

**Mira Haidar ET Julie Labonté**

Rapport de la démarche du projet de session 2:

**PARCOURS PLURIELS**

**Atelier de caractérisation des paysages / APA 6002**

Par : Philippe Poullaouec-Gonidec et Patrick Marmen

Le pole Gadbois : enjeux + caractérisation + projet

## PROBLÉMATIQUE ET DÉFINITION DES ENJEUX

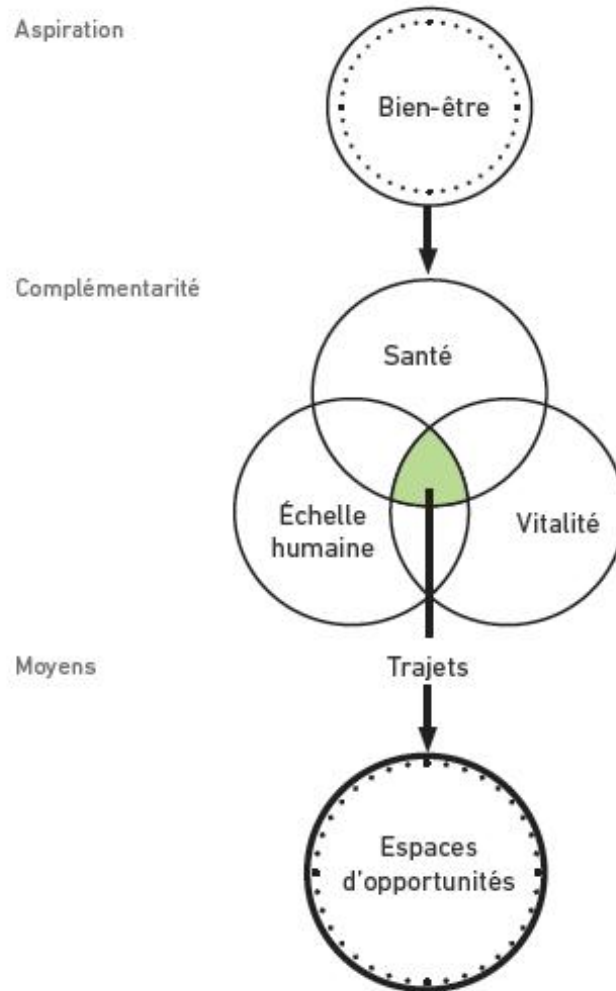
La lecture de documents portant sur les problématiques auxquelles sont confrontés les divers acteurs œuvrant dans le quartier Saint-Henri et le secteur Côte-Saint-Paul nous a permis de prendre connaissance de la situation de la région et d'identifier des enjeux. Les deux sources principales qui ont guidé notre projet sont le document *Mise en valeur du secteur Gadbois – Côte-Saint-Paul – De La Vérendrye : rapport de synthèse sur l'exercice d'idéation (18 et 19 juin 2012 – Centre Gadbois – Montréal)* publiée par la ville de Montréal en 2012 et le document *Plan de développement urbain, économique et social du secteur des canaux (PDUES) (Village Turcot, pôle Gadbois, Saint-Henri, Saint-Paul/Émard, Cabot)* publié par la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de la Ville de Montréal.

Voici le portrait que nous dressons de la région. Il s'agit tout d'abord d'une région très défavorisée de Montréal, enclavée et fragmentée par de multiples infrastructures oppressantes, telles que l'échangeur Turcot, les autoroutes et les voies ferrées. Cette zone sera fortement impactée par les travaux sur l'échangeur et le déplacement de l'autoroute. Pour ce qui est du pôle Gadbois, il s'agit d'un lieu récréotouristique d'importance, fréquenté par les gens des quartiers limitrophes. Toutefois, celui-ci passe totalement inaperçu et il est difficilement accessible (très éloigné des métros et aucune liaison avec le quartier).

Les nombreux enjeux déclarés (d'aspirations et de constats) de la région concernent l'augmentation de la qualité de vie des gens, la revitalisation sociale et économique, le désenclavement des secteurs, la création d'un pôle récréotouristique d'exception, la mise en valeur de l'activité physique, de l'identité du lieu et du patrimoine, l'amélioration de la qualité de l'environnement (eau, air et sol) et l'optimisation de l'occupation du territoire et des interfaces entre les structures urbaines (résidentiel, industriel et commercial).

