

Rapport synthèse de projet

COEUR ET ARTÈRES

Lou-Anne Tétrault-St-Onge (et Andréanne Leboeuf)

Atelier de caractérisation des paysages (APA6002)

Automne 2014

Lectures

Le projet du Pôle Gadbois a débuté par la lecture de divers documents relatifs au réaménagement de l'échangeur Turcot, tel que prévu par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Suite à cela, nous avons cherché de l'information par rapport au quartier Saint-Henri et plus particulièrement au secteur rapproché au Centre Gadbois. Nous avons également lu divers documents de la Ville de Montréal.

Première itération

Suite à ces lectures, nous avons fait ressortir les mots-clés, que nous avons catégorisés; de ces catégories sont ressortis nos enjeux : la *mobilité*, la *représentation et appropriation*, ainsi que la *consolidation du territoire*. Nous avons ensuite formulé quelques questions, qui, lorsque répondues, nous permettraient de caractériser lesdits enjeux. Nous avons également établi les techniques de caractérisation que nous jugions pertinentes selon les objectifs visés. Cela fut reproduit dans le diagramme 1.

Enjeux et analyses

MOBILITÉ

Afin de caractériser la mobilité, nous avons tout d'abord interrogé les gens du secteur Gadbois. Nous leur avons demandé de nous tracer, sur une carte, les trajets qu'ils privilégiaient et ceux qu'ils évitaient. Certains éléments typiques ont été photographiés et schématisés. Les caractéristiques communes des trajets privilégiés sont la verdure, un éclairage urbain approprié et un dégagement des vues (favorisant un sentiment de sécurité), des aménagements entretenus, ainsi qu'un environnement agréable (ambiance, architecture, etc.). Pour ce qui est des trajets évités, ils sont caractérisés par une ambiance désagréable, c'est-à-dire malpropres et avec un éclairage urbain déficient; il s'en dégage un sentiment d'insécurité.

Nous avons ensuite cartographié les coupures, les passages formels et les trajets informels de ce secteur du quartier Saint-Henri. Nous avons constaté que plusieurs rues se finissaient en cul-de-sac, mais aussi que divers passages étaient prévus par le MTQ suite au réaménagement de l'autoroute 15. De plus, la seule rue qui fasse le lien entre les quartiers dans l'axe nord-sud est Saint-Rémi. Finalement, nous avons observé que la majorité des passages informels étaient utilisés pour traverser par-dessus la voie ferrée du Canadian Pacific. Les éléments typiques ont également été photographiés et schématisés.

REPRÉSENTATION ET APPROPRIATION

Pour ce second enjeu, nous nous sommes tout d'abord intéressées aux éléments à valeur patrimoniale (exceptionnelle et intéressante), que nous avons cartographiés. De plus, lors de nos conversations avec les résidents du secteur à l'étude, nous leur avons demandé quels lieux avaient, à leurs yeux, une importance particulière; ces éléments ont également été cartographiés. Certains lieux se trouvent dans les deux catégories, notamment le Canal de Lachine et sa piste multifonctionnelle, le bâtiment du Canada Malting, ainsi que le marché Atwater. De plus, nous avons remarqué que les espaces verts et aménagés avaient, aux yeux de la population, une importance singulière. Ces divers éléments caractéristiques ont également été photographiés et schématisés.

Ensuite, nous nous sommes intéressées à la *mémoire* du quartier. Pour cela, nous avons commencé par cartographier l'emplacement passé du lac à la Loutre et de la rivière Saint-Pierre. Nous avons constaté que le lac recouvrait, au printemps, l'actuel cour de triage et l'échangeur Turcot, ainsi que le site du Centre Gadbois, et qu'il se déversait dans la rivière aux environs de l'actuel parc du Lac-à-la-Loutre. Nous nous sommes également intéressées à la toponymie, qui témoigne de la richesse historique du lieu et qui commémore ce riche passé, sans nécessairement que les résidents soient réellement conscients de cette valeur, puisque ce sont des lieux qui habitent leur quotidien.

CONSOLIDATION DU TERRITOIRE

Pour notre troisième enjeu, nous avons commencé par cartographier les différents types de réseaux que l'on trouve dans le secteur, soit les rues et les boulevards, les autoroutes (15 et 720), la voie ferrée du Canadian Pacific, le Canal de Lachine, ainsi que les portions de piste

cyclable (qui ne sont pas nécessairement connectées entre elles) et la piste multifonctionnelle longeant le canal. Nous avons pu ainsi constater que le secteur possède une multitude de réseaux, mais que les liens entre eux ne sont pas nécessairement évidents ou existants. En outre, nous avons ajouté à cette carte les données d'utilisation de l'application Strava, qu'utilisent coureurs et cyclistes. Bien que n'indiquant ni la provenance, ni la destination des usagers, et ne faisant pas état de l'ensemble des utilisateurs des différents réseaux, ces traces donnent une idée des chemins fréquentés par ces sportifs.

Finalement, nous avons cartographié les espaces verts et les sites vacants du secteur (présentant un certain potentiel de développement). Nous avons constaté que, bien que les parcs et espaces verts soient relativement présents sur le site à l'étude, ceux-ci sont de petite taille et qu'il n'y a pas de trame les unissant.

Synthèse de l'analyse et constat global

Nous avons constaté, suite à nos analyses, que nos questionnements initiaux ne correspondaient pas tout à fait à la réalité du terrain; c'est pour cette raison que nous avons produit une seconde itération, reflétant plus adéquatement, il nous semblait, la réalité du site. Les enjeux découlant de cette deuxième itération sont les suivants : la *mobilité*, l'*appropriation* et l'*attachement*, ainsi que *consolidation du territoire*. Nous avons également reformulé nos questions de recherche et ajusté nos outils d'analyse.

