitel, France

Valorisation de structures industrielles
Participants du WAT_UNESCO-MTL :
Valérie Gravel, Caroline Cajolais, Rêve Aoun, Kohei Kobayashi

Valorisation de structures industrielles
Special Topics, États-Unis

Mise en place d'une signalétique dynamique
David Garcia Studio, Danemark

Création d'une oeuvre emblématique sur les bretelles de l'autoroute
Luis Callejas (paisajes emergentes), Colombie



Coupe symbolique du corridor axé sur la culture et le patrimoine

Figure 25 : Coupe-collage du scénario d'un corridor axé sur la culture et le patrimoine

© CPEUM / CUPEUM

Scénario 3 : Un corridor axé sur la culture et le patrimoine

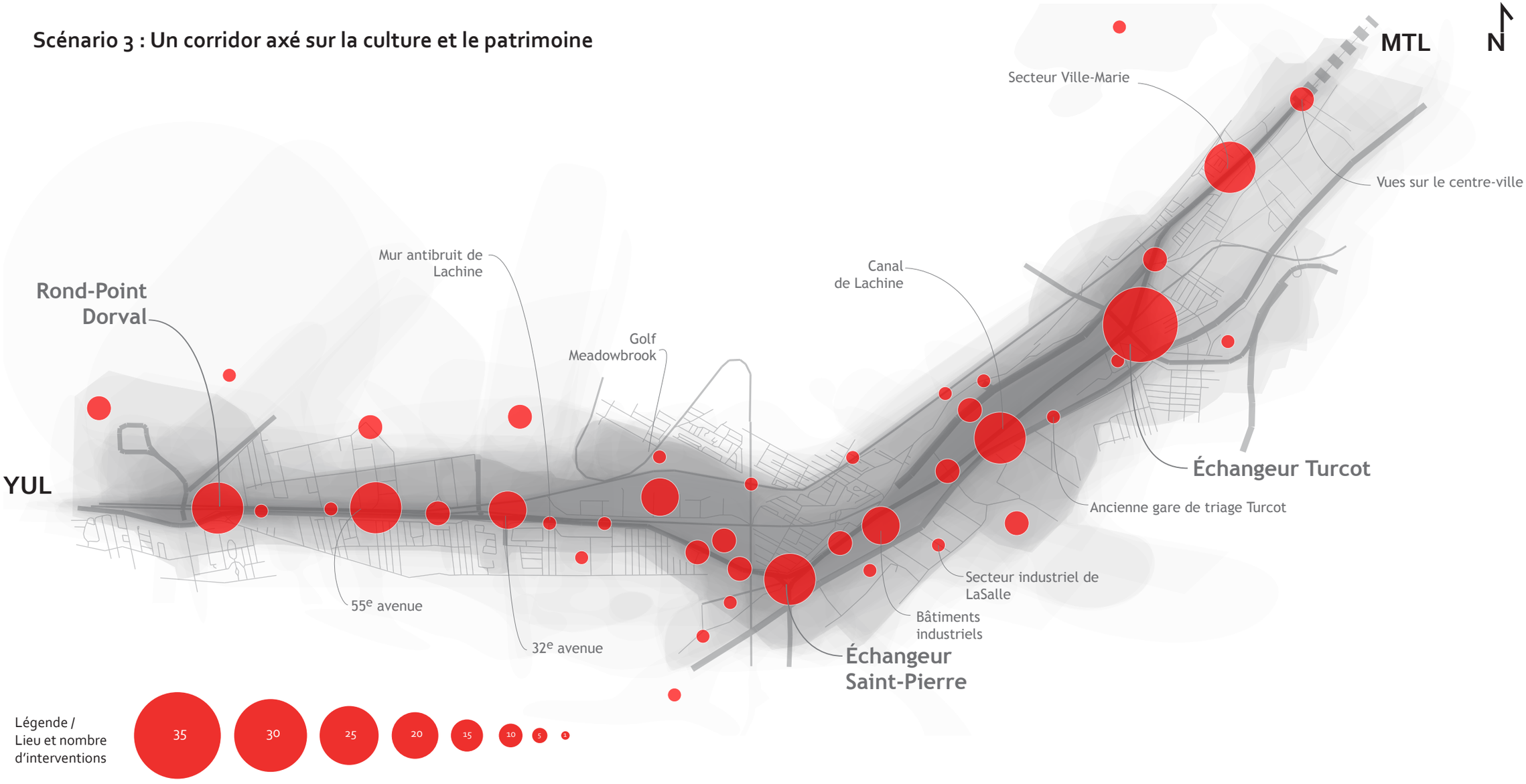


Figure 26 : Principaux lieux ciblés par les interventions reliées au scénario axé sur la culture et le patrimoine

Scénario 3 : Un corridor axé sur la culture et le patrimoine

Axe 1 : Projet de paysage emblématique pour la métropole			Axe 2 : Scénarisation de parcours d'expériences		Axe 3 : Démarche concertée de développement durable		
Principe 1.1 : Créer une identité forte et expressive	**Principe 1.2 : Mettre en valeur la singularité des lieux**	**Principe 1.3 : Faire preuve de créativité et d'innovation**	**Principe 2.1 : Scénariser le parcours telle une promenade du 21e siècle**	**Principe 2.2 : Assurer une cohérence des interventions**	**Principe 3.1 : Stimuler la vitalité des milieux**	**Principe 3.2 : Créer un rapprochement avec la nature**	**Principe 3.3 : Intégrer l'infrastructure au territoire et vice versa**

• Valoriser l'identité de Montréal comme ville créative par le marquage identitaire des lieux, bâtiments et infrastructures, l'utilisation des ambiances sonores et la conception d'une architecture emblématique.
• Valoriser l'image du développement durable de Montréal.
• Développer une signalisation identitaire en plus de la signalisation normalisée.
• Conférer aux structures industrielles une image positive.
	• Mettre en valeur les structures autoroutières :
	  • en préservant leur intégrité physique et la qualité des matériaux de revêtement;
	  • en soulignant leur qualité esthétique;
	  • en valorisant leur qualité patrimoniale.
	• Utiliser la thématique industrielle (ex. : conteneurs).
	• Révéler les identités locales des territoires traversés par l'insertion d'oeuvres d'art et de repères visuels.
	• Donner de l'information d'intérêt public sur les lieux traversés.
		• Utiliser de nouvelles technologies pour développer la multifonctionnalité des murs antibruit (production d'énergie, signalisation).
		• Favoriser la qualité et la durabilité des ouvrages d'art.
		• Créer des ambiances diurnes et nocturnes par le développement de concepts d'éclairage innovants et l'utilisation de technologies nouvelles.
		• Utiliser les nouvelles technologies de l'information (baladodiffusion).
		• Créer des projets de recyclage d'infrastructure pour des usages publics (ex. : parc linéaire – promenade aérienne).
			• Considérer la double relation des murs antibruit – corridor routier et milieu de vie.
			• Marquer la progression dans le parcours :
			  • par la création de repères visuels (réf. : expérience esthétique);
			  • par la conception d'ambiances sonores et visuelles distinctives;
			  • par l'aménagement de belvédères urbains;
			  • par l'insertion d'œuvres emblématiques.
				• Renforcer l'impression de sécurité dans la qualité de l'entretien des surfaces.
				• Assurer la cohérence des ambiances nocturnes (ex. : plan lumière et plan couleur).
				• Concevoir des équipements d'éclairage qui assurent à la fois la sécurité des usagers et la création d'ambiances distinctives (ex. : plans lumière).
				• Faciliter la lisibilité de l'environnement urbain par la présence d'une signalisation forte des sorties.
				• Concevoir une identité visuelle commune à l'ensemble des parcours du corridor d'entrée de ville.
					• Faciliter l'appropriation des espaces publics riverains aux murs antibruit par la présence de végétaux ou d'œuvres d'art.
					• Contribuer à l'animation urbaine des espaces résiduels de l'emprise autoroutière.
					• Stimuler l'attractivité des territoires locaux.
					• Offrir un nouvel espace public pour des promenades urbaines.
					• Implanter les grands équipements urbains dans les espaces libres du corridor.
					• Utiliser la culture et le design comme vecteur de revitalisation des secteurs industriels en friche.
						• Développer des systèmes de plantation de végétaux sur les murs antibruit.	• Filtrer les nuisances provenant de l'autoroute par la végétation ou l'utilisation d'ambiances sonores.
							• Miser sur la multifonctionnalité des infrastructures de transports.
							• Aménager de nouveaux liens territoriaux par la réutilisation des anciennes bretelles de l'échangeur Turcot.

© *CPEUM / CUPEUM*

Scénario 4 : Corridor au fil de l'eau

a. Éléments de composition scénographique

Les propositions fondées sur l'utilisation de l'eau pour renouveler les paysages du corridor d'entrée sont d'abord ancrées sur une lecture écologique et environnementale des enjeux d'aménagement du corridor d'entrée de ville, mais également dans une perspective historique puisque plusieurs cours d'eau aujourd'hui disparus parcouraient ce territoire, notamment le lac à la Loutre.

- **Gestion des eaux de ruissellement**

Plusieurs propositions suggèrent le développement de systèmes de récupération et de filtration des eaux de ruissellement afin de diminuer l'impact des eaux pluviales sur les infrastructures d'égout, ainsi que d'améliorer la qualité de l'eau rejetée dans l'environnement. Par la même occasion, ces interventions permettent l'insertion dans le territoire du corridor d'entrée de ville de milieux écologiques qui augmentent la biodiversité locale.

L'insertion de noues paysagères et de bassins de rétention est envisagée autant pour les infrastructures autoroutières, notamment les échangeurs Dorval, Saint-Pierre et Turcot, que pour les rues locales de Dorval, Lachine et Montréal-Ouest. Ainsi, un réseau de rigoles se déploie progressivement des parcours autoroutiers et ferroviaires vers les milieux de vie pour finalement rejoindre les plans d'eau existants comme le canal de Lachine ou les rives du fleuve Saint-Laurent. Par cette trajectoire, le réseau de rigoles rend visible les interactions et continuités écologiques des territoires qu'il traverse.

À ce réseau plus naturel, s'additionnent également des interventions qui visent une plus grande présence symbolique des eaux de ruissellement, notamment en tirant profit de la falaise pour créer des chutes temporaires visibles depuis l'autoroute 20.

- **Résurgence des cours d'eau canalisés**

Cette nouvelle présence de l'eau dans la ville permet également la valorisation des patrimoines locaux par la résurgence de cours d'eau aujourd'hui enfouis. Bien que l'eau soit une composante essentielle de l'identité montréalaise, le manque d'accès aux rives ainsi que la canalisation de plusieurs cours d'eau font oublier les relations historiques multiples que la ville entretenait avec l'eau. L'augmentation de la présence de l'eau dans le paysage permet de lire à nouveau ce caractère essentiel.

Comme mentionné ci-haut, le lac à la Loutre situé dans l'ancienne gare de triage Turcot ainsi que la petite rivière (Saint-Pierre) qui coulait du golf Meadowbrooke vers l'ancienne gare de triage Turcot forment les principaux cours d'eau disparus qui sont recréés par les concepteurs.

- **Revitalisation par l'utilisation de l'eau comme facteur de connotation positive du paysage**

La revitalisation des milieux de vie est également un enjeu d'aménagement important qui est considéré par l'augmentation de la présence de l'eau dans le corridor d'entrée de ville. L'eau permet de connoter positivement le paysage local et donc de favoriser le redéveloppement du territoire. L'élargissement du canal de Lachine est la principale intervention proposée en ce sens. Par la création de canaux secondaires, de nouveaux territoires acquièrent un accès direct à l'eau, ce qui crée des milieux de vie distinctifs et de grande qualité. Cette stratégie est utilisée autant pour valoriser les milieux existants que pour

engendrer de nouveaux développements. Dans ce dernier cas, la conception des bâtiments est liée à l'aménagement d'un front riverain animé afin d'assurer la convivialité de l'espace public.

L'eau est également utilisée de façon plus ponctuelle pour créer des ambiances dans les quartiers. L'ajout de fontaines permet de créer un fond sonore filtrant les bruits plus désagréables générés par les infrastructures de transport ou les milieux industriels. Cette stratégie est utilisée au centre-ville ainsi que le long du canal de Lachine et à proximité des échangeurs Turcot et Saint-Pierre.

Finalement, la présence des bassins d'eau ouvre de nouveaux potentiels pour le développement d'activités récréatives qui augmentent la qualité de vie. Ainsi, les plans d'eau s'insèrent dans la programmation générale des parcs et espaces verts du corridor d'entrée de ville.

b. Familles d'intervention touchées par le scénario

1.3 Traitement des eaux de ruissellement (autoroute)

4.4 Intervention d'élargissement du canal de Lachine

4.6 Reconstitution du lac à la Loutre

4.10 Traitement des aires d'accumulation de neige

4.12 Traitement des eaux de ruissellement urbaines

5.5 Mise en service de bateau-taxi

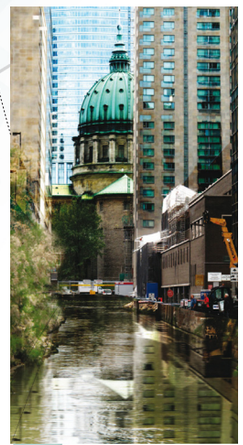
5.6 Aménagement de fontaines

5.8 Parcours souterrain

Scénario 4 : Corridor au fil de l'eau

Bleu Québec (Luis Callejas (Paisajes emergentes)

Green sea (Rêve Aoun, Caroline Cagelais, Valérie Gravel, Kohei Kobayashi)



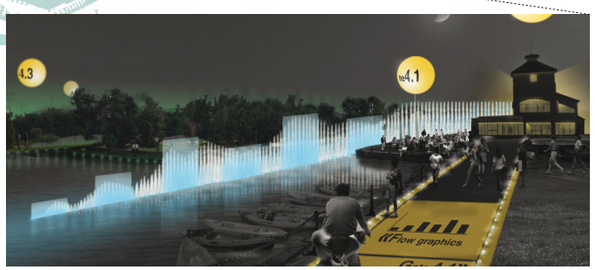
Paysage fluide (DCYSA)

Collage illustratif du scénario 4

Bleu Québec (Luis Callejas)
X-Ambiance(s) (ZerOgroup + Frabrica de Paisaje)
Fertile infrastructure, beyond scenography (SUPERLANDSCAPE)
The time machine (Clément Boitel)
Infra-sutures (Dlandstudio)
Paysage fluide : construire un courant urbain (DCYSA)
Infravert (Wanted Landscape)

The time machine (Clément Boitel)

Paysage fluide (DCYSA)



MNTRL TRMNL (David Garcia Studio)

Green sea (Rêve Aoun, Caroline Cagelais, Valérie Gravel, Kohei Kobayashi)

Figure 27 : Illustrations du scénario 4 pour quelques lieux choisis

Scénario 4 : Corridor au fil de l'eau

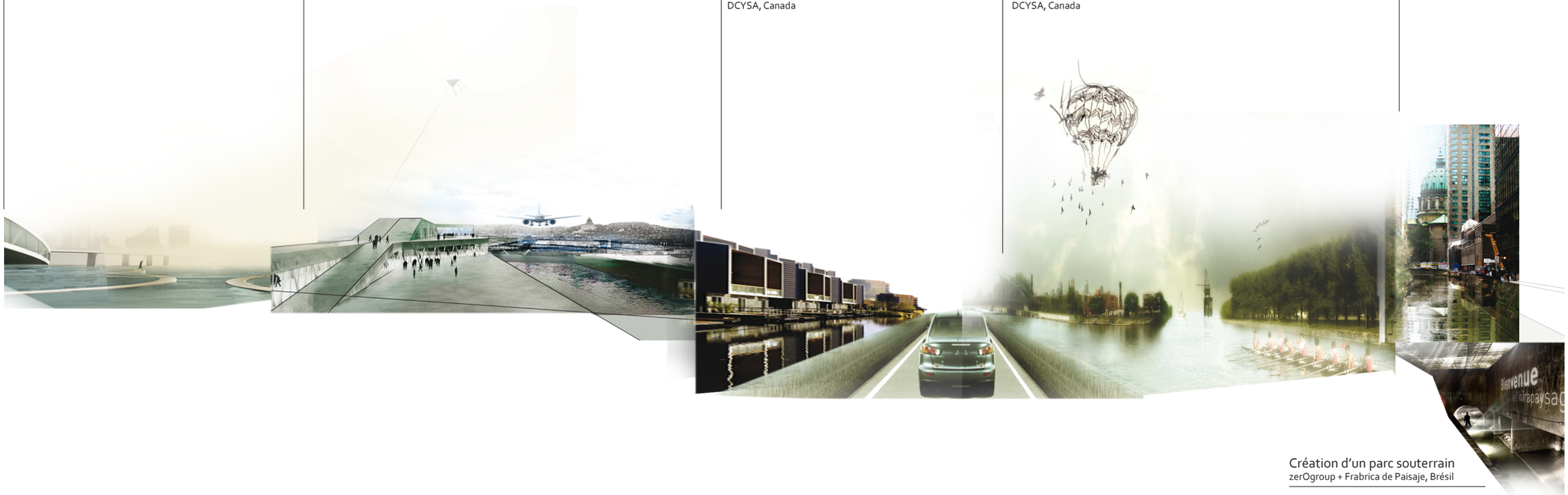
Création d'un Hydro-parc
zerOgroup + Frabrica de Paisaje, Brésil

Aménagement d'un quai d'embarquement
DCYSA, Canada

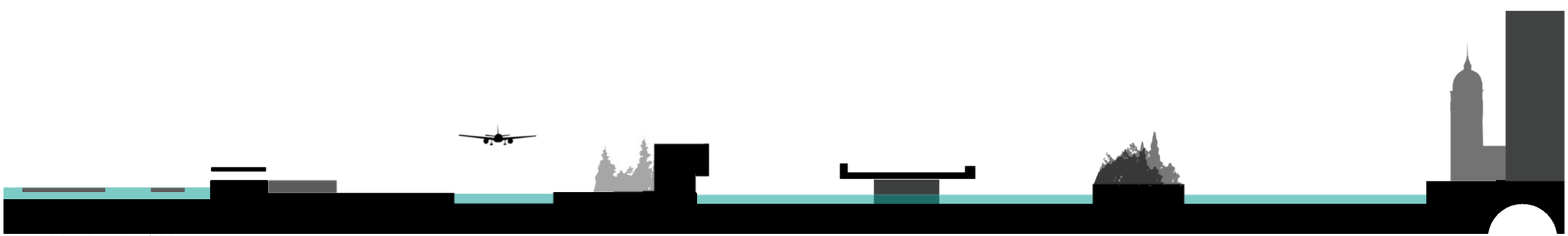
Élargissement du canal de Lachine et création d'une densité résidentielle
DCYSA, Canada

Retour du lac à la Loutre dans l'ancienne gare de triage Turcot
DCYSA, Canada

Aménagement de fontaines
DCYSA, Canada



Création d'un parc souterrain
zerOgroup + Frabrica de Paisaje, Brésil



Coupe symbolique du corridor au fil de l'eau

Figure 28 : Coupe-collage du scénario du corridor au fil de l'eau

© CPEUM / CUPEUM

Scénario 4 : Corridor au fil de l'eau

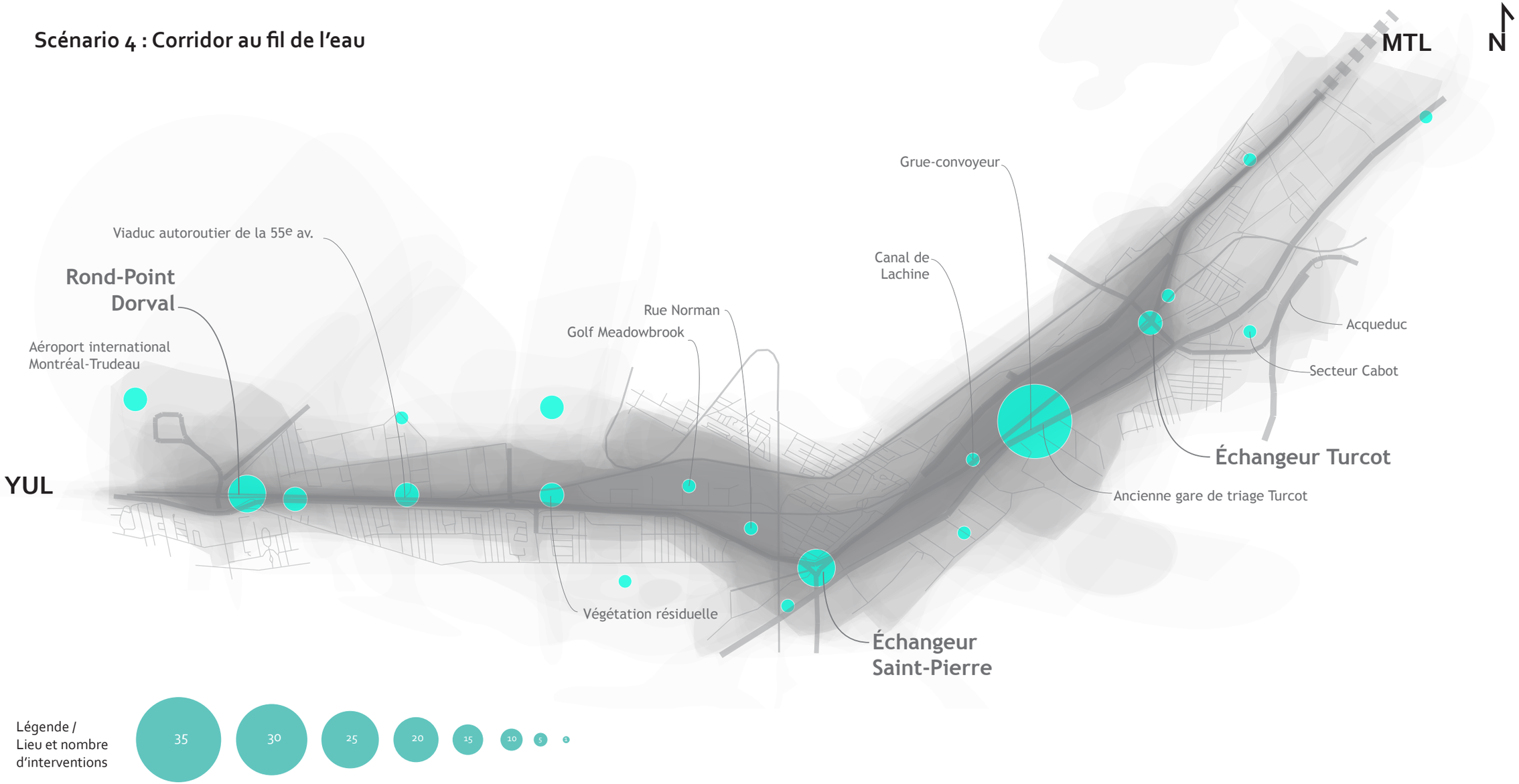


Figure 29 : Principaux lieux ciblés par les interventions reliées au scénario d'**un corridor au fil de l'eau**

Scénario 4 : Corridor au fil de l'eau

Axe 1 : Projet de paysage emblématique pour la métropole			Axe 2 : Scénarisation de parcours d'expériences		Axe 3 : Démarche concertée de développement durable		
Principe 1.1 : Créer une identité forte et expressive	**Principe 1.2 : Mettre en valeur la singularité des lieux**	**Principe 1.3 : Faire preuve de créativité et d'innovation**	**Principe 2.1 : Scénariser le parcours telle une promenade du 21e siècle**	**Principe 2.2 : Assurer une cohérence des interventions**	**Principe 3.1 : Stimuler la vitalité des milieux**	**Principe 3.2 : Créer un rapprochement avec la nature**	**Principe 3.3 : Intégrer l'infrastructure au territoire et vice versa**
• Rappeler l'identité insulaire de Montréal en donnant à l'eau une présence paysagère forte. • Valoriser l'image du développement durable de Montréal. • Utiliser l'eau de ruissellement et la création de bassins pour renouveler l'identité territoriale du corridor. • Développer de nouvelles possibilités d'expression du Montréal souterrain.	• Mettre en valeur le canal de Lachine comme lieu écologique, espace récréatif et corridor de transport maritime. • Redonner aux anciens cours d'eau (lac à la Loutre, rivière Saint-Pierre) une présence urbaine forte. • Développer des expressions nouvelles des paysages hivernaux. • Aménager de nouveaux espaces publics d'accueil à l'aéroport pour favoriser la perception des caractéristiques identitaires de Montréal.	• Promouvoir de nouvelles technologies de filtration des eaux de ruissellement (ex : phytorestauration – système de gestion des eaux pluviales). • Créer des ambiances urbaines par le développement de l'eau (ex. : brumisateur).	• Utiliser l'eau pour la création d'ambiances paysagères distinctives (expérience esthétique et sensorielle : sons provenant de cascades ou fontaines). • Intégrer la présence de l'eau dans tous les parcours d'entrée de ville. • Marquer le parcours d'éléments éphémères spécifiques à l'hiver. • Créer de nouveaux parcours par l'utilisation des plans d'eau.		• Faciliter l'appropriation des milieux riverains par l'utilisation de l'eau comme facteur de valorisation territoriale. • Donner accès à de nouvelles activités récréatives (sports nautiques).	• Réduire l'impact écologique des eaux de ruissellement provenant de l'autoroute (réf. : phytorestauration – captation des particules lourdes). • Favoriser la présence d'une diversité d'habitats écologiques. • Réduire l'impact environnemental des dépôts à neige. • Utiliser le paysage comme infrastructure pour la gestion des eaux de ruissellement.	• Utiliser des éléments d'infrastructures (système de gestion des eaux pluviales) pour valoriser le territoire adjacent à l'autoroute. • Filtrer les nuisances des infrastructures de transport (bruit) en utilisant l'eau.

Scénario 5 : Corridor productif

a. Éléments de composition scénographique

Le développement du corridor d'entrée de ville de l'autoroute 20 est historiquement marqué par la présence et l'interaction conjointe des industries et des transports. Bien avant l'insertion de l'autoroute, la présence du canal et des voies ferrées avaient favorisé l'émergence d'un tissu urbain industriel qui, aujourd'hui, est reconnu officiellement comme *Lieu historique national du Canada*. La concurrence du transport routier sur le transport ferroviaire, la construction de la voie maritime du Saint-Laurent ainsi que la diminution de l'énergie hydraulique tirée des écluses ont conjointement entrainé la diminution progressive des activités industrielles plus anciennes dans la portion est du corridor. Cette dévitalisation industrielle a conduit dans les dernières années à un recyclage des bâtiments vers des usages résidentiels et commerciaux dans les portions les plus urbaines et favorablement localisées par rapport aux transports publics, mais de grandes portions du territoire industriel demeurent en attente de revitalisation. L'activité industrielle elle-même pourrait-elle réinvestir de façon importante le territoire d'entrée de ville ?

- **Revitalisation de l'activité industrielle**

Plusieurs concepteurs ont perçu la nécessité de faire revivre le caractère industriel du corridor d'entrée de ville comme source de vitalité du paysage. Cette source de renouvellement de l'identité industrielle se trouve dans le développement et l'implantation de nouvelles filières de production qui font la promotion d'un développement durable, notamment l'implantation de centres de recyclage et de réemploi. Cette stratégie permet d'ancrer la durabilité du territoire dans la production industrielle.

Le renouvellement de la production industrielle engendre des effets visuels sur les parcours d'entrée de ville de deux façons. La première est la construction et la réhabilitation de bâtiments. Les expressions architecturales contemporaines auraient ainsi un impact positif sur la perception des paysages. La deuxième stratégie est la valorisation des structures industrielles existantes, comme la mise en lumière des cheminées, des grues ainsi que l'entassement planifié des conteneurs. La promotion d'une forte présence visuelle des conteneurs est d'ailleurs souvent proposée pour augmenter la perception industrielle du corridor.

Ces stratégies sont principalement suggérées pour les secteurs industriels de Dorval et de Lachine. Dans ces secteurs, la forme du tissu urbain industriel est souvent revue afin d'en promouvoir la densification. Dans le secteur de la gare de triage Turcot, les stratégies de valorisation de l'activité industrielle se limitent normalement aux éléments patrimoniaux.

- **Production d'énergie à partir de source d'énergie renouvelable**

Le concept de corridor productif ne se développe cependant pas seulement à partir des activités industrielles déjà existantes. La production énergétique à partir de sources renouvelables (vent, soleil, mouvement, géothermie) est également envisagée. En plus de mettre en relation visuelle le territoire et les infrastructures de transport, la production énergétique permet d'établir des interactions fonctionnelles. Autant les milieux industriels que les infrastructures de transport sont des consommateurs importants d'énergie. La production d'énergie répond localement à ces besoins par le biais d'échanges entre territoire et infrastructures selon les opportunités d'implantation des équipements.

Dans les milieux industriels les plus retirés, comme le secteur de la rue Norman ou les secteurs industriels au nord de l'autoroute 20 à Dorval et Lachine, ce sont principalement des éoliennes qui sont proposées. L'isolement de ces structures par rapport au milieu de vie permet d'en diminuer les nuisances.

Dans les lieux plus sensibles, notamment ceux situés à proximité des milieux de vie, ce sont principalement des équipements légers de production énergétique qui sont proposés notamment des panneaux solaires ou des équipements qui utilisent l'énergie piézoélectrique.

Dans l'emprise autoroutière elle-même, l'implantation d'un réseau de capteur d'énergie géothermique lors de la construction des piliers des nouveaux échangeurs est proposée afin de desservir les quartiers voisins.

- **Agriculture urbaine**

Finalement, bien que distincte de l'industrie à proprement parler, l'agriculture est également perçue comme filière de production dont l'implantation dans le corridor d'entrée de ville pourrait valoriser le caractère productif du milieu. Deux stratégies d'implantation sont utilisées. La première vise la restructuration complète des grands secteurs industriels situés près de l'échangeur Saint-Pierre, de la rue Norman ainsi qu'au nord de l'autoroute 20 à Lachine. Ici, les milieux industriels peu valorisés deviennent des terres agricoles dont la division reprend souvent la forme historique des découpages territoriaux de l'île de Montréal. La seconde stratégie vise plutôt à insérer l'agriculture comme nouvelle activité de production à même les secteurs industriels existants. Ici,ce sont souvent des méthodes de culture en serre qui sont proposées. Les serres sont implantées sur les toits des bâtiments industriels ou à même des bâtiments autonomes.

b. Familles d'intervention touchées par le scénario

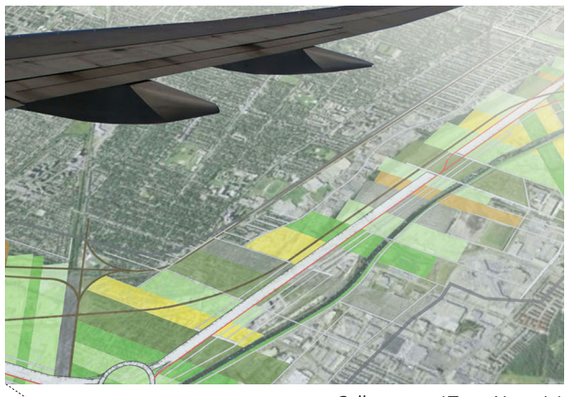
3.7 Implantation d'équipements de production énergétique (autoroute)

4.2 Aménagement d'aires d'agriculture urbaine et de jardins communautaires

4.5 Implantation d'équipements de production énergétique (territoire)

4.17 Revitalisation des zones industrielles

Scénario 5 : Corridor productif

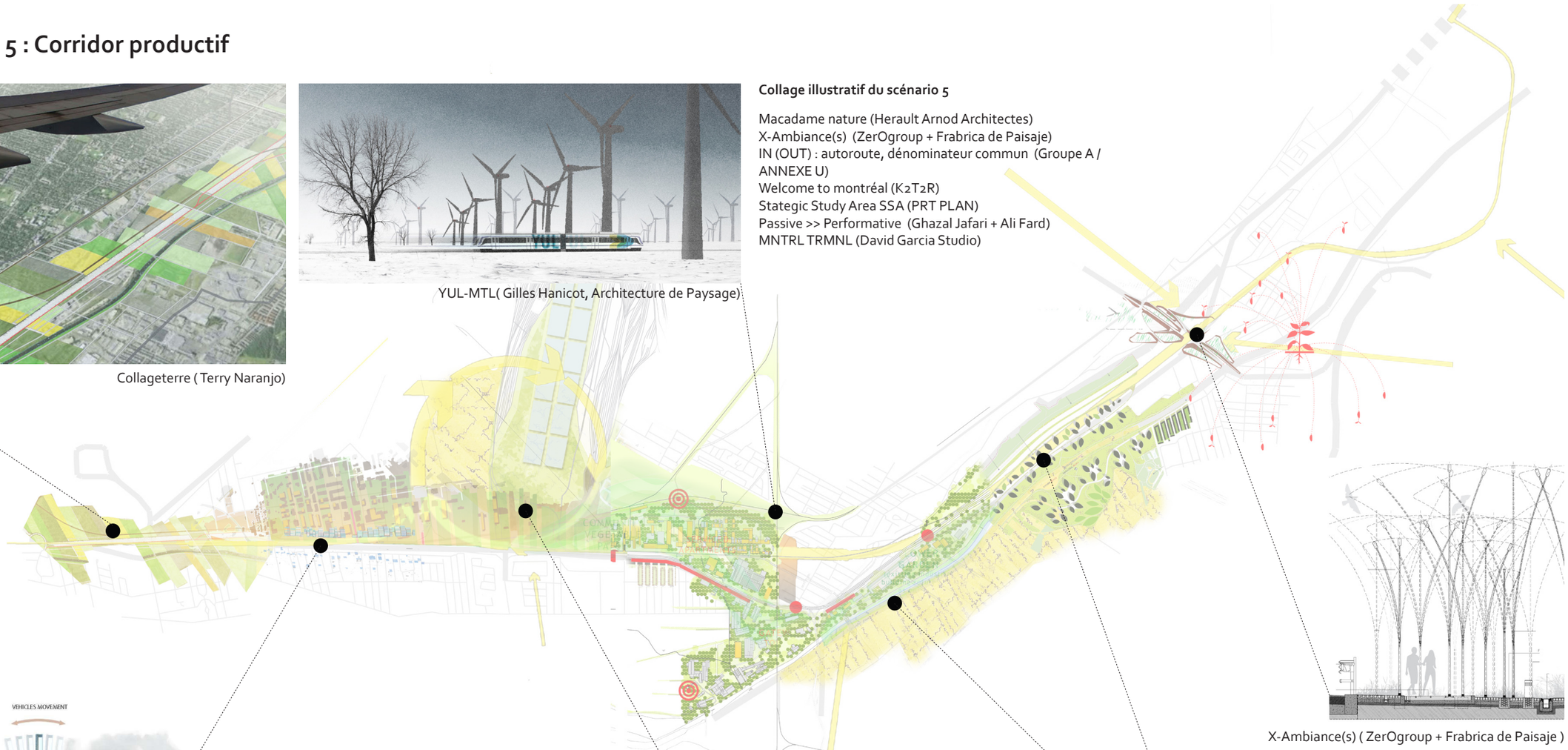


Collageterre (Terry Naranjo)