Dans le cas de notre projet, l'enjeu principal (métaenjeu) qui guide notre caractérisation (analyse et conception) est le **bien-être**. Il s'agit de l'enjeu aspirationnel le plus présent dans les documents. Nous le divisons en 3 sous-enjeux : la santé, l'échelle humaine et la vitalité (dynamisme). Le **croisement** de ces 3 enjeux nous donne les **lieux**

**d'opportunités** d'intervention et les potentiels du secteur du Pôle Gadbois. Notre objectif est donc d'intervenir sur des trajets n'étant pas à échelle humaine, étant dévitalisé et ne favorisant pas la santé et l'activité physique.



## CARACTÉRISATION

### 1. ÉCHELLE HUMAINE

L'échelle humaine est un concept développé par l'architecte et urbaniste danois Jan Gehl. Il s'agit d'un concept qui promeut la construction de villes conviviales qui tiennent compte des besoins d'intégration et d'intimité des individus et qui encouragent les contacts sociaux. L'échelle humaine, celle du piéton, doit être ramenée au sein de ces espaces. Étant donné la nature des enjeux déclarés, principalement le désenclavement du quartier et la revitalisation sociale et économique, le concept d'échelle humaine nous semble totalement adéquat pour comme base à notre caractérisation. Pour faciliter la compréhension, nous avons traité de tout ce qui touche la relation de l'humain à l'infrastructure et aux diverses structures urbaines (distances, échelles proportionnelles, démesure verticale ou horizontale) dans l'enjeu échelle humaine et tout ce qui est relatif à la convivialité et au dynamisme des lieux dans l'enjeu vitalité.



#### 1.1 Trajets piétons existants vers le pôle Gadbois

L'élément central de l'échelle humaine étant le piéton, l'identification des **trajets utilisés par les piétons et leur qualité** par rapport aux enjeux déclarés est donc incontournable pour mener à bien notre caractérisation. Étant donné que notre projet concerne principalement le pôle Gadbois, nous avons tout d'abord dressé la liste des trajets piétons existants les plus communément utilisés pour se rendre jusqu'au pôle Gadbois, puis nous les avons qualifiés selon divers indicateurs développés par Jan Gehl. L'ensemble de notre caractérisation concerne le secteur Côte-Saint-Paul et le quartier Saint-Henri, car il s'agit des deux secteurs avoisinants au pôle Gadbois.

## 1.2 Analyse de l'échelle humaine à travers la région

L'échelle humaine de ces trajets est ensuite caractériser selon une méthode d'indicateurs **favorables et défavorables** développés par Jan Gehl, soit l'échelle et la proportion, les liens entre les éléments urbains, l'organisation de la végétation, le degré de détails dans les différentes composantes urbaines, la distance, la visibilité, la présence ou non d'espaces communs, la place du piéton, la présence ou non d'une piste cyclable, la place de l'automobile, le risque d'accident, le degré de sécurité, la vitesse de déplacement, le bruit et la pollution.

À travers l'application de ces indicateurs sur les différents trajets identifiés, nous avons fait une série de constats :

- Le tronçon de la rue Notre-Dame à partir de la station de métro Saint-Henri jusqu'au croisement de la rue Saint-Philippe est défavorable à l'échelle humaine dû à l'absence d'un passage adéquat pour les piétons en provenance de la station de métro Place Saint-Henri. Au-delà, la rue Notre-Dame est favorable à l'échelle humaine, notamment grâce au développement de petits commerces au rez-de-chaussée des bâtiments et des duplex et parcs publics qui caractérise le tronçon résidentiel, à partir de la rue St-Rémi. Il y a des liens évidents entre les différents éléments urbains, une harmonie des proportions et une proximité entre les composants de l'espace. Au-delà de la rue Saint-Rémi, la rue Notre-Dame perd toutefois de sa qualité à cause de la présence de l'échangeur Turcot, qui se dresse comme un obstacle démesuré dans le paysage et de la présence de nombreux terrains vagues et abandonnés aux environs de celui-ci.
- Le parc du canal Lachine est considéré comme favorable à l'échelle humaine, car il prend en considération la place du piéton et met à sa disposition des pistes cyclables. La proximité du canal et la plantation organisée et les clôtures (éléments répétitifs) tout au long du parc, contribuent à l'attribution de l'échelle humaine à ce dernier. Bien qu'il y ait une impression de longues distances, la linéarité du canal et l'utilisation sportive, de promenade ou de détente du parc rend cette distance agréable. Toutefois, les bâtiments industriels abandonnés et les nombreux stationnements sur la rue Saint-Patrick, qui longe le canal, brisent l'harmonie des échelles et nuisent à l'expérience.

