

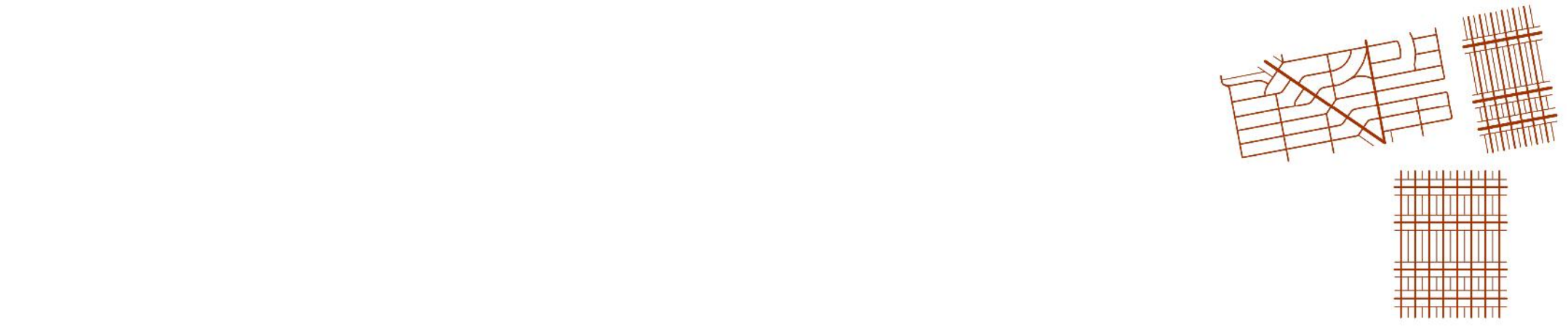
# Point PIVOT

## Au-delà des barrières ferroviaires

Design urbain

### Contexte

La marge industrielle qui s'est développée au fil du temps en périphérie de l'infrastructure ferroviaire représente aujourd'hui une cicatrice dans le tissu urbain montréalais, créant des ruptures dans le paysage urbain. Cela induit des enjeux de cohabitation entre les quartiers séparés par des barrières physiques. L'usage industriel se faisant de moins en moins présent dans le tissu vivant de la ville laisse des bâtiments en déclin comme trace de son passage dans l'histoire. De nos jours, les marges industrielles ferroviaires avec leurs lots d'espaces vacants ou simplement sous-utilisés constituent des moments d'opportunités au cœur de la ville.



Site actuel



Projet MIL Montréal projeté



Proposition Point PIVOT

### Site actuel

Le site d'interventions du projet Point PIVOT s'installe dans la marge industrielle ferroviaire et correspond au secteur ouest du projet MIL Montréal et inclut l'îlot commercial désuet au nord de la voie ferrée, délimité par les avenues Beaumont et Thérèse-Lavoie-Roux ainsi que par le viaduc Rockland et la passerelle du campus MIL. Ce site est à la jonction de la ville défusionnée de Ville Mont-Royal, de l'arrondissement d'Outremont et du quartier de Parc-Extension ; ayant chacun une trame aux caractéristiques distinctes.

### Projet MIL Montréal

Le projet MIL Montréal prend position au sud du chemin de fer faisant « front-barrière » aux quartiers limitrophes de Ville Mont-Royal et de Parc-Extension. Son manque de connectivité génère un sentiment d'exclusion qui ne fait qu'exacerber le problème d'écart entre les réalités sociodémographiques des quartiers environnants. De plus, les façades des futurs bâtiments donnant sur l'infrastructure ferroviaire feront face au dos d'un centre commercial démodé, en perte de vitalité.

### Proposition

La proposition d'aménagement du projet Point PIVOT vient de la volonté d'intégrer l'îlot nord de l'infrastructure ferroviaire pour améliorer la cohabitation des différents quartiers limitrophes au chemin de fer, cela en imposant une nouvelle structure organisationnelle de convergence tout en relocalisant le cœur du campus MIL. L'idée du pivot provient de l'intention de faire tourner le projet et les trames environnantes autour d'une nouvelle centralité.