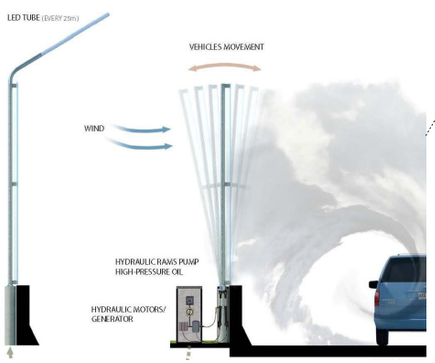
YUL-MTL(Gilles Hanicot, Architecture de Paysage)

Collage illustratif du scénario 5

Macadame nature (Herault Arnod Architectes)
X-Ambiance(s) (ZerOgroup + Frabrica de Paisaje)
IN (OUT) : autoroute, dénominateur commun (Groupe A / ANNEXE U)
Welcome to montréal (K2T2R)
Stategic Study Area SSA (PRT PLAN)
Passive >> Performative (Ghazal Jafari + Ali Fard)
MNTRL TRMNL (David Garcia Studio)



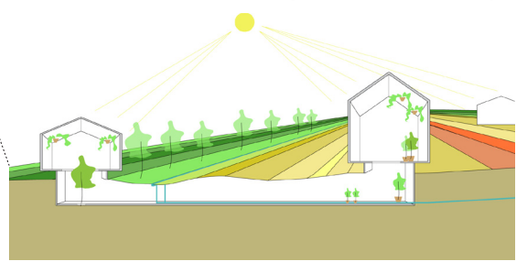
X-Ambiance(s) (ZerOgroup + Frabrica de Paisaje)



PRT PLAN (Stategic Study Area SSA)

Time line (Bruna Bajramovic, Paolo Casu, Stephany Khoriaty, Amayel Ndiaye)

Welcome to montréal (K2T2R)



Seeds in Montreal (Maha El Ayyoubi, Domenico Fogaroli, Audrey Lavallée, Naoko Yumoto)

Figure 30 : Illustrations du scénario 5 pour quelques lieux choisis

Scénario 5 : Corridor productif

Dôme hydroponique
Jonathan Yue, Singapour

Champ Piézoélectrique
zerOgroup + Fabrica de Paisaje, Brésil

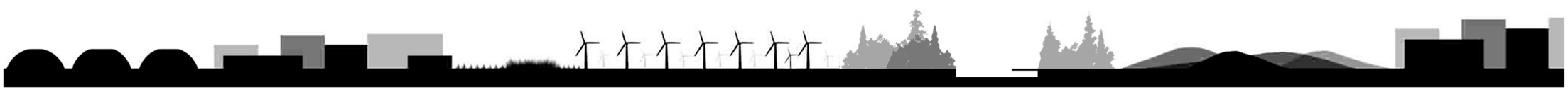
Agriculture, décontamination des friches industrielles
Participants à l'atelier préparatoire du WAT_UNESCO-MTL :
Julien Bourque, Valérie Gravel, Christine Robitaille

Parc éolien
Gilles Hanicot, Canada

Pépinières
Participants du WAT_UNESCO-MTL :
Audrey Lavallée, Domenico Fogaroli, Maha El Ayyoubi, Naoko Yumoto

Entreposage de la terre et parc-montagne
Gerwin de vries + alexander herrebout, Pays-Bas

Toits verts
Participants à l'atelier préparatoire du WAT_UNESCO-MTL :
Julien Bourque, Valérie Gravel, Christine Robitaille



Coupe symbolique du corridor productif
Collageterre (Terry Naranjo)

Figure 31 : Coupe-collage du scénario du corridor productif

Scénario 5 : Corridor productif

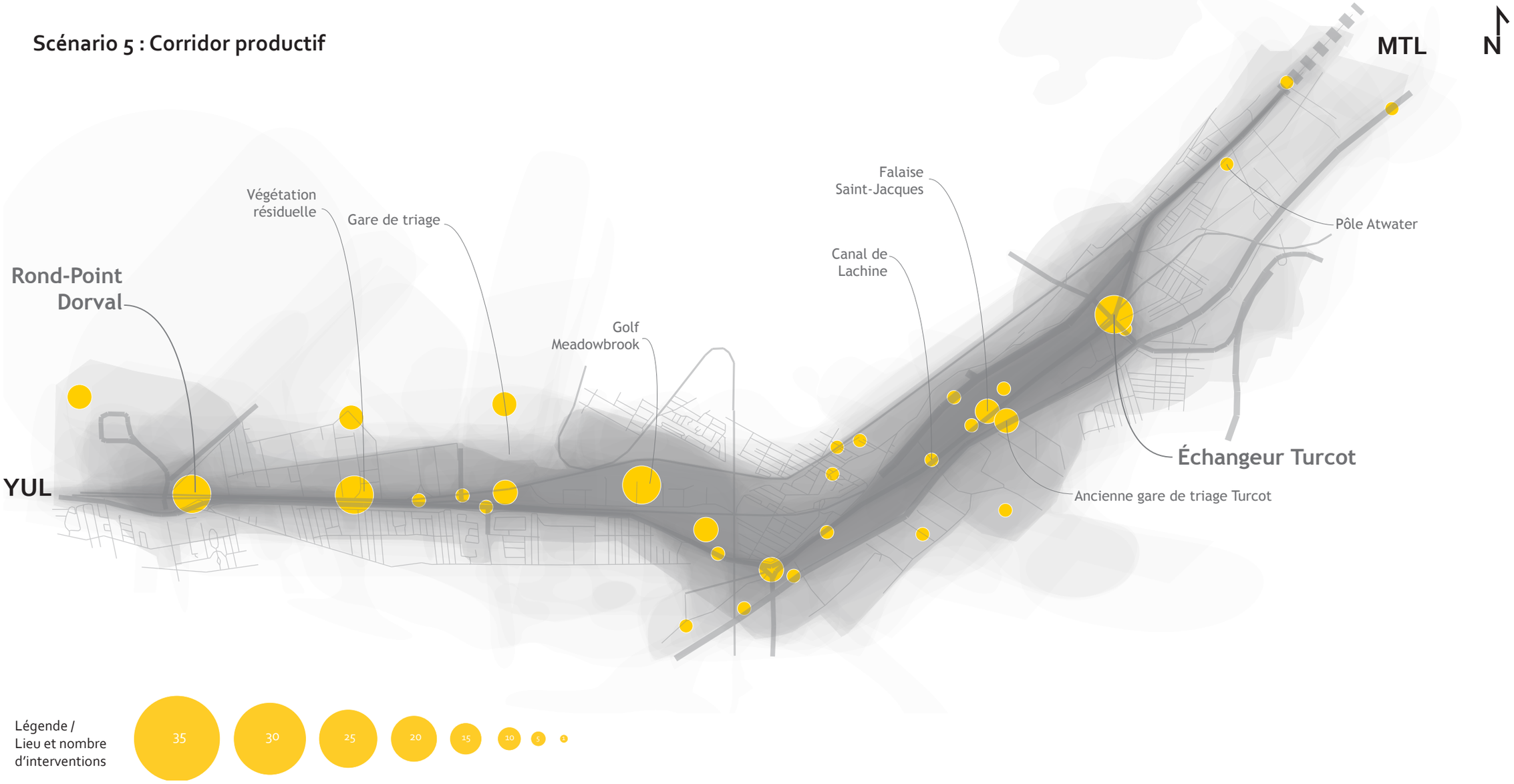


Figure 32 : Principaux lieux ciblés par les interventions reliées au scénario du corridor productif

Scénario 5 : Corridor productif

Axe 1 : Projet de paysage emblématique pour la métropole			Axe 2 : Scénarisation de parcours d'expériences		Axe 3 : Démarche concertée de développement durable		
Principe 1.1 : Créer une identité forte et expressive	**Principe 1.2 : Mettre en valeur la singularité des lieux**	**Principe 1.3 : Faire preuve de créativité et d'innovation**	**Principe 2.1 : Scénariser le parcours telle une promenade du 21e siècle**	**Principe 2.2 : Assurer une cohérence des interventions**	**Principe 3.1 : Stimuler la vitalité des milieux**	**Principe 3.2 : Créer un rapprochement avec la nature**	**Principe 3.3 : Intégrer l'infrastructure au territoire et vice versa**
• Valoriser l'image du développement durable de Montréal.	• Conserver les traces des anciens découpages agricoles. • Mettre en valeur le patrimoine industriel par la préservation des bâtiments et de l'usage.	• Développer des nouvelles technologies pour mettre en œuvre la multifonctionnalité de l'infrastructure notamment par la production d'énergie. • Développer de nouvelles technologies de production énergétique adaptées aux milieux urbains.	• Création de repères visuels/expériences distinctives. • Améliorer la perception positive du caractère industriel depuis les parcours d'entrée de ville.	• Faciliter le déneigement et le déglaçage par l'utilisation de l'énergie produite pour réchauffer la chaussée.	• Transformer le corridor de transport en lieu de production énergétique. • Diversifier l'utilisation du sol en introduisant l'agriculture comme usage urbain potentiel. • Intensifier l'occupation du territoire en augmentant et diversifiant la présence du secteur industriel. • Encourager l'utilisation d'espaces résiduels et sous-valorisés.	• Décontaminer les sols industriels par phytorestauration.	• Alimenter les milieux adjacents en énergie (chauffage, électricité).

7. Les suites

La démarche d'idéation entreprise à l'hiver 2011 a permis de construire un ensemble de documents pour alimenter la réflexion des membres de la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20 :

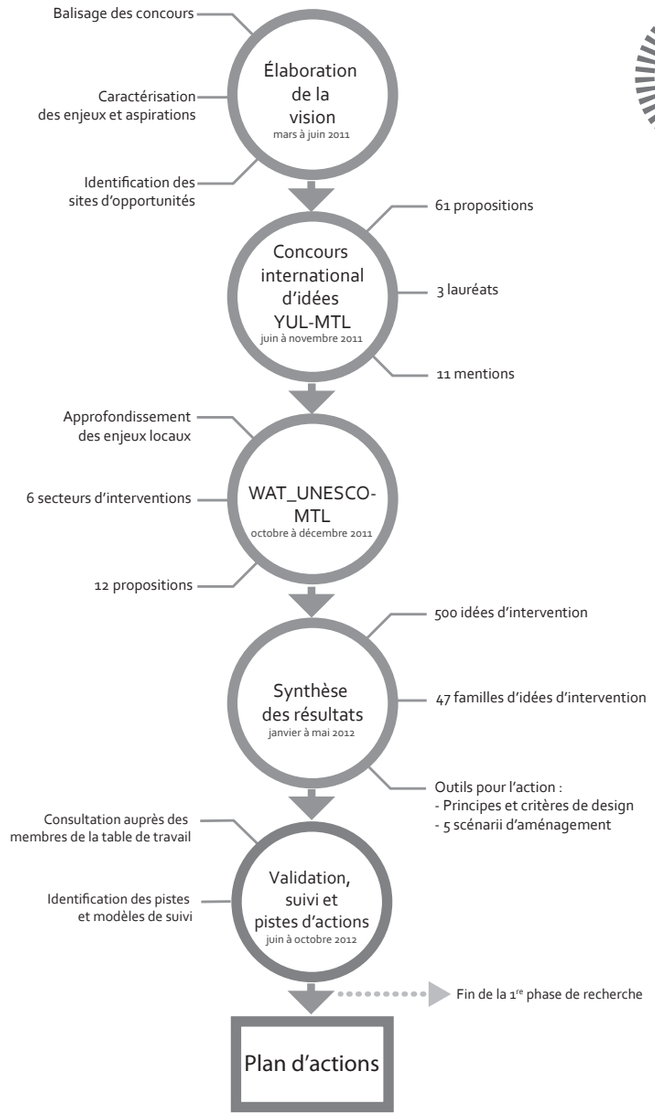
- Une vision d'aménagement élaborée en amont du processus (table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20)
- 61 propositions établissant des stratégies globales d'interventions (concours international d'idées YUL-MTL)
- 12 propositions se penchant sur des secteurs de planification plus détaillés (WAT_UNESCO-MTL)

Sur la base de l'analyse conjointe de ces documents, des outils ont été élaborés pour guider l'élaboration d'un plan d'action. Ces outils sont :

- Des principes et critères de design pour guider les actions locales d'aménagement
- Cinq scénarii d'aménagement pour illustrer des visions stratégiques pour l'ensemble du corridor

En soi, ces outils ne peuvent former les seuls guides pour l'élaboration d'un plan d'action car ils reflètent principalement la perception que les concepteurs ont eue de la vision locale d'aménagement développée par les acteurs territoriaux membres de la table de travail. Pour compléter le bilan de la démarche d'idéation et de concertation en cours, une dernière étape de consultation auprès des membres de la table est nécessaire pour obtenir leurs appréciations et commentaires par rapport aux principes et critères de design développés, ainsi qu'aux scénarii d'aménagement identifiés. Il est aussi important d'évaluer les orientations que les membres de la table de travail aimeraient emprunter au regard du développement des outils d'actions (ex. : plan directeur, charte de paysage…).

Cette tournée de consultation sera réalisée pendant le mois de mai 2012 et présentée dans une rencontre plénière de la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute au mois de juin 2012. Cette rencontre constituera la dernière phase de réflexion de cette recherche qui démontre l'importance et le rôle structurant d'un concours international d'idées pour la mise en oeuvre d'un plan d'actions.



Annexe 1 : Fiches descriptives des familles d'intervention

1.1 Végétalisation des emprises autoroutières

1.2 Murs antibruit

1.3 Traitement des eaux de ruissellement

1.4 Entretien et rénovation de l'existant

2.1 Interventions en couleur ou lumière sur les structures de l'autoroute

2.2 Équipements d'éclairage

2.3 Installation d'une ou de plusieurs oeuvres artistiques emblématiques

2.4 Installation de repères signalétique aux entrées de quartiers

2.5 Installations audio/vidéo

3.1 Aménagement de pont/structure de franchissement ponctuel de l'autoroute

3.2 Aménagement d'un réseau de pistes multifonctionnelles (autoroute)

3.3 Enfouissement complet ou partiel de l'autoroute

3.4 Création d'espace public dans les espaces résiduels de l'emprise autoroutière

3.5 Mégastructure

3.6 Éléments signalétiques

3.7 Implantation d'équipement de production énergétique à même les équipements autoroutiers

3.8 Conservation des bretelles de l'échangeur Turcot

3.9 Déplacement du tracé

3.10 Boulevard urbain

3.11 Reconversion des échangeurs

3.12 Implantation de bâtiments publics dans l'emprise de l'autoroute

4.1 Aménagement d'un parc linéaire/ corridor vert

4.2 Aménagement d'aires d'agriculture urbaine et jardins communautaires

4.3 Valorisation du patrimoine industriel

4.4 Intervention d'élargissement du canal de Lachine

4.5 Implantation d'équipements de production énergétique sur le territoire adjacent à l'autoroute

4.6 Reconstitution du lac à la Loutre

4.7 Mise en lumière ou en couleur des bâtiments adjacents à l'autoroute

4.8 Aménagement de toits verts

4.9 Modulation/transformation de la topographie

4.10 Traitement des aires d'accumulation de la neige

4.11 Mise en valeur du mont Royal

4.12 Traitement des eaux de ruissellement urbaines

4.13 Densification résidentielle et commerciale

4.14 Conception de bâtiments iconiques

4.15 Implantation de services publics et commerciaux

4.16 Utilisation de la culture comme source de revitalisation

4.17 Revitalisation des zones industrielles

4.18 Réaménagement du site de l'aéroport Montréal-Trudeau

5.1 Aménagement de parcs ponctuels

5.2 Amélioration/ajout de lignes de transport en commun

5.3 Rénovation/ajout de gares locales

5.4 Modification du réseau de rues locales

5.5 Mise en service de bateau-taxi

5.6 Aménagement de fontaine

5.7 Aménagement de pistes multifonctionnelles

5.8 Parcours souterrain

Légende :

En gras : les familles d'interventions ayant un nombre d'occurrences supérieur ou égal à 15.

© *CPEUM / CUPEUM*

1. Interventions intrinsèques à l'autoroute

1.1 Végétalisation des emprises autoroutières

1.2 Murs antibruit

1.3 Traitement des eaux de ruissellement

1.4 Entretien et rénovation de l'existant

© *CPEUM / CUPEUM*

Illustrations choisies

Fig.1 : Sélection des essences d'arbres selon leur couleur (Gerwin de vries + alexander herrebout, Pays-Bas)

Fig.2 : Plantation d'arbres dans l'emprise autoroutière (Catalyse Urbaine, Canada)

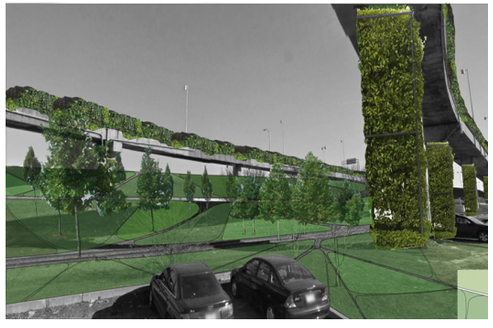


Fig.3 : Intrégation de système de plantation sur les structures (EBA For Cosmopolitan, Canada)

Mai 2012

1.1 Végétalisation des emprises autoroutières

Description générale

- Aménagement d'espaces végétalisés dans les interstices résiduels de l'emprise autoroutière.
- Intégration de systèmes de plantation à même les structures autoroutières.
- Création d'ambiances saisonnières par la sélection des espèces selon leur coloration.

Nombre d'occurrences : 27
Lauréats : 2
Mentions : 4
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 9
Expressivité — 7
Singularité — 2
Créativité — 0

Durabilité — 25
Vitalité — 3
Nature — 22
Intégration — 6

Parcours — 24
Progression — 3
Interfaces — 17
Cohérence — 1

Scénarisation :
- *autoroute — 23*
- *voie ferrée — 6*
- *canal de Lachine- 0*
- *voie cyclable — 3*

Interprétation

- Tout en visant le rapprochement nature/infrastructure directement par la végétalisation des emprises, ces interventions visent également la qualification des interfaces entre l'autoroute et les milieux adjacents (fig. 1). La végétation est utilisée comme filtre des nuisances causées par l'autoroute ainsi que pour créer des espaces conviviaux aux frontières de l'emprise autoroutière.
- La végétation permet aussi d'opérer des changements perceptuels du paysage autoroutier tant au niveau du sol (fig. 3) qu'à partir des structures surélevées (fig. 2). Au sol, la perception de la continuité paysagère de l'autoroute est améliorée par le défilement des alignements d'arbres. Sur les structures surélevées, les usagers perçoivent le canope de la nouvelle forêt urbaine à l'image d'un jardin suspendu. Le caractère perçu de Montréal depuis l'autoroute est ainsi celui d'une ville où la végétation est présente mettant aussi de l'avant l'image d'excellence en développement durable.
- La végétation permet également de mieux percevoir le caractère identitaire de Montréal comme ville nordique notamment par l'effet des changements saisonniers sur la coloration des végétaux (fig. 1).

Principes et critères de design

- Favoriser la perception des changements saisonniers par la végétation.
- Valoriser l'image du développement durable de Montréal par la présence plus grande des végétaux.
- Arrimer les stratégies de végétalisation aux aires naturelles existantes (falaise Saint-Jacques, aires de végétation résiduelle des secteurs Dorval et Lachine) afin de contribuer à leur mise en valeur.
- Concevoir une interface végétale entre l'autoroute et les milieux adjacents.
- Aménager les espaces résiduels de l'emprise autoroutière par la création d'espaces verts.
- Aménager un corridor écologique pour assurer la continuité des habitats.
- Filtrer les nuisances provenant de l'autoroute.

1.2 Murs antibruit

Description générale

- Traitement de l'interface entre l'autoroute et les milieux adjacents par la construction d'un mur antibruit.
- Création d'ambiances par le traitement artistique du mur.

Nombre d'occurrences : 19
Lauréat : 1
Mentions : 3
WAT_UNESCO-MTL : 1

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 9
Expressivité — 3
Singularité — 1
Créativité — 4

Durabilité — 14
Vitalité — 2
Nature — 8
Intégration — 5

Parcours — 18
Progression — 0
Interfaces — 15
Cohérence — 1

Scénarisation :
- *autoroute — 18*
- *voie ferrée — 0*
- *canal de Lachine- 0*
- *voie cyclable — 1*

Interprétation

- Le mur antibruit est considéré comme élément portant l'expression d'une nouvelle ambiance d'entrée de ville. Il est directement investi du caractère expressif du parcours autoroutier. L'installation d'oeuvres d'art (fig. 3), voire la construction d'un espace autoroutier (fig. 1 : tube acoustique), permet de créer de nouvelles expériences autoroutières.

- Le mur antibruit génère une double expérience paysagère, celle de l'autoroute et celle des milieux de vie adjacents. Le traitement différencié de ces deux côtés du mur antibruit permet de créer des interfaces cohérentes avec les usages présents. La présence de végétation ou d'oeuvre d'art du côté habité des murs antibruit facilite l'aménagement d'espaces publics conviviaux.

- Certaines propositions explorent la valeur productive des murs par la possibilité de les rendre habités ou encore producteurs d'énergie (fig. 2). Le mur antibruit prend alors un caractère multifonctionnel.

Principes et critères de design

- Rendre les murs antibruit porteurs de l'identité créative de MTL (réf. : marquage et communication d'intérêt public).
- Mettre en valeur les structures autoroutières.
- Utiliser de nouvelles technologies pour développer la multifonctionnalité des murs antibruit (réf. : production d'énergie, signalisation).
- Considérer la double relation des murs antibruit – corridor routier et milieu de vie.
- Faciliter l'appropriation des espaces publics riverains aux murs antibruit par la présence de végétaux ou d'œuvres d'art.
- Développer des systèmes de plantation de végétaux sur les murs antibruit.
- Filtrer les nuisances provenant de l'autoroute.

Illustrations choisies

Fig.1 : Tube acoustique (K2T2R, Singapour)

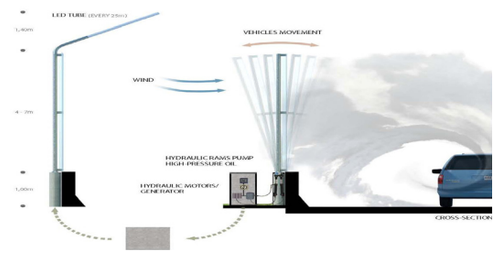


Fig.2 : Production d'énergie par le mouvement du mur (PRT PLAN, Portugal)

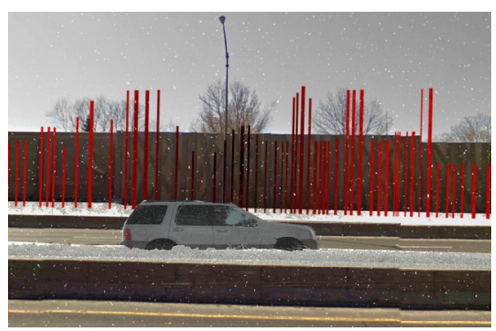


Fig. 3 : Revitalisation des murs antibruits (WAT_UNESCO-MTL : Bruna Bajramovic, Paolo Casu, Stephany Khoriaty, Amayel Ndiaye)

© CPEUM / CUPEUM

Illustrations choisies

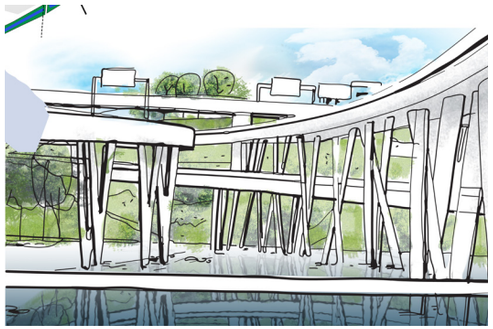


Fig.1 : Bassin de rétention aménager au pied d'un échangeur (Studio 2040, Pays-Bas)

Fig.2 : Lac d'aquaculture recueillant les eaux pluviales (ZerOgroup + Fabrica de Paisaje, Brésil)

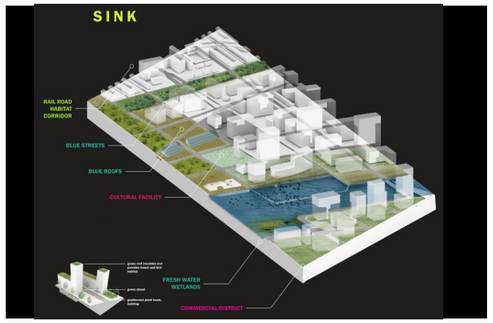


Fig.3 : Aménagement de milieux humides en bordure du canal de Lachine (Dlandstudio, États-Unis)

Mai 2012

1.3 Traitement des eaux de ruissellement

Description générale

- Aménagement de milieux humides en bordure de l'autoroute pour la récupération et le traitement des eaux de ruissellement.

Nombre d'occurrences : 6
Lauréat : 0
Mention : 1
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 2
Expressivité -0
Singularité — 2
Créativité — 0

Durabilité — 5
Vitalité — 2
Nature — 5
Intégration — 0

Parcours — 4
Progression — 0
Interfaces — 2
Cohérence - 1

Scénarisation :
- *autoroute — 4*
- *voie ferrée — 1*
- *canal de Lachine- 1*
- *voie cyclable — 1*

Interprétation

- La prise en compte des eaux de ruissellement vise directement une perspective écologique (fig. 3) autant pour faciliter la filtration naturelle de l'eau que d'éviter la surcharge des équipements de drainage (égout pluvial).
- Au-delà de l'enjeu écologique, la prise en compte des eaux de ruissellement est également envisagée pour son potentiel de transformation du paysage en offrant la possibilité de la présence d'une faune et une flore riche (fig. 3).
- Cette stratégie d'intervention vise également l'évocation du caractère insulaire de Montréal. Les bassins permettent l'aménagement des ponts ayant leur pied dans l'eau (fig. 1) évoquant ainsi la traversée d'une rivière ou du fleuve. Ils offrent aussi la possibilité de développer de nouveaux usages liés à la présence de l'eau comme la pisciculture (fig. 2).

Principes et critères de design

- Utiliser l'eau de ruissellement et la création de bassins pour renouveler l'identité territoriale du corridor.
- Rappeler l'identité insulaire de Montréal par l'aménagement de bassins sous les piliers des structures surélevées (réf. : métaphore et narration).
- Promouvoir de nouvelles technologies d'épuration des eaux (réf. : phytorestauration – système de gestion des eaux pluviales).
- Faciliter l'appropriation des milieux riverains par l'utilisation de l'eau comme facteur de valorisation.
- Réduire l'impact écologique des eaux de ruissellement provenant de l'autoroute (réf. : phytorestauration – captation des particules lourdes).
- Utiliser l'eau pour la création d'ambiances paysagères distinctives (expérience esthétique et sensorielle : sons provenant de cascades ou fontaine).
- Favoriser la présence d'une diversité d'habitats écologiques (réf. : biodiversité).
- Utiliser des éléments d'infrastructures (système de gestion des eaux pluviales) pour valoriser le territoire adjacent à l'autoroute.

1.4 Entretien et rénovation de l'existant

Description générale

- Réfection des structures autoroutières, notamment les échangeurs et le tunnel Ville-Marie afin de leur donner une apparence neuve.

Nombre d'occurrences : 4
Lauréat : 0
Mention : 0
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 0
Expressivité — 0
Singularité — 0
Créativité — 0

Durabilité — 2
Vitalité — 1
Nature — 0
Intégration — 1

Parcours — 2
Progression — 0
Interfaces — 1
Cohérence — 0

Scénarisation :
- *autoroute — 2*
- *voie ferrée — 0*
- *canal de Lachine- 0*
- *voie cyclable — 0*

Interprétation

- Ces interventions considèrent comme point de départ l'image négative projetée par des infrastructures d'apparence dégradée et visent la remise à neuf des structures pour contrer cette image négative (fig. 1). Il est suggéré que ces interventions soient réalisées tôt dans le processus de requalification territoriale (fig. 2).

Principes et critères de design

- Valoriser l'image du développement durable de Montréal par la réfection des structures existantes.
- Mettre en valeur les structures autoroutières par la qualité de leur état physique et de leurs matériaux de revêtement.
- Favoriser la qualité et la durabilité des ouvrages d'art.
- Renforcer l'impression de sécurité dans la qualité de l'entretien des ouvrages.

Illustrations choisies

Fig.1 : Renouvellement des revêtements et de l'éclairage (Team KDU, Japon)

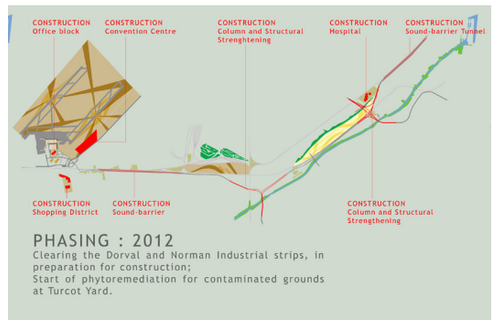


Fig.2 : Planification à court terme des travaux d'entretien (K2T2R, Singapour)

© CPEUM / CUPEUM

2. Interventions sur l'autoroute dans une démarche de valorisation visuelle et esthétique du territoire

2.1 Interventions en couleur ou lumière sur les structures de l'autoroute

2.2 Équipements d'éclairage

2.3 Installation d'une ou de plusieurs oeuvres artistiques emblématiques

2.4 Installation de repères signalétique aux entrées de quartiers

2.5 Installations audio/vidéo

© *CPEUM / CUPEUM*

Illustrations choisies

Fig.1 : Coloration d'éléments architecturaux des structures (Catalyse Urbaine, Canada)

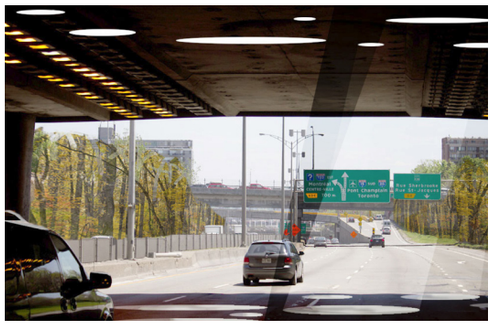


Fig.2 : Création d'expériences paysagères lumineuses (Moving momentum of Montreal Group, Canada)

Fig.3 : Mise en valeur par la lumière (Johnathan Yue, Singapur)

Mai 2012

2.1 Interventions en couleur ou lumière sur les structures de l'autoroute

Description générale

- Mise en valeur des qualités architecturales des structures autoroutières (piliers et dalles de béton, murs antibruit, chaussées) par leur coloration et leur mise en lumière.
- Création d'ambiances jour/nuit distinctes.

Nombre d'occurrences : 15
Lauréat : 0
Mentions : 3
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 12
Expressivité — 6
Singularité — 3
Créativité — 4

Durabilité — 3
Vitalité — 2
Nature — 0
Intégration — 1

Parcours — 14
Progression — 4
Interfaces — 11
Cohérence - 1

Scénarisation :
- *autoroute — 14*
- *voie ferrée — 1*
- *canal de Lachine- 1*
- *voie cyclable — 1*

Interprétation

- Souvent dénigrées pour leur caractère brutaliste, les structures autoroutières sont ici mises en valeur à partir de démarches créatives et artistiques. Ces interventions permettent ainsi de souligner les qualités de l'infrastructure comme ouvrage d'art (fig. 1 et 3), voire de prendre conscience de la valeur patrimoniale potentielle de l'infrastructure. Elles permettent également de donner de nouvelles identités par la création de mises en scène et d'expressions lumineuses (fig.2). La conception et l'intégration de la lumière sur le viaduc de l'échangeur Félix-Leclerc à Québec illustrent ce potentiel de mise en valeur des structures autoroutières.
- Ces interventions marquent des lieux précis (les échangeurs) et ponctuent ainsi les temps forts du parcours autoroutier. Elles donnent également aux échangeurs un rôle de repère nocturne autant pour les usagers que pour les riverains qui peuvent développer une appréciation positive de l'infrastructure.

Principes et critères de design

- Valoriser l'identité de Montréal comme ville créative.
- Mettre en valeur les structures autoroutières en soulignant leur qualité esthétique.
- Utiliser les nouvelles technologies d'éclairage pour la conception des ambiances nocturnes.
- Marquer la progression dans le parcours par la création de repères visuels (réf. : expérience esthétique).
- Assurer la cohérence des ambiances nocturnes. Les plans lumières (réf. Quartier des spectacles) et les plans couleur (réf. : travaux du paysagiste Bernard Lassus) peuvent être utilisés pour structurer de façon cohérente ces ambiances paysagères.

2.2 Équipements d'éclairage

Description générale

- Utilisation du mobilier urbain, notamment les systèmes d'éclairage, pour créer des ambiances dans le paysage nocturne du parcours d'entrée.
- Les interventions utilisent autant l'éclairage fonctionnel (fig. 3) de l'autoroute que l'éclairage d'ambiance (fig. 1 et 2).

Nombre d'occurrences : 7
Lauréat : 1
Mention : 0
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 7
Expressivité -3
Singularité — 0
Créativité — 2

Durabilité — 0
Vitalité — 0
Nature — 0
Intégration — 0

Parcours — 7
Progression — 0
Interfaces — 4
Cohérence — 1

Scénarisation :
- *autoroute — 7*
- *voie ferrée — 2*
- *canal de Lachine- 1*
- *voie cyclable — 1*

Interprétation

- Les interventions sur le mobilier d'éclairage cherchent à créer des ambiances qui évoquent la végétation locale (fig. 1 et 2) ou qui visent à montrer le niveau d'activité de la ville par la variation de l'intensité lumineuse. Des éléments difficiles à percevoir de nuit se révèlent ainsi dans le paysage nocturne de l'autoroute.

- Les créations du mobilier d'éclairage permettent aussi d'insérer dans le paysage diurne des repères identitaires forts (fig. 3) jouant ainsi avec les perceptions de jour et de nuit.

Principes et critères de design

- Valoriser l'identité de Montréal comme ville créative (réf. : marquage visuel d'intérêt public).
- Création d'ambiances diurnes et nocturnes par le développement de concepts d'éclairage innovants et l'utilisation de nouvelles technologies.
- Concevoir des équipements d'éclairage qui assurent à la fois la sécurité des usagers et la création d'ambiances distinctives (réf. : plans lumière).