- L'avenue de l'Église n'est pas favorable à l'échelle humaine jusqu'au croisement de la rue Hadley, notamment à cause de la présence de bâtiments industriels abandonnés et de terrains vagues déqualifiés. Dans cette section, il n'y a aucun lien apparent entre les divers composants de l'espace, l'échelle des bâtiments est totalement disproportionnée. À partir de la rue Hadley, les bâtiments résidentiels de l'avenue de l'Église favorisent une échelle plus humaine.
- Mis à part la portion à gauche de l'échangeur Turcot, la rue Monk, dans le secteur Côte-Saint-Paul, est en général favorable à l'échelle humaine, grâce à sa continuité de bâtiments dont le rez-de-chaussée est commercial.
- Les environs du pôle Gadbois ne sont pas du tout favorables à l'échelle humaine due à la présence imposante du complexe Gadbois (avec ses murs aveugles et sa démesure horizontale), aux espaces vacants et délaissés par l'industrie, à l'absence de passage piéton adéquat et de liens avec le quartier, ainsi qu'à la présence oppressante de l'échangeur Turcot (bruit, démesure dans le paysage, disproportion des échelles, pollutions et autres).

### 1.3 Contrainte à l'accessibilité physique et visuelle du canal Lachine

Le canal Lachine étant un élément significatif dans la région et situé à proximité du pôle Gadbois, il était important de caractériser l'accessibilité visuelle et physique à celui-ci. Notre constat est qu'à partir du centre Gadbois (côté nord), le dénivelé du terrain (beaucoup plus bas que le canal) et la butte (qui sert à contenir le canal) font en sorte qu'il n'y **pas d'accès physique et visuel direct** sur la rive du canal Lachine. Par opposition, le canal est facilement visible et accessible depuis l'autre rive qui longe la rue Saint-Patrick (côté sud).

### 1.4 Profil du Mont-Royal et du centre-ville montréalais vu à partir du Canal Lachine

Le Canal Lachine est un **observatoire de choix**. Sa position en contrebas offre des vues uniques sur les gratte-ciel montréalais ainsi que sur le mont Royal. C'est un lieu relativement anonyme par rapport à Montréal dans son ensemble, mais qui a un grand potentiel de mise en relation et qui permet de se situer dans Montréal. La découverte du

profil du Mont-Royal accompagne le promeneur. Il y a également des liens visuels forts entre le canal et son contexte, dont le pôle Gadbois.

## 2. VITALITÉ

Un espace à échelle humaine ne se définit pas seulement par l'harmonie des proportions et des échelles du bâti et les liens entre les différentes composantes urbaines, mais également par sa capacité à favoriser les contacts humains et les rassemblements. Ce sont des endroits agréables, diversifiés et intéressants pour les piétons.



### 2.1 Analyse de la convivialité dans la région

À partir d'une grille d'analyse d'indicateurs de ce qui favorise les contacts sociaux et au contraire, ce qui décourage l'interaction entre les individus, il nous a été possible de constater comment les résidents et les usagers du pôle **occupent l'espace** et comment cet environnement contribue à créer **un espace animé** dans le quartier.

Les espaces conviviaux et à échelle humaine sont agréables à occuper et il est intéressant de s'y arrêter. Ils sont dynamiques et ont un bâti agréable. Ils favorisent les rassemblements, les rencontres et les déplacements actifs. Au contraire, les espaces peu dynamiques et hors d'échelle humaine sont caractérisés par des infrastructures oppressantes, fermées et peu conviviales. Les gens passent vite et ne s'arrêtent pas.

Bien que le centre Gadbois attire beaucoup de citoyens, l'endroit n'est pas du tout convivial. Il en est de même pour la rue Saint-Patrick et l'avenue de l'Église, truffée

d'industries abandonnées. La rue Notre-Dame et le Boulevard Monk, des rues commerciales et socioculturelles locales aux façades diversifiées sont des sources de vitalité dans le quartier.