### Intentions conceptuelles

Repenser l'espace public comme le liant de quartiers séparés par des infrastructures cicatrices telles que le chemin de fer.

+ Introduire une typologie d'espaces publics intégrés aux infrastructures nécessaires au bon fonctionnement d'une ville ; dans le cas présent, intégrés à un tunnel et une toiture.

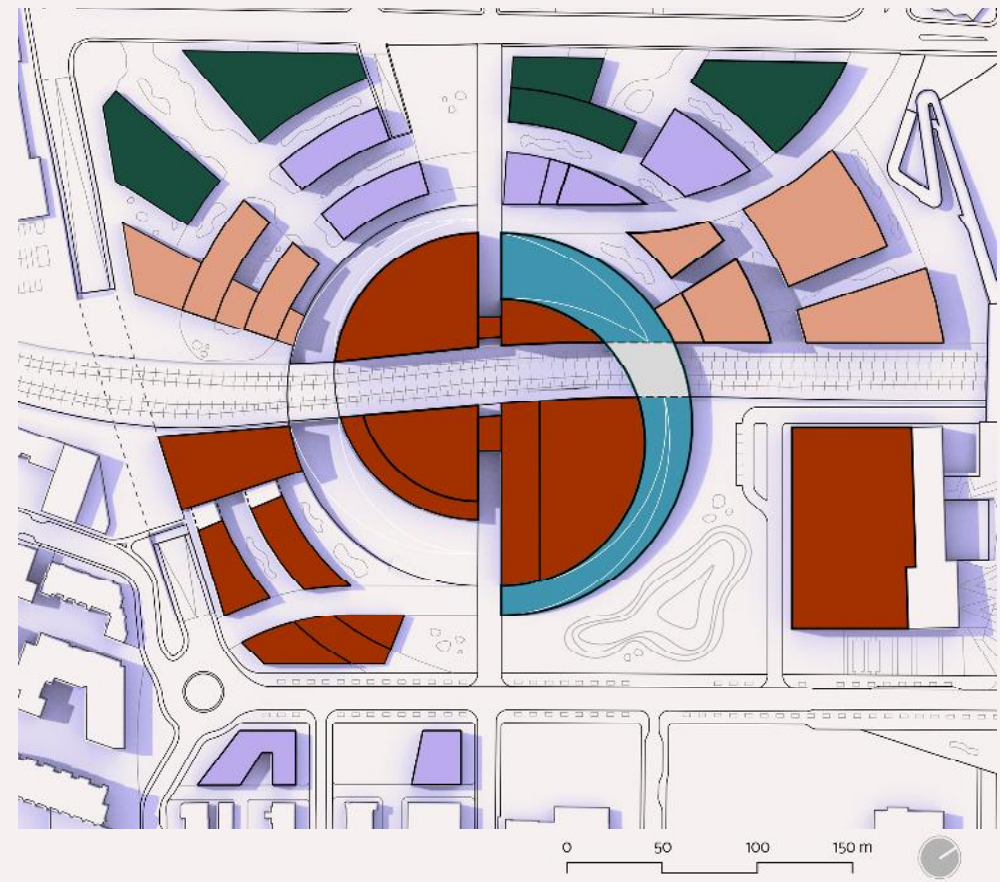
- S'ancrer sur les trames existantes comme points de départ des espaces publics définis comme promenades.
- Introduire une nouvelle structure en réponse à une disparité entre les trames environnantes : une trame radiale cherchant à induire une porosité et une convergence vers les espaces publics générés.
- Franchir l'infrastructure ferroviaire pour une meilleure perméabilité tout en générant deux types d'ambiance et visant à combler des besoins fonctionnels et programmatiques du site.
- Mettre en tunnel l'actuel viaduc Rockland pour minimiser son emprise au sol tout en améliorant l'ambiance des quartiers environnants.
- Repenser la jonction des rues Rockland, Thérèse-Lavoie-Roux, Davaar et Bates pour atténuer la pente prévue par le projet MIL Montréal tout en réduisant la vitesse du flux véhiculaire.



