

NÉO/MÉCANIQUE

POSTULAT DE DÉPART

APPROCHE TRIVALENTE

MÉCANIQUE URBAINE

D'entrée de jeu, le parcours reliant l'aéroport Montréal-Trudeau au Centre-ville de Montréal n'est pas une entrée de ville. Il s'agit plutôt d'un parcours *in situ* dans l'insularité montréalaise. Les réelles entrées de ville, si l'on considère l'île de Montréal comme ville idéologique, sont les ponts et tunnels permettant d'y accéder. Le parcours est alors envisagé comme une composante paysagère dont l'assise est le territoire sur lequel il siège.

Actuellement, les trois composantes principales du territoire adjacent au parcours YUL-MTL (industries, habitats, transports) sont isolées les unes des autres, à la fois en raison de l'enclavement causé par les infrastructures de transport, mais aussi par la ségrégation fonctionnelle encouragée par les stratégies de planification urbaine actuelles. Un entrelacement des fonctions est donc mis de l'avant afin de créer des milieux de vie riches en opportunités (emploi, sociabilité, transport actif,) et donc optimisés en termes de gestion du temps et de durabilité.

ÉVOLUTION DU RAPPORT INDUSTRIES/TRANSPORTS/HABITATS

La ville mécanique telle qu'on la connaît aujourd'hui subit ici des modifications graduelles menant à un nouvel engrenage des composantes de la cité. Passant de la mentalité productiviste polluuse, dans laquelle la voiture et la vitesse sont maîtres, la ville est dirigée vers une logique centralisée autour de l'humain et de sa qualité de vie urbaine. En ressort donc un engrenage où transports, industries et habitats produisent une nouvelle société responsabilisée par la compréhension de ses impacts sur son milieu de vie.



CONSTATS

CONCEPTS

STRATÉGIES

PROPOSITIONS

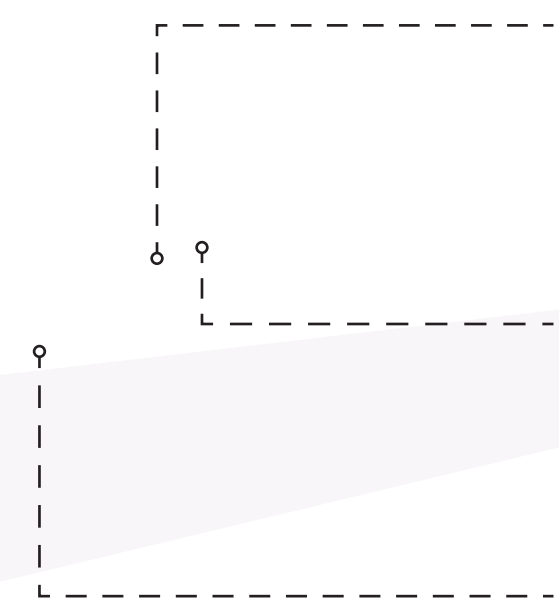
INDUSTRIES

TRANSPORTS

HABITATS

Le parcours met en scène un vaste secteur industriel évoluant de manière dichotomique : se déployant au nord ou au sud de l'autoroute. Cette présence industrielle, à la fois ancienne et moderne, teinte fortement le caractère du parcours, qui est senti comme un passage au travers d'une zone de production quelque peu morne et inhospitalière. Des landmarks industriels patrimoniaux contribuent en outre à ponctuer le paysage en plus de relater un passage de l'industrialisation de la métropole montréalaise.