## 2.2 Espaces vacants et déqualifiés

Dû au déclin de la fonction industrielle dans le secteur et à la présence oppressante de l'échangeur Turcot et des autoroutes, de nombreux terrains déqualifiés et vagues se retrouvent dans le secteur autour du pôle Gadbois. Ce sont des zones sans dynamisme, dévitalisées et très peu conviviales seront appelées à être requalifiées à la suite des travaux sur l'échangeur Turcot.

## 3. SANTÉ

La santé est un enjeu important pour la ville de Montréal. En effet, le 12 novembre 2014, Montréal a adopté sa première *Politique du sport et de l'activité physique*, une politique issue de la démarche Montréal physiquement active, la création d'espaces favorables à l'activité physique. Pour notre caractérisation, nous nous sommes inspirés de cette politique ainsi que du *Plan Directeur des Parcs et Espaces Verts* produit par l'arrondissement Le Sud-Ouest de Montréal.



### 3.1 Espaces verts et activités sportives

Il était important de situer les espaces verts afin de prendre connaissance de leur abondance et de leur distribution, car ceux-ci favorisent les contacts sociaux, l'activité physique et donnent une impression de bien-être et de tranquillité. Ceux-ci sont divisés en 3 catégories de parcs : de quartier, de voisinage et mini-parcs. Évidemment, les parcs de quartier offrent davantage de bénéfices et d'activités que les plus petits. Nous



avons par la suite appliqué des rayons de dessertes autour de ces espaces verts, par rapport à la distance de marche que les citoyens sont prêts à faire pour se rendre dans ces parcs, soit 300 m pour les parcs de voisinage et de 600 m pour les parcs de quartiers.

Bien qu'ils y aient un nombre appréciable d'espaces verts et de terrains sportifs, leur **distribution est très mal équilibrée** sur le territoire, pénalisant particulièrement le sud du quartier St-Henri et le nord du quartier Côte-Saint-Paul.

#### *4. SYNTHÈSE : POTENTIELS ET OPPORTUNITÉS*

En superposant les divers éléments issus de notre caractérisation, nous avons identifié trois axes qui ont de forts potentiels d'intervention.

Tout d'abord, la bande située le long de l'autoroute (correspondant à l'**avenue de l'Église**) est une zone qui sera fortement impactée par le déplacement de l'autoroute et qui représente déjà un lieu de très faible qualité dans l'environnement. Elle présente également un problème d'interface et d'enclavement de tout le quartier résidentiel. De nombreux terrains vacants et à requalifier sont disponibles, dont une bande de terrain qui sera dégagée par le déplacement plus au sud de l'autoroute.

Le **pôle Gadbois** est la deuxième zone offrant de nombreuses opportunités. Il s'agit d'un élément significatif et très fréquenté dans le quartier, mais celui-ci est déconnecté des quartiers Côte-Saint-Paul et Saint-Henri et représente également un lieu de très faible qualité. Il y a un fort potentiel d'aménagement du site et d'articulation des axes tout autour de ce noeud.

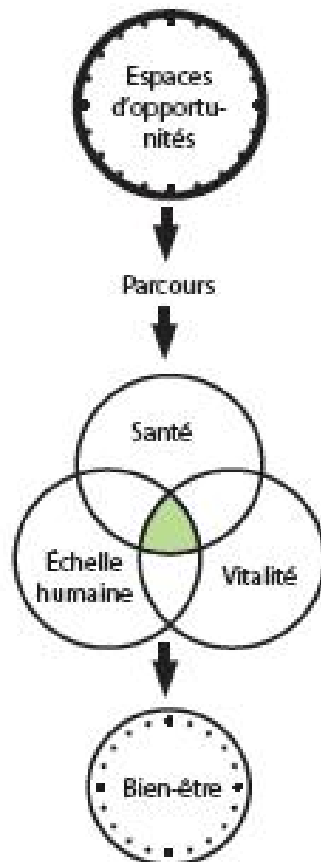
La troisième zone de potentiel est le territoire de très faible qualité à l'**ouest de l'échangeur**. Celui-ci présente de nombreux espaces déqualifiés et vacants et est intéressante de par sa position géographique tout près du pôle Gadbois.

## PROJET

### 1. PARCOURS PLURIELS (MACRO-ÉCHELLE)

Notre plan d'action dans le quartier est d'intégrer le pôle Gadbois en tant qu'**élément significatif** et **dynamique** distribué dans le quartier. Ce pôle majeur crée une cohérence en intégrant les **axes existants** avec de **nouveaux parcours aménagés conviviaux et actifs**, connectés au complexe Gadbois. Les parcours offrent diverses expériences et le pôle Gadbois structure l'ensemble.

