

Undercover Montreal

Brown and Storey Architects (Toronto, Canada)

Nos recherches sur le Garrison Creek Ravine — un ravin urbain enseveli aux 19e et 20e siècles situé à l'ouest de Toronto — nous ont permis de développer un nouvel instrument d'infrastructure aux caractéristiques de source écologique. Ce modèle isotrope ressemblant à un ravin présente une approche novatrice de régénération des friches industrielles, « dommages collatéraux » de la construction de l'infrastructure routière des années « 50 » et « 60 ».

Dans le corridor de 17 km reliant l'aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville, l'infrastructure existante s'est développée sans qualité ni protocole. Elle a notamment sectionné puis endommagé les quartiers avec des routes de contournement et des culs-de-sac et a créé des cours et des devantures peu souhaitables.

Pour y remédier, nous proposons un nouveau réseau : Undercover Montreal. Ce réseau offre une infrastructure intégrée combinant écologies innovantes de récupération des eaux, gestion simultanée des déplacements rapides et lents et liens pour une nouvelle génération de développement des villes à partir d'un environnement pluriel et écologique. Plus qu'un sous-système, Undercover Montreal se veut un réseau volontaire d'opportunités reliant les communautés.

La publication du CCA, *The Singularities of a Metropolitan Archetype*, présente une série de figures préparées en 1966 par la Division de l'urbanisme de la Ville de Montréal. Celles-ci illustrent trois plans hypothétiques d'une ville de 10 millions d'habitants : la métropole en forme d'étoile, la métropole galactique et la métropole concentrée. C'est le dernier modèle d'urbanisation qui a prévalu. Le corridor Montréal-Trudeau — centre-ville n'y correspond toutefois pas, car il s'agit plutôt d'un vaste territoire résiduel n'ayant pas atteint son plein potentiel foncier.

À ce titre, Undercover Montreal explore un modèle qui ressemble davantage à la métropole en forme d'étoile. Ceci dans le but de créer une nouvelle topographie territoriale d'infrastructures longeant l'autoroute 20. Taillé à même le corridor de l'entrée internationale, ce nouveau territoire regroupe entités résidentielles et infrastructures. Celles-ci évoluent simultanément, s'ajustent et se transforment en parcs publics, en pistes cyclables et pédestres, en canaux de récupération et d'écoulement des eaux — incluant le canal de Lachine revigoré — ainsi qu'en transports publics souterrains et surélevés.

Toutes ses interventions convergent vers la création d'une paroi continue et hétérogène de 17 km depuis l'aéroport Montréal-Trudeau vers l'entrée au tunnel Ville-Marie. Les « doigts » d'Undercover Montreal constituent le fin maillage d'une topographie complexe

se déplaçant en territoire urbain. À un niveau, ce « réseau de couverture » est adjacent aux quartiers existants et se tisse aux espaces résiduels ferroviaires et naturels (ravins et sentiers). À un autre, ces routes s'étendent à l'extérieur du corridor vers le territoire métropolitain dans son ensemble pour organiser un nouvel assemblage d'espaces publics ouverts et de secteurs résidentiels, industriels et commerciaux intensifiés.

Explorant et sculptant le territoire actuel, Undercover Montreal constitue une nouvelle forme isotrope. Au fil de son parcours il submerge, élève ou se nivèle au paysage environnant, reliant les espaces publics adjacents et insérant un nouveau système de métro et de nouveaux secteurs de quartier. Les « doigts » de ce réseau – assimilables à des courants-jets – forment de nouveaux espaces définis tels des « cordes » ou de « larges morceaux ». Étroitement liés à la nouvelle infrastructure, ils constituent de puissants instigateurs de croissance. Il s'agit globalement d'un processus dynamique et autonome.

Les « larges morceaux » sont caractérisés par des programmes d'espaces ouverts et de constructions dites « assemblages de soupe » et « brouillards en filigrane ». Ces ensembles sont constitués de zones industrielles reconfigurées plus compactes et plus écologiques. Ils comprennent des infrastructures partagées, de grandes serres, des champs de panneaux solaires, des ensembles résidentiels mixtes jumelant haute et moyenne densité ainsi que de nouvelles propositions de typologies commerciales.

Undercover Montreal propose aussi la transformation du type actuel du centre commercial (un grand bâtiment entouré d'asphalte) par un centre « lifestyle » dans lequel s'agencent galeries commerciales, cours, stationnements et hôtels urbains. Ce centre s'arrime à l'autoroute et relie les abords du corridor Montréal-Trudeau — centre-ville et des quartiers adjacents. Le canal de Lachine s'en trouve aussi renforcé. Présentement immobilisé par une route et un corridor vert, on prévoit raviver son front riverain avec des liens moins passifs vers de nouveaux sites, façades et installations d'amarrage, le rendant ainsi essentiel à l'organisation du nouveau réseau.

Les « cordes » d'Undercover Montreal sont des lignes d'intensité qui relient, montent, descendent et font le pont à travers un réseau d'infrastructures. Elles relient les quartiers aux stations de transport en

commun, aux pistes cyclables, aux rangées d'arbres et parcs linéaires, aux espaces commerciaux et de travail. Tels des courants-jets, des éclairs et des champignons, les « cordes » alignent paliers, escaliers, rampes, formes paysagères et noeuds intermodaux de transport (bus, canal, métro, train) qui créent, maintiennent et intensifient les nouvelles relations.

La stratégie de développement du corridor Montréal-Trudeau — centre-ville que présente cette immense mosaïque de « morceaux » détient le potentiel de ressources au développement en parallèle d'Undercover Montreal. La rationalisation de larges zones industrielles en espaces urbains plus compacts et efficaces libère des espaces pour le développement résidentiel et commercial qui à leur tour dégagent des fonds et

propulsent la création du réseau d'infrastructures. Et comme le réseau progresse, les occasions de développement émergent.

Au terme du concours, le jury international a décerné trois prix ex aequo d'une valeur de 33 000 \$, dont un à la firme suivante :

Brown and Storey Architects (Toronto, Canada), pour sa vision de développement du territoire misant sur la densification des quartiers.