Illustrations choisies

Fig.1 : Arbres lumineux (Gilles Hanicot, Canada)

Fig. 2 : Projection et installation lumineuse (Moving momentum of Montreal Group, Canada)

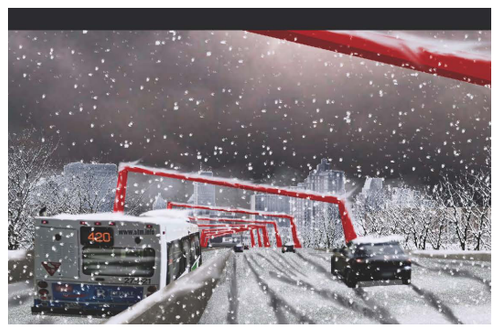


Fig. 3 : Cadres rouges porteurs de l'éclairage (MAP+OPO, Canada)

© CPEUM / CUPEUM

Illustrations choisies

Fig.1 : Sculpture monumentale installée à l'échangeur Dorval (Andrew Forster_Push Montreal, Canada)

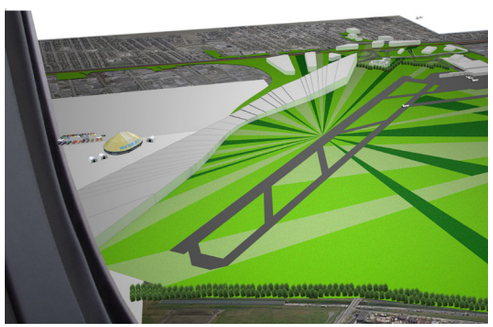


Fig.2 : Intervention sur les terrains de l'aéroport (DCYSA, Canada)

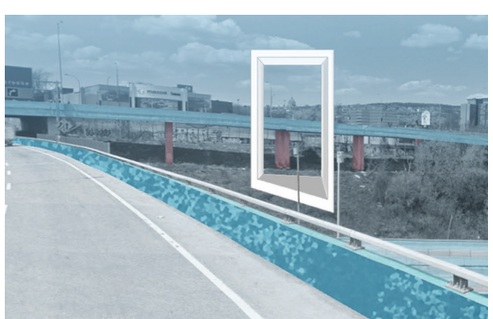


Fig. 3 : Cadre soulignant des éléments du paysage montréalais (Thibodeau Architecture + Design, Canada)

Mai 2012

2.3 Installation d'une ou de plusieurs oeuvres artistiques emblématiques

Description générale

- Création d'oeuvres artistiques mettant en scène le paysage du parcours d'entrée de ville.
- Les oeuvres sont positionnées à des points stratégiques du corridor (échangeur Dorval, échangeur Turcot) ou sont réparties sur l'ensemble du parcours.

Nombre d'occurrences : 10
Lauréat : 1
Mentions : 2
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 9
Expressivité — 7
Singularité — 2
Créativité — 3

Durabilité — 2
Vitalité — 1
Nature — 1
Intégration — 1

Parcours — 9
Progression — 6
Interfaces — 3
Cohérence - 1

Scénarisation :
- *autoroute — 8*
- *voie ferrée — 2*
- *canal de Lachine- 1*
- *voie cyclable — 0*

Interprétation

- L'objectif principal de ces interventions est d'incorporer l'identité créative de Montréal par la présence d'oeuvres artistiques à même le parcours (fig. 1 et 3) à l'image de l'autoroute Eastlink de Melbourne. Une idée similaire avait été développée en 1976 pour la rue Sherbrooke (corrid'art).
- Les oeuvres créent des ambiances sur certains tronçons et servent de repères (fig. 1). Le concours Paysages suspendus à Québec ou l'intervention à l'entrée de l'aéroport de Los Angeles (LAX) constituent des exemples similaires de marquage de lieu précis dans le paysage autoroutier.
- Certaines des oeuvres proposées sont issues de démarches sur les archétypes identitaires de Montréal et du Canada (castor, inukshuk, conteneur industriel, industrie aérospatiale). D'autres soulignent des attraits particuliers du paysage (fig. 3 : cadre paysager) ou visent la création de nouveaux repères.
- L'utilisation de la couverture du sol pour la création d'une oeuvre perceptible des airs (fig. 2) est l'une des rares considérations du parcours d'entrée des usagers des transports aériens.

Principes et critères de design

- Valoriser l'identité de Montréal comme ville créative (réf. : marquage d'intérêt artistique vis-à-vis du passé industriel du corridor de transport).
- Mettre en valeur des éléments paysagers par les œuvres (cadre).
- Utiliser de la thématique industrielle (conteneurs) comme source d'inspiration. Marquer la progression dans le parcours par la conception d'ambiances sonores.
- Marquer la progression dans le parcours par la création de repères visuels.
- Contribuer à l'animation urbaine des espaces résiduels de l'emprise autoroutière.

2.4 Installation de repères signalétique aux entrées de quartiers

Description générale

- Stratégie d'intervention sur l'ensemble du corridor d'entrée de ville qui vise à marquer les entrées de quartiers par la construction d'un élément signal.
- Ces objets peuvent incorporer une composante d'affichage, servir de pont ou être habités.

Nombre d'occurrences : 7
Lauréat : 0
Mentions : 4
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 5
Expressivité — 4
Singularité — 2
Créativité — 1

Durabilité — 4
Vitalité — 2
Nature — 1
Intégration — 2

Parcours — 7
Progression — 6
Interfaces — 0
Cohérence — 0

Scénarisation :
- *autoroute — 7*
- *voie ferrée — 2*
- *canal de Lachine- 0*
- *voie cyclable — 3*

Interprétation

- Cette stratégie d'intervention met l'accent sur l'identité de Montréal comme une somme d'identités locales ancrées dans leur quartier. Ainsi, par la présence de repères à l'entrée des quartiers, l'usager du parcours est à même de comprendre cette structure territoriale (fig. 1). Ces stratégies s'inscrivent ainsi dans la logique des principes de lisibilité et d'intelligibilité des structures territoriales développées par Kevin Lynch. Dans ce principe, la présence de repères permet de mieux localiser les attraits et donc d'anticiper les décisions à prendre dans le parcours.
- L'expression architecturale des éléments signalétiques peut s'ancrer dans le patrimoine local (fig. 1 structure industrielle, fig. 3 tour de l'horloge) ou créer de nouvelles ambiances (fig.2).
- L'aménagement de structures-ponts (fig. 1 et 2) de façon concomitante à la création des repères permet de créer des entrées de quartiers uniques pour plusieurs parcours (sorties autoroutières, gares ferroviaires, pistes cyclables).

Principes et critères de design

- Révéler les identités locales des territoires traversés.
- Marquer la progression dans le parcours par la création de repères visuels.
- Faciliter la lisibilité de l'environnement urbain par la présence d'une signalisation forte des sorties.

Illustrations choisies

Fig.1 : Tour d'observation et passerelle à Lachine (Catalyse Urbaine, Canada)

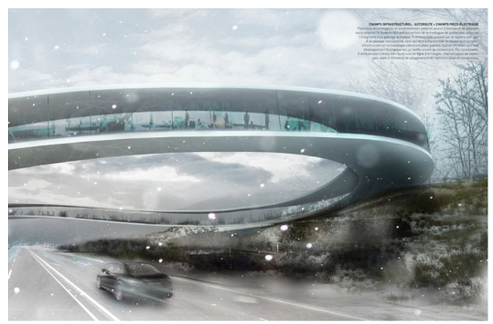


Fig.2 : Répétition d'anneaux habités le long du parcours (ZerOgroup + Fabrica de Paisaje, Brésil)

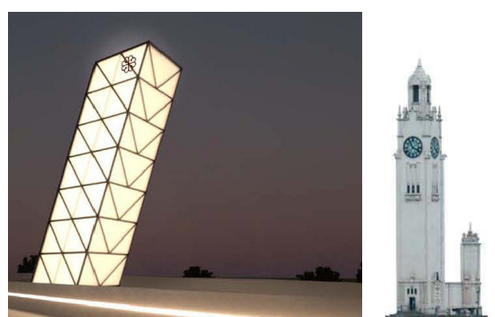


Fig.3 : Tour signalétique aux sorties de l'autoroute (PRT PLAN, Portugal)

© CPEUM / CUPEUM

Illustrations choisies

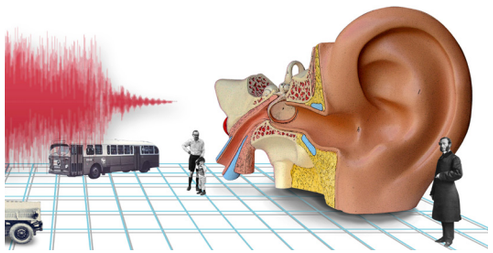


Fig.1 : Perception auditive des caractères du parcours (Andrew Foster_Push Montreal, Canada)

Fig.2 : Aménagement d'un parc sonore au pied d'un échangeur (SUPERLANDSCAPE, Italie)

2.5 Installations audio/vidéo

Description générale

- Installations sonores ou visuelles pouvant être écoutées à partir de plusieurs plateformes technologiques.

Nombre d'occurrences : 4
Lauréat : 0
Mentions : 3
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité -3
Expressivité — 1
Singularité — 3
Créativité — 2

Durabilité — 1
Vitalité — 0
Nature — 0
Intégration — 1

Parcours — 4
Progression — 3
Interfaces — 2
Cohérence - 2

Scénarisation :
- *autoroute — 4*
- *voie ferrée — 2*
- *canal de Lachine- 0*
- *voie cyclable — 3*

Interprétation

- Ces stratégies d'intervention visent à créer des ambiances et à évoquer l'identité montréalaise par l'exploration sensorielle. Elles permettent ainsi de prendre conscience de la nature ou de la culture locale par des extraits sonores historiques, littéraires ou musicaux (fig 1). L'utilisation des nouvelles technologiques (réf. : baladodiffusion géoréférencée) permet aux usagers de recevoir l'information pendant leur parcours à la façon des audioguides.
- Les installations sonores peuvent également être envisagées dans les parcs et espaces publics urbains (fig. 2) afin de créer des ambiances qui filtrent les bruits de l'autoroute. Une expérience similaire a été réalisée à Montréal dans le cadre de travaux de réfection de l'autoroute Décarie afin de camoufler les bruits provenant du chantier la nuit.
- Les installations sonores sont également envisagées pour leur avantage éphémère. Ainsi, les expériences créées peuvent varier fréquemment afin de donner une expérience renouvelée aux usagers qui fréquentent régulièrement le parcours. Elles permettent aussi de donner des informations précises à des moments opportuns comme lors de travaux de construction.

Principes et critères de design

- Valoriser l'identité de Montréal comme ville créative par l'utilisation des ambiances sonores.
- Donner de l'information d'intérêt public sur les lieux traversés.
- Utiliser les nouvelles technologies de l'information (baladodiffusion).
- Marquer la progression dans le parcours par la conception d'ambiances sonores.
- Filtrer les bruits provenant de l'autoroute par l'utilisation d'ambiances sonores.

3. Interventions sur l'autoroute dans une démarche de valorisation fonctionnelle du territoire

3.1 Aménagement de pont/structure de franchissement ponctuel de l'autoroute

3.2 Aménagement d'un réseau de pistes multifonctionnelles (autoroute)

3.3 Enfouissement complet ou partiel de l'autoroute

3.4 Création d'espace public dans les espaces résiduels de l'emprise autoroutière

3.5 Mégastructure

3.6 Éléments signalétiques

3.7 Implantation d'équipement de production énergétique à même les équipements autoroutiers

3.8 Conservation des bretelles de l'échangeur Turcot

3.9 Déplacement du tracé

3.10 Boulevard urbain

3.11 Reconversion des échangeurs

3.12 Implantation de bâtiments publics dans l'emprise de l'autoroute

© *CPEUM / CUPEUM*

Illustrations choisies

Fig.1 : Large pont végétalisé et piétonnié (WAT_UNESCO-MTL : Laurence Aubin Steben, Mohamed El Tayeb, Jiping Shen)

Fig.2 : Pont habité dont la paroi permet la signalisation (Catalyse Urbaine, Canada)

Fig.3 : Passerelle emblématique (TATINVESTGRAZG-DANPROJECT, Russie)

Mai 2012

3.1 Aménagement de pont/structure de franchissement ponctuel de l'autoroute

Description générale

- Aménagement de ponts piétons pour faciliter le franchissement de l'autoroute et l'accès à des lieux stratégiques du corridor d'entrée ville : canal de Lachine, falaise Saint-Jacques, gares.
- Aménagement de ponts écologiques permettant la continuité des milieux naturels.

Nombre d'occurrences : 23
Lauréats : 3
Mentions : 3
WAT_UNESCO-MTL : 5

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 8
Expressivité — 5
Singularité — 2
Créativité — 0

Durabilité — 18
Vitalité — 9
Nature — 9
Intégration — 6

Parcours — 22
Progression — 8
Interfaces — 5
Cohérence - 7

Scénarisation :
- *autoroute — 19*
- *voie ferrée — 5*
- *canal de Lachine- 2*
- *voie cyclable — 15*

Interprétation

- La perception de l'autoroute et des autres infrastructures de transport comme une barrière limitant les déplacements actifs est présente dans un grand nombre de propositions. Les stratégies de réponse à cette contrainte vont de la simple passerelle (fig. 3) aux ponts habités (fig. 2) et aux ponts écologiques (fig. 1, les stratégies de pont écologique ont été explorées dans le cadre du concours de design ARC — Wildlife crossing infrastructure). Ces deux dernières stratégies désirent non seulement faciliter les déplacements, mais également promouvoir la vitalité et la durabilité du territoire afin de créer des lieux animés.
- Le pont est également un élément de marquage fort du territoire. Par une recherche sur l'expression architecturale (fig. 3) ou sur le potentiel signalétique (fig.2), les ponts permettent de créer de nouvelles identités territoriales.

Principes et critères de design

- Miser sur la création d'infrastructure unique et emblématique (via les concours de projet).
- Aménager des espaces publics intégrés aux ouvrages d'art (réf. : multifonctionnalité).
- Marquer la progression dans le parcours par la création de repères visuels.
- Aménagement de parcours alternatifs à l'autoroute (cycliste, piétons).
- Développer de nouveaux espaces publics attractifs. Intégrer la conception des ponts à la mise en place de corridors naturels et récréatifs.
- Faciliter le franchissement de l'autoroute en assurant des continuités territoriales (usages, fonctions, etc.).

3.2 Aménagement d'un réseau de pistes multifonctionnelles (autoroute)

Description générale

- Aménagement de pistes multifonctionnelles dans les espaces résiduels de l'emprise autoroutière et arrimer celles-ci au réseau existant de pistes cyclables.

Nombre d'occurrences : 10
Lauréat : 0
Mentions : 2
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 2
Expressivité -0
Singularité — 1
Créativité — 1

Durabilité — 9
Vitalité — 6
Nature — 1
Intégration — 2

Parcours — 10
Progression — 0
Interfaces — 3
Cohérence — 5

Scénarisation :
- *autoroute — 4*
- *voie ferrée — 0*
- *canal de Lachine — 2*
- *voie cyclable — 10*

Interprétation

- La création de sentiers multifonctionnels est d'abord envisagée dans la perspective de favoriser les transports actifs. Souvent planifiées pour les cyclistes ou pour la promenade, certaines interventions envisagent aussi le ski de fond (fig. 1) ou l'équitation comme usage possible de ces sentiers.
- L'implantation d'un sentier multifonctionnel à l'intérieur de l'emprise autoroutière permet d'améliorer et de connecter le réseau cyclable existant dans les quartiers (fig. 2). Ainsi, le réseau créé à même l'emprise autoroutière contribue au développement du réseau local.
- L'expérience du sentier multifonctionnel est perçue comme un parcours en soi pour lequel la variation des ambiances entre le jour et la nuit doit être explorée (fig. 2 et 3).
- Les aménagements du sentier et la présence d'usagers permettent aussi d'animer l'espace urbain du parcours s'inscrivant ainsi dans la logique de vitalité du territoire (fig.1).

Principes et critères de design

- Valoriser l'image du développement durable de Montréal.
- Aménager des parcours alternatifs à l'autoroute (cycliste, piéton – plan de mobilité durable).
- Contribuer à l'animation urbaine et la valorisation des espaces résiduels de l'emprise autoroutière.
- Intégrer la conception des pistes multifonctionnelles à la mise en place de corridors naturels et récréatifs

Illustrations choisies

Fig.1 : Piste multifonctionnelle sous l'échangeur Turcot (Ghazal Jafari + Ali Fard, Canada)

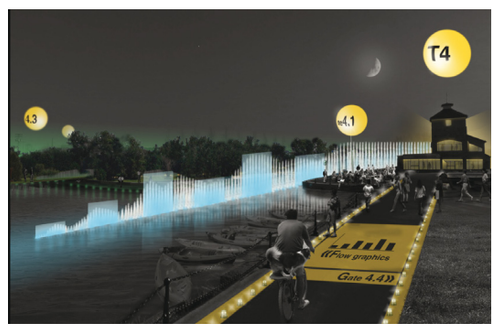


Fig.2 : Pistes multifonctionnelles longeant le canal de Lachine (David Garcia Studio, Danemark)

Fig.3 : Marquage des pistes multifonctionnelles par l'éclairage (Johnathan Yue, Singapur)

© CPEUM / CUPEUM

Illustrations choisies

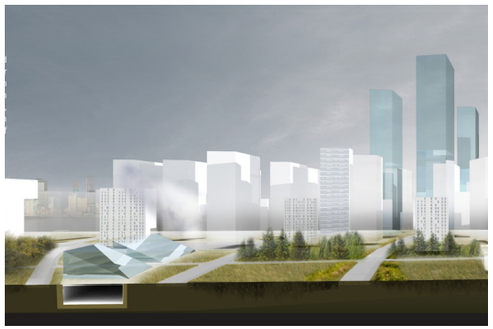


Fig.1 : Enfouissement de l'autoroute 20 dans l'ancienne cour de triage Turcot pour en faciliter le développement (Dlands-tudio, États-Unis)

Fig.2 : Parc sur l'autoroute (Wanted Landscape / Infravert, Canada)

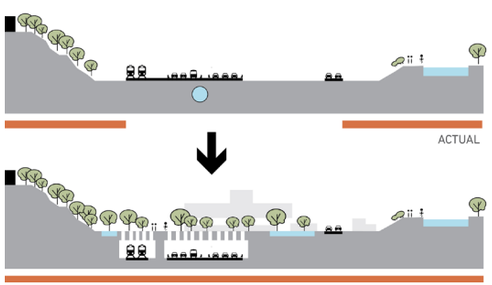


Fig.3 : Enfouissement de l'autoroute dans la cour Turcot (WAT_UNESCO-MTL : Catherine Blain, Valeria Poggiani, Taiki Fujimaki, Andrea Spector)

Mai 2012

3.3 Enfouissement complet ou partiel de l'autoroute

Description générale

- L'enfouissement de certains tronçons de l'autoroute particulièrement dans l'ancienne gare de triage Turcot permet une continuité des aménagements urbains au niveau du sol.

Nombre d'occurrences :11
Lauréat : 1
Mention : 1
WAT_UNESCO-MTL : 3

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 2
Expressivité — 0
Singularité — 2
Créativité — 0

Durabilité — 8
Vitalité — 6
Nature — 13
Intégration — 2

Parcours — 11
Progression — 1
Interfaces — 0
Cohérence - 5

Scénarisation :
- *autoroute — 11*
- *voie ferrée — 3*
- *canal de Lachine- 1*
- *voie cyclable — 4*

Interprétation

- L'enfouissement de l'autoroute est généralement envisagé non pas dans la perspective de la création d'expérience de conduite particulière, mais plutôt afin d'assurer la continuité des parcours locaux et des aménagements urbains proposés (fig. 1). Ainsi, cette stratégie d'intervention vise à offrir une réponse à l'effet de barrière créé par l'autoroute. L'ancienne gare de triage Turcot est un lieu privilégié pour l'aménagement des tunnels, car elle est encadrée par deux des éléments remarquables du corridor d'entrée de ville : la falaise Saint-Jacques et le canal de Lachine. Cette stratégie d'intervention s'inscrit dans la même logique que l'enfouissement de l'autoroute 93 au centre-ville de Boston et la création de parcs dans l'emprise ainsi libérée.
- Néanmoins, quelques interventions soulignent le potentiel de création d'expériences autoroutières particulières notamment par la découverte d'un nouveau paysage à la sortie du tunnel. Celui-ci peut ainsi créer des effets de surprise dans lesquels le profil du centre-ville apparaît comme point d'attrait particulier (fig. 2).

Principes et critères de design

- Promouvoir de nouveaux espaces publics qui participent à la mise en valeur du territoire (réf. : récupération d'espaces).
- Aménager des parcours alternatifs à l'autoroute (cycliste, piétons) et d'espaces publics.
- Générer des repères visuels par la création d'effets de surprise à la sortie des tunnels.
- Développer des continuités territoriales et paysagères
- Favoriser l'aménagement et le développement des milieux adjacent à l'autoroute.
- Créer de nouvelles opportunités de végétalisation (réf. : biodiversité + santé publique : îlot de chaleur).
- Améliorer les connexions entre les quartiers en diminuant les barrières.
- Réduire les nuisances provenant de l'autoroute.

3.4 Création d'espace public dans les espaces résiduels de l'emprise autoroutière

Description générale

- Aménagement en place publique des espaces résiduels de l'emprise autoroutière, particulièrement les espaces libres sous la structure des échangeurs.
- Animation de ces places publiques par l'installation d'équipements récréatifs.

Nombre d'occurrences :14
Lauréat : 1
Mention : 1
WAT_UNESCO-MTL : 1

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité -8
Expressivité — 0
Singularité — 6
Créativité — 0

Durabilité — 14
Vitalité — 11
Nature — 3
Intégration — 4

Parcours — 13
Progression — 4
Interfaces — 4
Cohérence - 4

Scénarisation :
- *autoroute — 10*
- *voie ferrée — 1*
- *canal de Lachine- 1*
- *voie cyclable — 5*

Interprétation

- Les espaces libres sous les échangeurs sont généralement des lieux sous-valorisés. Ces interventions visent à leur donner un caractère urbain fort qui en favorise l'appropriation. Certaines des interventions misent principalement sur des aménagements qui favorisent uniquement l'occupation temporaire ou le passage (pistes multifonctionnelles) ou l'occupation de l'espace par des groupes marginaux (fig. 1, skate park), mais d'autres propositions visent une occupation plus large par l'installation de kiosques ou une végétalisation plus importante de l'espace public (fig. 2 et 3).
- Ces interventions s'inscrivent également dans une revalorisation urbaine des structures autoroutières de manière similaire aux démarches de patrimonialisation mises de l'avant par d'autres catégories d'interventions, la mise en lumière notamment.

Principes et critères de design

- Mettre en valeur les structures autoroutières en favorisant l'appropriation de leur environnement urbain.
- Créer des infrastructures plus aptes à revoir des usages publics (réf. : passage).
- Contribuer à l'animation urbaine et la multifonctionnalité des espaces résiduels de l'emprise autoroutière.
- Valoriser la végétalisation des interfaces infrastructure/territoire (biodiversité + santé publique : îlot de chaleur).
- Créer les interfaces qui minimisent l'infrastructure autoroutière et valorisent l'appropriation territoriale.

Illustrations choisies

Fig. 1 : Espace public sous l'échangeur Turcot (K2T2R, Singapour)

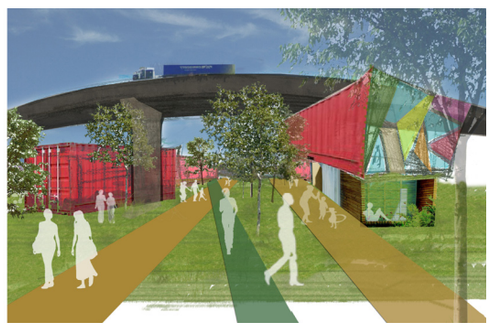


Figure 2 : Parc public sous l'échangeur Turcot (WAT_UNESCO-MTL : Yasmine Naji, Carlos Santibanez, Théa Sarkissian, Yuka Kato)

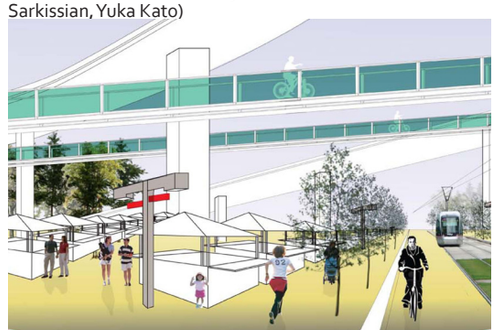


Fig. 3 : Animation de l'espace public par des kiosques (Everyday Urban, Chine)

© CPEUM / CUPEUM

Illustrations choisies

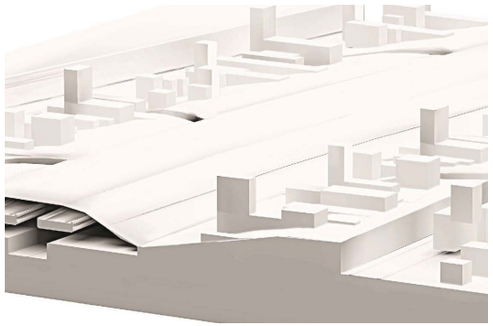


Fig. 1 : Parc plateforme au-dessus de l'autoroute (Philippe Barriere Collective, Canada)

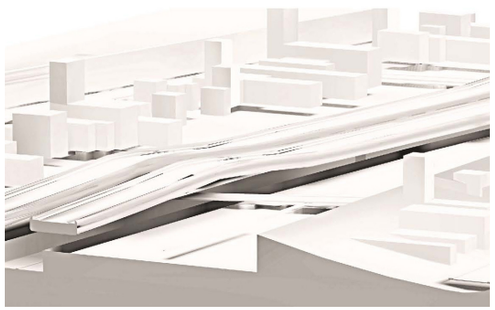


Fig. 1 : Parc plateforme au-dessus de l'autoroute (Philippe Barriere Collective, Canada)

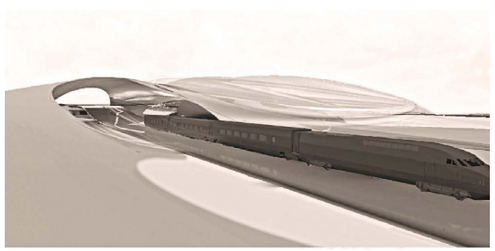


Fig. 3 : Échangeur et passerelles piétonnes (Philippe Barriere Collective, Canada)

Mai 2012

3.5 Mégastructures

Description générale

- Construction d'une infrastructure à multiples niveaux qui intègre plusieurs types de transports (autoroute, voie ferroviaire, voie cycliste) ou une programmation urbaine (stationnements, bâtiments publics).

Nombre d'occurrences : 6
Lauréat : 0
Mention : 0
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 3
Expressivité -1
Singularité — 1
Créativité — 1

Durabilité — 4
Vitalité — 2
Nature — 0
Intégration — 0

Parcours — 6
Progression — 1
Interfaces -0
Cohérence — 2

Scénarisation :
- *autoroute — 5*
- *voie ferrée — 1*
- *canal de Lachine- 0*
- *voie cyclable — 1*

Interprétation

- Ces stratégies d'interventions s'inscrivent dans une perspective de forte intégration de l'ensemble des acteurs territoriaux pour réaliser un projet d'infrastructure multifonctionnel. La superposition des réseaux met en évidence les interconnexions possibles entre les modes de transport (fig. 2) et aussi le potentiel de concentration d'une diversité et d'une forte densité d'usages à proximité des noeuds (fig. 3, gares, sorties d'autoroute, terminus).
- Les mégastructures facilitent également des déplacements piétons par l'intégration de passerelles (fig. 3) ou de parc plateforme au-dessus de l'autoroute (fig. 1).

Principes et critères de design

- Jumeler les infrastructures pour créer des éléments forts et emblématiques dans le paysage du corridor d'entrée de ville.
- Créer de nouveaux usages et fonctions territoriaux (réf. : pôles de développement).
- Créer des nœuds communs à plusieurs modes de transports pour générer des repères visuels.
- Multiplier les opportunités de transport dans l'emprise autoroutière.
- Maximiser la valeur économique et sociale des territoires visés.
- Assurer une meilleure intégration de l'infrastructure autoroutière au développement urbain à l'aide de pôle multimodal.

3.6 Éléments signalétiques

Description générale

- Développement d'une identité visuelle pour le corridor d'entrée de ville. Cette identité visuelle peut être commune à tous les parcours et identifie les principaux noeuds et points d'intérêt (fig. 1).
- Valorisation de Montréal par le développement de systèmes d'affichage à même les murs et équipements autoroutiers (fig. 2 et 3).

Nombre d'occurrences :5
Lauréat : 0
Mention : 1
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité -4
Expressivité — 3
Singularité — 0
Créativité — 1

Durabilité — 2
Vitalité — 2
Nature — 0
Intégration — 1

Parcours — 5
Progression — 3
Interfaces — 3
Cohérence - 1

Scénarisation :
- *autoroute — 5*
- *voie ferrée — 2*
- *canal de Lachine- 0*
- *voie cyclable — 1*

Interprétation

- Les stratégies d'intervention qui ont proposé des éléments de signalisation et d'affichage ont cherché à rendre lisibles les repères locaux, mettant ainsi l'accent sur la singularité des lieux qui composent le parcours d'entrée de ville (fig. 1) ou à faire transparaître l'identité de Montréal comme ville créative ou durable et ainsi transmettre le sens d'une identité régionale (fig. 2).
- Les systèmes de signalisation transforment aussi le corridor en un parcours informatif (fig. 3) avec lequel les usagers sont renseignés sur la météo ou les événements locaux en plus des conditions routières.
- L'utilisation d'un système commun de signalisation pour l'ensemble des parcours d'entrée (autoroute, transport public, pistes cyclables) permet aussi de mettre à l'avant-plan l'interaction et la complémentarité des différents modes de transport. Les noeuds et interconnexions des réseaux de transport sont mis en évidence par l'identification de terminaux ou lieux d'échanges (fig. 1).

Principes et critères de design

- Développer une signalisation identitaire en plus de la signalisation régulière.
- Développer de nouveaux systèmes de marquage d'intérêt public intégrés aux infrastructures de transport.
- Marquer la progression dans le parcours par la création de repères visuels.
- Concevoir une identité visuelle commune à l'ensemble des parcours du corridor d'entrée de ville.
- Stimuler l'attractivité des territoires locaux.
- Miser sur la multifonctionnalité des infrastructures de transports.

Illustrations choisies

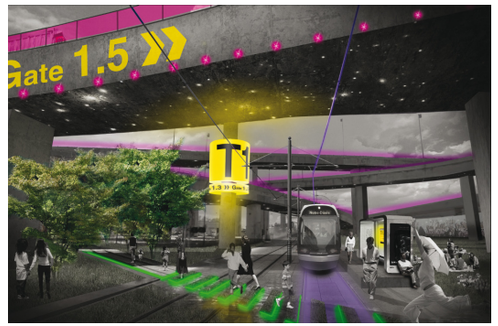


Fig. 1 : Signalisation des points d'intérêt (David Garcia Studio, Danemark)

Fig. 2 : Bannière avec logo sur les équipements (Gilles Hanicot, Canada)

Fig. 3 : Rambarde avec affichage identitaire (TATINVES-TGRAZGDANPROJECT, Russie)

© CPEUM / CUPEUM

Illustrations choisies

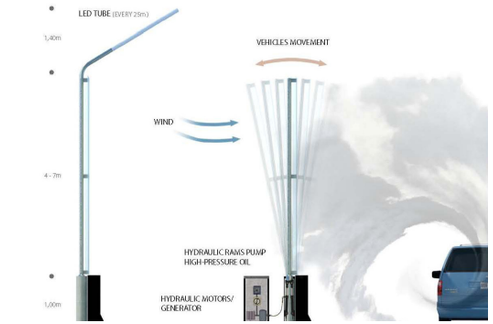


Fig. 1 : Utilisation de l'énergie éolienne par les murs anti-bruits (PRT PLAN, Portugal)

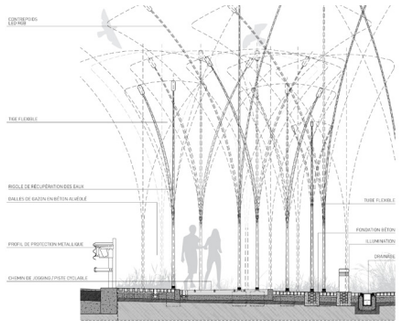


Fig. 2 : Structure de production piézoélectrique (ZerOgroup + Fabrica de Paisaje, Brésil)

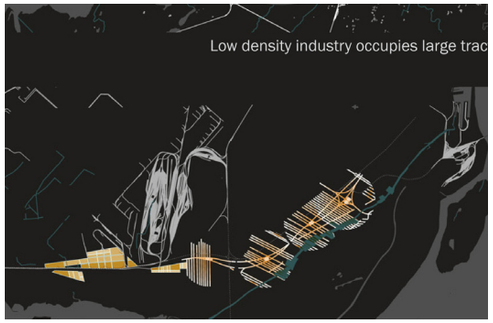


Fig. 3 : Rayon de distribution de l'énergie géothermique (Dlandstudio, États-Unis)

Mai 2012

3.7 Implantation d'équipement de production énergétique à même les équipements autoroutiers

Description générale

- Utilisation des équipements autoroutiers pour produire de l'énergie qui est utilisée à même le réseau routier (éclairage) ou redistribuée dans les milieux adjacents.

Nombre d'occurrences : 5
Lauréat : 1
Mention : 1
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 2
Expressivité — 1
Singularité — 0
Créativité — 1

Durabilité — 5
Vitalité — 5
Nature — 1
Intégration — 1

Parcours — 5
Progression — 0
Interfaces — 3
Cohérence — 1

Scénarisation :
- *autoroute — 5*
- *voie ferrée — 1*
- *canal de Lachine- 0*
- *voie cyclable — 1*

Interprétation

- Dans ces stratégies d'intervention, les équipements autoroutiers tirent profit de différentes sources énergétiques renouvelables (vent, soleil, géothermie) pour alimenter en électricité ou en chaleur le réseau routier et les milieux adjacents.
- Alors que certaines stratégies visent l'implantation de systèmes innovants (fig. 1, mur antibruit réagissant aux mouvements des voitures), d'autres tirent plutôt profit de l'opportunité créée par le chantier de l'échangeur pour installer des systèmes de production énergétique dont la technologie est aujourd'hui existante (fig. 3, système de géothermie installé de façon concomitante à l'excavation pour les fondations des futurs piliers d'échangeur).
- Les stratégies de nature énergétique visent un double changement identitaire du parcours autoroutier. D'une part, elles visent à transformer la perception d'un système consommateur d'énergie vers un système producteur d'énergie soulignant ainsi le caractère durable de l'infrastructure. D'autre part, elles permettent de créer de nouvelles ambiances le long du parcours contribuant ainsi à la scénarisation générale (fig. 2).

Principes et critères de design

- Valoriser l'image du développement durable de Montréal.
- Développer des nouvelles technologies pour mettre en œuvre la multifonctionnalité de l'infrastructure notamment par la production d'énergie.
- Création de repères visuels.
- Faciliter le déneigement et le déglaçage par l'utilisation de l'énergie produite pour réchauffer la chaussée.
- Transformer le corridor de transport en lieu de production énergétique.
- Alimenter les milieux adjacents en énergie (chauffage, électricité).

3.8 Conservation des bretelles de l'échangeur Turcot

Description générale

- Les structures désuètes de l'ancien échangeur Turcot (piliers et tabliers) sont conservées et réutilisées dans le nouveau projet d'aménagement.

Nombre d'occurrences : 1
Lauréat : 0
Mention : 1
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 1
Expressivité -1
Singularité — 1
Créativité — 0

Durabilité — 1
Vitalité — 0
Nature — 1
Intégration — 1

Parcours — 2
Progression — 1
Interfaces -0
Cohérence — 0

Scénarisation :
- *autoroute — 1*
- *voie ferrée — 0*
- *canal de Lachine- 0*
- *voie cyclable — 1*

Interprétation

- Deux motivations distinctes sous-tendent la conservation des structures désuètes de l'échangeur Turcot : d'une part, cette structure possède un fort potentiel de marquer un lieu important dans la progression du parcours vers le centre-ville (fig. 2), d'autre part sa mise en valeur contribuerait à la valorisation de l'héritage patrimonial des grands projets des années 1960. Cette dernière approche souligne les démarches croissantes de patrimonialisation de l'architecture et des ouvrages d'art issus de l'époque moderne. Combinées, ces deux démarches de valorisation des structures actuelles de l'échangeur Turcot permettent d'envisager le marquage identitaire de ce lieu à partir des artéfacts mêmes qui l'ont construit.
- Au-delà des stratégies identitaires, les interventions de mise en valeur des structures actuelles de l'échangeur Turcot proposent également leur réutilisation dans un projet de passerelles aériennes pour piétons (fig. 1). Ces stratégies prennent appui sur les multiples propositions d'aménagement de ponts ou de pistes multifonctionnelles pour conserver l'expérience des perspectives visuelles exceptionnelles vers le centre-ville et l'ensemble de la région qui sont possibles du haut de l'échangeur actuel. Elles utilisent également le précédent du High Line à New York pour lequel des voies ferrées surélevées sont devenues un parc linéaire.