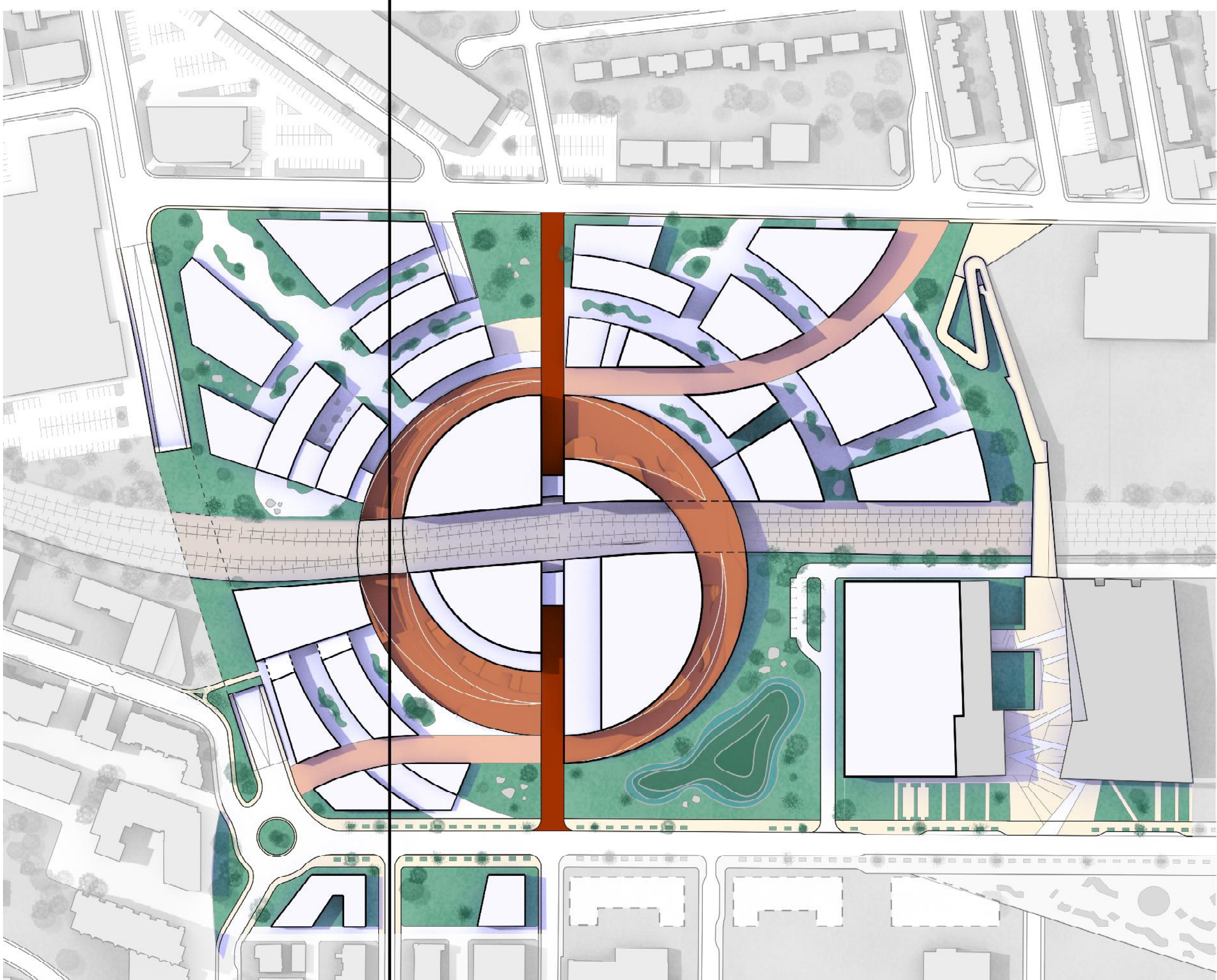
Schéma conceptuel

### Usages

- Espaces commerciaux (grandes surfaces)
- Bureaux semi-privés & logements résidentiels
- Bureaux privés & laboratoires
- Pavillons universitaires, services aux étudiants & petits commerces
- Bâtiments à fonction public