## Vision d'aménagement



En s'inspirant du livre *L'espace urbain en méthode* et des projets de *l'Atelier de design urbain 2010 : Montréal en parcours*, encadré par la Chaire Unesco en paysage et en environnement, nous avons défini la notion de « parcours » comme étant le concept de notre parti-pris et comme posture structurale de notre projet. Nos multiples parcours ont été développés en respectant les principes méthodologiques de la création d'un

parcours, tels que la mise en valeur d'éléments paysagers qui permettent de s'orienter dans la ville ou la découverte le long d'une promenade urbaine commerciale. D'après les sources méthodologiques, un parcours se définit par un attrait linéaire et par des objets exposés tout au long de ce dernier.



Voici le plan d'action pour chacun des parcours qui ne sont pas traités dans notre projet à micro-échelle. Ce plan définit l'identité, les opportunités/avantages et les principes et critères d'aménagement qui formaliseront ces parcours.

## PARC DU CANAL-DE-LACHINE

Parc urbain linéaire ayant comme point d'arrêt important le pôle Gadbois.  
Axe métropolitain.

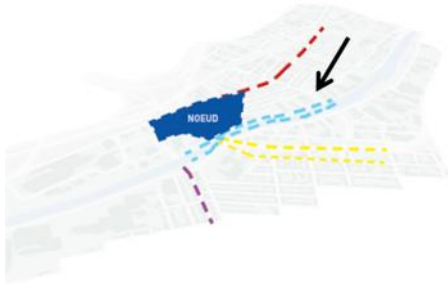
- + Découverte du profil de la montagne par le promeneur à divers points d'arrêts.  
Permet un rapport public à l'eau.
- + Mise en relation du lieu par rapport à Montréal dans son ensemble.

Formalisé par les principes et les critères d'aménagement suivants :

- **Points de vue sur le Mont-Royal et le centre-ville à des endroits d'arrêts**
  - Émonder les arbres pour maintenir les vues et le contact à l'eau
  - Élaborer une règle urbanistique interdisant la construction en premier plan.
- **Perception du caractère industriel de la rue Saint-Patrick : structure la façade du canal de Lachine.**
  - Conserver la vocation industrielle de type lourde. Revitaliser les façades des bâtiments industriels.



[http://directory.newsfairwork.com/files/prod\\_directory/files/photos/canal-lachine-0109.jpg](http://directory.newsfairwork.com/files/prod_directory/files/photos/canal-lachine-0109.jpg)



## RUE NOTRE-DAME

Parcours piéton commercial et socioculturel liant la station de métro Place-Saint-Henri et le pôle Gadbois. Axe utilisé quotidiennement.

- + Liaison dynamique, proposant aux résidents et usagers du complexe sportif une offre commerciale et socioculturelle de proximité intéressante et diversifiée.
- + Stimule la vitalité économique et améliore la qualité de vie des résidents de la région.

Formalisé par les principes et les critères d'aménagement suivants :

- **Renforcer le caractère commercial et convivial de la rue**
  - Revitaliser les façades de certains bâtiments. Rez-de-chaussée commercial. Favoriser les commerces de proximité et les organismes socioculturels.
  - Aménager des points d'arrêts : mobiliers et mini-parcs dans les interstices urbains.
  - Aménager des trottoirs plus larges.



<http://www.3geopt.be/wp-content/uploads/2014/03/terrasse-caféCHNA8.jpg>



<http://d2hugyrv0344.douirent.net/blog/wp-content/uploads/2014/10/avenue-lauren-montreal.jpg>



## BOULEVARD MONK

Parcours piéton commercial et socioculturel liant la station de métro Monk au pôle Gadbois.

- + Rue de commerces de proximité très dynamique à découvrir à pied ou en vélo, s'infiltrant dans le quartier résidentiel de Côte-Saint-Paul. Ses espaces socioculturels et communautaires animés et ses minis-parcs enrichissent la qualité de vie des résidents.