Principes et critères de design

- Valoriser l'image du développement durable de Montréal.
- Mettre en valeur les structures autoroutières de l'échangeur Turcot comme composante patrimoniale.
- Créer des projets de recyclage d'infrastructure pour des usages publics (réf. : activités extensives – parc linéaire – promenade aérienne).
- Marquer la progression dans le parcours par la création de repères visuels, de mises en scène, de belvédères urbains.
- Offrir un nouvel espace public pour des promenades urbaines.
- Aménager de nouveaux liens territoriaux par la réutilisation des anciennes bretelles.

Illustrations choisies

Fig.1 : Réutilisation des bretelles désuètes de l'échangeur Turcot pour l'aménagement de pistes multifonctionnelles surélevées (Catalyse Urbaine, Canada)

© CPEUM / CUPEUM

Illustrations choisies

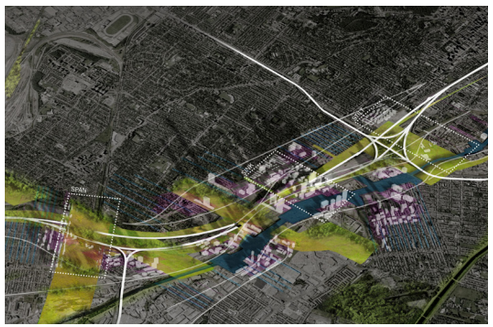


Fig.1 : Déplacement de l'autoroute 20 vers le nord à la hauteur de l'échangeur Saint-Pierre (Dlandstudio, États-Unis)

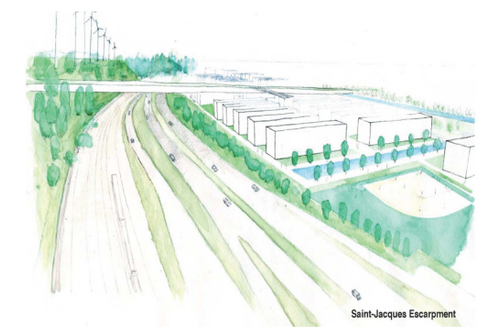


Fig.2 : Autoroute Ville-Marie sur la falaise Saint-Jacques (Tokyo Institut of Technology Tsukamoto Yoshiharu lab., Japon)

Fig.3 : Réaménagement des abords de l'aéroport (Tales of the earth, Canada)

Mai 2012

3.9 Déplacement du tracé

Description générale

- Déplacement du tracé de certains tronçons de l'autoroute 20.

Nombre d'occurrences : 8
Lauréat : 1
Mentions : 2
WAT_UNESCO-MTL : 1

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 0
Expressivité -0
Singularité — 0
Créativité — 0

Durabilité — 6
Vitalité — 3
Nature — 2
Intégration — 1

Parcours — 8
Progression — 0
Interfaces -2
Cohérence — 5

Scénarisation :
- *autoroute — 8*
- *voie ferrée — 0*
- *canal de Lachine- 1*
- *voie cyclable — 1*

Interprétation

- Les interventions qui envisagent le déplacement du tracé de l'autoroute cherchent à créer de nouvelles relations dans le territoire du corridor d'entrée de ville (fig. 3). Ainsi, cette opération est principalement envisagée afin de faciliter l'interconnexion des quartiers (fig. 1) et la diminution de l'emprise autoroutière (fig. 2). Bien que ces interventions modifient les expériences du paysage perçu depuis l'autoroute, leur objectif est principalement d'améliorer la qualité du cadre de vie et de faciliter le développement du territoire.

Principes et critères de design

- Diminuer l'emprise des infrastructures pour favoriser le développement des milieux adjacents.
- Améliorer les connexions entre les quartiers en diminuant les barrières.

3.10 Boulevard urbain

Description générale

- Aménagement en boulevard urbain de certains tronçons des autoroutes 20 et 720.

Nombre d'occurrences : 2
Lauréat : 0
Mention : 0
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 1
Expressivité -0
Singularité — 0
Créativité — 0

Durabilité — 2
Vitalité — 0
Nature — 0
Intégration — 1

Parcours — 2
Progression — 0
Interfaces -0
Cohérence — 2

Scénarisation :
- *autoroute — 2*
- *voie ferrée — 0*
- *canal de Lachine- 0*
- *voie cyclable — 1*

Interprétation

- La conversion de tronçons de l'autoroute 20 vise à faciliter l'insertion d'équipements de transport public ou de transport actif à même l'emprise autoroutière (fig. 2 et 3). Ainsi, les images qui illustrent les boulevards urbains mettent toujours à l'avant-plan un tramway (fig. 1) ou une voie cyclable pour illustrer le changement d'accent de l'équipement routier vers un équipement multifonctionnel.
- La réduction de la vitesse automobile sur les tronçons transformés en boulevard urbain est perçue comme un facteur facilitant l'insertion urbaine de l'autoroute. Elle permet aussi de recomposer l'expérience routière par l'aménagement de tronçons rapides puis de tronçons plus lents.
- Finalement, le boulevard urbain cherche également à transformer la perception identitaire de l'équipement autoroutier par la plantation d'arbres en alignement dans les lignes médianes (fig. 2). Les arbres rythment ainsi une expérience paysagère renouvelée.

Principes et critères de design

- Valoriser l'image du développement durable de Montréal.
- Assurer des cohérences visuelles et paysagères des aménagements avec la biomasse végétale du territoire adjacent.
- Multiplier les opportunités de transport à même l'emprise autoroutière.
- Favoriser l'aménagement et le développement des milieux adjacent à l'autoroute.
- Maximiser la biomasse végétale pour favoriser la biodiversité.
- Améliorer les connexions entre les quartiers en diminuant les barrières.
- Diminuer les nuisances de l'autoroute par une réduction de la vitesse des véhicules.

Illustrations choisies

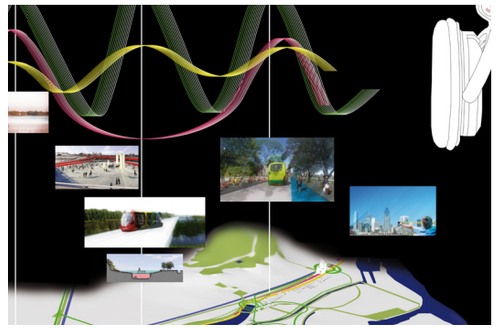


Fig. 1 : Aménagement d'un boulevard urbain dans la cour Turcot (L'Atelier Urbain, Canada)

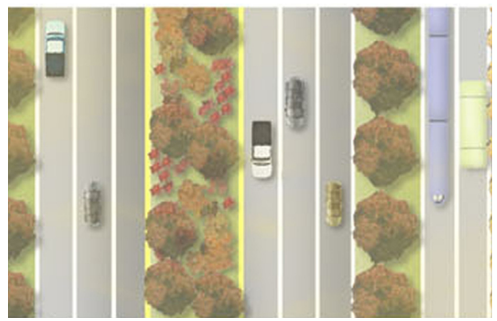


Fig. 2 : Alignement d'arbres et voies de transport en commun (Terry Naranjo, États-Unis)

Fig. 3 : Multifonctionnalité du boulevard urbain (Terry Naranjo, États-Unis)

© CPEUM / CUPEUM

Illustrations choisies

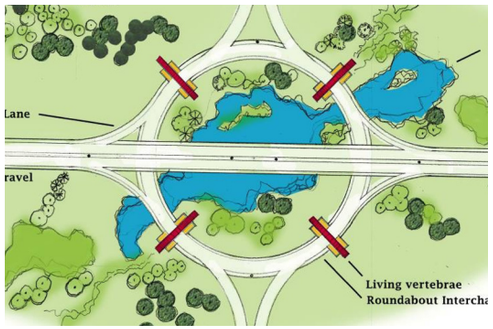


Fig.1 : Aménagement d'un rond-point (Tales of the earth, Canada)

Fig.2 : Localisation des ronds-points (Terry Naranjo, États-Unis)

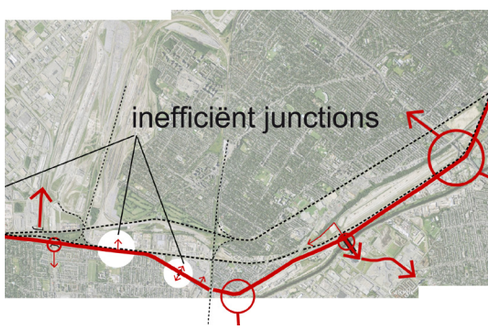


Fig.3 : Analyse de localisation des échangeurs (Studio 2040, Pays-Bas)

Mai 2012

3.11 Reconversion des échangeurs

Description générale

- La conversion des échangeurs en rond-point est envisagée afin de repenser la relation entre le trafic régional et local.

Nombre d'occurrences : 3
Lauréat : 0
Mentions : 2
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 0
Expressivité -0
Singularité — 0
Créativité — 0

Durabilité — 1
Vitalité — 0
Nature — 0
Intégration — 1

Parcours — 3
Progression — 0
Interfaces -0
Cohérence — 0

Scénarisation :
- *autoroute -3*
- *voie ferrée — 0*
- *canal de Lachine- 0*
- *voie cyclable — 0*

Interprétation

- Les interventions qui proposent la conversion des échangeurs en rond-point (fig. 2) reposent principalement sur deux points de réflexion : l'amélioration potentielle de la fluidité automobile (fig. 3) et la diminution de l'emprise autoroutière (fig. 1). Ces deux perspectives ont comme objectif final l'amélioration du cadre de vie des milieux adjacents à l'autoroute, tant par l'amélioration de l'accessibilité que par l'agrandissement de l'espace tampon et des aménagements paysagers entre l'autoroute et les milieux de vie.

Principes et critères de design

- Développer des concepts d'aménagement qui améliorent la fluidité des déplacements.
- Augmenter les opportunités de développement du territoire.
- Requalifier la relation entre utilisation locale et régionale de l'équipement autoroutier.

3.12 Implantation de bâtiments publics dans l'emprise de l'autoroute

Description générale

- Implantation de bâtiments à vocation commerciale (hôtels, commerces), sportive ou des stationnements étagés sous les structures surélevées des échangeurs et dans les espaces résiduels de l'emprise autoroutière.

Nombre d'occurrences : 10
Lauréat : 0
Mentions : 3
WAT_UNESCO-MTL : 1

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 4
Expressivité -0
Singularité — 4
Créativité — 0

Durabilité — 9
Vitalité — 8
Nature — 1
Intégration — 4

Parcours — 5
Progression — 1
Interfaces -1
Cohérence — 4

Scénarisation :
- *autoroute -5*
- *voie ferrée — 1*
- *canal de Lachine- 1*
- *voie cyclable — 2*

Interprétation

- L'implantation de nouveaux usages et de nouveaux bâtiments à même les espaces résiduels de l'emprise autoroutière est une stratégie de marquage visuel des parcours d'entrée (fig. 1 et 3).
- Les bâtiments jouent également un rôle d'animation de l'espace urbain pour les parcours piétons et cyclistes qui traversent l'espace autoroutier (fig. 2). La présence de bâtiments favorise l'achalandage d'espaces normalement déserts et en augmente ainsi la sécurité (réf. : «eyes on the street» de Jane Jacob).
- Au-delà de la valeur paysagère de ces interventions, c'est néanmoins une forte préoccupation pour la multifonctionnalité du territoire qui motive ces propositions. L'utilisation des espaces résiduels compris dans l'emprise de l'autoroute permet de maximiser l'utilisation du sol et ainsi de promouvoir la durabilité de la ville dans son ensemble.

Principes et critères de design

- Marquer les parcours de repères visuels forts et structurants.
- Assurer l'animation urbaine et l'achalandage des parcours piétons pour en augmenter la sécurité.
- Favoriser la multifonctionnalité du territoire pour le développer d'usages complémentaires dans les espaces résiduels de l'emprise autoroutière.

Illustrations choisies

Fig.1 : Programme d'animation des infrastructures (Ghazal Jafari + Ali Fard, Canada)

Fig.2 : Animation du dessous de l'autoroute par la construction de bâtiments à fonctions publiques (WAT_UNESCO-MTL : Yasmine Naji, Carlos Santibanez, Théa Sarkissian, Yuka Kato)

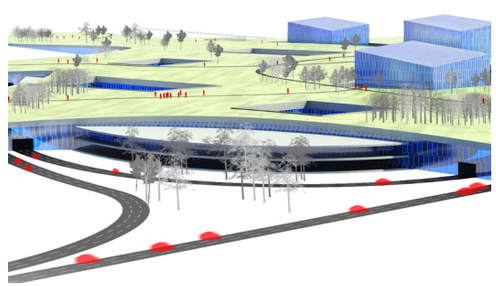
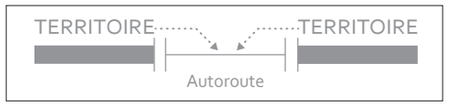


Fig.3 : Insertion de bâtiments publics dans les échangeurs (Studio Red, États-Unis)

© *CPEUM / CUPEUM*

4. Interventions sur le territoire dans une démarche de valorisation du paysage autoroutier



4.1 Aménagement d'un parc linéaire/corridor vert

4.2 Aménagement d'aires d'agriculture urbaine et jardins communautaires

4.3 Valorisation du patrimoine industriel

4.4 Intervention d'élargissement du canal de Lachine

4.5 Implantation d'équipements de production énergétique sur le territoire adjacent à l'autoroute

4.6 Reconstitution du lac à la Loutre

4.7 Mise en lumière ou en couleur des bâtiments adjacents à l'autoroute

4.8 Aménagement de toits verts

4.9 Modulation/transformation de la topographie

4.10 Traitement des aires d'accumulation de la neige

4.11 Mise en valeur du mont Royal

4.12 Traitement des eaux de ruissellement urbaines

4.13 Densification résidentielle et commerciale

4.14 Conception de bâtiments iconiques

4.15 Implantation de services publics et commerciaux

4.16 Utilisation de la culture comme source de revitalisation

4.17 Revitalisation des zones industrielles

4.18 Réaménagement du site de l'aéroport Montréal-Trudeau

© *CPEUM / CUPEUM*

Illustrations choisies

Fig.1 : Corridor écologique (Dlandstudio, États-Unis)

Fig.2 : Corridor écologique s'arrimant à l'autoroute et encerclant la montagne (WAT_UNESCO-MTL: Valérie Gravel, Caroline Cajelais, Rêve Aoun, Kohei Kobayashi)

Fig.3 : Conversion des terrains industriels en parc linéaire (MOBA STUDIO, République Tchèque)

Mai 2012

4.1 Aménagement d'un parc linéaire/corridor vert

Description générale

- Aménagement d'un parc linéaire sur l'ensemble du corridor d'entrée de ville.

Nombre d'occurrences : 45
Lauréats : 3
Mentions : 5
WAT_UNESCO-MTL :14

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 17
Expressivité — 8
Singularité — 8
Créativité — 1

Durabilité — 32
Vitalité — 15
Nature — 23
Intégration — 9

Parcours — 4
Progression — 0
Interfaces — 16
Cohérence — 3

Scénarisation :
- *autoroute — 21*
- *voie ferrée — 11*
- *canal de Lachine- 8*
- *voie cyclable — 12*

Interprétation

- La proposition, très fréquente, d'aménagement d'un vaste parc naturel dans le corridor d'entrée de ville se base sur un renouvellement identitaire radical du paysage. D'une image grise et bétonnée, les zones industrielles désaffectées deviennent des lieux verdoyants, animés par leur faune et les changements saisonniers de leur flore (fig. 1).
- La présence de la végétation prend également appui sur des éléments clés du paysage actuel, la falaise Saint-Jacques et les zones de végétation résiduelle qui se situent dans les interstices entre les différentes infrastructures de transport (fig.2 et 3).
- En plus de réinventer le paysage des parcours autoroutiers et ferroviaires, la création d'un parc linéaire à un fort potentiel de requalifier l'interface de ces infrastructures avec les milieux adjacents en filtrant la pollution. Elle permet également de mettre en place de nouveaux parcours piétons et cyclistes, ainsi que de nouvelles expériences tirant profit de l'hiver tel un réseau de pistes de ski de fond.
- Les concepteurs promeuvent aussi la valeur écologique de cette intervention qui permet de relier plusieurs habitats naturels de l'île de Montréal. Cette stratégie s'inscrit donc dans une perspective panmétropolitaine de corridor naturel (réf. : PMAD).

Principes et critères de design

- Favoriser la perception des changements saisonniers par la végétation.
- Valoriser l'image du développement durable de Montréal.
- Créer un réseau d'espaces verts qui inclut la falaise Saint-Jacques et le canal de Lachine.
- Conception d'une interface végétale entre les infrastructures et les milieux de vie.
- Créer de nouveaux parcours piétons et cyclistes.
- Filtrer les nuisances visuelles de l'autoroute et améliorer la qualité de l'air par la végétation.

4.2 Aménagement d'aires d'agriculture urbaine et de jardins communautaires

Description générale

- Utilisation pour l'agriculture urbaine des terrains industriels en friche et d'espaces résiduels.
- Érection de serres dédiées à l'agriculture.
- Aménagement de jardins communautaires.

Nombre d'occurrences : 13
Lauréat : 1
Mentions : 2
WAT_UNESCO-MTL : 2

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 6
Expressivité — 1
Singularité — 2
Créativité — 2

Durabilité — 13
Vitalité — 10
Nature — 7
Intégration — 0

Parcours — 7
Progression — 1
Interfaces — 4
Cohérence — 3

Scénarisation :
- *autoroute — 6*
- *voie ferrée — 2*
- *canal de Lachine — 1*
- *voie cyclable — 2*

Interprétation

- La désaffection de vastes secteurs industriels permet d'introduire des usages nouveaux sur le territoire. Plusieurs expériences internationales dans ce type de contexte, notamment à Détroit, ont utilisé l'agriculture urbaine afin de proposer une nouvelle vocation au territoire. Cette transformation correspond à la fois à des objectifs de multifonctionnalité ainsi que de durabilité en faisant la promotion de l'alimentation locale. Ces propositions se basent sur cette approche pour explorer les différentes opportunités d'exploitation du territoire montréalais pour l'agriculture : les terrains désaffectés, les toitures (réf. Fermes Lufa) et les jardins communautaires (fig. 2). Ces différentes options augmentent la vitalité des territoires traversés par les parcours d'entrée de ville.
- Le rappel de la forme des anciennes terres agricoles permet d'ancrer ce nouvel usage dans une réalité historique locale tout en faisant la promotion de l'identité de Montréal comme ville durable en mettant en oeuvre des idées innovantes sur le plan de l'aménagement du territoire (fig. 1).
- Les concepteurs envisagent aussi la contamination des sols comme une contrainte à leur exploitation agricole et prévoient des systèmes de phytorestauration afin de retrouver progressivement une qualité des sols acceptables (fig. 3).

Principes et critères de design

- Valoriser l'image du développement durable de Montréal.
- Conserver les traces des anciens découpages agricoles.
- Diversifier l'utilisation du sol en introduisant l'agriculture comme usage urbain potentiel.
- Décontaminer les sols industriels par phytorestauration.

Illustrations choisies

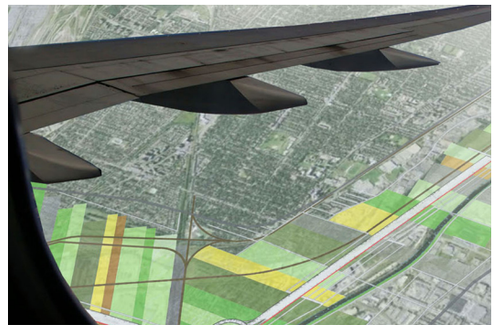


Fig.1 : Rappel des premiers découpages territoriaux (Terry Naranjo, États-Unis)

Fig.2 : Jardins communautaires (K2T2R, Singapour)

Fig.3 : Champs en jachère dans la cour Taschereau (WAT_UNESCO-MTL : Bruna Bajramovic, Paolo Casu, Stephany Khoriaty, Amayel Ndiaye)

© *CPEUM / CUPEUM*

Illustrations choisies

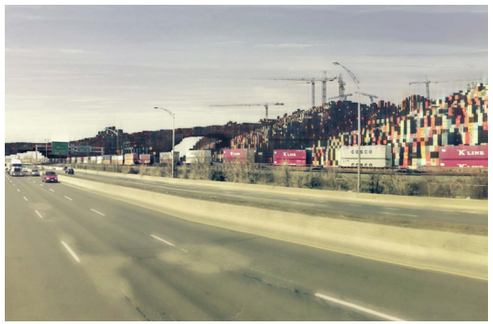


Fig.1 : Empilade de conteneurs en bordure de l'autoroute 20 (Clément Boitel, France)

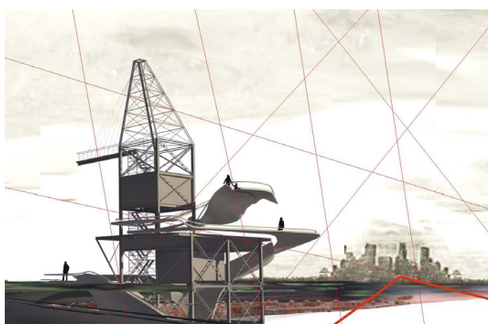


Fig.2 : Utilisation d'une ancienne grue comme promontoire (Special Topics, États-Unis)

Fig.3 : Transformation d'anciennes structures industrielles en parc contemporain (projections, expositions) (WAT, Valérie Gravel, Caroline Cajelais, Rêve Aoun, Kohei Kobayashi)

Mai 2012

4.3 Valorisation du patrimoine industriel

Description générale

- Création d'installations artistiques utilisant le conteneur comme élément d'expression.
- Mise en valeur des structures industrielles désuètes bordant le canal de Lachine.

Nombre d'occurrences : 5
Lauréat : 0
Mention : 1
WAT_UNESCO-MTL : 2

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 4
Expressivité — 1
Singularité — 3
Créativité — 1

Durabilité — 1
Vitalité — 1
Nature — 0
Intégration — 0

Parcours — 4
Progression — 2
Interfaces — 1
Cohérence — 0

Scénarisation :
- *autoroute — 4*
- *voie ferrée — 1*
- *canal de Lachine — 0*
- *voie cyclable — 0*

Interprétation

- Les cheminées, structures hautes et empilements de conteneurs marquent le paysage et constituent des repères visuels qui témoignent des activités industrielles passées et actuelles de ce secteur de Montréal. Leur utilisation et réactualisation à l'intérieur du projet de paysage du corridor d'entrée de ville vise à mettre en valeur l'identité industrielle de Montréal, mais aussi l'identité créative qui est portée par l'innovation industrielle (fig. 1, 2 et 3).

Principes et critères de design

- Valoriser l'image créative de Montréal.
- Conférer aux structures industrielles une image positive.
- Composer des repères visuels urbains à partir des structures industrielles présentes sur le territoire.
- Marquer le territoire d'œuvres emblématiques.
- Concevoir un plan de mise en lumière.

4.4 Intervention d'élargissement du canal de Lachine

Description générale

- Élargissement de certaines portions du canal de Lachine.
- Aménagement de canaux secondaires.

Nombre d'occurrences : 8
Lauréat : 1
Mention : 1
WAT_UNESCO-MTL : 2

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 6
Expressivité — 1
Singularité — 4
Créativité — 1

Durabilité — 7
Vitalité — 6
Nature — 2
Intégration — 3

Parcours — 8
Progression — 0
Interfaces — 3
Cohérence — 3

Scénarisation :
- *autoroute — 2*
- *voie ferrée — 0*
- *canal de Lachine- 0*
- *voie cyclable — 0*

Interprétation

- Le parcours entre l'aéroport et le centre-ville est le seul dont l'entrée vers Montréal n'oblige pas la traversée d'un pont rendant ainsi difficilement perceptible le caractère insulaire. La présence du canal de Lachine à proximité de l'autoroute 20 constitue l'un des seuls rappels de l'importance de l'eau et des transports maritimes dans le développement de Montréal, bien que la présence du canal ne soit visible que pour l'oeil aguerri. Les propositions d'élargissement du canal de Lachine visent à rendre explicite la présence de l'eau dans le parcours d'entrée afin de mettre en valeur le caractère insulaire de Montréal (fig. 2).
- En plus d'affecter la qualité du paysage perçu depuis les autres parcours, les propositions tiennent également compte du rôle du canal lui-même comme parcours en faisant la promotion des activités récréatives aquatiques (fig. 3).
- Les propositions utilisent également l'eau comme un marqueur positif du paysage afin de favoriser la rénovation des milieux désaffectés. Les canaux secondaires créent un cadre de vie de qualité pour attirer une nouvelle population et revitaliser des quartiers (fig.1).

Principes et critères de design

- Rappeler l'identité insulaire de Montréal en donnant à l'eau une présence paysagère forte.
- Mettre en valeur le canal de Lachine.
- Intégrer la présence de l'eau dans tous les parcours d'entrée de ville.
- Favoriser la revitalisation et le développement des quartiers par l'utilisation de l'eau comme marqueur positif.
- Diversifier les habitats naturels présents sur le territoire.

Illustrations choisies

Fig.1 : Canaux secondaires (Clément Boitel, France)

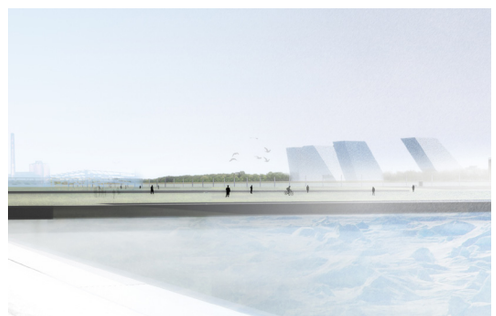


Fig.2 : Vue potentielle des extensions du canal de Lachine depuis l'autoroute 20 (Clément Boitel, France)

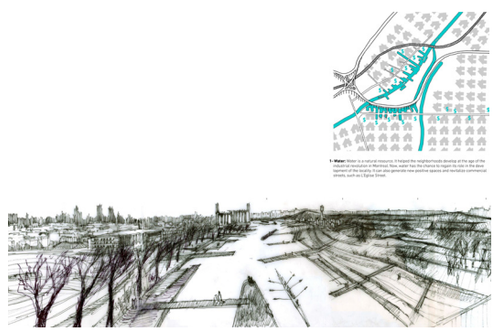


Fig.3 : Les extensions du canal de Lachine transforment le secteur Cabot en une île. (WAT_UNESCO-MTL : Audrey Lavallée, Domenico Fogaroli, Maha El Ayyoubi, Naoko Yumoto)

© *CPEUM / CUPEUM*

Illustrations choisies

Fig.1 : Parc éolien (Gilles Hanicot, Canada)

Fig.2 : Parc éolien (Everyday Urban, Chine)

4.5 Implantation d'équipements de production énergétique sur le territoire adjacent à l'autoroute

Description générale

- Implantation d'éoliennes dans les espaces résiduels du corridor d'entrée de ville.
- Installation de panneaux solaires en bordure de l'autoroute ou sur les toits des bâtiments industriels.
- Utilisation d'autres sources d'énergie pour augmenter la vitalité du territoire.

Nombre d'occurrences : 12
Lauréat : 2
Mention : 1
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 2
Expressivité — 0
Singularité — 0
Créativité — 1

Durabilité — 12
Vitalité — 10
Nature — 2
Intégration — 0

Parcours — 9
Progression — 1
Interfaces — 6
Cohérence — 2

Scénarisation :
- *autoroute — 4*
- *voie ferrée — 1*
- *canal de Lachine — 0*
- *voie cyclable — 1*

Interprétation

- Afin de valoriser l'image durable des paysages du parcours d'entrée, ces propositions explorent le potentiel d'implantation dans les zones industrielles et les interstices, d'infrastructure de production d'énergie utilisant des sources renouvelables, principalement le soleil et le vent (fig. 1 et 2).
- Implantées dans des secteurs sous-valorisés (friches industrielles) ou sans vocation (toits), les structures productrices d'énergie permettent d'augmenter la vitalité du territoire en faisant la promotion de la filière industrielle énergétique qui a été développée dans d'autres secteurs de l'île avec d'autres sources d'énergie (charbon et gaz au centre-ville avec la New City Gaz et la CCUM et pétrole dans l'est de l'île).

Principes et critères de design

- Valoriser l'image du développement durable de Montréal.
- Développer de nouvelles technologies de production énergétique adaptées aux milieux urbains.
- Encourager l'utilisation d'espaces résiduels et sous-valorisés.

4.6 Reconstitution du lac à la Loutre

Description générale

- Aménagement d'un bassin d'eau au centre de la cour Turcot ou sur un autre site du corridor d'entrée de ville.
- Aménagement d'un milieu humide.
- Utilisation de ce bassin/milieu humide pour recueillir et filtrer les eaux de ruissellement.

Nombre d'occurrences : 12
Lauréat : 0
Mention : 2
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 7
Expressivité — 0
Singularité — 5
Créativité — 0

Durabilité — 12
Vitalité — 7
Nature — 10
Intégration — 3

Parcours — 12
Progression — 1
Interfaces — 6
Cohérence — 4

Scénarisation :
- *autoroute — 9*
- *voie ferrée — 3*
- *canal de Lachine — 5*
- *voie cyclable — 3*

Interprétation

- Le canal de Lachine a été tracé à partir de l'élargissement et de la connexion de cours d'eau préexistants, dont la rivière Saint-Pierre et le lac à la Loutre qui était situé au pied de la falaise Saint-Jacques. Cette proposition vise à reconstituer le lac à Loutre afin de mettre en valeur et de renforcer les qualités paysagères de ce lieu qui marque les parcours vers le centre-ville (fig. 1 et 3).
- Les propositions reconsidèrent le rôle de l'eau dans la ville. D'un point de vue écologique, les propositions cherchent à diriger vers le lac à la Loutre les eaux de ruissellement et ainsi de se servir de ce site comme bassin de rétention et de filtration. D'un point de vue fonctionnel, le lac devient un lieu récréatif important (fig. 2).
- Considérant ce rôle écologique et récréatif de façon plus importante que la position historique du lac à la Loutre, certaines propositions localisent le plan d'eau à d'autres endroits en quête de valorisation, dont le secteur industriel de la rue Norman.

Principes et critères de design

- Rappeler l'identité insulaire de Montréal en donnant à l'eau une présence paysagère forte.
- Redonner aux anciens cours d'eau (lac à la Loutre, rivière Saint-Pierre) une présence urbaine forte.
- Intégrer la présence de l'eau dans tous les parcours d'entrée de ville.
- Donner l'accès à de nouvelles activités récréatives (sports nautiques).
- Favoriser la revitalisation et le développement des quartiers par l'utilisation de l'eau comme marqueur positif.
- Diversifier les habitats naturels présents sur le territoire.
- Utiliser les plans d'eau comme espace tampon entre les infrastructures et les milieux de vie.

Illustrations choisies

Fig.1 : Lac dans la gare de triage Turcot (Luis Callejas, Colombie)

Fig.2 : Activités récréatives aquatiques (K2T2R, Singapour)

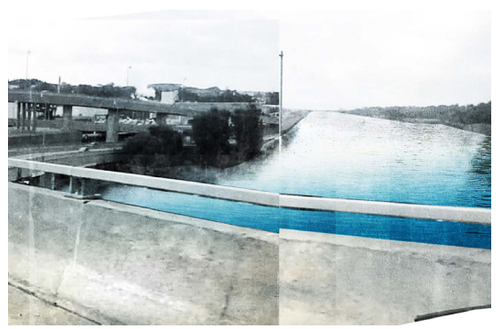


Fig.3 : Nouveau paysage perçu depuis l'autoroute (DCYSA, Canada)

© *CPEUM / CUPEUM*

Illustrations choisies

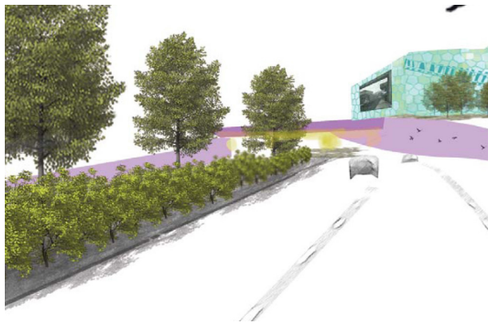


Fig.1 : Coloration des façades des bâtiments industriels (Catalyse Urbaine, Canada)

Fig.2 : Mise en lumière des bâtiments industriels (TATIN-VESTGRAZGDANPROJECT, Russie)

Fig.3 : Profil illuminé du centre-ville (Groupe A/ ANNEXE U, Canada)

Mai 2012

4.7 Mise en lumière ou en couleur des bâtiments adjacents à l'autoroute

Description générale

- Coloration des façades des bâtiments industriels qui longent l'autoroute.
- Mise en lumière des bâtiments adjacents à l'autoroute.

Nombre d'occurrences : 8
Lauréat : 0
Mention : 1
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 5
Expressivité — 3
Singularité — 2
Créativité — 2

Durabilité — 4
Vitalité — 3
Nature — 0
Intégration — 1

Parcours — 7
Progression — 0
Interfaces — 5
Cohérence — 0

Scénarisation :
- *autoroute — 4*
- *voie ferrée — 1*
- *canal de Lachine- 1*
- *voie cyclable — 1*

Interprétation

- Plusieurs bâtiments jouent un rôle important de repère visuel dans le paysage des parcours d'entrée de ville sans pour autant posséder de fortes qualités esthétiques ou architecturales. L'utilisation de la couleur permet de valoriser certaines façades (fig. 1). De même, la lumière permet de créer de nouvelles impressions des bâtiments. Ensemble, ces actions de valorisation des bâtiments par la couleur ou la lumière mettent de l'avant l'image créative de Montréal (fig. 1 et 2).
- Les mises en lumière permettent aussi de marquer des lieux précis du corridor comme quelques bâtiments industriels d'intérêt ou le profil général du centre-ville afin de renforcer la perception d'éléments identitaires du paysage. Ainsi, par l'action sur des bâtiments, la lumière est utilisée pour scénariser la progression vers le centre-ville (fig. 3).
- Il faut également noter que la lumière anime également les longues nuits de l'hiver. L'utilisation d'installations lumineuses hivernales redonne une qualité perceptuelle à l'image de ce qui se fait au centre-ville pendant le Festival Montéral en lumière.

Principes et critères de design

- Valoriser à l'image créative de Montréal.
- Utiliser les lieux existants (bâtiments industriels, profil du centre-ville) pour marquer les parcours d'entrée de ville.
- Créer des ambiances diurnes et nocturnes par le développement de concepts d'éclairage innovants et l'utilisation de technologies nouvelles.
- Marquer la progression dans le parcours par la création de repères visuels (réf. : expérience esthétique).
- Assurer la cohérence des ambiances nocturnes (réf. : plan lumière et plan couleur).