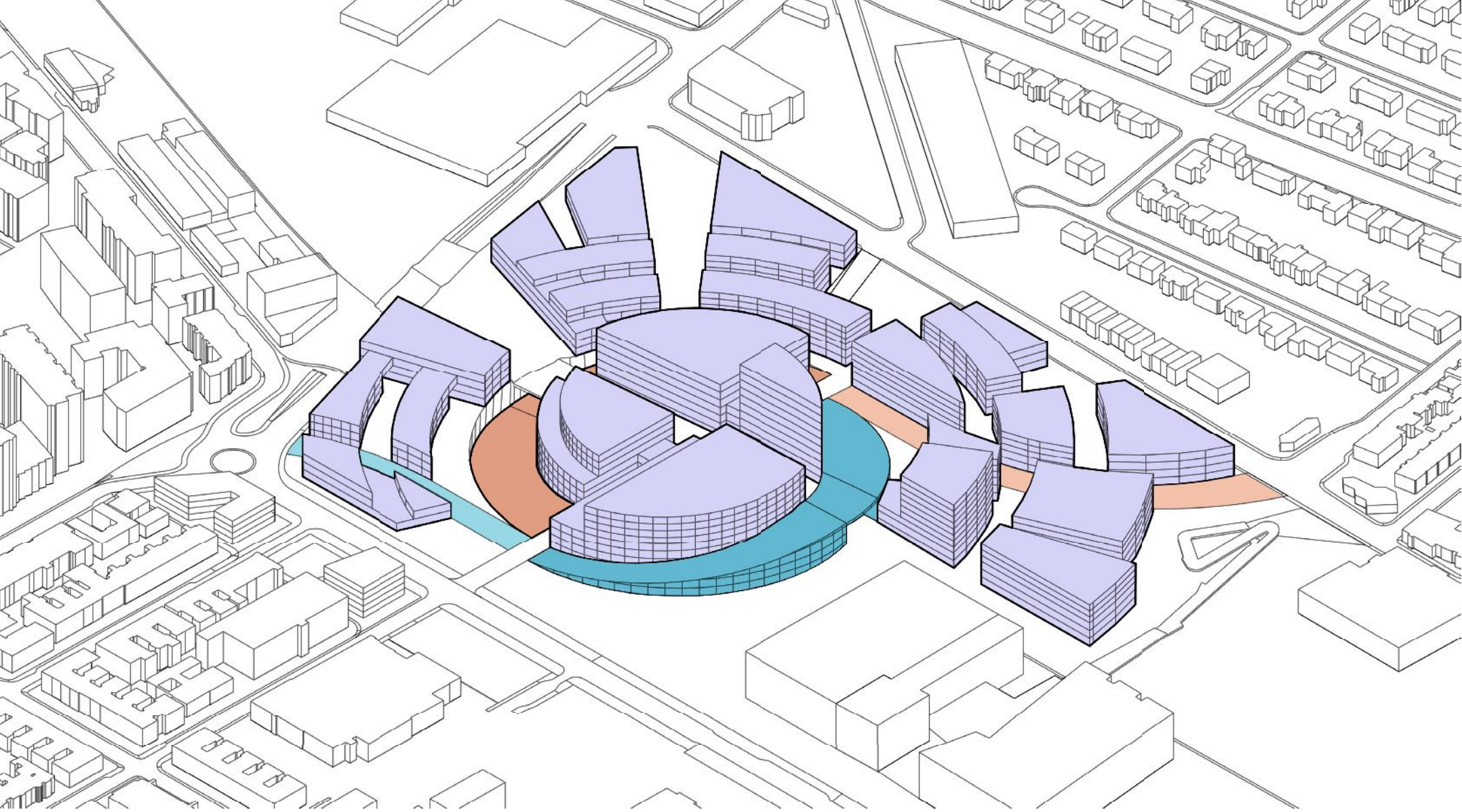
Plan des usages



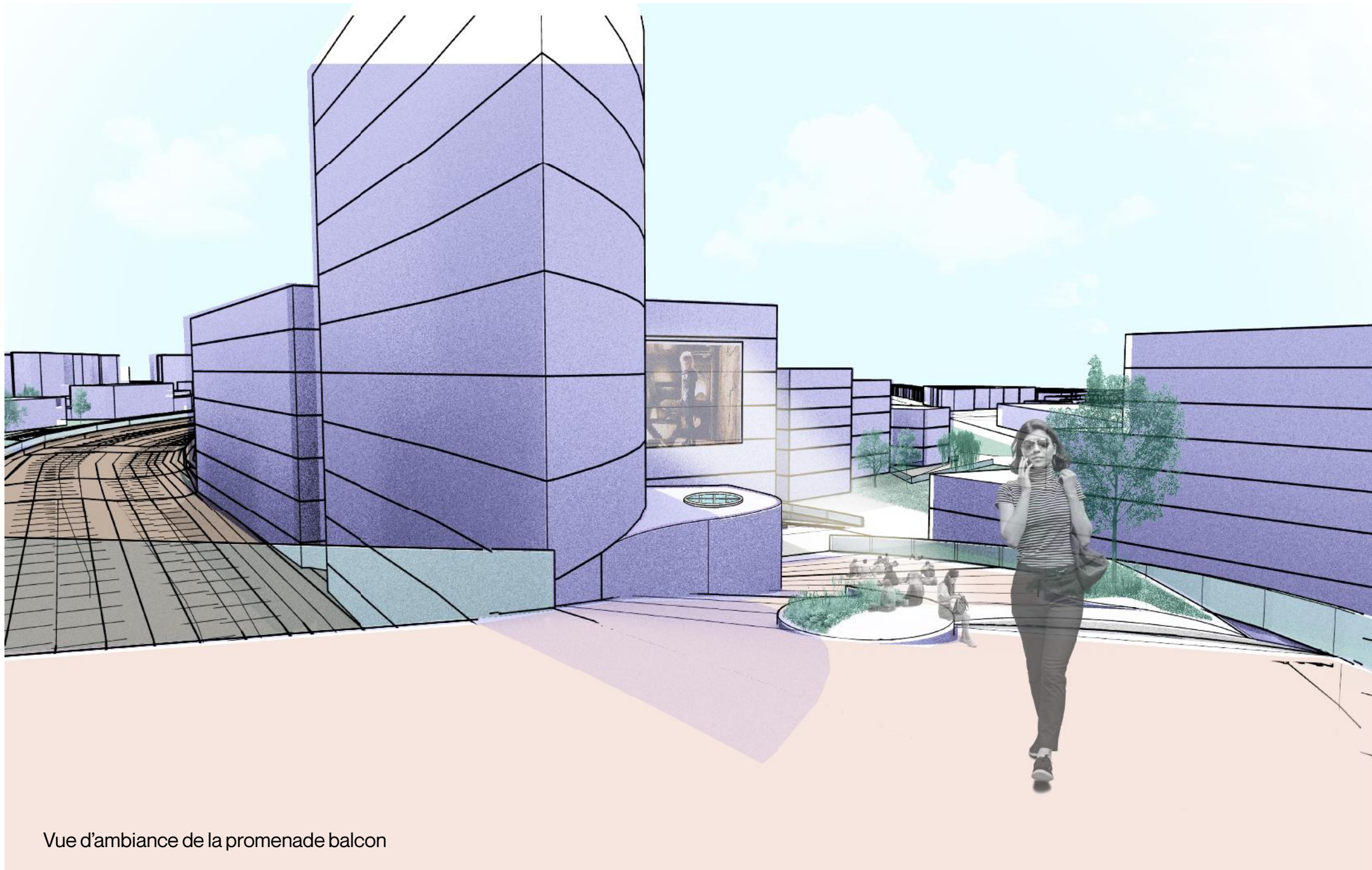
Plan d'ensemble

### Structure organisationnelle & volumétrie

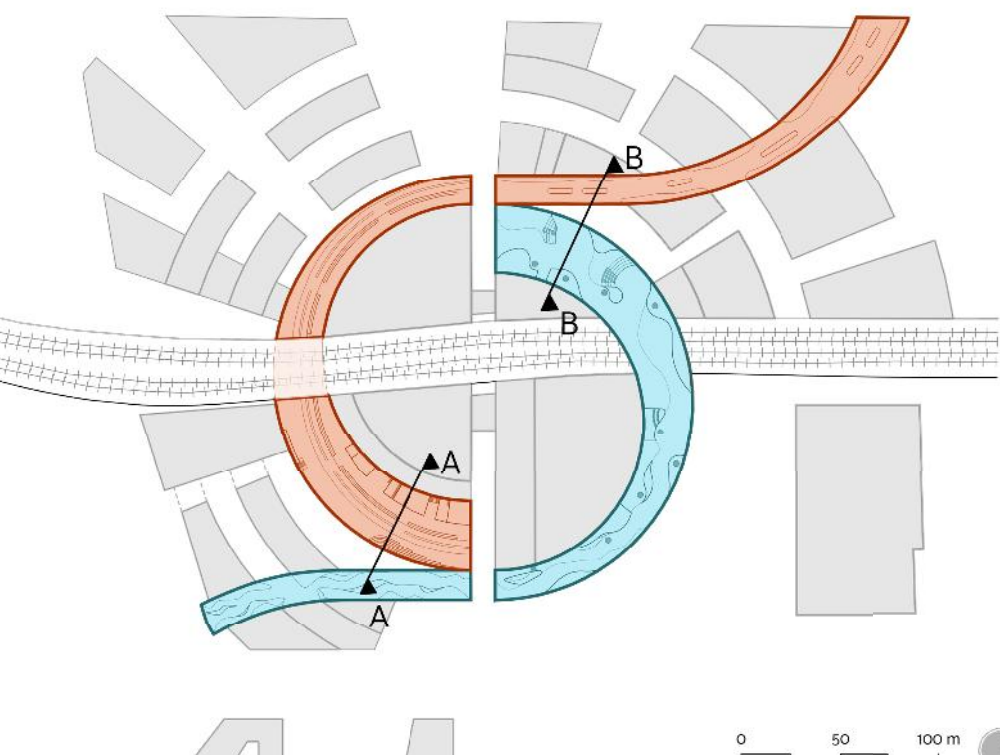
La nouvelle structure organisationnelle du site permet une gradation dans la hauteur des volumes bâtis vers le centre du site afin de mieux s'implanter dans la densité douce des quartiers environnants tout en augmentant la densité et la compacité. Sa disposition radiale crée des ouvertures visuelles sur les promenades et les bâtiments centraux.



