

Plusieurs facteurs ont contribué à la disparition de la cohérence sociale, territoriale et économique du périmètre à l'étude. Depuis quelques décennies, une profonde mutation de la vocation première de ce secteur a entraîné une déstructuration majeure ; la complexité des réseaux routier et ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal ont quant à eux morcelé les quartiers, au point de créer plusieurs enclaves qui constituent aujourd'hui autant de territoires distincts.

Nous proposons deux interventions distinctes qui visent un double objectif : faire de l'automobile un mode de transport alternatif, au profit des transports en commun et actifs, et créer de nouveaux pôles de développement qui vont au-delà du TOD.

Dans un premier temps, la transformation de l'autoroute 20 en boulevard urbain nous permet de scénariser un parcours vert. D'espace structuré en début de trajet à Dorval, à forêt urbaine en fin de course, le parc linéaire nous permet aussi de traverser successivement une prairie et une friche. La trame des quartiers se recompose grâce à la reconnexion des rues perpendiculaires au nouveau boulevard; une voie est réservée aux autobus et aux vélos, tel qu'expérimenté avec succès en Australie. Les cyclistes ont accès dès lors à un tracé fonctionnel de voie cyclable, en parallèle au réseau récréotouristique qui longe la rive du Saint-Laurent et le canal de Lachine.

Chacune des composantes du parc linéaire offre un spectacle différent à l'intérieur même des saisons. De plus, son parcours qui colle davantage au relief naturel, ainsi que les différents types d'utilisateurs, ont pour effet de permettre ainsi une meilleure appréciation du paysage.

Le boulevard se ramifie pour créer des corridors verts qui, pour certains, rejoignent l'un ou l'autre des dix écoterritoires de l'île de Montréal, répondant ainsi à l'un des objectifs du plan de développement durable de Montréal sur l'équilibre des écosystèmes.

Dans un deuxième temps, l'implantation d'un monorail desservant à la fois l'aéroport et un nombre limité de gares dans le secteur sud-ouest du périmètre à l'étude complète efficacement le service de transport en commun et diminue substantiellement l'utilisation de la voiture comme moyen de transport principal dans ce secteur; en effet, aucune ligne de métro et aucune gare de train de banlieue à distance de marche n'est offerte aux résidents. Et alors que le boulevard urbain offre un parcours vert, celui du monorail se décline en bleu, avec ses nombreux points de vue sur le canal de Lachine et sur le fleuve Saint-Laurent.

L'expérience proposée aux passagers du monorail se veut ainsi une véritable prise de contact avec l'identité de chacun des quartiers. Le parcours se fait en mode surélevé lorsque le monorail traverse des zones commerciales ou longe des boulevards résidentiels avec voies séparées, mais descend au niveau de la rue dans les quartiers résidentiels tissés plus serrés.

Les deux interventions visent à procurer une meilleure cohésion sociale, des milieux de vie de qualité, de nouveaux logements accessibles à toutes les couches économiques ainsi que des commerces de proximité et de service dans les milieux de vie.