4.8 Aménagement de toits verts

Description générale

- Installation de toits verts sur les bâtiments du corridor d'entrée de ville.

Nombre d'occurrences : 7
Lauréat : 1
Mention : 1
WAT_UNESCO-MTL : 1

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 2
Expressivité — 1
Singularité — 1
Créativité — 0

Durabilité — 7
Vitalité — 4
Nature — 5
Intégration — 0

Parcours — 4
Progression — 0
Interfaces — 2
Cohérence — 1

Scénarisation :
- *autoroute — 4*
- *voie ferrée — 0*
- *canal de Lachine — 1*
- *voie cyclable — 0*

Interprétation

- Sur plusieurs tronçons du parcours d'entrée de ville, les toitures jouent un rôle important dans la qualification des paysages. Les interventions ciblées sur les toits possèdent donc un fort potentiel de transformation paysagère. Ainsi, en ciblant l'installation de toits verts, les concepteurs visent à mettre de l'avant l'image durable de Montréal (fig. 1).
- Il faut également mettre cette action en relation aux nouvelles expériences de perception du paysage à travers Google Maps/Earth. Par ces outils, l'image aérienne d'une ville affecte la perception identitaire que s'en font les observateurs. Ainsi, la publicité par le toit (réf. Collège de Rosemont) commence à faire son apparition dans le paysage perçu depuis l'Internet.
- Le toit vert possède également un impact écologique notamment par la réduction des îlots de chaleur. Au-delà de l'image de la ville, les concepteurs visent également une meilleure intégration nature/architecture.
- Les usages potentiels des toits verts sont également explorés par l'aménagement d'une promenade aérienne sur les toits de nouveaux bâtiments ou par l'agriculture (fig. 2 et 3).

Principes et critères de design

- Valoriser l'image du développement durable de Montréal.
- Favoriser la perception d'une image positive de Montréal à partir de nouvelles plateformes technologiques (Google Earth).
- Encourager l'utilisation d'espaces résiduels et sous-valorisés.
- Diminuer l'impact environnemental des bâtiments (îlot de chaleur, traitement des eaux de ruissellement) et augmenter la biodiversité.

Illustrations choisies

Fig.1 : Toits verts visibles depuis l'autoroute 720 (TATINVES-TGRAZGDANPROJECT, Russie)

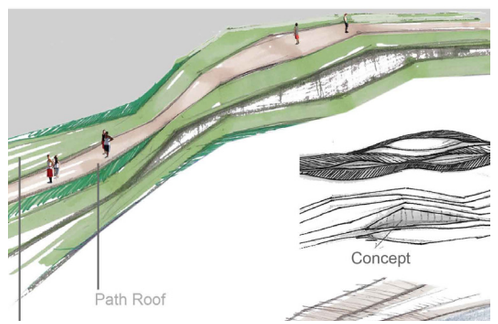


Fig.2 : Toitures vertes intégrées dans un réseau de sentiers (Firuzeh Studio, Iran)

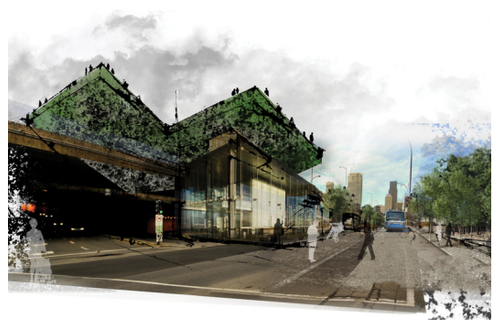


Fig.3 : Plateforme verte passant par dessus l'autoroute et se déposant sur les toits de bâtiments (WAT_UNESCO-MTL : Lin Juan, Selim Ayari, Emidio Arcidiacono, Valéry Simard)

© CPEUM / CUPEUM

Illustrations choisies

Fig.1 : Nouvelle montagne (Gerwin de vries + alexander herrebout, Pays-Bas)

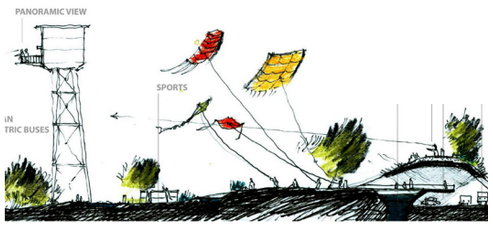


Fig.2 : Création d'une colline procurant des vues dans le secteur Cabot (WAT_UNESCO-MTL : Audrey Lavallée, Domenico Fogaroli, Maha El Ayyoubi, Naoko Yumoto)

Fig.2 : Topographie habitée dans la falaise Saint-Jacques (Clément Boitel, France)

Mai 2012

4.9 Modulation/transformation de la topographie

Description générale

- Création de collines/montagnes dans le corridor d'entrée de ville.
- Modifier la topographie du corridor d'entrée de ville pour révéler des éléments singuliers ou créer des ambiances.

Nombre d'occurrences : 4
Lauréat : 0
Mentions : 2
WAT_UNESCO-MTL : 3

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 4
Expressivité — 3
Singularité — 0
Créativité — 0

Durabilité — 4
Vitalité — 3
Nature — 1
Intégration — 0

Parcours — 3
Progression — 1
Interfaces — 1
Cohérence — 0

Scénarisation :
- *autoroute — 3*
- *voie ferrée — 1*
- *canal de Lachine — 0*
- *voie cyclable — 1*

Interprétation

- Le paysage montréalais est marqué par un élément topographique d'envergure, le mont Royal. La falaise Saint-Jacques est l'une des déclivités qui marquent l'ascension vers la montagne. Les interventions sur la topographie visent à créer un jeu dialectique avec les composantes topographiques originales de Montréal (fig. 3).
- En plus de créer un nouveau marqueur dans le paysage montréalais, la présence d'une nouvelle colline crée de nouveaux points de vue. Ainsi, les nouvelles collines sont de nouveaux parcours de promenades ou d'escalades selon les pentes proposées (fig. 1).
- L'aménagement des collines a aussi comme objectif de trouver une solution à la production de déblais lors des projets de construction des nouvelles infrastructures. Ainsi, les matériaux produits comme déchet pendant les travaux deviennent des marqueurs positifs du paysage.
- De manière plus ponctuelle, les collines peuvent servir à créer de nouvelles interfaces avec les quartiers adjacents à l'autoroute en jouant le rôle de mur antibruit (fig. 2).

Principes et critères de design

- Créer de nouvelles perspectives sur le territoire montréalais.
- Développer des modes créatifs d'utilisation des déblais produits par la construction des infrastructures.
- Utiliser la topographie comme élément marquant le territoire.

4.10 Traitement des aires d'accumulation de la neige

Description générale

- Utilisation des aires d'accumulation de neige pour créer des ambiances saisonnières.

Nombre d'occurrences : 4
Lauréat : 0
Mention : 0
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 3
Expressivité — 0
Singularité — 3
Créativité — 1

Durabilité — 4
Vitalité — 4
Nature — 1
Intégration — 1

Parcours — 4
Progression — 2
Interfaces — 2
Cohérence — 2

Scénarisation :
- *autoroute — 4*
- *voie ferrée — 1*
- *canal de Lachine — 0*
- *voie cyclable — 1*

Interprétation

- La neige est une composante essentielle des paysages hivernaux montréalais. Ces propositions visent à augmenter la présence de la neige dans le paysage du corridor d'entrée de ville notamment par l'implantation de dépôt à neige qui crée des collines artificielles éphémères (fig. 1).
- La présence de la neige permet également de développer certaines activités récréatives hivernales.
- La planification des dépôts à neige vise également à développer le rôle écologique des infrastructures en prévoyant la filtration et la dépollution de la neige lors de la fonte du printemps (fig. 2).

Principes et critères de design

- Développer des expressions nouvelles des paysages hivernaux.
- Marquer le parcours d'éléments éphémères spécifiques à l'hiver.
- Promouvoir l'appropriation hivernale du corridor d'entrée de ville.
- Réduire l'impact environnemental des dépôts à neige.

Illustrations choisies

Fig.1 : Accumulation de la neige (Luis Callejas, Colombie)

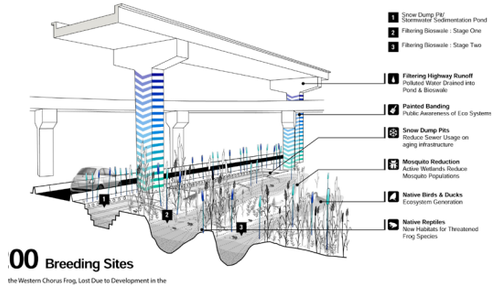


Fig.2 : Aires d'accumulation et de traitement de la neige usées (LATERAL OFFICE, Canada)

© CPEUM / CUPEUM

Illustrations choisies

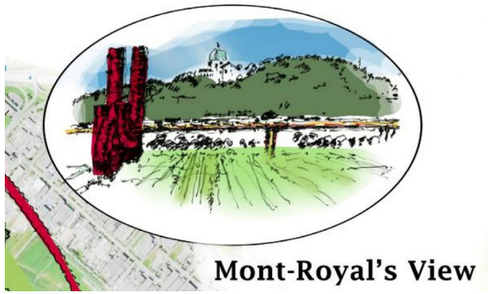


Fig.1 : Perspective vers le mont Royal depuis l'aéroport (Tales of the earth, Canada)

Fig.2 : Relation entre les différentes interventions topographiques et le Mont-Royal (Gerwin de vries + alexander herrebout, Pays-Bas)

4.11 Mise en valeur du mont Royal

Description générale

- Protection des vues vers le mont Royal depuis l'aéroport Montréal-Trudeau.
- Aménagement d'un belvédère avec vue sur le mont Royal.

Nombre d'occurrences : 2
Lauréat : 0
Mentions : 2
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 1
Expressivité — 0
Singularité — 1
Créativité — 0

Durabilité — 1
Vitalité — 0
Nature — 1
Intégration — 0

Parcours — 1
Progression — 0
Interfaces — 1
Cohérence — 0

Scénarisation :
- *autoroute — 1*
- *voie ferrée — 0*
- *canal de Lachine — 0*
- *voie cyclable — 0*

Interprétation

- Le mont Royal, élément emblématique du paysage montréalais est relativement peu perceptible depuis les différents parcours d'entrée de ville entre l'aéroport et le centre-ville. Ces propositions visent à protéger les perspectives visuelles qui permettent le mieux de lire la silhouette du mont Royal, notamment celle depuis les terrains de l'aéroport, ainsi que de créer de nouvelles opportunités par l'érection de tours ou l'aménagement de belvédères (fig. 1).
- Cette proposition permet de bonifier certains instruments de protection des vues vers le mont Royal dont la cartographie officielle met actuellement l'accent sur des vues relativement rapprochées principalement perçues depuis les secteurs centraux.

Principes et critères de design

- Préserver les vues vers le mont Royal.
- Aménager des belvédères urbains pour observer les vues vers le mont Royal (réf. : cônes visuels).

4.12 Traitement des eaux de ruissellement urbaines

Description générale

- Installation de toits verts sur les bâtiments du corridor d'entrée de ville.

Nombre d'occurrences : 15
Lauréats : 3
Mentions : 6
WAT_UNESCO-MTL : 5

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 4
Expressivité — 2
Singularité — 2
Créativité — 0

Durabilité — 14
Vitalité — 11
Nature — 11
Intégration — 4

Parcours — 13
Progression — 0
Interfaces — 6
Cohérence — 5

Scénarisation :
- *autoroute — 9*
- *voie ferrée — 6*
- *canal de Lachine — 6*
- *voie cyclable — 4*

Interprétation

- Un grand nombre de cours d'eau autrefois présents sur l'île de Montréal sont aujourd'hui disparus. Ces interventions cherchent à redonner une forte présence à l'eau dans le paysage urbain du corridor d'entrée de ville. Les occasions pour se faire sont multiples et permettent de créer des milieux humides, des ruisseaux et des noues paysagères (fig. 3).
- Ces lieux possèdent un rôle écologique important pour recueillir et filtrer les eaux de ruissellement et créer de nouveaux habitats naturels (fig. 1).
- La présence de l'eau permet également de connoter positivement des environnements urbains pour en favoriser la revitalisation ou le développement (fig. 2).

Principes et critères de design

- Valoriser l'image du développement durable de Montréal.
- Redonner aux anciens cours d'eau une présence urbaine forte.
- Favoriser la revitalisation et le développement des quartiers par l'utilisation de l'eau comme marqueur positif.
- Utiliser le paysage comme infrastructure pour la gestion des eaux de ruissellement.

Illustrations choisies

Fig.1 : Gestion des eaux de ruissellement de la falaise St-Jacques (WAT_UNESCO-MTL : Catherine Blain, Valeria Poggiani, Taiki Fujimaki, Andrea Spector)

Fig.2 : Utilisation de l'eau dans les nouveaux développements (Thibodeau Architecture + Design, Canada)

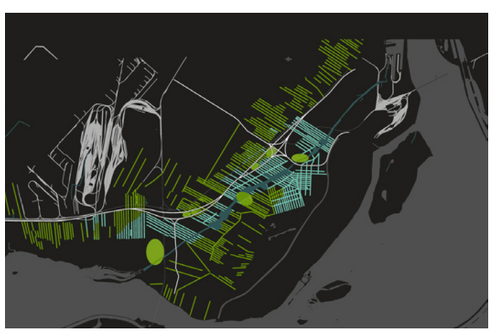


Fig.3 : Aménagement de rues poreuses (Dlandstudio, États-Unis)

© CPEUM / CUPEUM

Illustrations choisies

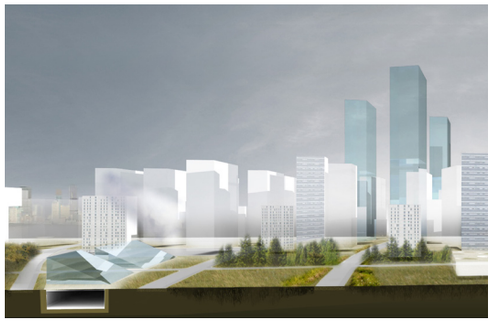


Fig.1 : Densification de l'ancienne gare de triage Turcot (Dlandstudio, États-Unis)

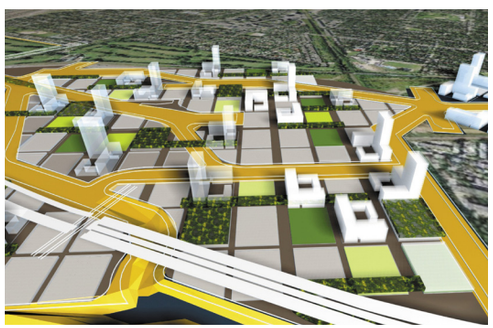


Fig.2 : Densification du secteur industriel de la rue Norman (Brown + Storey Architects Inc., Canada)

Fig.3 : Densification en bordure du canal de Lachine (DCYSA, Canada)

Mai 2012

4.13 Densification résidentielle et commerciale

Description générale

- Création de quartiers résidentiels et commerciaux (mixtes) dans l'ancienne gare de triage Turcot ou dans les secteurs industriels dévitalisés.
- Concentration des nouveaux développements à proximité du canal de Lachine ou des gares de transport public.

Nombre d'occurrences : 57
Lauréats : 9
Mentions : 8
WAT_UNESCO-MTL : 12

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 17
Expressivité — 2
Singularité — 5
Créativité — 3

Durabilité — 55
Vitalité — 46
Nature — 9
Intégration — 10

Parcours — 41
Progression — 6
Interfaces — 6
Cohérence — 18

Scénarisation :
- *autoroute — 33*
- *voie ferrée — 22*
- *canal de Lachine — 12*
- *voie cyclable — 9*

Interprétation

- La densification résidentielle et commerciale de l'ensemble du corridor d'entrée de ville est une intervention fréquemment proposée. De façon générale, on y vise la promotion d'une identité urbaine dense, voire très dense (fig. 1 et 2).
- Les secteurs industriels dévitalisés sont le lieu principal de ces nouveaux aménagements et le patrimoine industriel qui y est présent forme la base de la structure paysagère.
- Les stratégies d'aménagement utilisées pour la densification font référence à la création de pôles de développement et de quartiers qui possède une identité individuelle distinctive. Ce concept met également en valeur l'utilisation des gares comme noeud central des stratégies de densification (réf. : transit-oriented development).
- La présence de bâtiments de grande hauteur à l'extérieur du centre-ville permet également de nouveaux points de vue sur le paysage montréalais puisqu'aucun point élevé d'observation n'est présent actuellement à l'ouest du centre-ville.
- Le type d'interface souhaitée avec les différents parcours a aussi un impact sur l'architecture des bâtiments. En bordure du canal de Lachine, la composition des bâtiments favorise l'animation de l'espace public (fig. 3). En bordure de l'autoroute et des infrastructures ferroviaires, l'impact visuel est dominé par les grands effets de volumétrie.

Principes et critères de design

- Favoriser la perception d'une ville attractive et dense.
- Mettre en valeur le patrimoine industriel.
- Animer les abords du canal de Lachine.
- Moduler l'architecture des bâtiments en fonction des interfaces souhaitées avec les différents parcours.
- Intensifier l'occupation du territoire en densifiant les usages résidentiels et commerciaux à proximité des gares et des pôles de transport public.

4.14 Conception de bâtiments iconiques

Description générale

- Utilisation des grands espaces vacants dans les secteurs industriels (ancienne gare de triage Turcot) pour l'implantation de grands équipements dont l'architecture aurait un caractère iconique.
- Construction de tours et de bâtiments de grande hauteur le long du parcours autoroutier et ferroviaire.

Nombre d'occurrences : 25
Lauréats : 2
Mentions : 12
WAT_UNESCO-MTL : 4

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 18
Expressivité — 12
Singularité — 5
Créativité — 2

Durabilité — 19
Vitalité — 16
Nature — 3
Intégration — 2

Parcours — 17
Progression — 12
Interfaces — 4
Cohérence — 1

Scénarisation :
- *autoroute — 16*
- *voie ferrée — 2*
- *canal de Lachine — 0*
- *voie cyclable — 5*

Interprétation

- Ces propositions cherchent à utiliser l'architecture pour créer un nouveau repère visuel fort et distinctif dans le corridor d'entrée de ville (fig. 2). Cette stratégie, souvent appelée «effet Bilbao» depuis la construction du musée Guggenheim par Frank Gehry dans la ville de Bilbao en Espagne, est désormais fréquente dans les villes qui cherchent à s'inscrire dans le réseau mondial du tourisme architectural et artistique.
- À une échelle plus locale, les concepteurs ont également perçu dans les grandes friches industrielles un lieu propice à l'implantation de grands équipements qui peuvent être difficiles à insérer dans des milieux urbains (fig. 1 et 3).
- Sur le plan précis des usages proposés, ceux-ci sont variés et ciblent autant des équipements à caractère public (hôpitaux, universités) que des bâtiments industriels ou commerciaux.

Principes et critères de design

- Valoriser l'image créative de Montréal par la conception d'une architecture emblématique.
- Marquer les parcours de repères visuels forts.
- Implanter les grands équipements urbains dans les espaces libres du corridor.

Illustrations choisies

Fig.1 : Implantation de grands équipements (Brown + Storey Architects Inc., Canada)

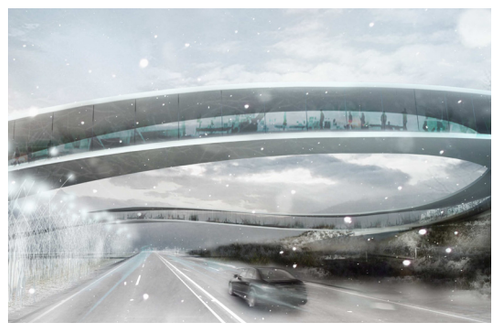


Fig.2 : Bâtiment repère chevauchant l'autoroute (ZerOgroup + Fabrica de Paisaje, Brésil)

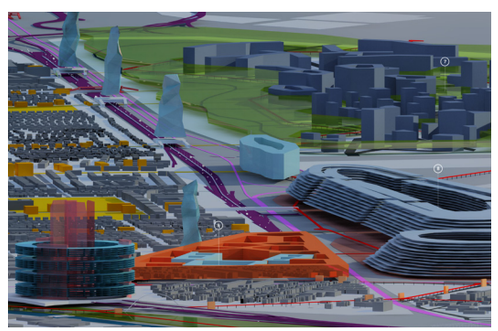


Fig.3 : Tours et mégastructures marquant le territoire (Monolab architects, Pays-Bas)

© *CPEUM / CUPEUM*

Illustrations choisies

Fig.1 : Nouveau campus universitaire (ANG, États-Unis)

Fig.2 : Equipement public en bordure de l'autoroute dans le secteur St-Pierre (WAT_UNESCO-MTL : Christine Robitaille, Claudio Mura, Bian Xiaozhe, Ahmad Almahairy)

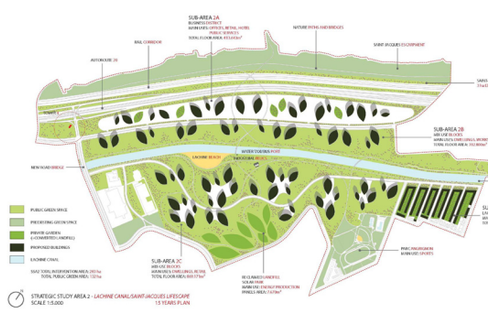


Fig.3 : Implantation d'un pôle institutionnel (PRT PLAN, Portugal)

Mai 2012

4.15 Implantation de services publics et commerciaux

Description générale

- Diversification des usages dans les secteurs industriels en friche par l'insertion de bâtiments à vocation publique (centre sportif, centre de conférences, écoles, services de santé, marché public) ou commerciale (hôtel, centre d'affaires, espaces à bureaux).

Nombre d'occurrences : 15
Lauréat : 1
Mentions : 3
WAT_UNESCO-MTL : 3

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 4
Expressivité — 2
Singularité — 4
Créativité — 0

Durabilité — 14
Vitalité — 12
Nature — 3
Intégration — 1

Parcours — 8
Progression — 3
Interfaces — 2
Cohérence — 2

Scénarisation :
- *autoroute — 5*
- *voie ferrée — 6*
- *canal de Lachine — 1*
- *voie cyclable — 2*

Interprétation

- Ces propositions cherchent à redonner une vocation à des espaces industriels en friche en quête de revitalisation (fig.1 et 3).
- Le recyclage des anciens bâtiments industriels est au coeur de plusieurs des stratégies d'intervention afin de valoriser ce patrimoine. De même, les usages publics et commerciaux permettent à ces secteurs de demeurer des pôles d'emplois importants et ainsi d'assurer la présence d'éléments attracteurs qui transforment les différentes zones du parcours en lieu de destination plutôt que d'être seulement des lieux de passage (fig. 2).
- Pour concrétiser cette revitalisation, plusieurs des stratégies prennent appui sur la présence des gares afin de structurer les pôles de développement.

Principes et critères de design

- Réutiliser et recycler les bâtiments industriels pour accueillir de nouveaux usages.
- Développer des pôles d'emplois et des services publics.
- Intensifier l'occupation du territoire à proximité des gares et des pôles de transport public.

4.16 Utilisation de la culture comme source de revitalisation

Description générale

- Implantation de centre de diffusion artistique ou du patrimoine (galerie d'art, centre de design, musée).
- Aménagement d'ateliers d'artistes ou de design afin de favoriser l'émergence d'une classe créative dans les zones industrielles du parcours d'entrée de ville.

Nombre d'occurrences : 11
Lauréat : 0
Mention : 1
WAT_UNESCO-MTL : 1

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 10
Expressivité — 2
Singularité — 6
Créativité — 2

Durabilité — 10
Vitalité — 8
Nature — 0
Intégration — 1

Parcours — 8
Progression — 3
Interfaces — 3
Cohérence — 3

Scénarisation :
- *autoroute — 7*
- *voie ferrée — 2*
- *canal de Lachine — 2*
- *voie cyclable — 4*

Interprétation

- L'utilisation de la culture et des artistes pour démarrer des processus de revitalisation urbaine est devenue une stratégie souvent répétée. Dans le contexte du corridor d'entrée de ville, elle prend trois sens distincts. D'une part, si les parcours offrent un regard sur le paysage montréalais, les lieux qui le composent peuvent également devenir des lieux de destination pour apprécier le savoir-faire local comme des musées et des centres de foire ou d'exposition (fig. 1). Ensuite, les artistes sont généralement prêts à occuper des espaces marginaux dont le coût est faible. Le corridor d'entrée de ville possède plusieurs de ces types d'espaces dans les friches industrielles. La présence et surtout l'action des artistes conduiraient à la production d'un nouveau paysage créatif (fig. 3). Finalement, les lieux de production industrielle déjà en place peuvent devenir les lieux de production des objets issus de la démarche de création des designers qui s'installent mettant ainsi en oeuvre la revitalisation du secteur industriel (fig. 2).

Principes et critères de design

- Valoriser à l'image créative de Montréal.
- Promouvoir les processus de qualité en matière de design (concours de design, atelier...).
- Utiliser la culture et le design comme vecteur de revitalisation des secteurs industriels en friche.
- Promouvoir la culture comme levier au développement durable.

Illustrations choisies

Fig.1 : Nouveau musée dans l'ancienne gare de triage Turcot (TATINVESTGRAZGDANPROJECT, Russie)

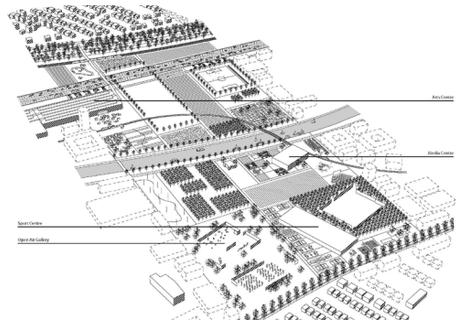


Fig.2 : Centre de design et d'artistes dans l'ancienne gare de triage Turcot (Clément Boitel, France)

Fig.3 : Atelier d'artistes dans le secteur St-Pierre (WAT, Christine Robitaille, Claudio Mura, Bian Xiaozhe, Ahmad Almahairy)

© CPEUM / CUPEUM

Illustrations choisies

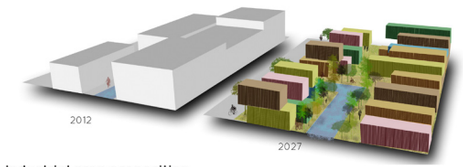


Fig.1 : Densification et revitalisation du secteur industriel Dorval (WAT_UNESCO-MTL : Andrea BECCA, David FISET, Natsuko KOBAYASHI, Zeineb M'RABE)

Fig.2 : Empreinte visuelle des nouvelles industries (David Garcia Studio, Danemark)

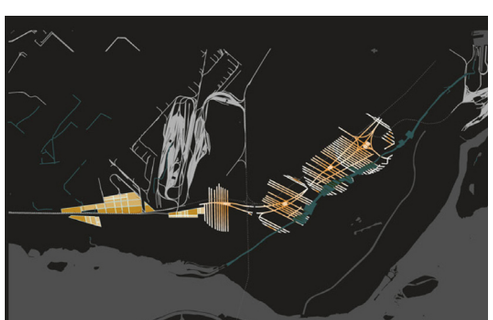


Fig.3 : Revitalisation des zones industrielles par la géo-thermie et autres sources d'énergie propre (Dlandstudio, États-Unis)

Mai 2012

4.17 Revitalisation des zones industrielles

Description générale

- Revitalisation des secteurs industriels par l'implantation de nouvelles activités de production (énergie, recyclage).
- Réaménagement et densification des secteurs industriels.

Nombre d'occurrences : 7
Lauréats : 3
Mention : 0
WAT_UNESCO-MTL : 2

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 4
Expressivité — 1
Singularité — 2
Créativité — 1

Durabilité — 6
Vitalité — 6
Nature — 2
Intégration — 0

Parcours — 4
Progression — 2
Interfaces — 2
Cohérence — 2

Scénarisation :
- *autoroute — 3*
- *voie ferrée — 2*
- *canal de Lachine — 0*
- *voie cyclable — 1*

Interprétation

- La multiciplicité historique des voies de transport dans le corridor d'entrée de ville a fortement contribué à construire un paysage industriel. Visiblement en quête d'une requalification, plusieurs concepteurs ont identifié la revitalisation du secteur industriel comme une idée forte pour promouvoir une nouvelle vitalité territoriale (fig. 1). Cette stratégie permet à la fois de promouvoir la réutilisation des bâtiments industriels patrimoniaux présents et de conserver cet usage historique du territoire.
- Bien qu'ils s'inscrivent dans une perspective historique, les concepteurs proposent néanmoins une réactualisation des activités de production qui s'y trouvent notamment par l'implantation d'industries issues de filières écologiques, oeuvrant dans le recyclage ou exploitant des sources d'énergie renouvelable (fig. 2 et 3).
- Le renouvellement des secteurs industriels est également proposé sur le plan paysager par l'intensification de l'occupation du territoire. Alors que les bâtiments industriels de plusieurs étages étaient courant autour de 1900, ce type de bâtiment est aujourd'hui d'un gabarit plutôt bas. Encourager la présence de bâtiments industriels de plusieurs niveaux permettrait de rendre cette occupation du sol plus perceptible dans les paysages des parcours d'entrée de ville.

Principes et critères de design

- Mettre en valeur le patrimoine industriel par la préservation des bâtiments et de l'usage.
- Améliorer la perception positive du caractère industriel depuis les parcours d'entrée de ville.
- Intensifier l'occupation du territoire en augmentant et diversifiant la présence du secteur industriel.

4.18 Réaménagement du site de l'aéroport Montréal-Trudeau

Description générale

- Relocation des pistes d'atterrissage/décollage.
- Réaménagement des zones d'accueil.

Nombre d'occurrences : 1
Lauréat : 0
Mention : 1
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 1
Expressivité — 0
Singularité — 0
Créativité — 0

Durabilité — 0
Vitalité — 0
Nature — 0
Intégration — 0

Parcours — 1
Progression — 0
Interfaces — 0
Cohérence — 0

Scénarisation :
- *autoroute — 1*
- *voie ferrée — 0*
- *canal de Lachine — 0*
- *voie cyclable — 0*

Interprétation

- L'aéroport Montréal-Trudeau est une enclave qui possède relativement peu de présence urbaine dans le corridor d'entrée de ville de l'autoroute 20. L'orientation des pistes de décollage/atterrissage fait actuellement en sorte que les avions en vol sont visibles principalement depuis les autoroutes 520 et 40. Ainsi l'aménagement des pistes en fonction de l'autoroute 20 permettrait de donner une plus grande présence urbaine dans le corridor de l'autoroute 20, créant néanmoins des nuisances qu'il faudrait atténuer pour conserver la qualité des milieux de vie (fig. 1).
- Outre les pistes d'atterrissage, l'aéroport Montréal-Trudeau peut assurer une présence urbaine plus grande par le réaménagement de ces espaces extérieurs afin de favoriser l'accessibilité de son aérogare via d'autres modes de transport que l'automobile. Ainsi les liens avec les gares (autobus et train) et l'ajout de sentiers piétons/cyclistes permettraient de diversifier les accès et de développer de nouveaux usagers potentiels (fig. 2).

Principes et critères de design

- Améliorer la présence urbaine de l'aéroport.

Illustrations choisies

Fig.1 : Alignement des pistes d'atterrissage et de l'autoroute (Clément Boitel, France)

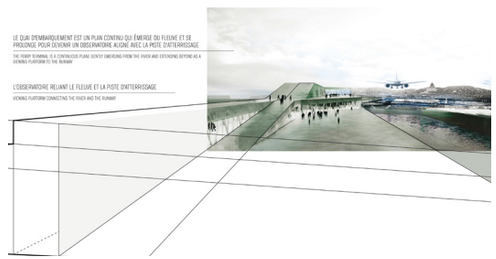


Fig.2 : Quai d'embarquement de l'aéroport (DCYSA, Canada)

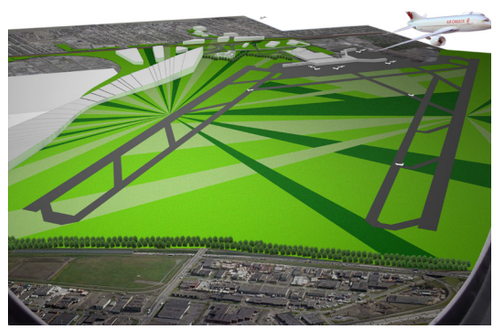


Fig.3 : Intervention graphique sur le territoire de l'aéroport (K2T2R, Singapour)

© *CPEUM / CUPEUM*

5. Interventions intrinsèques au territoire

5.1 Aménagement de parcs ponctuels

5.2 Amélioration/ajout de lignes de transport en commun

5.3 Rénovation/ajout de gares locales

5.4 Modification du réseau de rues locales

5.5 Mise en service de bateaux-taxis

5.6 Aménagement de fontaines

5.7 Aménagement de pistes multifonctionnelles

5.8 Parcours souterrain

© *CPEUM / CUPEUM*

Illustrations choisies

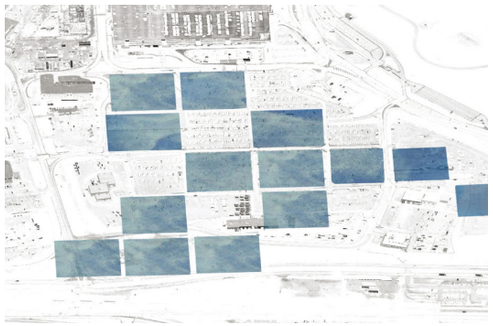


Fig.1 : Parc pour observer les avions à proximité de l'aéroport (Luis Callejas, Colombie)

Fig.2 : Aménagement de parcs de quartier près d'une gare (Gilles Hanicot, Canada)

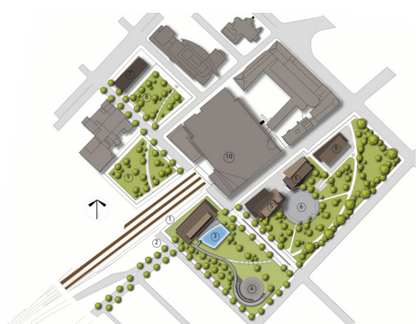


Fig.3 : Parc ponctuel à la gare Lucien l'Allier (WAT, Mazen Kandalaft, Marie-Pierre McDonald, Sara Saadouni, Khuplianlam Tungnung)

Mai 2012

5.1 Aménagement de parcs ponctuels

Description générale

- Aménagement de parcs de quartier/locaux

Nombre d'occurrences : 2
Lauréat : 1
Mention : 0
WAT_UNESCO-MTL : 1

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 0
Expressivité — 0
Singularité — 0
Créativité — 0

Durabilité — 2
Vitalité — 2
Nature — 1
Intégration — 0

Parcours — 2
Progression — 0
Interfaces — 0
Cohérence — 0

Scénarisation :
- *autoroute — 0*
- *voie ferrée — 1*
- *canal de Lachine — 0*
- *voie cyclable — 0*

Interprétation

- La création d'un parc ou d'un nouvel espace public est souvent un moment clé dans les démarches de revitalisation puisqu'il renouvelle à la fois le cadre de vie et l'image des quartiers dans lequel ces actions s'insèrent. C'est premièrement dans cette perspective que la création de nouveaux parcs est envisagée.
- Le deuxième angle d'approche pour la création de parcs est l'aménagement d'espaces d'accueil à proximité des gares (fig. 2 et 3). À une grande échelle, un tel espace public d'accueil est également proposé pour l'aérogare. Un lieu où l'on peut observer les avions décoller (fig. 1).