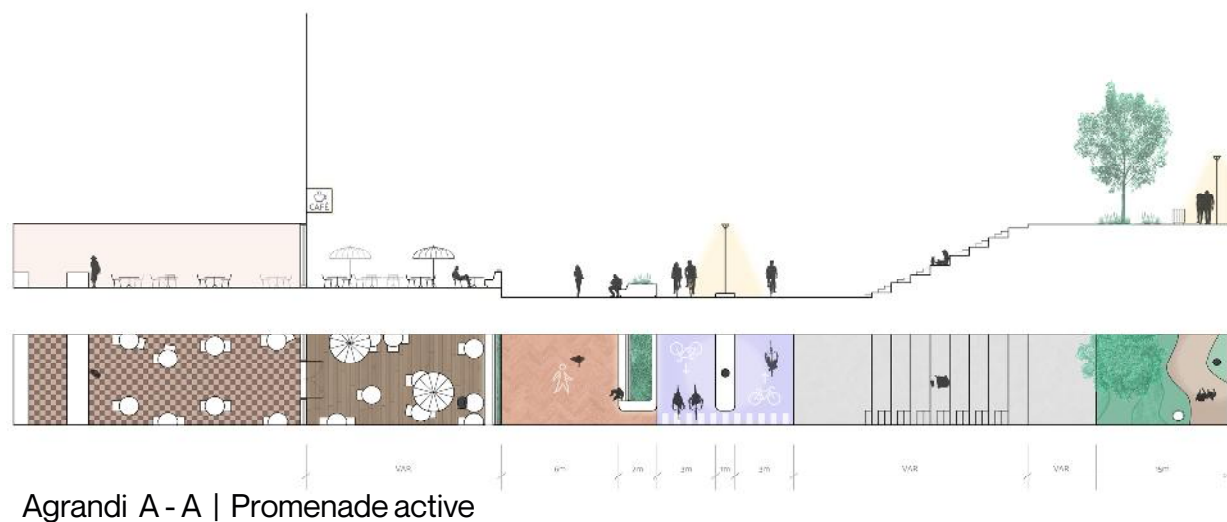
Axonométrie d'ensemble



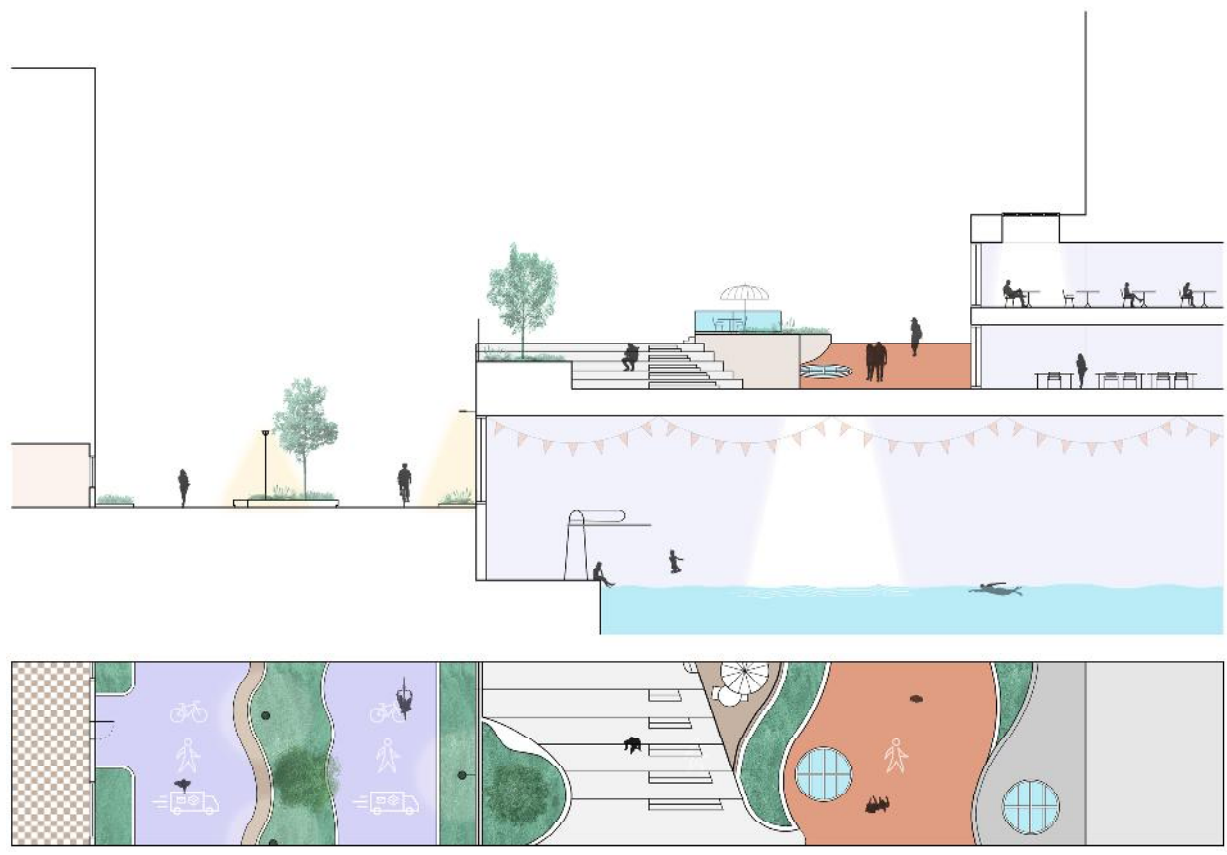
Vue d'ambiance de la promenade balcon



Plan des promenades



Agrandi A - A | Promenade active



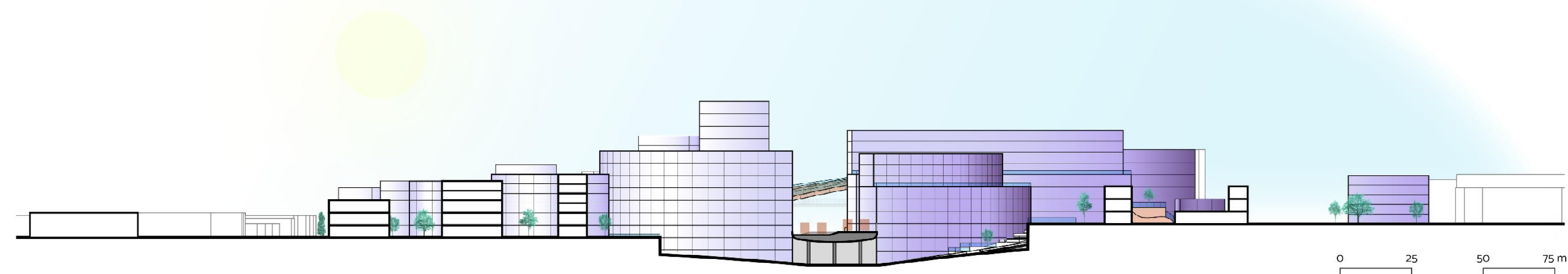
Agrandi B - B | Promenade balcon

### Promenade active

La promenade active s'ancre sur la jonction de l'Avenue Beaumont et du Boulevard Acadie, où se trouve une station de métro, à la frontière de Ville Mont-Royal et de Parc-Extension. Cette promenade s'étire vers l'ouest et, une fois le centre du site atteint, converge vers le point pivot en passant sous le chemin de fer, créant un accès à vocation plus fonctionnelle qui se reflète à travers la séparation des corridors de mobilité active et de ses usages.

### Promenade balcon

La promenade balcon, pour sa part, prend racine sur l'Avenue Davaar ; axe agissant de couture entre les trames de Côte-des-Neiges et d'Outremont. La promenade balcon, incluant une passerelle aérienne passant par-dessus le chemin de fer, répond à un besoin programmatique, ce qui permet une plus grande flexibilité dans la disposition des éléments d'aménagement qui la composent. Les bâtiments situés sous cette promenade ont des fonctions publiques, soit, une piscine municipale pour le bâtiment situé au nord et une bibliothèque pour le bâtiment situé au sud.



Coupe générale Nord-Sud

### Shanie Dorais

shanie.dorais@outlook.com  
mot-clic #fenetresurprojets

### Tuteurs

Martha Masferrer & Christian Thiffault

### Programme

Maîtrise en design urbain