Formalisé par les principes et les critères d'aménagement suivants :

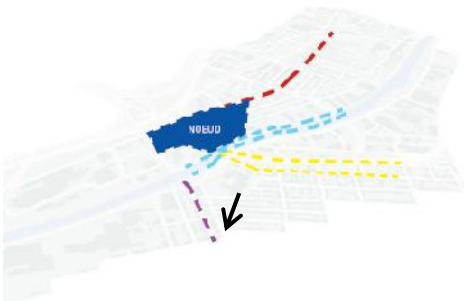
- **Renforcer le caractère commercial et convivial du boulevard**
  - Revitaliser les façades et des bâtiments. Rez-de-chaussée des bâtiments doit être du commercial de proximité. Favoriser les organismes socioculturels.
  - Aménager des points d'arrêts : mobiliers et mini-parcs dans les interstices urbains.



<http://www.cartastik.com/wp-content/uploads/2014/02/15th/CHNA/9/CHNA21re-paradis.jpg>



<http://www.etrivd.be/~mau.com/wp-content/uploads/2013/11/ActivitéCHNA-9/CHNA9activite-bibliobusCHNA9que-15-11-13.jpg>



## 2. PARCOURS PÔLE GADBOIS ET AVENUE DE L'ÉGLISE (MICRO-ÉCHELLE)

Notre projet à micro-échelle concerne les trois zones ayant un fort potentiel d'intervention qui ont été identifiées précédemment dans la synthèse. Le pôle Gadbois est complètement déconnecté des quartiers environnants et notre stratégie est de le rendre le celui-ci le plus convivial possible et le plus favorable à l'activité physique et à l'échelle humaine.

### PARCOURS PLURIELS (MICRO ÉCHELLE):

**Explosion du pôle Gadbois dans le quartier à travers :**

**ATTRAIT LINÉAIRE** .....un parc linéaire vert convivial et dynamique,  
+  
**OBJETS EXPOSÉS** .....ponctués d'interventions sportives ponctuelles et d'espaces publics et communautaires.

Le geste fort qui définit notre projet est l'explosion du pôle Gadbois dans le quartier, afin de le connecter aux différents parcours développés précédemment, donc aux quartiers environnants. Cette explosion se traduit par la mise en place d'un parcours ponctué d'une **variété d'installations sportives et d'espaces verts**, qui contribueront à mieux desservir le secteur en espaces animés de qualités et à enrichir la vie sociale et le cadre de vie du quartier. L'attrait linéaire de notre parcours sera défini par un parc linéaire vert convivial et dynamique (déployer le long de l'avenue de l'Église et dans les espaces environnants le pôle Gadbois) et une piste cyclable. Les objets ponctués et exposés sur ce parc seront des interventions sportives (terrains de volleyball, skate park, piscine municipale et biens d'autres), culturelles (jardins et centre communautaire, espaces de rassemblement et marché public) et de loisirs (aires de jeux et de promenade) destinés à l'ensemble de la population montréalaise et aux résidents du quartier. (voir plan d'ensemble à la micro-échelle)

La création d'espaces verts non structurés et polyvalents est priorisée afin de répondre aux besoins de la population pour la **pratique sportive libre et les rassemblements spontanés** : concerts, fêtes de quartiers, activités culturelles diverses.

Voici le plan d'action pour chacun des parcours que nous traitons dans le projet à micro-échelle. Ce plan définit l'identité, les opportunités/avantages et les principes et critères d'aménagement qui formaliseront ces parcours.

### PÔLE GADBOIS

Élément central reliant tous les parcours, point d'arrêt par excellence. Pôle récréosportif sportif d'envergure de l'arrondissement et à Montréal.

- + Espace récréosportif polyvalent, facilement accessible et appropriable. Encourage les déplacements actifs. Pôle intégré dans le quartier.
- + Pôle hautement dynamique, favorisant l'activité physique formelle et informelle et les rassemblements sociaux. Un espace plaisant et vert, où les nuisances provenant de l'échangeur Turcot et sa démesure sont atténuées au maximum.
- + Nouveau pôle d'emploi (immeubles de bureaux) qui vient dynamiser la région.