Principes et critères de design

- Promouvoir les processus de qualité en matière de design (concours de design, atelier…).
- Créer des points d'entrée et de sortie significatifs pour tous les parcours d'entrée.
- Stimuler la revitalisation des quartiers par l'aménagement d'espaces publics et de parcs conviviaux.
- Miser sur une approche inclusive du développement durable (4 piliers).

5.2 Amélioration/ajout de lignes de transport en commun

Description générale

- Mise en service d'un service ferroviaire de liaison aéroport/centre-ville (prolongement ouest).
- Implantation de lignes de tramway à desserte locale.
- Implantation de lignes d'autobus électriques.
- Développement d'un système de transport public par ballon dirigeable.

Nombre d'occurrences : 24
Lauréats : 2
Mentions : 5
WAT_UNESCO-MTL : 6

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 3
Expressivité — 0
Singularité — 2
Créativité — 1

Durabilité — 18
Vitalité — 8
Nature — 2
Intégration — 7

Parcours — 22
Progression — 0
Interfaces — 1
Cohérence — 7

Scénarisation :
- *autoroute — 7*
- *voie ferrée — 11*
- *canal de Lachine — 3*
- *voie cyclable — 5*

Interprétation

- Bien que l'autoroute possède un rôle incontournable dans le corridor d'entrée de ville, plusieurs propositions ont cherché à donner aux transports publics une présence urbaine comparable. Tous les types de transports (train, tramway, autobus, trolleybus) ont été envisagés de même (fig. 1 et 2).
- La liaison entre l'aéroport et le centre-ville a été une préoccupation importante des concepteurs. Si offrir un parcours efficace était un objectif, les propositions ont également visé à faire découvrir les quartiers montréalais. Ainsi les liaisons aéroport/centre-ville proposées empruntent tout autant les voies ferroviaires que de nouveaux parcours traversant les quartiers, notamment en faisant revivre l'ancien tracé ferroviaire qui longeait le boulevard Bouchard et la rue Victoria à Dorval et Lachine. L'avantage de ce parcours est de s'approcher du fleuve Saint-Laurent à la hauteur de la 25e avenue et ainsi de mettre en valeur le caractère insulaire de Montréal.
- L'amélioration de la desserte en transports publics est également envisagée comme stratégie de revitalisation des quartiers (fig. 3).

Principes et critères de design

- Diversifier et améliorer l'offre en transport public particulièrement dans la liaison aéroport/centre-ville.
- Stimuler la revitalisation des quartiers par l'utilisation des transports publics comme levier au développement.

Illustrations choisies

Fig.1 : Navette ferroviaire et autobus (Gilles Hanicot, Canada)

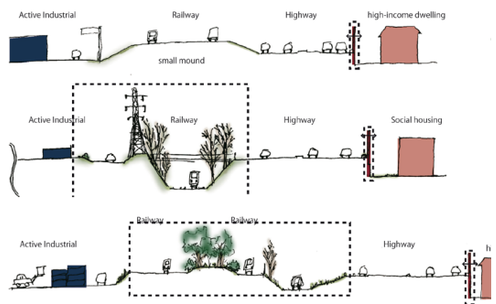


Fig.2 : Implantation de lignes de transport en commun dans le corridor autoroutier (WAT_UNESCO-MTL : Masamitsu Tanikawa, WIEM Mami, Salma Jabri, Linda Fortin)

Fig.3 : Liaison aéroport/centre-ville (Arnaud EFOE Architecte, France)

© CPEUM / CUPEUM

Illustrations choisies

Fig.1 : Nouvelle gare intermodale à Dorval (Brown + Storey Architects Inc., Canada)

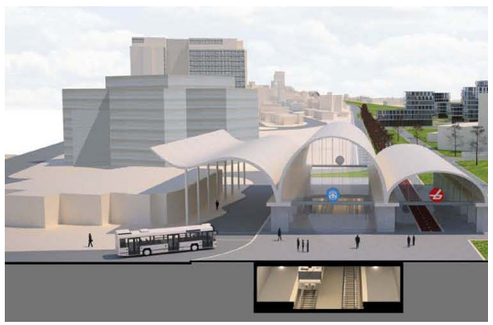


Fig.2 : Réaménagement de la gare intermodale Vendome (PRT PLAN, Portugal)

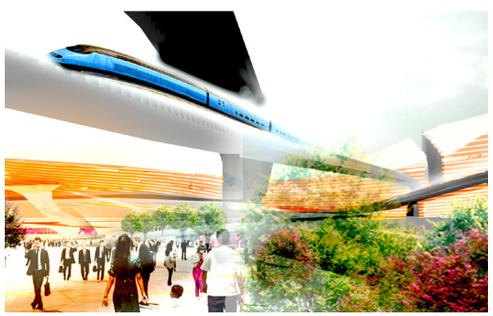


Fig.3 : Nouvelle ligne de train, gare et nouvel espace public au sol (WAT_UNESCO-MTL : Christine Robitaille, Claudio Mura, Bian Xiaozhe, Ahmad Almahairy)
Mai 2012

5.3 Rénovation/ajout de gares locales

Description générale

- Implantation de nouvelles gares ferroviaires.
- Amélioration de la qualité des aires d'attentes et des espaces publics situés à proximité des gares.
- Création d'aménagements qui favorisent l'intermodalité.

Nombre d'occurrences : 11
Lauréats : 4
Mention : 1
WAT_UNESCO-MTL : 5

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 1
Expressivité — 0
Singularité — 1
Créativité — 0

Durabilité — 9
Vitalité — 5
Nature — 0
Intégration — 6

Parcours — 10
Progression — 2
Interfaces — 0
Cohérence — 5

Scénarisation :
- *autoroute — 3*
- *voie ferrée — 9*
- *canal de Lachine — 0*
- *voie cyclable — 1*

Interprétation

- L'importance donnée aux transports publics est accompagnée par une attention accordée à la conception et la localisation des gares. Ces dernières sont perçues comme les points finaux des parcours individuels à travers le corridor d'entrée de ville, d'où l'importance d'y créer des lieux significatifs.
- La présence des gares témoigne aussi des possibilités d'échanges entre les modes de transports. En ce sens, les gares sont également des noeuds dans les parcours individuels (fig. 2 et 3). L'un de ces noeuds urbains, l'échangeur Saint-Pierre, est ciblé comme un lieu privilégié pour l'implantation d'une nouvelle gare.
- La présence des gares vise également l'élaboration d'une stratégie de développement urbain axée sur une intensification de l'activité à proximité de celles-ci (fig. 1).

Principes et critères de design

- Aménager des gares d'une grande qualité architecturale et urbaine afin de refléter leur rôle comme entrée de quartier.
- Utiliser les gares comme lieu d'échange intermodal.
- Stimuler la revitalisation des quartiers par l'utilisation des transports publics comme levier au développement.

5.4 Modification du réseau de rues locales

Description générale

- Aménagement de nouvelles rues.
- Prolongement ou modification du tracé de rues existantes.

Nombre d'occurrences : 6
Lauréats : 4
Mention : 0
WAT_UNESCO-MTL : 4

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 0
Expressivité — 0
Singularité — 0
Créativité — 0

Durabilité — 4
Vitalité — 1
Nature — 1
Intégration — 4

Parcours — 4
Progression — 0
Interfaces — 0
Cohérence — 3

Scénarisation :
- *autoroute — 3*
- *voie ferrée — 2*
- *canal de Lachine — 0*
- *voie cyclable — 0*

Interprétation

- La traversée en voiture du corridor d'entrée de ville est habituellement uniquement envisagée depuis l'autoroute. Les concepteurs ont replacé le réseau local de rues comme une composante essentielle du corridor puisqu'il propose des expériences de parcours autres généralement plus proches des quartiers traversés (fig. 2).
- L'objectif prédominant dans l'aménagement de nouveau tracé ou la modification des tracés existants est l'augmentation de la perméabilité urbaine . Une première perméabilité est exprimée par la diversification des options de parcours pour la liaison aéroport/centre-ville (fig. 3). En plus de renforcer la présence de multiples expériences de paysage, cette option vise aussi à offrir des alternatives en cas de travaux ou d'embouteillage et ainsi d'augmenter la fluidité.
- L'augmentation de la perméabilité au niveau local est également ciblée par les concepteurs. Ainsi, les axes proposés permettent de connecter les quartiers et de franchir les infrastructures (fig. 1).

Principes et critères de design

- Promouvoir les processus de qualité en matière de design (concours de design, atelier...).
- Améliorer la perméabilité du territoire en diversifiant les parcours véhiculaires potentiels.
- Améliorer la perméabilité entre les quartiers par l'aménagement de nouveau franchissement véhiculaire des infrastructures.
- Développer une approche intégrée de la rue partagée incluant l'environnement, la mobilité et la culture locale.

Illustrations choisies

Fig.1 : Réalignement du boulevard Angrignon (Gilles Hanicot, Canada)

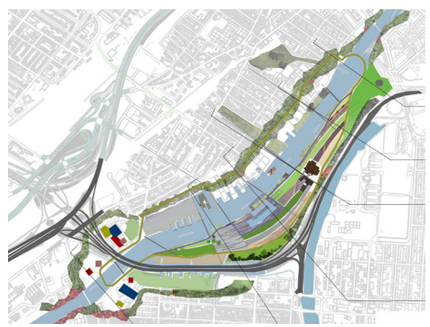


Fig.2 : Transformation du secteur Cabot en une île aux rues locales limitées (WAT_UNESCO-MTL : Audrey Lavallée, Domenico Fogaroli, Maha El Ayyoubi, Naoko Yumoto)

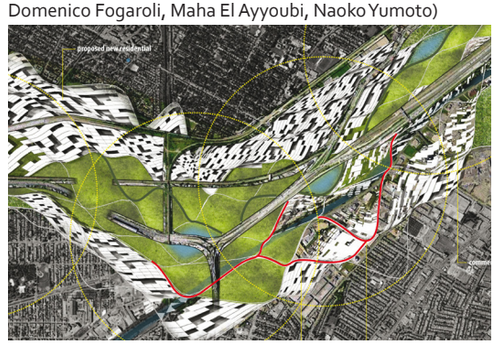


Fig.3 : Nouveaux parcours locaux (I.R.I.S, États-Unis)

© CPEUM / CUPEUM

Illustrations choisies

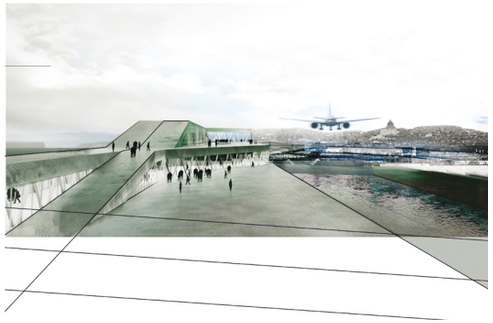


Fig.1 : Quai d'embarquement pour le bateau-taxi sur le site de l'aéroport (DCYSA, Canada)

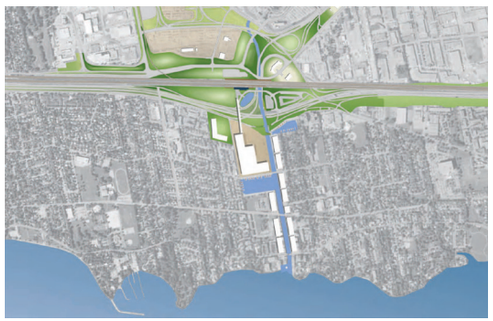


Fig.2 : Nouveau canal longeant l'avenue Dorval (Tokyo Institut of Technology Tsukamoto Yoshiharu lab., Japon)

Fig.3 : Bateau-taxis et kayaks sur le canal de Lachine (WAT : Valérie Gravel, Caroline Cajelais, Rêve Aoun, Kohei Kobayashi)

Mai 2012

5.5 Mise en service de bateaux-taxis

Description générale

- Mise en place d'un service de traversier/bateau-taxi le long du canal de Lachine.
- Création de nouveaux canaux et aménagement de quais pour permettre l'accès aux bateaux.

Nombre d'occurrences : 5
Lauréat : 0
Mention : 0
WAT_UNESCO-MTL : 1

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 2
Expressivité — 0
Singularité — 2
Créativité — 0

Durabilité — 5
Vitalité — 2
Nature — 0
Intégration — 4

Parcours — 4
Progression — 1
Interfaces — 2
Cohérence — 3

Scénarisation :
- *autoroute — 1*
- *voie ferrée — 2*
- *canal de Lachine — 5*
- *voie cyclable — 3*

Interprétation

- L'utilisation du canal de Lachine comme parcours d'entrée de ville n'est plus aujourd'hui qu'un événement anecdotique et récréatif. Les concepteurs désirent redonner au canal de Lachine ainsi qu'au fleuve Saint-Laurent un rôle majeur dans la liaison entre l'aéroport/centre-ville par la mise en service de bateau-taxi ou de navettes maritimes. La création d'un canal reliant le fleuve à l'aéroport en longeant l'avenue Dorval permet de relier plus efficacement l'aéroport (fig. 1 et 2).
- Cette nouvelle expérience d'entrée de ville met de l'avant le caractère insulaire de Montréal et permet de donner une visibilité à l'ensemble du complexe industriel du canal de Lachine (fig. 3).

Principes et critères de design

- Rappeler l'identité insulaire de Montréal en donnant à l'eau une présence paysagère forte.
- Aménager de nouveaux espaces publics d'accueil à l'aéroport pour favoriser la perception des caractéristiques identitaires de Montréal.
- Mettre en valeur le rôle du canal de Lachine comme lieu de transport maritime.
- Créer de nouveaux parcours par l'utilisation des plans d'eau.

5.6 Aménagement de fontaines

Description générale

- Installation d'équipements publics utilisant de l'eau (fontaines, brumisateurs, jets…).

Nombre d'occurrences : 2
Lauréat : 0
Mention : 0
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 2
Expressivité — 2
Singularité — 0
Créativité — 1

Durabilité — 1
Vitalité — 1
Nature — 0
Intégration — 0

Parcours — 1
Progression — 0
Interfaces — 0
Cohérence — 0

Scénarisation :
- *autoroute — 0*
- *voie ferrée — 0*
- *canal de Lachine — 1*
- *voie cyclable — 1*

Interprétation

- L'eau en milieu est un marqueur positif de l'espace public. Des concepteurs ont utilisé cette caractéristique de l'eau afin de promouvoir la création d'espaces urbains de qualité et expressifs (fig. 1).
- En plus d'une appréciation visuelle, les concepteurs ont également travaillé le potentiel de l'eau pour créer des ambiances par l'aménagement de fontaine ou de brumisateur. Dans cette perspective, l'eau permet de créer de nouvelles interfaces avec les infrastructures en filtrant les bruits (fig. 2).

Principes et critères de design

- Promouvoir les processus de qualité en matière de design (concours de design, atelier…).
- Créer de nouveaux parcours par l'utilisation des plans d'eau.
- Filtrer les nuisances des infrastructures de transport (bruit) en utilisant l'eau.

Illustrations choisies

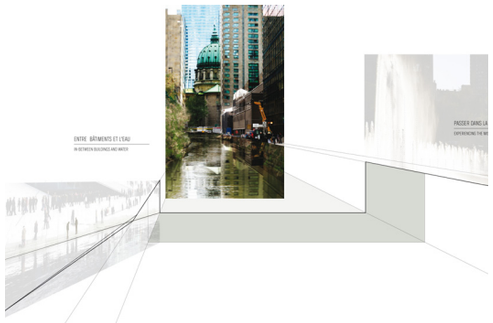


Fig.1 : Présence de l'eau en milieu urbain (DCYSA, Canada)

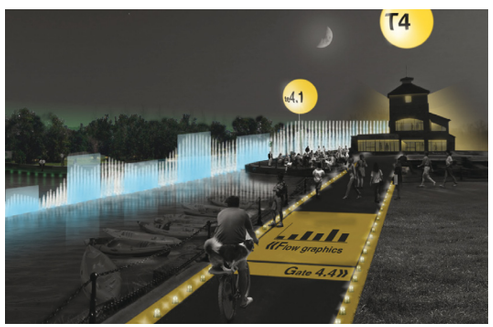


Fig.2 : Cascades en bordure du canal de Lachine (David Garcia Studio, Danemark)

© CPEUM / CUPEUM

Illustrations choisies

Fig.1 : Piste multifonctionnelle (David Garcia Studio, Danemark)

Fig.2 : Pistes nocturnes (Johnathan Yue, Singapour)

Fig.3 : Réaménagement de rues locales dans le secteur résidentiel de Dorval (WAT_UNESCO-MTL : Laurence Aubin Steben, Mohamed El Tayeb, Jiping Shen)
Mai 2012

5.7 Aménagement de pistes multifonctionnelles (territoire)

Description générale

- Aménagement de pistes multifonctionnelles (voie cyclable, sentiers piétons) dans l'ensemble du territoire du corridor d'entrée de ville.
- Consolidation du réseau de pistes cyclables existantes.
- Construction de pistes multifonctionnelles surélevées.

Nombre d'occurrences : 18
Lauréat : 0
Mentions : 4
WAT_UNESCO-MTL : 2

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 3
Expressivité — 2
Singularité — 1
Créativité — 0

Durabilité — 17
Vitalité — 9
Nature — 7
Intégration — 2

Parcours — 16
Progression — 1
Interfaces — 1
Cohérence — 10

Scénarisation :
- *autoroute — 4*
- *voie ferrée — 0*
- *canal de Lachine — 2*
- *voie cyclable — 17*

Interprétation

- Montréal est d'ores et déjà une ville de cyclistes avec un vaste réseau de pistes cyclables. Les concepteurs ont construit sur cette identité en développant et consolidant le réseau déjà existant (fig. 3).
- Les pistes proposées visent à la fois à favoriser la liaison aéroport/centre-ville en profitant de l'axe linéaire de l'autoroute ou des voies ferroviaires et à faciliter la connexion entre les quartiers et l'interrelation entre les parcs, espaces verts et autres lieux attracteurs (canal de Lachine, rives du fleuve Saint-Laurent, falaise Saint-Jacques).
- La multifonctionnalité des pistes est également développée en accompagnant les pistes cyclables de promenades piétonnes, de pistes de ski de fond ou de sentiers d'équitation.
- Les concepteurs développent également une image visuelle uniforme pour l'ensemble des pistes définie par la signalisation et le système d'éclairage (fig. 1 et 2) .

Principes et critères de design

- Valoriser l'image du développement durable de Montréal.
- Créer des ambiances diurnes et nocturnes par le développement de concepts d'éclairage innovants et l'utilisation de technologies nouvelles.
- Consolider le réseau de pistes cyclables.
- Développer de nouvelles possibilités d'utilisation de ce réseau pour d'autres activités récréatives.
- Concevoir une signalisation uniforme des pistes cyclables sur le territoire du corridor d'entrée.

- Concevoir une signalisation uniforme des pistes cyclables sur le territoire du corridor d'entrée.

5.8 Parcours souterrain

Description générale

- Création d'un parcours souterrain dans les aqueducs municipaux.

Nombre d'occurrences : 1
Lauréat : 0
Mention : 1
WAT_UNESCO-MTL : 0

Cohérence avec l'énoncé de vision du concours

Identité — 1
Expressivité — 0
Singularité — 0
Créativité — 1

Durabilité — 1
Vitalité — 1
Nature — 0
Intégration — 1

Parcours — 1
Progression — 0
Interfaces — 1
Cohérence — 0

Scénarisation :
- *autoroute — 0*
- *voie ferrée — 0*
- *canal de Lachine — 0*
- *voie cyclable — 0*

Interprétation

- La création de nouveaux types de parcours a été explorée par plusieurs concepteurs. Le parcours souterrain est l'une de ces nouvelles expériences d'entrée de ville (fig. 1). Elle est cependant construite sur des éléments identitaires et historiques forts de Montréal : la présence de cours d'eau canalisés dont la redécouverte serait possible ainsi que l'image du Montréal souterrain au centre-ville.

Principes et critères de design

- Concevoir une signalisation uniforme des pistes cyclables sur le territoire du corridor d'entrée.
- Créer de nouveaux parcours.

Illustrations choisies

Fig.1 : Utilisation des aqueducs comme nouveau parcours (ZerOgroup + Fabrica de Paisaje, Brésil)

© *CPEUM / CUPEUM*

Annexe 2 : Liste des participants au concours international d'idées YUL-MTL : paysage en mouvement

Lauréats

Brown + Storey Architects Inc. - Toronto, Canada
dlandstudio - Brooklyn, États-Unis
Gilles Hanicot - Montréal, Canada

Mentions

Andrew Forster, Push Montreal - Montréal, Canada
Arnaud Efoe Architecte - Clermont Ferrand, France
Catalyse Urbaine - Montréal, Canada
Clément Boitel - Paris, France
gerwin de vries + alexander herrebout - Utrecht, Pays-Bas
Ghazal Jafari + Ali Fard - Toronto, Canada
MOBA STUDIO - Prague, République Tchèque
SUPERLANDSCAPE - Padova-palermo, Italie
Tales of the earth - Toronto, Canada
Thibodeau Architecture + Design - Montréal, Canada
zerOgroup + Frabrica de Paisaje - Saõ Paulo, Brésil

Participants

Abeyi Endrias - Genève, Suisse
Alessandro Colombo, Alessandro Olivotto, Teresa Lania - Corbetta, Italie
Alexander Nedev - Sofia, Bulgarie
Andreas Faoro, unlab - Hague, Pays-Bas
ANG - New York, États-Unis
Atelier Urban Face inc - Montréal, Canada
Boigelot Elodie - Bruxelles, Belgique
David Garcia Studio - Copenhague, Danemark
DCYSA - Montréal, Canada
EBA For Cosmopolitan - Toronto, Canada
Everyday Urban - New York, États-Unis
Felipe dos Santos - Saõ Carlos, Brésil
Fieldworks+ - Goburg, Australie
Firuzeh Studio - Tehran, Iran
Groupe A / ANNEXE U - Québec, Canada
GRUHM - Montréal, Canada
HERAULT ARNOD ARCHITECTES - Paris, France
Hinterland - Montréal, Canada
I.R.I.S. - Los Angeles, États-Unis
Jan Karasek - Prague, République Tchèque
JOHNY VINCENT - Québec, Canada
Jonathan Yue - Singapour, Singapour
K2T2R - Singapour, Singapour
L'Atelier Urbain - Montréal, Canada
LATERAL OFFICE - Toronto, Canada
Luciole Design Inc. - Sacarmento, États-Unis
Luis Callejas (paisajes emergentes) - Medellin, Colombie
MAP+OPO - Montréal, Canada
Mme Hadia BELKACEMI-DEVOGEL - Amiens, France
MONOLAB Architects - Rotterdam, Pays-bas
Moving Momentum of Montreal Group - Toronto, Canada
Nikola Petkovic - Graz, Autriche
Philippe Barrière Collective (PB+Co) - Québec, Canada
PRT PLAN - Porto, Portugal
SANJAY EKTATE - Mumbai, Inde
Simon Bidal et Géraldine Lacasse - Shaerbeek, Belgique
SpecialTopics - San Diego, États-Unis
Studio red - Baltimore, États-Unis
Studio2040 - Baltimore, États-Unis
TATINVESTGRAZGDANPROJECT - Kazan, Russie
Team KDU - Kobe, Japon
Terry Naranjo - Raleigh, États-Unis
Tiret - Montréal, Canada
Tokyo Istitute of Technology Tsukamoto Yoshiharu lab. - Meguro-ku, Japon
Veranda Jardineria - Queretaro, Mexique
Wanted Landscape / INFRAVERT - Montréal, Canada
WYSOCKI - Montréal, Canada

© *CPEUM / CUPEUM*

Annexe 3 : Liste des participants au concours WAT_UNESCO-MTL

Lauréats

1re position - Secteut cabot - Équipe 10 :
Maha El Ayyoubi, Université libanaise, Liban
Domenico Fogaroli, Université de Rome La Sapienza, Italie
Audrey Lavallée, Université de Montréal, Canada
Naoko Yumoto, Université de Kobe, Japon

2e position - Secteur Saint-Pierre - Équipe 6 :
Rêve Aoun, Université libanaise, Liban
Caroline Cagelais, Université de Montréal, Canada
Valérie Gravel, Université de Montréal, Canada
Kohei Kobayashi, Université de Kobe, Japon

3e position (ex aequo) - Secteur Turcot - Équipe 8 :
Catherine Blain, Université de Montréal, Canada, Taiki Fujimaki, Université de Design de Kobe, Japon
Valerie Poggiani, Université de Rome La Sapienza, Italie
Andrea Spector, Université de Montréal, Canada

3e position (ex aequo) - Secteur Ville-Marie - Équipe 11 :
Emidio Arcidiacono, Université de Rome La Sapienza, Italie
Mohamed S. Ayari, École Nationale d'Architecture et d'Urbanisme, Tunisie
Juan Lin, Université de Tongji, Chine
Valéry Simard, Université de Montréal, Canada

Participants

Secteur Dorval - Équipe 1 :
Andrea Becca, Faculté d'architecture d'Alghero, Italie
David Fiset, Université de Montréal, Canada
Natsuko Kobayashi, Université de Kobe, Japon
Zeineb M'rabet, École Nationale d'Architecture et d'Urbanisme, Tunisie

Secteur Dorval - Équipe 2 :
Laurence Aubin-Steben, Université de Montréal, Canada
Mohamed El Tayeb, École Nationale d'Architecture de Rabat, Maroc
Shen Jiping, Université de Tongji, Chine

Secteur Lachine - Équipe 3 :
Bruna Bajramovic, Université de Design de Kobe, Japon
Paulo Casu, Faculté d'architecture d'Alghero, Italie
Stephany Khoriaty, Université américaine de Beyrouth, Liban
Amayel N'Diaye, Université de Montréal, Canada

Secteur Lachine - Équipe 4 :
Linda Fortin, Université de Montréal, Canada
Salma Jarbi, Université de Damas, Syrie
Wiem Mami, École Nationale d'Architecture et d'Urbanisme, Tunisie
Masamitsu Tanikawa, Université Meji, Japon

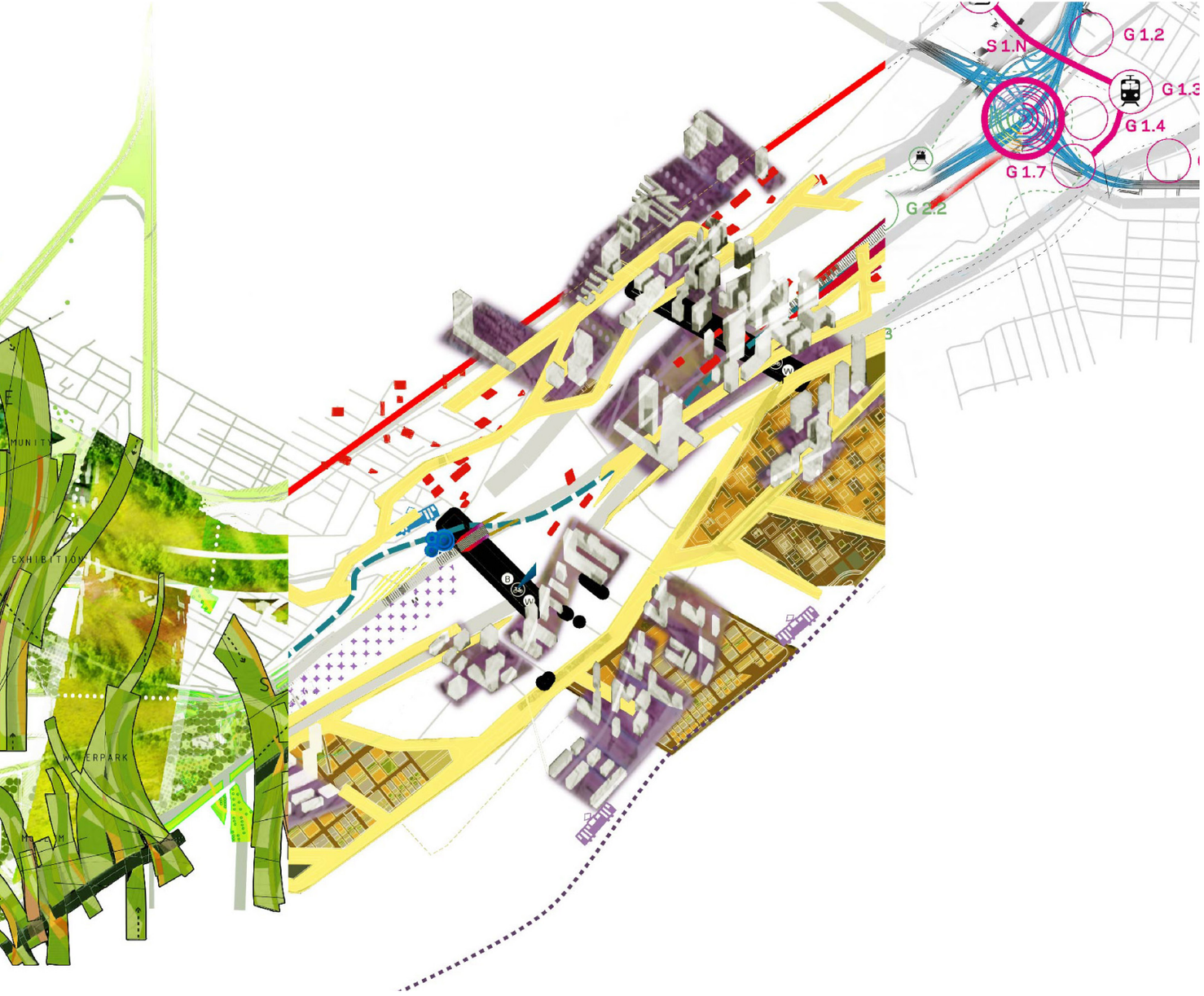
Secteur Saint-Pierre - Équipe 5 :
Ahmad Almahairy, Université de Damas, Syrie
Claudio Mura, Faculté d'architecture d'Alghero, Italie
Christine Robitaille, Université de Montréal, Canada
Bian Xiaozhe, Université de Tongji, Chine

Secteur Turcot - Équipe 7 :
Farah Aremmaz, École Nationale d'Architecture de Rabat, Maroc
Julien Bourque, Université de Montréal, Canada
Rouba Dagher, Université américaine de Beyrouth, Liban
Eri Ohara, Université Meji, Japon

Secteur Cabot - Équipe 9 :
Yasmin Naji, Université américaine de Beyrouth, Liban
Yuka Kato, Université Meji, Japon
Carlos Santibanez, Université de Montréal, Canada
Thea Sarkissian, Université de Montréal, Canada

Secteur Ville-Marie - Équipe 12 :
Mazen Kandalaft, Université de Damas, Syrie
Marie-Pierre McDonald, Université de Montréal, Canada
Sara Saadoni, École Nationale d'Architecture de Rabat, Maroc
Khuplianlam Tungnung, Université de Design de Kobe, Japon

© CPEUM / CUPEUM



Synthèse des consultations

Présentation à la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20
Octobre 2012

Membres de la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20 :

Palier municipal
Cité de Dorval
Ville de Montréal
- Bureau du design
- Bureau du plan
- Division de l'urbanisme
- Arrondissement de Côte-des-Neiges — Notre-Dame-de-Grâce
- Arrondissement de Lachine
- Arrondissement le Sud-Ouest
- Arrondissement Ville-Marie

Ville de Montréal-Ouest
Ville de Westmount

Palier régional
Conférence régionale des élus de Montréal
Communauté métropolitaine de Montréal

Palier provincial
Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire
Ministère des Transports du Québec (Direction de l'Île-de-Montréal)
Ministère du Tourisme

Agences publiques de transport
Aéroports de Montréal
Agence métropolitaine de transport

Réseau ferroviaire
Canadien Pacifique
Canadien National

Organismes de conservation
Parcs Canada (canal de Lachine)

Université de Montréal
chaire en paysage et environnement
UNESCO
Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
UniTwin Chaire UNESCO en paysage et environnement
Université de Montréal
Transports Québec

Équipe de production
(Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal)

Direction scientifique et recherche

- Philippe Poullaouec-Gonidec, professeur titulaire (chercheur principal)
- Sylvain Paquette, professeur agrégé (cochercheur)

Équipe de recherche

- Patrick Marmen, agent de recherche (coordination)
- Valérie Gravel, agente de recherche

Comité de suivi
(ministère des Transports du Québec, Direction de l'Île-de-Montréal)

- Louis-Philippe Roy, agent de recherche
- Anne Pelletier, directrice adjointe, Bureau de projet Turcot
- Marie-Élaine Rochon, agente d'information
- Sylvie Tanguay, agente de recherche
- Linda Jasmin, chef de service

Liens Internet

Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal
paysage.umontreal.ca

Chaire UNESCO en paysage et environnement de l'Université de Montréal
unesco-paysage.umontreal.ca

Concours international d'idées YUL-MTL : Paysages en mouvement
mtlunescodesign.com/fr/projet/Concours-international-didees-YUL-MTL-Paysages-en-mouvement

WAT_UNESCO-MTL 2011
mtlunescodesign.com/fr/projet/WAT_UNESCO-Montreal-2011

© CPEUM / CUPEUM

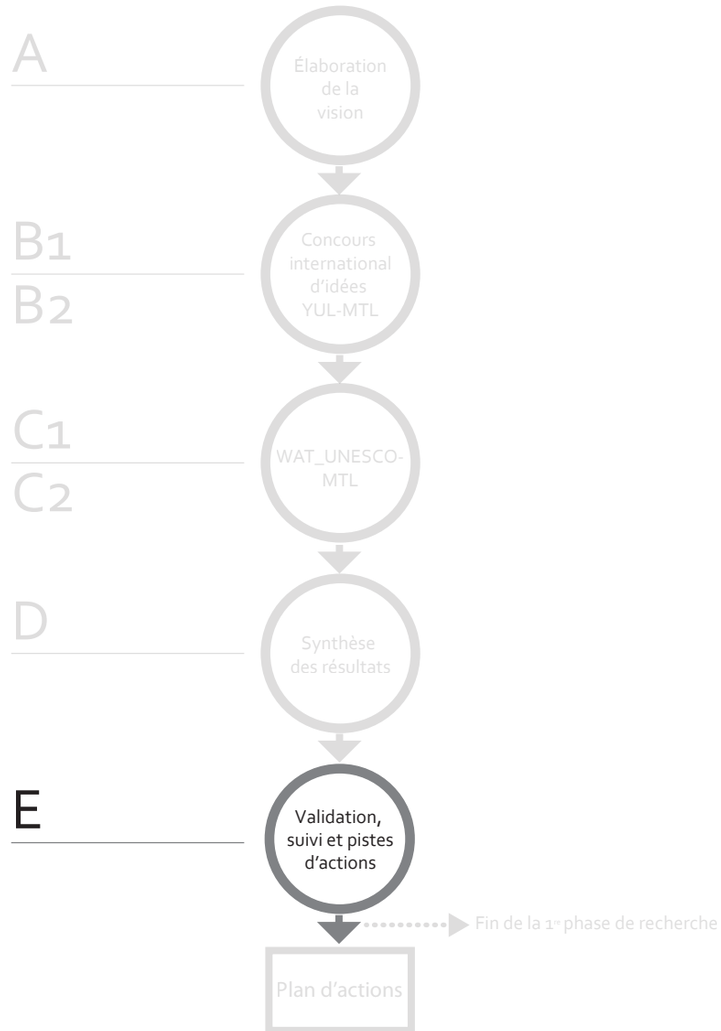

A
Élaboration de la vision
B1
B2
Concours international d'idées YUL-MTL
C1
C2
WAT_UNESCO-MTL
D
Synthèse des résultats
E
Validation, suivi et pistes d'actions
Fin de la 1re phase de recherche
Plan d'actions

Table des matières

1. INTRODUCTION **E7**

2. Appréciation de la démarche et de la synthèse des résultats **E8**

2.1 Un bilan positif de la démarche de concertation et d'idéation E8

2.2 Quatre axes d'approfondissement de la démarche **E10**

3. Une suite à inventer **E12**

3.1 Temporalité des outils d'action **E12**

4. Approfondissement des axes de travail **E15**

4.1 Axe 1 : Vision territoriale et stratégie d'aménagement E15

4.2 Axe 2 : Actions à court terme et projets locaux d'aménagement E16

4.3 Axe 3 : Processus de concertation et mode de gouvernance E18

4.4 Axe 4 : Communication E22

5. Conclusion **E23**

© CPEUM / CUPEUM

1. INTRODUCTION

À la suite de la présentation du 1er mai 2012 de la synthèse des propositions conçues dans le cadre du concours international d'idées YUL-MTL : Paysages en mouvement et du WAT_UNESCO-MTL 2011, une tournée de consultation a été réalisée auprès de l'ensemble des membres de la table de travail sur l'entrée de ville de l'autoroute 20 entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville.