Notre constat global est que le secteur du quartier Saint-Henri auquel nous nous sommes intéressées est un lieu complexe, composé d'une multitude de réseaux (routes, autoroutes, voies ferrées, canaux, pistes cyclables) ainsi que de parcs, d'espaces verts et de terrains vacants. De nombreux segments de liens cyclables ne sont pas reliés entre eux et le réseau vert n'est pas unifié. De plus, on y trouve de nombreux édifices à valeur patrimoniale; les résidents du quartier y sont attachés, mais s'identifient également à d'autres lieux, de prime abord ordinaires. Ces habitants ont su s'adapter aux contraintes de leur environnement, notamment la voie ferrée, et développer différentes astuces afin d'améliorer leur milieu de vie, par exemple, l'initiative citoyenne de l'Allée des Tanneries, entre l'autoroute 720 et la voie ferrée du Canadian Pacific.

Énoncé du parti-pris

Suite à ces analyses, nous avons trouvé très significative et représentative la citation suivante, tirée du livre *Junkspace*, de Koolhaas (2013), qui reprend les propos de Cook (1967) : “[D]ans un lieu complexe où il y a trop d’éléments pour que chacun d’entre eux puisse revêtir une valeur symbolique, le réseau qui les tient ensemble devient aussi important comme symbole que comme mécanisme” (nous soulignons) (p.22)¹.

À notre avis, la consolidation de la trame urbaine passe par le tissage des liens entre les quartiers et au sein du secteur lui-même; notre intervention est donc à la fois inter et intra quartier, autant à macro qu’à micro échelle. Plus encore, notre projet tend à nouer les liens vers le pôle qu’est le Centre Gadbois pour en faire le coeur de la trame active et verte du quartier : les *artères* alimentent et révèlent ainsi le *coeur* du projet. Cette consolidation de la trame urbaine vise un lien spatial, mais également un lien temporel, en favorisant la prise de conscience de l’histoire du quartier et de son intérêt physique.

Interventions

Nos interventions - ponctuelles - sont réalisées à divers endroits sur le secteur du pôle Gadbois : sur le site du complexe en tant que tel, à deux points stratégiques sur la voie ferrée (traverses sécurisées) et sur la rue Saint-Rémi. Toutefois, bien que ponctuels, nos divers projets sont révélés par la trame urbaine, qui elle aussi est aménagée. Ce projet du pôle Gadbois vise à s’intégrer à la trame urbaine de Montréal.

LE CENTRE GADBOIS

Dans notre aménagement, le Centre est détruit et reconstruit, sa forme épousant celle de l’autoroute. Il est désormais sur deux étages (puisque’il arrive plus haut que l’autoroute, il en bloque le son), avec stationnements sous-terrain (ce qui libère les terrains environnants). Il y a des terrains de tennis sur une partie du toit-terrasse et un café au rez-de-chaussée, devenant un lieu de rencontre. Un quai est installé sur le Canal de Lachine devant le Centre, afin d’encourager le lien entre ces deux lieux (le Centre peut offrir un service de location d’embarcations nautiques, par exemple).

¹ Koolhaas, R. (2013). *Junkspace*, Éditions Payot et Rivages, Paris.

De plus, le terrain du Centre Gadbois est réaménagé avec un « ruisseau », rappelant le lac à la Loutre et la rivière Saint-Pierre. L'été, les enfants peuvent y jouer puisqu'il est peu profond et il devient une patinoire en hiver. Cela s'inscrit donc dans l'optique du centre sportif, tout en encourageant les jeunes et moins jeunes à jouer dehors. Un terrain de football entouré d'une piste de course est également aménagé au nord du Centre, près de l'échangeur Turcot.

TRAVERSES SÉCURISÉES

Deux traverses sécurisées sont aménagées afin de passer par-dessus la voie ferrée, la première au niveau de la rue Bourassa (qui est actuellement un cul-de-sac) et l'autre plus à l'est, reliant le parc Émile-Bernier (au nord) à la rue Lacasse (au sud).

PONT POUR CYCLISTES ET PIÉTONS

Un pont est construit sur le Canal, favorisant le lien entre le côté nord et le côté sud, sur la rue Saint-Rémi, afin que les usagers tel que les cyclistes et les piétons n'aient pas à passer dans le tunnel. De plus, toujours sur Saint-Rémi, cette fois sous la voie ferrée, la voie locale est réservée aux cyclistes.

CIRCUIT

Ces divers aménagements sont reliés entre eux par le biais d'un circuit vert. En effet, le Centre est relié au terrain de football, qui lui est relié aux traverses et à la piste multifonctionnelle (notamment l'Allée des Tanneries). Cette piste est également prolongée afin de se rendre jusqu'au métro.

Lorsque les gens traversent la seconde traverse à niveau (à l'est), ils arrivent à un terrain aménagé (actuellement vague) et à un passage vert entre la Caisse et l'église, puis circulent à travers le Square Sir-George-Étienne-Cartier. De là, ils peuvent emprunter le parc du Lac-à-la-Loutre puis le Woonerf Saint-Pierre pour retourner jusqu'au Centre Gadbois ou descendre jusqu'au Canal et revenir par la piste multifonctionnelle.

Ce circuit qui relie les différents aménagements peut également servir de piste de course, puisqu'il est aménagé, vert et sécurisé.

Appréciation

ATELIER ET TRAVAIL D'ÉQUIPE

Cette session d'atelier fut particulièrement enrichissante. Les projets furent bien présentés, tout comme les objectifs visés. Bien que le début de la session fût particulièrement difficile (...), je pense qu'Andréanne et moi avons bien évolué tout au long de la session. Nous avons une technique de travail qui me semble fort adéquate et efficace; nous nous complétons et apprenons l'une de l'autre.