Formalisé par les principes et les critères d'aménagement suivants :

- **Explosion et revitalisation du complexe Gadbois**
  - Construire de nouveaux bâtiments sportifs possédant des façades translucides permettant aux visiteurs à l'extérieur de regarder à l'intérieur et vice-versa. Conserver la partie ouest opaque du bâtiment en tant qu'écran face aux nuisances visuelles et sonores de l'échangeur Turcot. Répartir des installations sportives extérieures sur le pôle et le territoire adjacent.
  - Aménager des espaces publics pavés et des aires gazonnées. Mettre en place de multiples et diverses plantations à échelle humaine. Installer des mobiliers urbains et des lampadaires.
  - Aménager des allées larges permettant le passage conjoint des piétons et des cyclistes.
- **Nouveau pôle d'emploi**
  - Aménager un nouveau pôle d'emploi lié au parc linéaire et y intégrer des plateaux sportifs attrayants pour les travailleurs.
- **Boucle autour du pôle**
  - Aménager un parcours en boucle autour du pôle pour faciliter les liaisons entre les différents éléments et permettre de relier les quatre parcours (axes locaux et métropolitains) avec le pôle.



<http://www.lesmuseesoccidentaux.com/IMG/pdf/cluboccident.jpg>



[http://www.ancanab.com/flex/usage/2011/12/14\\_happy\\_campen-4.jpg](http://www.ancanab.com/flex/usage/2011/12/14_happy_campen-4.jpg)



Parcours pluriels - parcours pôle Gadbois et avenue de l'Église





## AVENUE DE L'ÉGLISE

Extension sportive du pôle Gadbois. Parc linéaire ponctué d'espaces sportifs et d'espaces communautaires et verts, s'infiltrant dans un quartier résidentiel et faisant le lien entre le pôle Gadbois et le métro de l'Église. Axe local, utilisation quotidienne.

- + Parcours favorisant grandement la santé, l'activité physique et les loisirs par ses installations sportives et récréatives formelles et informelles pour toutes les générations. Encourage le déplacement actif.

- + La continuité d'espaces verts rend la promenade et l'arrêt agréables et améliore la qualité de vie des résidents et des promeneurs. Ses nombreux espaces publics et communautaires favorisent les interactions sociales et les rassemblements.

- + Atténue la présence désagréable de l'autoroute dans le quartier et améliore grandement la répartition des installations sportives et des espaces verts dans la région, auparavant très mal répartis.

Formalisé par les principes et les critères d'aménagement suivants :

- **Parc linéaire ponctué d'interventions**
  - Récupérer les espaces dégagés par le déplacement de l'autoroute 20 ainsi que les nombreux terrains déqualifiés et vacants.
  - Aménager des espaces verts, un marché public, des terrains de jeux intergénérationnels et des jardins communautaires à ces endroits.
  - Planter le pourtour des îlots d'arbres à échelle humaine et installer des lampadaires et des mobiliers urbains conviviaux. Verdir la façade de l'autoroute.
- **Multiplis flux et connexions sur le parcours**
  - Aménager une voie piétonne (déplacement lent) à larges trottoirs et une voie cyclable (déplacement plus rapide).
  - Lier les deux parcours par l'entremise de parcs linéaires et sportifs.



<http://www.101.org/...>



<http://www.101.org/...>



<http://www.101.org/...>





## OUVERTURE ET APPRENTISSAGES

### *CRITIQUE*

Pour définir notre conception d'échelle humaine et ainsi définir les indicateurs permettant de caractériser celle-ci, nous nous sommes uniquement référés aux ouvrages de Jan Gehl. Selon nous, sa définition est totalement pertinente pour définir des espaces à échelle humaine ou non, car elle ne concerne pas seulement les lieux qui présentent une harmonie des proportions et des échelles du bâti, mais également les espaces conviviaux qui favorisent les interactions sociales et les rassemblements. Toutefois, il aurait été judicieux de consulter d'autres auteurs et théoriciens abordant le sujet d'échelle humaine afin de synthétiser une définition plus rigoureuse et des indicateurs qui traitent de différents points de vue. Une autre référence pourrait être le livre de l'auteur et journaliste Jane Jacobs, « The Death and Life of Great American Cities » dans lequel l'auteur aborde l'importance de l'échelle humaine et du dynamisme dans les villes et les différentes interventions paysagères qui lui sont reliées.

### *APPRENTISSAGES*

Cet atelier a été bénéfique pour notre apprentissage. Nous étions complémentaires durant le déroulement de l'atelier et nous avons appris l'une de l'autre. Il nous a permis d'acquérir une certaine polyvalence dans différents domaines d'intervention de l'architecture de paysage. Nous avons travaillé le design et la conception ainsi que la recherche et l'analyse approfondie. La méthodologie de caractérisation utilisée dans cet atelier nous permettra d'intervenir sur des projets à diverses échelles, publiques et politiques, telles que le pôle Gadbois tout en gardant une certaine crédibilité au niveau de nos propos et de notre processus de recherche et de design. Cet atelier nous a appris une méthodologie de travail qui nous permettra de maintenir une certaine rigueur et une cohérence durant toute notre démarche de caractérisation et de design, et de montrer une certaine expertise au niveau de la qualité de notre travail.