Les objectifs de ces consultations étaient de :

- Recueillir les commentaires d'appréciation générale envers la démarche et ses résultats;
- Connaître l'intérêt des membres de la table à poursuivre la démarche de planification concertée au-delà de cette première phase et recueillir des recommandations pour les suites à entreprendre;
- Diffuser la démarche et la synthèse des résultats auprès des décideurs locaux.

La tournée de consultation a permis de rejoindre la totalité des membres de la table de travail.

Le présent rapport fait état des commentaires émis lors des consultations afin d'en faire ressortir les points saillants et de recommander à la table de travail une démarche de suivi au processus de planification concertée du corridor d'entrée de ville de l'autoroute 20. Il constitue la dernière phase de réflexion de la recherche liée à la démarche YUL-MTL et WAT_UNESCO-MTL.

© *CPEUM / CUPEUM*

2. Appréciation de la démarche et de la synthèse des résultats

2.1 Un bilan positif de la démarche de concertation et d'idéation

Les résultats de la consultation menée auprès des membres de la table de travail sur le parcours d'entrée de ville de l'autoroute 20 permettent de dégager un bilan extrêmement positif de l'initiative d'idéation et de concertation. Au-delà d'une appréciation générale, ce bilan montre également une forte volonté de générer des suites à plus long terme pour la planification du territoire d'entrée de ville qui est situé entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville. Parmi les commentaires mentionnés dans les figures 1 et 2, quatre thématiques sont particulièrement intéressantes à faire ressortir pour illustrer l'appréciation générale des résultats présentés au terme de l'analyse des propositions :

- **Le corridor d'entrée de ville : un enjeu de développement territorial**
  L'ensemble du processus de concertation et d'idéation a permis une « *prise de conscience de l'ampleur et de l'importance de la démarche* » et des enjeux de développement territorial que représente le corridor d'entrée de ville de l'A-20 (fig. 1). La démarche de consultations et d'idéation a également généré « l'*élargissement de la problématique de départ* » qui est passée de la création d'une porte d'entrée à la requalification d'un parcours puis d'un territoire (fig. 2). Finalement, bien que quelques acteurs rencontrés affirment que la démarche d'idéation a seulement « *clarifié les potentiels d'aménagement* » (fig. 2) du territoire, un grand nombre de personnes a mentionné que les propositions avaient permis de « *transformer les contraintes en potentiels d'aménagement* » donnant ainsi un aperçu des futurs possibles (fig. 2).

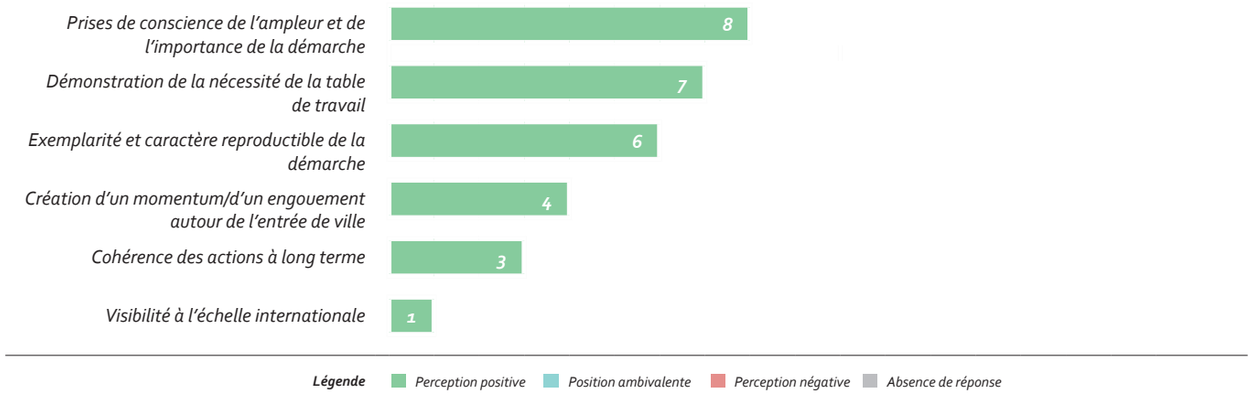
  À cet égard, deux lieux sont ressortis de manière significative dans les discussions comme ayant un potentiel d'intervention/transformation insoupçonné soit l'échangeur Saint-Pierre et son milieu adjacent, ainsi que le canal de Lachine.

- **L'idéation : une méthode pour illustrer des concepts**
  La démarche a également pu mettre des « *illustrations sur des concepts/idées/aspirations émises par les membres de la table de travail* » (fig. 2) de manière à mieux faire comprendre les potentiels et contraintes d'aménagement. Les images ont également permis d'ouvrir les horizons par « *l'apport de nouveaux points de vue* » (fig. 2).

  Par exemple, l'importance prise par les stratégies lumineuses dans les propositions des concurrents a été soulignée comme une innovation importante. Bien qu'il s'agissait d'une piste de réflexion énoncée dans le cahier d'appel à propositions, peu d'images permettaient de bien comprendre le potentiel de ce concept avant la réalisation du

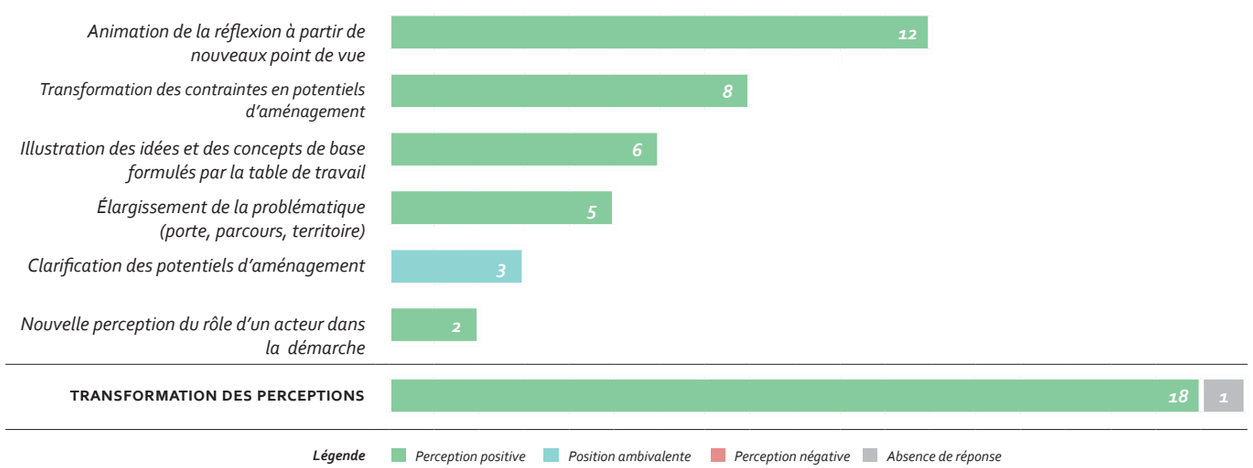
Retombées générales

Figure 1 : De manière générale, quelles sont les retombées de la démarche ?



Impact sur les perceptions

Figure 2 : Les propositions reçues ont-elles transformé vos perceptions des potentiels d'aménagement du corridor d'entrée de ville?



concours international d'idées et du WAT_UNESCO-MTL.

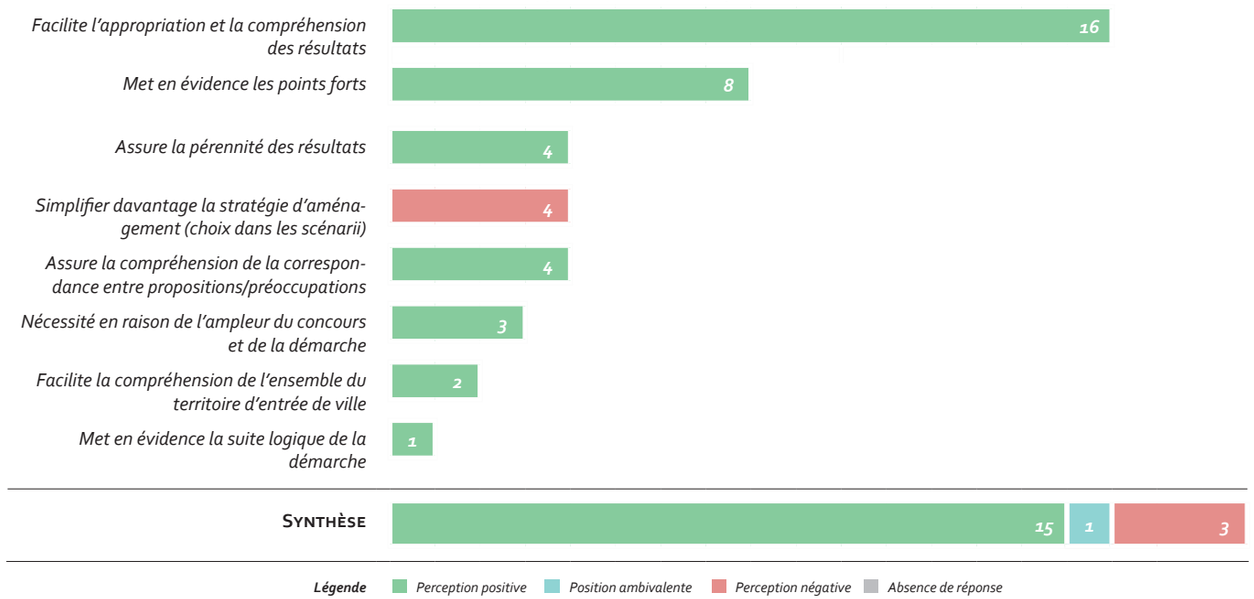
- **La table de travail de l'A-20 : un lieu privilégié de dialogue**
  La démarche a aussi permis de confirmer le rôle de la table de travail de l'autoroute 20 comme un lieu de dialogue sur l'avenir du territoire. Les commentaires mentionnés à ce propos pointent vers la « d*émonstration de la nécessité de la table de travail* » (fig. 1) et la « *cohérence des actions à long terme* » (fig. 1) qu'elle permet. Certains des membres ont également précisé que la démarche d'idéation avait « *renouvellé la perception de leur rôle* » (fig. 2) au sein de la table de travail.

- **Un moment clé pour l'action**
  Le grand nombre de projets annoncés pour le corridor d'entrée de ville, illustré par la carte des opportunités diffusée dans le cahier d'appel à propositions du concours international d'idées YUL-MTL (réf. : document B1, p. 7), appelait déjà l'intérêt de poursuivre une démarche concertée de planification territoriale. L'attention médiatique reçue par le concours, notamment la « *visibilité internationale* » (fig. 1) ainsi que la synthèse des propositions, a renforcé la perception « *du momentum et de l'engouement autour de l'entrée de ville* » (fig. 1) pour investir ce territoire et coordonner les différentes opérations qui y seront réalisées. L'un des commentaires qui résume bien ce momentum précise que les investissements sur les infrastructures de transport se feraient d'ici 10 ans, d'où l'importance d'agir sans délai dans la réalisation de projets concomitants à ceux d'infrastructure.

© *CPEUM / CUPEUM*

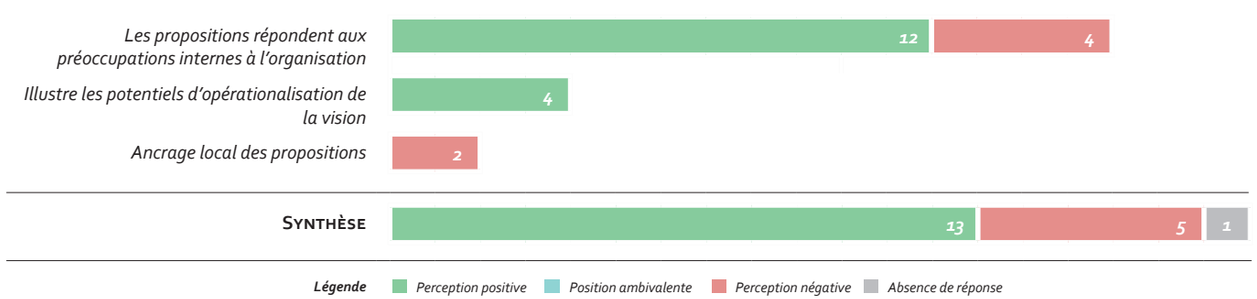
Appréciation de la synthèse

Figure 3 : La synthèse des propositions présentée à l'ensemble de la table de travail vous a-t-elle permis de mieux comprendre le contenu des propositions?



Réponses aux préoccupations

Figure 4 : Considérez-vous que vos préoccupations d'aménagement se retrouvent à l'intérieur des propositions élaborées dans le cadre du concours international d'idées YUL-MTL et du WAT_UNESCO-MTL?



2.2 Quatre axes d'approfondissement de la démarche

Au cours de la consultation, plusieurs actions ont également été suggérées afin de poursuivre le processus de planification concertée amorcé par la démarche d'idéation. Ces suggestions peuvent être regroupées autour de quatre axes de travail distincts :

- **Axe 1 : Vision territoriale et stratégie d'aménagement**
  Plusieurs acteurs ont remarqué que la présence de cinq scénarii d'aménagement non hiérarchisés complexifiait la compréhension de la vision d'aménagement. En ce sens, ils souhaitaient « *simplifier davantage la stratégie d'aménagement* » (fig. 3) avant qu'elle soit présentée aux élus et décideurs pour approbation. Ainsi, ce premier axe de travail vise à mieux définir la stratégie d'aménagement qui permettra de répondre et d'approfondir la vision territoriale exprimée dans le cahier d'appel à propositions du concours international d'idées YUL-MTL.

- **Axe 2 : Actions à court terme et projets locaux d'aménagement**
  En mettant l'emphase sur la production d'une grande stratégie territoriale, certaines réalités locales sont moins ressorties dans les résultats pris dans leur ensemble. À cet égard, deux volets semblent se distinguer : le « *manque d'ancrage local des propositions* » et « *l'absence de réponse à certaines préoccupations internes* » (fig. 4). En ce qui concerne le manque d'ancrage local, la volonté des acteurs qui ont exprimé cette position était de mieux comprendre l'impact des stratégies énoncées sur leur territoire spécifique. D'autre part, les préoccupations internes qui semblaient les moins bien répondues étaient : la prise en compte du caractère aéroportuaire, la présence de l'autoroute et de son identité comme autoroute des anciens combattants, la mixité sociale et la réticence à intervenir sur les canaux.

  Ces réponses illustrent donc le besoin d'étudier plus à fond l'impact des propositions afin de donner un caractère concret et pragmatique à la stratégie territoriale choisie. De plus, une attention plus grande donnée aux enjeux locaux favoriserait l'appropriation locale de la démarche et de ses résultats.

- **Axe 3 : Mode de gouvernance et processus de concertation**
  Le maintien, voire la formalisation de la table de travail, est souhaité par l'ensemble des intervenants consultés (fig. 5). Néanmoins, plusieurs éléments de questionnement sont ressortis quant à la formule souhaitée de concertation. Qui doit être le leader officiel ? Quel mode de gouvernance peut assurer la concertation entre les acteurs ?

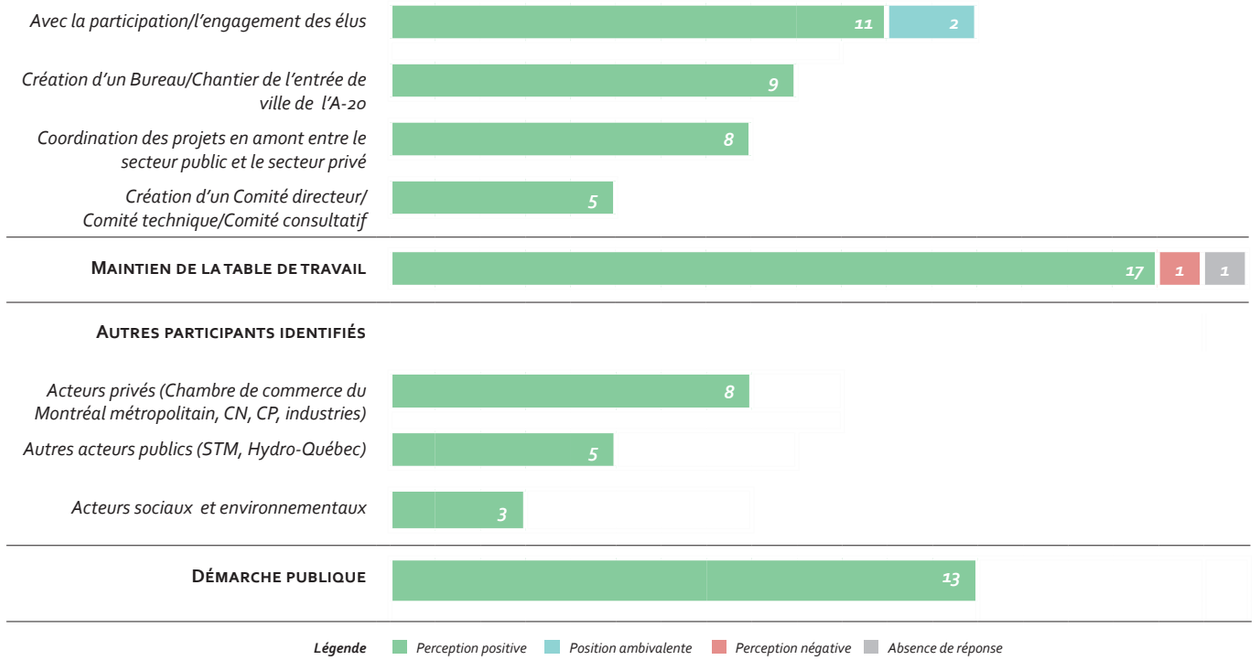
Quelle structure peut générer le meilleur impact sur les projets à venir? Quels autres acteurs territoriaux devraient participer aux travaux de la table de travail?

La question de la structure de fonctionnement de la table de travail est d'ailleurs à être mise en parallèle à celle de l'élargissement de la liste des membres qui la composent. Afin d'éviter d'alourdir le fonctionnement de la table de travail, il était souvent proposé simultanément d'ajouter des membres et de créer un comité directeur composé d'un nombre restreint d'intervenants et un comité consultatif composé de tous les acteurs territoriaux ayant intérêt à suivre les travaux de planification de l'entrée de ville.

En outre de ces questions, une préoccupation a été soulevée quant à l'addition d'une nouvelle structure de gestion territoriale. Cette réserve souligne l'importance de développer un mode de gouvernance qui n'alourdit pas les processus déjà en place.

- **Axe 4 : Communication**
  Outre l'exercice de planification lui-même, plusieurs intervenants consultés ont fait remarquer l'importance d'intégrer l'ensemble de l'exercice à une « *démarche publique* » (fig. 5) et donc de développer des outils de communication liés à la diffusion des résultats du processus d'idéation et des mécanismes de suivi qui seront choisis. En plus de faire connaître les actions réalisées, les outils de communication permettent également de faciliter la participation publique aux projets améliorant ainsi le potentiel d'appropriation de la vision à plusieurs niveaux d'intervention.

Figure 5 : Aimeriez-vous que la démarche de planification concertée entreprise se poursuive afin de développer un cadre formel de coordination?



© CPEUM / CUPEUM

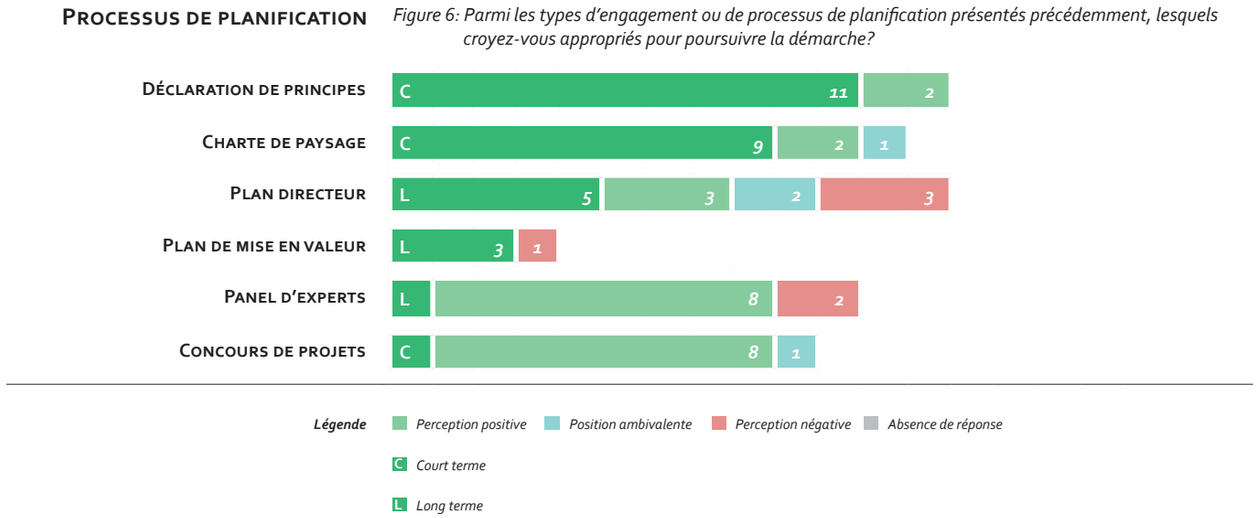


Figure 6: Parmi les types d'engagement ou de processus de planification présentés précédemment, lesquels croyez-vous appropriés pour poursuivre la démarche?

3. UNE SUITE À INVENTER

3.1 TEMPORALITÉ DES OUTILS D'ACTION

À l'examen des outils de planification privilégiés pour la poursuite de la démarche de planification concertée du corridor d'entrée de ville de l'A-20, deux phases d'actions se dégagent des réponses des intervenants consultés.

- **Une action à court terme : la déclaration de principes**
  De manière générale, la déclaration de principes ainsi que la charte de paysage sont les deux outils de planification qui ont reçu le plus d'appuis favorables lors de la consultation (fig. 6). De plus, ces deux outils sont fortement suggérés comme action à court terme afin de :

  - Concrétiser la vision territoriale;

  - Assurer l'engagement des élus ainsi que d'un grand nombre de partenaires;

  - Réaliser des actions de communication publique notamment par une annonce médiatique supportée par la création d'un outil Internet.

  Ainsi, le principal geste souhaité est celui de l'engagement de l'ensemble des partenaires envers une planification concertée de l'entrée de ville de l'autoroute 20. Orientées vers la formulation d'un tel engagement envers un enjeu de paysage et de territoire, la déclaration de principes et la charte de paysage semblent deux outils appropriés pour se faire. Elles se distinguent entre elles par l'amplitude des implications qui en découlent : alors que la déclaration de principes vise principalement à assurer l'adhésion des acteurs à une démarche de valorisation des paysages, la charte de paysage possède un degré de développement plus avancé en formulant un cadre de responsabilisation (rôles et responsabilités) pour les signataires.

  Durant les entretiens, les acteurs territoriaux ont souvent mentionné d'une part le besoin d'une action rapide et d'autre part la difficulté d'engager les élus sur des responsabilités spécifiques à cette étape-ci du processus de planification. Par conséquent, la déclaration de principes apparaît plus appropriée comme outil d'action à privilégier. Elle permettrait de sensibiliser les élus, ainsi que le grand public envers le travail réalisé et ses résultats et affirmerait la nécessité de poursuivre le processus de planification notamment afin d'identifier un cadre de responsabilisation, ainsi que les autres outils d'encadrement et de projets à mettre en œuvre.

- **Une planification à long terme : le plan directeur ou plan de mise en valeur**
  Le plan directeur d'aménagement est perçu comme le seul outil qui a une portée réglementaire forte, ainsi qu'un accompagnement vers l'action garantie (actions précises, financement, etc.). C'est dans cette perspective qu'un plan directeur est souhaité par plusieurs acteurs.

  Néanmoins, le plan directeur d'aménagement soulève également quelques réserves notamment en raison de sa nature contraignante. Dans cette perspective, une alternative, non énumérée initialement, a été soulevée par quelques personnes consultées soit le plan de mise en valeur, à l'image de celui du mont Royal. Cet outil a l'avantage de répondre aux besoins d'une concertation entre plusieurs acteurs dont certains ne sont pas des entités municipales.

  Structuré autour d'une vision, d'orientations, d'objectifs, d'actions et de moyens de mise en oeuvre, le plan de mise en valeur forme un intermédiaire entre les démarches souples comme la charte de paysage et les démarches réglementaires comme le plan directeur. Cela dit, selon les commentaires recueillis, le plan de mise en valeur doit être dirigé par un leadership fort qui assure la permanence de l'adhésion de l'ensemble des acteurs.

Les deux autres outils proposés, soit les panels d'experts et les concours de projet, ont somme toute été appréciés des personnes consultées. Cependant, ils étaient rarement mis en contexte dans une perspective temporelle. De manière spécifique, les panels d'experts sont perçus comme des démarches crédibles et pertinentes, mais ils restent méconnus dans le contexte montréalais. De plus, ils peuvent être perçus comme un nouveau mécanisme d'approbation de projet qui pourrait alourdir les processus. Ainsi, leur efficacité locale demeure toujours à démontrer. Pour leur part, les concours sont perçus comme des outils à utiliser pour des projets précis et non comme une démarche d'ensemble.

3.2 Recommandation pour la suite de la démarche de planification concertée

Les quatre axes d'approfondissement de la démarche, ainsi que les deux phases d'action identifiées à partir de la consultation des intervenants de la table de travail du parcours d'entrée de ville de l'autoroute 20 permettent de suggérer un modèle d'articulation du processus de planification à suivre (fig. 7).

L'exercice d'idéation entrepris à l'hiver 2011 a déjà généré une vision de développement

© *CPEUM / CUPEUM*

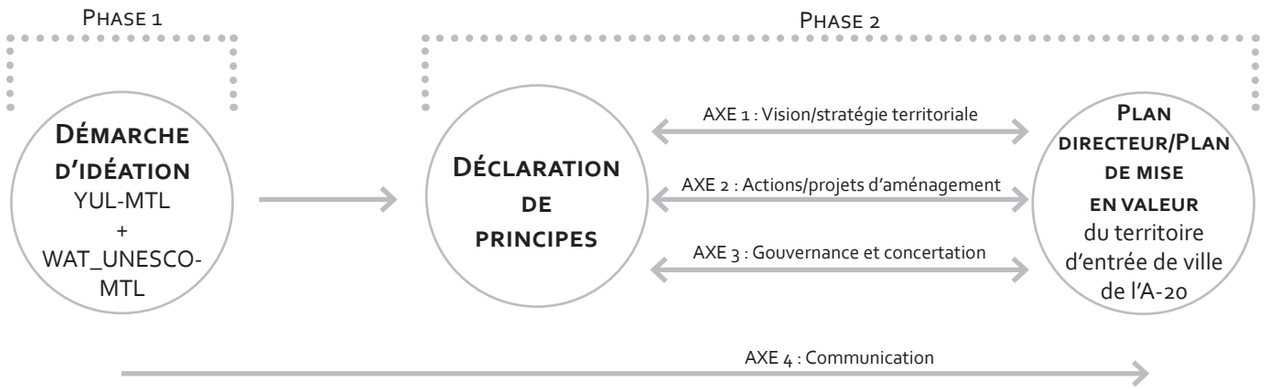


Figure 7 : Schématisation du processus de planification spatiale stratégique pour la poursuite de la démarche sur le territoire d'entrée de ville de l'autoroute 20.[1]

territoriale qui peut fonder un consensus autour de la table de travail pour la rédaction d'une déclaration de principes énumérant, entre autres, l'adhésion des signataires au processus de planification et aux valeurs exprimées dans la vision. Cette déclaration de principes peut également spécifier les actions à prendre en vue de l'élaboration d'un plan directeur ou d'un plan de mise en valeur.

La grande effervescence autour du territoire d'entrée de ville de l'A-20 ainsi que le caractère créatif et public de la démarche entreprise rappelle néanmoins qu'entre ces deux moments clés du processus de planification, la signature d'une déclaration de principes et l'adoption d'un plan directeur/mise en valeur, plusieurs actions peuvent être entreprises afin de développer le contenu du plan. Ainsi, l'accompagnement progressif du design des projets qui seront réalisés dans cet intervalle peut se faire par des mécanismes plus souples comme le panel d'experts, les concours ou même la rédaction d'un cahier de bonnes pratiques qui communiquent des exemples d'innovation suivant les principes et les critères de design énumérés dans la synthèse des exercices d'idéation YUL-MTL et WAT_UNESCO-MTL.

L'accompagnement souple de projets permettrait aussi de tester les hypothèses de la stratégie d'aménagement développée de manière à préciser toujours davantage les potentiels d'application des résultats de la démarche d'idéation.

Il faut aussi remarquer le caractère continu du 4e axe de travail sur la communication. La diffusion de l'exercice d'idéation a permis de rejoindre un grand nombre de personnes à l'échelle locale et internationale. La poursuite de cet effort de communication est également un outil efficace pour fédérer la cohésion envers les projets qui seront développés dans les lignes de la vision, ainsi que de stimuler le développement de nouveaux projets qui s'inscrivent dans le même processus.

1 Schéma inspiré de ALBRECHTS, Louis (2010). Enhancing creativity and action orientation in planning, in HILLIER, Jean et Patsy HEALEY (éds) *The Ashgate research companion to planning theory : Conceptual challenges for spatial planning*, Asghate : Surrey, pp. 215-232.

4. Approfondissement des axes de travail

4.1 Axe 1 : Vision territoriale et stratégie d'aménagement

Le cahier d'appel à propositions du concours international d'idées YUL-MTL identifiait une vision territoriale divisée en trois grandes orientations : l'identité, la scénarisation des parcours, le développement durable concerté. Un grand nombre d'acteurs consultés ont manifesté l'intérêt d'utiliser les scénarii développés lors de la synthèse comme stratégies ou orientations d'aménagement afin de mieux définir la vision initiale (fig. 8). De plus, quelques-uns des acteurs ont également mentionné que le choix d'un scénario était préalable à l'utilisation des principes et critères de design identifiés dans la synthèse des propositions (fig. 8). Ainsi le travail sur le développement d'une vision territoriale et de stratégies d'aménagement vise principalement la relecture des scénarii identifiés pour les adapter et les hiérarchiser en fonction des enjeux locaux. À ce titre, le tableau de la figure 9 nous indique quelques points de repère.

Selon la figure 9, les préférences générales accordées par les membres de la table de travail à chacun des scénarii reflètent celles des concepteurs ayant participé à la démarche d'idéation. Ainsi, le scénario 1 — Corridor urbain dense axé sur les transports en commun — est plus souvent considéré comme une stratégie prioritaire d'aménagement. Pour plusieurs intervenants, ce scénario reflète déjà la vision d'aménagement régional désirée pour la métropole (en référence au PMAD) et le développement d'une concertation est facilité par son ancrage sur les projets de transport qui impliquent naturellement plusieurs acteurs. Néanmoins, certains intervenants consultés identifient également des difficultés à densifier le milieu urbain à proximité d'infrastructures comme une autoroute en raison des conflits d'usage possibles (bruits, pollution, etc.), ainsi qu'à redévelopper des sites probablement lourdement contaminés.

Deux autres scénarii reçoivent un appui important de la part des membres de la table de travail. Il s'agit du scénario 2 — corridor écologique et récréatif — et du scénario 3 — corridor axé sur la culture et le patrimoine. Il est également important de mentionner que ces deux scénarii ne soulèvent aucune opposition vive et que certains acteurs mentionnent même la plus grande facilité de générer une adhésion commune aux principes et critères de design contenus dans ces scénarii. Finalement, les membres de la table de travail soulignent également que plusieurs des interventions proposées dans ces deux scénarii se mettent en oeuvre dans une stratégie de corridor. Par exemple, la création d'un parc linéaire ou l'implantation d'équipement d'éclairage peuvent transformer les perceptions sur tout le parcours, favorisant ainsi la perception d'un fil conducteur dans la stratégie d'aménagement de l'entrée de ville.

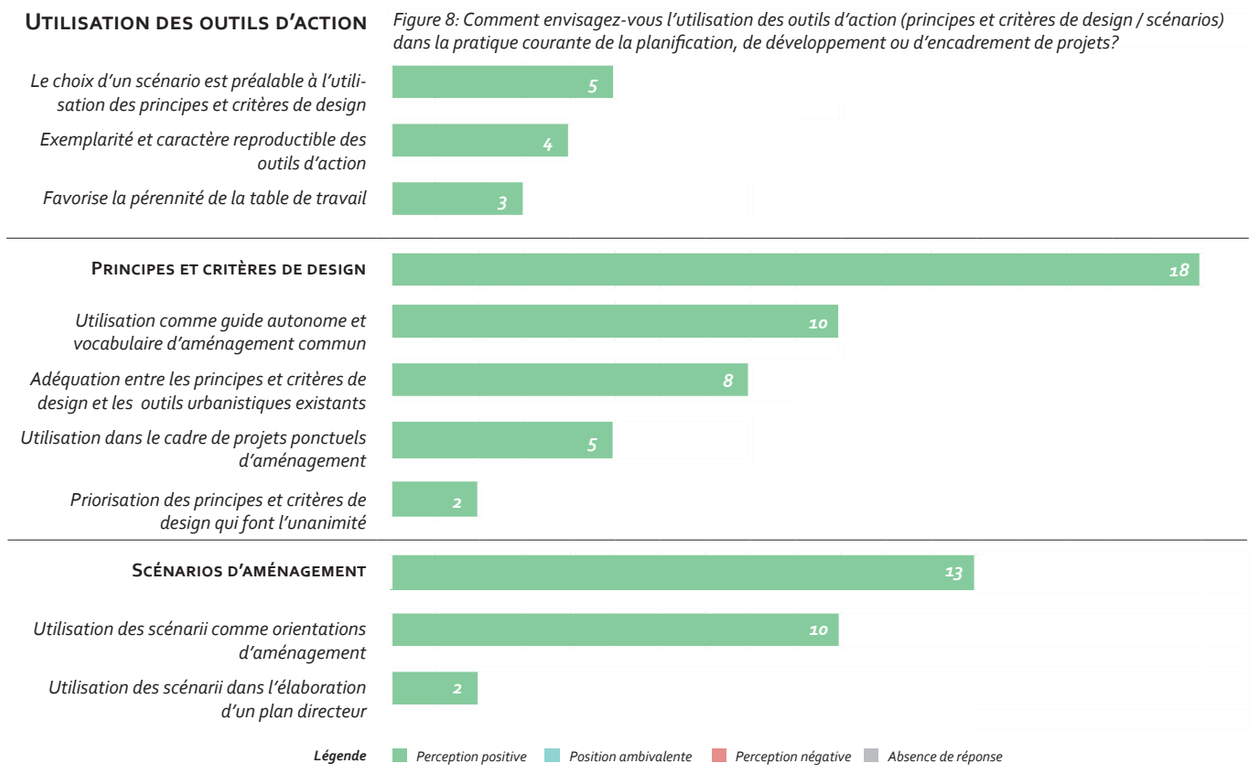


Figure 8: Comment envisagez-vous l'utilisation des outils d'action (principes et critères de design / scénarios) dans la pratique courante de la planification, de développement ou d'encadrement de projets?