INDUSTRIALISATION D'HIER À AUJOURD'HUI



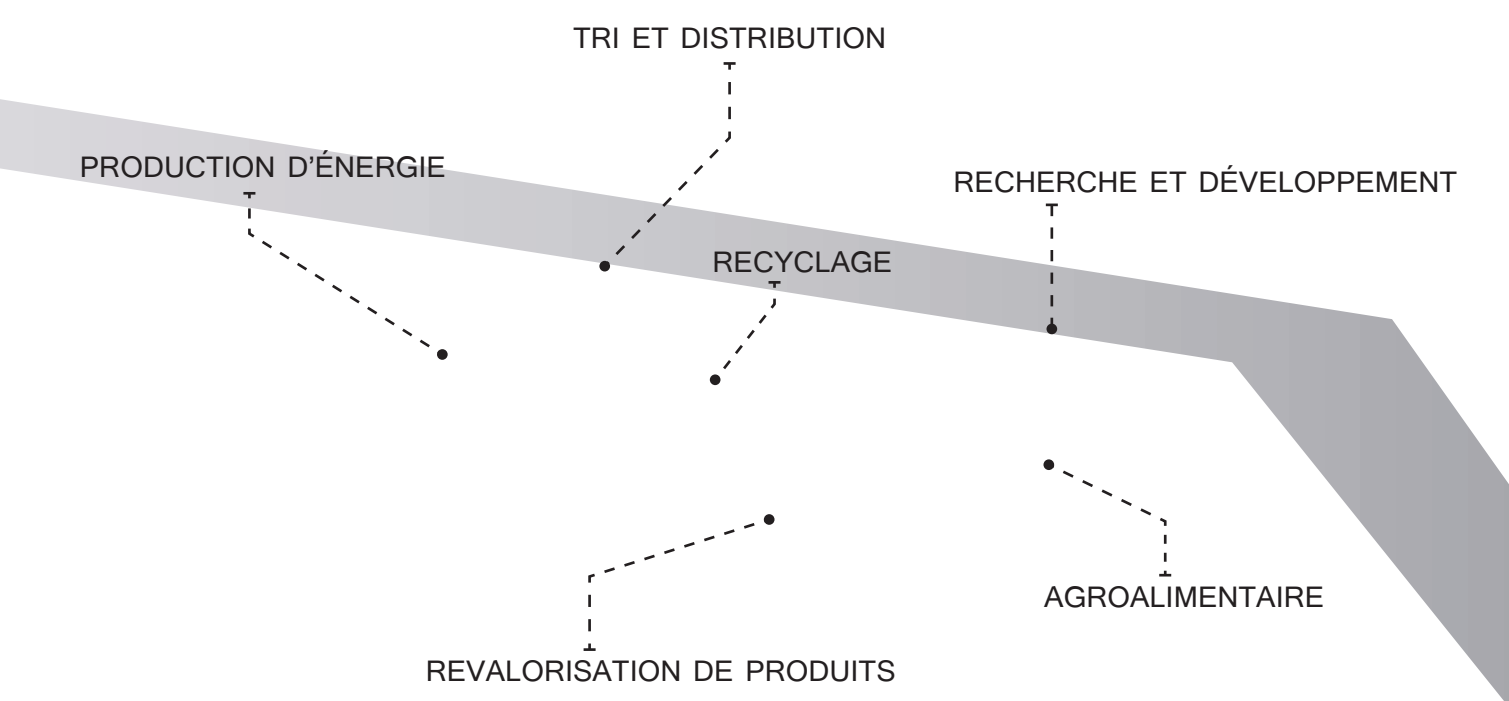
LANDMARKS INDUSTRIELS

Il s'agit ici de donner un second souffle au secteur industriel, présentement en baisse d'activité, en lui attribuant une nouvelle vocation, soit celle des industries vertes. Suivant le concept du cycle du produit, une approche systémique intégrée au territoire est proposée.

Partant de la logique que l'offre augmente l'utilisation, une mixité de modes de transport, misant sur le transport actif et en commun, est offerte aux citoyens sous forme d'un réseau d'infrastructures prenant la forme d'un chapelet urbain intermodal. L'emphase est ici mise sur le train de banlieue et sur un nouveau système de tramway.

La vision d'habitat s'articule autour de la mixité (autant en termes de fonction que de formes), de la densité, et de la perméabilité. Le tout afin de minimiser les distances de déplacement pour se rendre au travail ou dans les commerces, de limiter l'étalement urbain et de désenclaver les habitats.

Pour ce faire, une réelle relation doit s'établir entre les habitats et l'infrastructure autoroutière. L'autoroute étant abaissée, le tissu urbain peut alors se déployer et créer de nouveaux liens. L'autoroute, quant à elle, peut enfin sentir le rythme et l'identité des milieux de vie qu'elle traverse en ayant vue sur la vie urbaine ainsi développée à ses abords.



Train de banlieue
Section conservée du tracé du train de banlieue
Tramway
Métro
Autoroute
Gare existante désaffectée
Gare existante
Gare proposée

Flux résidentiel projeté
Portion asséché de l'autoroute
Portion couverte de l'autoroute
Portion couverte ponctuellement de l'autoroute