Notre plus grand accomplissement est d'être désormais capable d'identifier les **enjeux** déclarés d'un territoire, de caractériser ceux-ci et d'élaborer un parti-pris qui prend en considération ceux-ci.

### **Spécifiques à Mira**

Dans les projets que j'ai réalisés au cours de mes études, les professeurs définissaient pour nous les différentes aspirations et enjeux du site dès le début du projet. Nous les appliquions ainsi spontanément dans notre proposition d'aménagement, sans autre considération.

Toutefois, dans cet atelier, j'ai utilisé mes compétences acquises durant mes études de baccalauréat en design et en conception et je les ai appliquées de façon réaliste et adéquate, en prenant en considération le contexte et les enjeux existants du territoire étudié. Les interventions étaient alors pensées et réfléchies, basées sur les besoins et les aspirations (et des analyses qui en découlent) des habitants et des visiteurs du secteur Gadbois et de ses environs.

### **Spécifiques à Julie**

Cet atelier m'a permis d'appliquer les connaissances que j'ai acquises durant mes études précédentes en géographie (méthodologie, SIG, compréhension du territoire, cartographie et bien d'autres) sur un projet de caractérisation et de design en d'architecture de paysage. J'ai ainsi été capable d'utiliser mon raisonnement méthodologique afin d'identifier des problématiques et des enjeux sur un territoire donné et de rester cohérente tout au long de la démarche. Une bonne connaissance du territoire permet de conceptualiser un parti-pris d'aménagement répondant aux besoins des citoyens et à produisant un aménagement bénéfique pour tous, en prenant en compte tous les potentiels et les opportunités du site étudié.

## BIBLIOGRAPHIE

- Chaire Unesco en paysage et environnement**, 2010, *Atelier de design urbain 2010 : Montréal en parcours*, (en ligne), <http://www.unesco-paysage.umontreal.ca/fr/recherches-et-projets/montreal-en-parcours-2010>, Site officiel (consultée le 20 novembre 2014)
- GEHL**, Jan, 2011, *Life between buildings: using public space*, Washington DC. : Island press, Washington, DC. , 207 p.
- GEHL**, Jan, 2012, *Pour des villes à échelle humaine*, éditions Écosociété, Montréal, Québec, 273 p.
- GROSJEAN**, Michèle, **THIBAUD**, 2011, Jean-Paul, *L'espace urbain en méthode*, Éditions Parenthèses, Marseille, France, 217 p.
- JACOBS**, 1961, Jane, *The Death and Life of great American Cities*, New York Vintage Books, New York, NY, 458 p.
- Le Sud-Ouest, Ville de Montréal**, 2010, Plan directeur des Parcs et Espaces verts, (en ligne), [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_SOU\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PARCS\\_PLAN\\_DIRECTEUR\\_PARCS\\_ESPACES\\_VERTS\\_SO\\_OCT\\_2011.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_SOU_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PARCS_PLAN_DIRECTEUR_PARCS_ESPACES_VERTS_SO_OCT_2011.PDF), PDF, (consultée le 18 décembre 2014)
- Le Sud-Ouest, Ville de Montréal**, s.d., *Plan de développement urbain, économique et social du secteur des canaux (PDUES) Village Turcot, pôle Gadbois, Saint-Henri, Saint-Paul-Émard, Cabot*, (en ligne), [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7757,84813578&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7757,84813578&_dad=portal&_schema=PORTAL), document PDF, (consultée le 18 décembre 2014)
- Ville de Montréal**, 2012, *Mise en valeur du secteur Gadbois - Côte Saint-Paul – De la Vérendrye : Rapport de synthèse sur l'exercice d'idéation*, document PDF, 2012, Montréal, Québec, (consultée le 18 décembre 2014)
- Ville de Montréal**, s.d., *Montréal physiquement active*, (en ligne) [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=9037,101872036&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9037,101872036&_dad=portal&_schema=PORTAL), Site officiel (consultée le 18 décembre 2014)