© CPEUM / CUPEUM

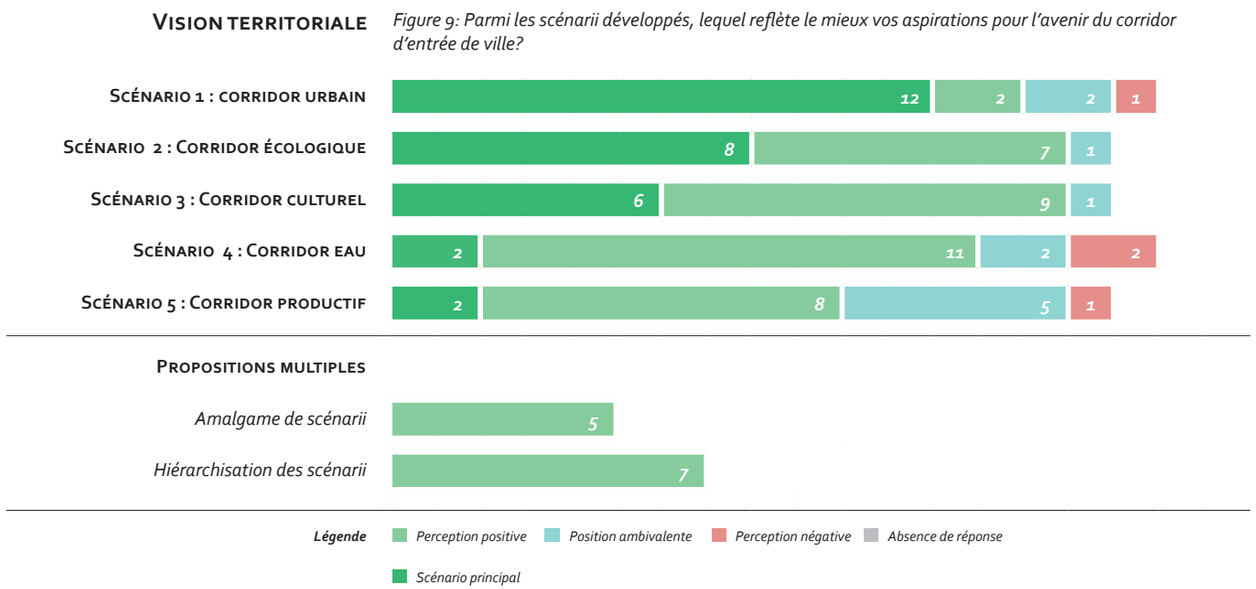


Figure 9: Parmi les scénarii développés, lequel reflète le mieux vos aspirations pour l'avenir du corridor d'entrée de ville?

Pour leur part, bien qu'intéressants, les scénarii 4 — corridor au fil de l'eau — et 5 — corridor productif — recueillent un faible nombre d'appuis comme stratégie prioritaire d'aménagement. En fait, ces scénarii sont porteurs de plusieurs innovations, mais s'appliquent, selon les intervenants consultés, à des secteurs spécifiques du parcours d'entrée de ville de l'A-20. De plus, autant les interventions liées à l'eau que celles liées à l'agriculture ou à la production énergétique posent des défis importants au niveau de la faisabilité.

Il est aussi à remarquer que plusieurs acteurs préfèrent ne pas sélectionner un scénario unique pour poursuivre la démarche, mais plutôt une combinaison hiérarchique des scénarii. Dans cette optique de combinaison des scénarii d'aménagement, ce sont les scénarii 1 et 3 qui sont jumelés et identifiés comme prioritaires. Finalement, certains intervenants spécifient que l'assemblage des scénarii doit tenir compte des qualités des territoires locaux.

4.2 Axe 2 : Actions à court terme et projets locaux d'aménagement

Les principes et les critères de design identifiés dans la synthèse des propositions ont rejoint un très grand nombre d'acteurs de la table de travail consultés (fig. 8). Autant pour la possibilité de promouvoir un langage commun d'aménagement que pour leur facilité à s'inscrire dans les outils urbanistiques existants, les principes et les critères de design constituent un point de départ intéressant pour la coordination des projets locaux.

Néanmoins, quelques-uns des membres de la table de travail ne se sont pas sentis directement concernés par une démarche de planification qui vise un très grand territoire. Ainsi, le caractère général des principes et le manque d'identification d'interventions spécifiques ou de projets précis ne facilitent pas l'appropriation locale de la démarche. Au-delà d'un travail approfondi sur les grands thèmes de la vision et de la stratégie d'aménagement, la poursuite du processus de planification devrait cibler un plus grand ancrage local (fig. 4). Pour ce faire, trois types d'actions ont été identifiées par les membres consultés de la table de travail.

- **L'analyse des réalités locales**
  Les analyses proposées pour poursuivre la démarche à un niveau local visent soit une meilleure compréhension des enjeux locaux, comme une étude des perspectives visuelles et des corridors visuels à protéger ou à mettre en valeur, ou l'identification

des impacts de propositions spécifiques telles l'implantation de nouvelles lignes de transport en commun ou la gestion des eaux de ruissellement par le canal de Lachine. Ces analyses visent donc à mieux encadrer les projets à venir ou à étudier la faisabilité d'une proposition.

- **L'identification de secteurs prioritaires d'intervention**
  Plusieurs secteurs du corridor d'entrée de ville ont été identifiés comme prioritaires par les intervenants consultés. Ces territoires prioritaires ont un potentiel plus grand de voir des projets se réaliser à court/moyen terme et donc de démontrer l'impact de la stratégie d'aménagement développée par la démarche d'idéation YUL-MTL/WAT_UNESCO-MTL. Ces secteurs d'interventions prioritaires sont, par ordre alphabétique :

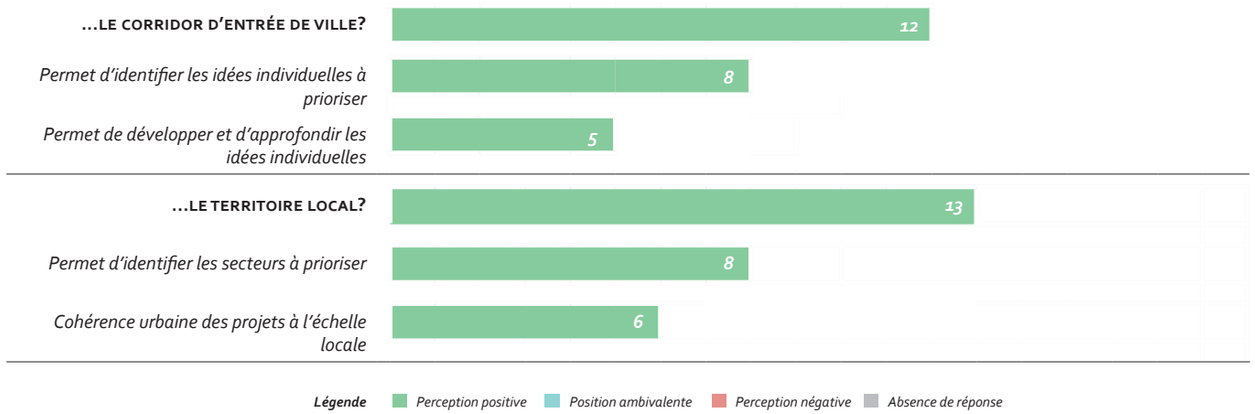
  — La gare de triage Taschereau
  — Les échangeurs, principalement l'échangeur Saint-Pierre et l'échangeur Dorval
  — L'emprise du MTQ
  — Les gares de l'AMT (actuelles et futures)
  — Le pôle Gadbois/de La Vérendrye
  — Le quartier Lachine Est
  — Le quartier Meadowbrooke
  — Le quartier Saint-Pierre

- **L'identification d'idées individuelles à réaliser à court terme**
  La réalisation de projets communs par plusieurs acteurs de la table de travail pourrait également souligner une appartenance collective. Les projets identifiés par les intervenants consultés ont tous le mérite d'être suffisamment simples pour faciliter une réalisation rapide. Ces projets, issus des familles d'interventions identifiées par la synthèse de propositions de la démarche d'idéation YUL-MTL/WAT_UNESCO-MTL, sont :

  — L'aménagement de toits verts
  — La conception d'une signalisation spécifique au parcours d'entrée de ville de l'A-20
  — La mise en lumière de structures et de bâtiments
  — La plantation massive d'arbres
  — La revitalisation des façades de bâtiments industriels en bordure d'autoroute
  — La mise en service d'un bateau-taxi
  — L'insertion des technologies, du numérique

RETOMBÉES SPÉCIFIQUES

Figure 10: De manière spécifique, quelles sont les retombées de la démarche pour...



© CPEUM / CUPEUM

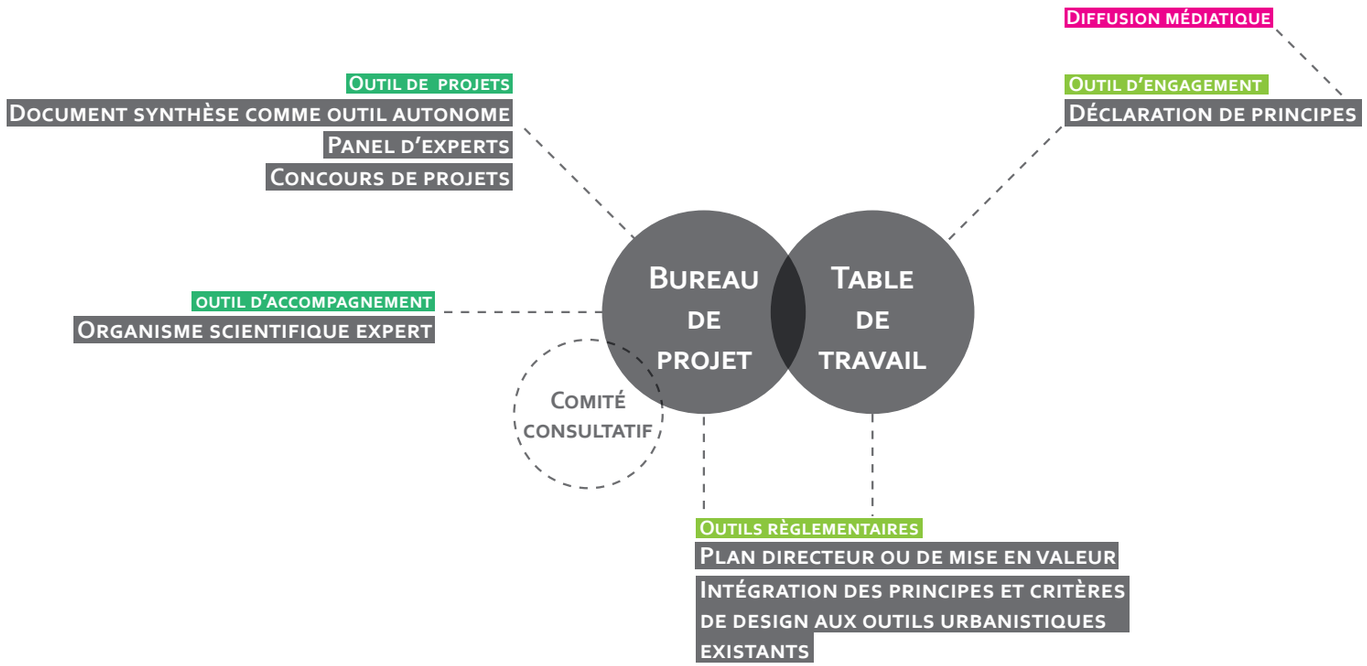


Figure 11 : Schématisation du processus de concertation pressenti suivant le modèle du bureau de projet.

4.3 Axe 3 : Processus de concertation et mode de gouvernance

Le troisième axe de travail se décline en trois options distinctes quant à l'avenir de la table de travail : le modèle général de gouvernance, son mode de fonctionnement et le leader de la démarche.

Modèle général de gouvernance

En plus d'affirmer le désir du maintien et de la formalisation de la table de travail sur l'entrée de ville de l'A-20, les intervenants qui ont participé à la consultation ont soulevé deux modèles distincts d'organisation générale qui renforceraient le rôle de la table : le bureau et le chantier.

- **Le bureau**
  Le modèle de bureau de projet (fig. 11) est en fait celui d'un planificateur et opérateur de projets qui dirige concrètement l'ensemble du processus et réalise lui-même certains des projets à titre de maître d'ouvrage. En fait, il s'agit d'une opération centralisée de planification.

  Les exemples de bureau identifiés par les intervenants de la table de travail consultés sont :

  — Société du Havre de Montréal
  — Établissements publics d'aménagement (France)
  — Commission de la capitale nationale (Ottawa et Québec)

- **Le chantier**
  Le modèle du chantier (fig. 12) constitue un mode d'opération plus décentralisé dans lequel chacun des acteurs réunis au sein de la table de travail conserve son rôle d'opérateur de projet et de maîtrise d'ouvrage. Ainsi le rôle du chantier est de stimuler la concertation, c'est-à-dire de favoriser l'échange sur les projets locaux pour générer leur harmonisation. De plus, le chantier peut jouer un rôle d'accompagnateur pour assurer la qualité, pour stimuler l'innovation et pour transposer l'apprentissage réalisé sur chaque projet chez les autres acteurs.

  Les exemples de chantiers ciblés par les participants aux consultations sont :

  — Table de mise en valeur du Mont-Royal
  — Partenariat du Quartier des spectacles
  — Bureau du design, Ville de Montréal (chantier MVUD)

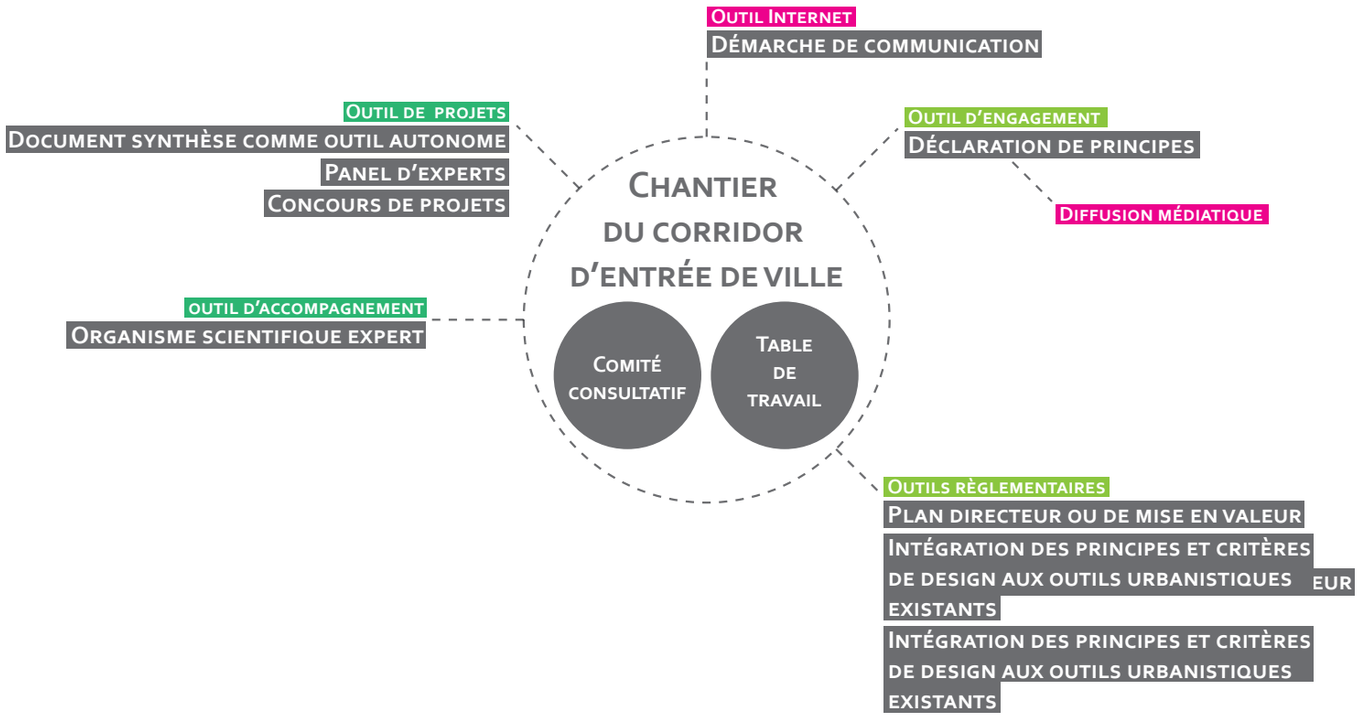


Figure 12 : Schématisation du processus de concertation pressenti suivant le modèle du chantier

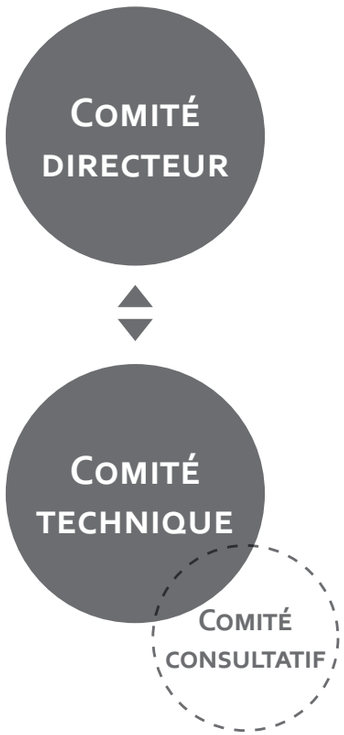


Figure 13 : Schématisation du processus de concertation pressenti avec un comité directeur et un comité technique

Mode de fonctionnement de la table de travail

Outre le rôle de la table de travail et son mode général d'opération, un besoin d'élargir le nombre d'acteurs réunis a été manifesté par plusieurs intervenants consultés notamment afin d'inclure des représentants du milieu des affaires ou du milieu communautaire (fig. 5). Néanmoins, la perspective d'élargir la table de travail était souvent accompagnée par un questionnement sur l'efficacité de son mode de fonctionnement et plus particulièrement sur la hiérarchie entre les participants aux efforts de concertation.

Ainsi trois niveaux distincts de participation ont été identifiés afin de préciser le mode de fonctionnement de la table de travail.

- **Le comité directeur**
  Le comité directeur est composé d'élus et de décideurs et possède donc un pouvoir décisionnel pour l'avancement de la démarche. Il se réunit aux moments clés du processus de planification et est régulièrement informé sur les travaux des autres comités.

- **Le comité technique**
  Le comité technique est constitué des professionnels représentant les organismes membres de la table de travail. Il effectue le suivi des projets et des analyses réalisés et élabore des recommandations au comité directeur.

- **Le comité consultatif**
  Le comité consultatif permet d'élargir le processus de concertation à un plus grand nombre d'acteurs notamment pour inclure des représentants des secteurs privés et communautaires. Le comité consultatif permet de recueillir les propositions ou commentaires d'autres acteurs (ex. : Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Société de transport de Montréal, Hydro-Québec) ainsi que de communiquer la démarche de planification.

Leader de la démarche

Finalement, les intervenants de la table de travail se sont également prononcés sur le leadership de l'ensemble du processus de planification (fig. 14). Le premier élément à faire ressortir de ces commentaires est l'importance soulignée d'une cogestion, c'est-à-dire que minimalement deux acteurs devraient être porteurs de la démarche de planification concertée sur le corridor d'entrée de ville de l'autoroute 20 et qu'il devrait toucher à la fois le palier provincial et le palier municipal ou régional.

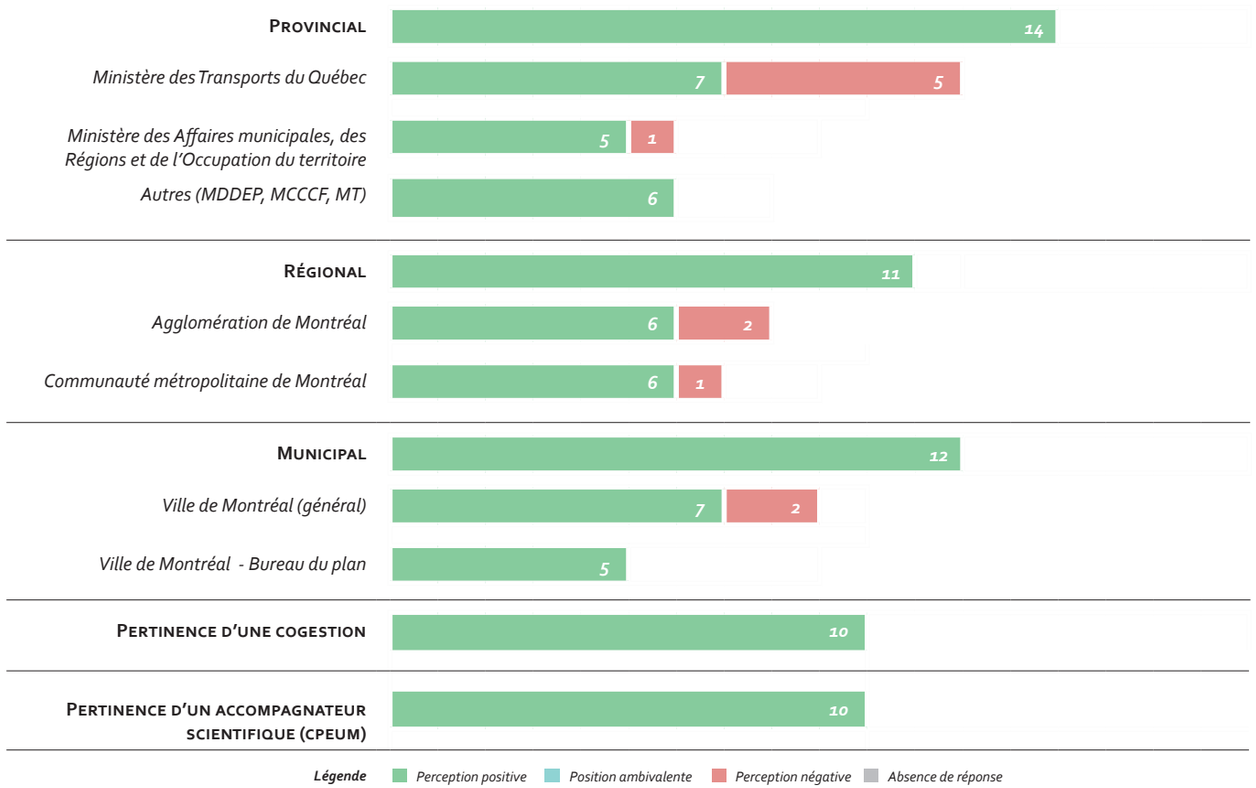
Deuxième point à faire ressortir, trois acteurs spécifiques soulignent leur implication possible dans le leadership de la démarche soit le MTQ, le MAMROT et la Ville de Montréal (Bureau du plan/Divison de l'urbanisme).

Il est important également de faire ressortir les réactions diverses soulevées par l'implication future du MTQ. Plusieurs membres de la table ont souligné la valeur de l'initiative de ce ministère et l'importance qu'il demeure l'un des acteurs important de la démarche de planification, en raison de son rôle prédominant dans la production des ouvrages autoroutiers et la structuration des principaux projets de renouvellement du territoire. Néanmoins, plusieurs des interventions proposées concernent des territoires municipaux et ciblent des actions complémentaires aux domaines de responsabilités du MTQ, d'où les questionnements soulevés par la présence de ce ministère comme unique leader de la démarche de planification concertée.

Le financement de la démarche de concertation a également été soulevé lors des entrevues. Il est rapidement apparu que ce financement devrait provenir du principal leader de la démarche, les autres acteurs impliqués offrant uniquement le financement relié aux projets pour lesquels ils sont directement concernés.

Finalement, plusieurs acteurs ont mentionné la pertinence de conserver un collaborateur externe dans la démarche afin de jouer le rôle d'animateur ou d'accompagnateur scientifique en référence au rôle joué par la CPEUM dans la démarche d'idéation YUL-MTL/WAT_UNESCO-MTL.

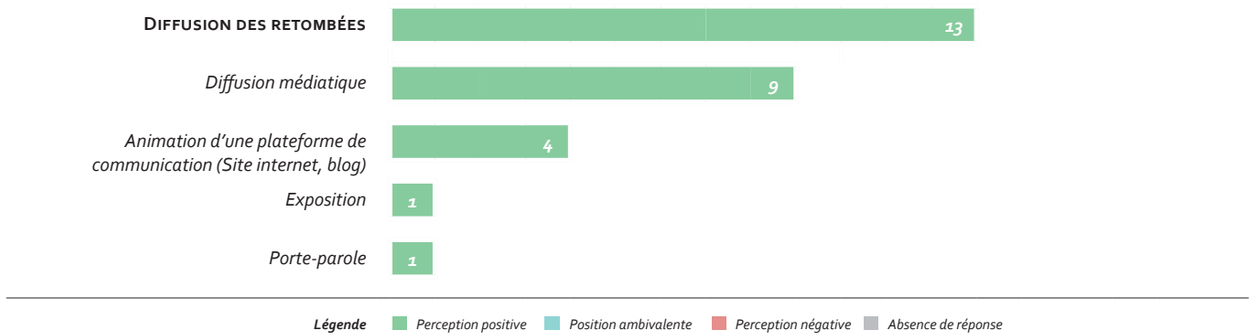
Leadership *Figure 14 : Selon vous, qui devrait être responsable de coordonner la poursuite de la démarche?*



© CPEUM / CUPEUM

Démarche de communication

Figure 15 : Activités de communication identifiées par les intervenants consultés



4.4 Axe 4 : Communication

Les activités de communication identifiées par les intervenants consultés sont de deux ordres : la diffusion des retombées et l'animation d'une plateforme de communication (fig. 15).

- **La diffusion des retombées**
  Dans un premier temps, les outils de communication identifiés visent principalement la diffusion des résultats obtenus jusqu'à maintenant, principalement par le biais des relations médias effectuées en marge d'une déclaration de principes. Cette action de diffusion permettrait d'exposer publiquement les retombées à long terme générées par le processus d'idéation répondant ainsi aux attentes publiques qui ont pu être soulevées par le concours international d'idées YUL-MTL. La diffusion médiatique assure aussi une appropriation des résultats par les élus montréalais puisqu'ils seront directement impliqués.

- **L'animation d'une plateforme de communication**
  Dans un deuxième temps, le développement d'une plateforme Internet qui ferait l'inventaire des interventions proposées lors du concours international d'idées et du WAT_UNESCO-MTL. Cette plateforme pourrait également diffuser les projets locaux qui s'insèrent dans la démarche et contribuerait ainsi au développement d'un effet de levier parmi les acteurs de la table de travail pour favoriser leur participation. Une plateforme Internet est également perçue, selon les acteurs consultés, comme un outil de consultation publique et de participation citoyenne.

5. Conclusion

La consultation menée auprès des intervenants de la table de travail sur le parcours d'entrée de l'autoroute 20 permet de conclure que les exercices d'idéation YUL-MTL et WAT_UNESCO-MTL ont généré un effort de planification concertée globalement perçu comme positif. En plus d'établir le territoire du corridor d'entrée de ville de l'autoroute comme un enjeu majeur d'aménagement pour Montréal, ils ont permis d'illustrer les potentiels d'aménagement et d'établir la table de travail comme un lieu privilégié de dialogue sur l'avenir de ce territoire.

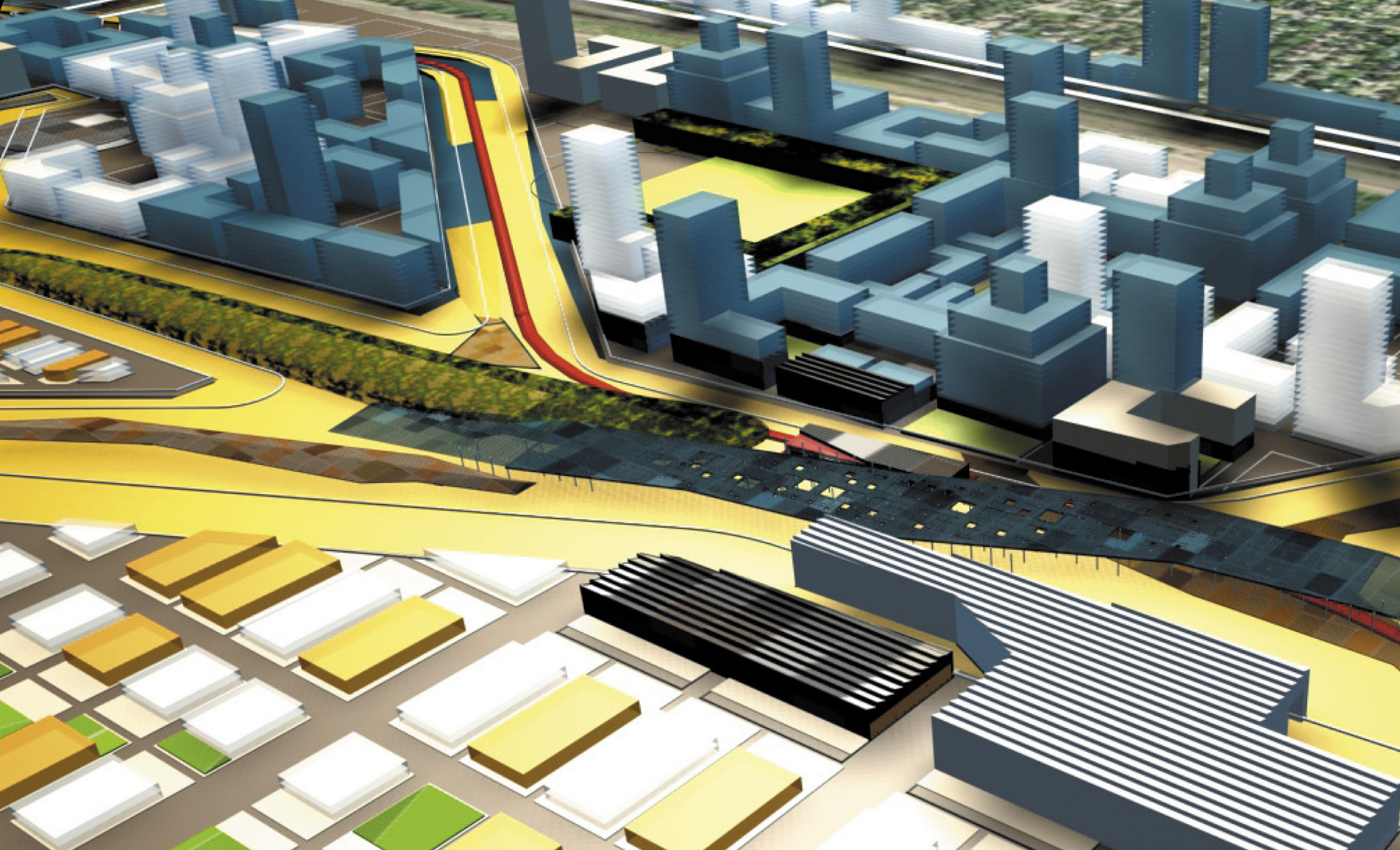
Néanmoins, la consultation a également démontré le besoin de poursuivre la démarche par l'amélioration de l'ancrage local des propositions conçues dans le cadre de ces exercices d'idéation. Cet effort d'ancrage local peut se faire à deux échelles, d'une part, en adaptant les principes et critères généraux d'aménagement pour les contextes spécifiques et, d'autre part, en identifiant les projets locaux qui pourraient s'inscrire adéquatement dans la démarche de l'entrée de ville de l'autoroute 20. Dans les deux cas, le besoin d'ancrage local souligne la nécessité de renforcer la dynamique de concertation au sein de la table de travail de l'entrée de ville de l'autoroute 20 par la création d'un lieu d'échanges qui permet le transfert d'expertise, autant par des apports extérieurs sur des enjeux communs que par la description de cas locaux d'intervention.

Une action de planification à large échelle comme celle du parcours d'entrée de ville de l'autoroute 20 vise à soulever l'appropriation de la vision territoriale et des stratégies d'aménagement par un très grand nombre d'acteurs publics et privés afin qu'ils inscrivent leurs projets à l'intérieur de ces lignes directrices. Il s'agit ainsi autant d'un effort d'encadrement que d'un effort d'inspiration et de facilitation de projets dans le cadre d'une vision territoriale partagée. Dans cette perspective, plusieurs intervenants consultés ont souligné le caractère public de cette démarche, caractère qui doit être poursuivi par le développement des activités de diffusion des résultats, mais aussi par l'élargissement des acteurs impliqués aux prochaines activités de planification.

Ces constats généraux ont permis d'identifier quatre axes de travail pour poursuivre la démarche de planification de l'entrée de ville de l'autoroute 20 :

- La vision territoriale et la stratégie d'aménagement
- Les actions à court terme et projets locaux
- Le processus de concertation et le mode de gouvernance
- La communication

Ces quatre axes de travail permettent d'entrevoir le rôle futur de la table de travail comme un lieu d'échanges et de transmission de l'expertise acquise lors de la réalisation de projets locaux s'inscrivant dans le territoire du corridor d'entrée de ville de l'autoroute 20. Ils permettent aussi de cibler le rôle de l'accompagnement scientifique par la documentation des bonnes pratiques afin de stimuler la réalisation des projets locaux, ainsi que dans le développement conjoint de démarches exploratoires avec les partenaires de la table de travail.

À travers l'élaboration d'exercices d'idéation, la démarche de planification a permis de développer une vision territoriale ainsi que des stratégies d'aménagement qui se déclinent en principes et critères de design. Cette démarche exploratoire a donc permis de démontrer l'utilité des approches d'idéation dans un contexte de planification s'inscrivant ainsi dans une nouvelle perspective sur le design qui n'est pas seulement vue comme l'aboutissement d'une démarche de projet, mais plutôt comme une constituante intégrale d'un processus de qualité en design urbain et en projets de paysage. Néanmoins, le succès de la démarche de planification concertée doit passer par l'appropriation locale de cette vision territoriale qui est probablement l'un des principaux défis à relever par la table de travail sur le parcours d'entrée de ville de l'autoroute 20.

© *CPEUM / CUPEUM*