

L+P (laboratoire + paysages)

Workshop atelier-terrain
LE DÉVELOPPEMENT DURABLE EN ACTION
5 PROJETS DE PAYSAGE POUR LONGUEUIL ET LA RIVE-SUD
8-12 mai 2007
Longueuil

Site 1 – Longueuil _ Boulevard Jacques-Cartier
Réinventer les paysages du quotidien _ Habitat et infrastructure

Équipe de conception :
L+P (laboratoire + paysages)
Samuel Bernier-Lavigne
Rémi Morency
Gianpiero Moretti
Jean-Bruno Morissette
Érick Rivard
Anne Vallières

Au milieu, le boulevard... Un paysage en mouvement

« Recadrer » un paysage urbain

Si le paysage résulte du regard porté sur l'environnement par un observateur, dès lors, sa définition dépend de deux parties : l'observateur, enraciné dans une culture donnée, et l'environnement, composé d'espaces naturels et d'espaces anthropiques, depuis les champs cultivés jusqu'à la ville. Par conséquent, une transformation du paysage résulte d'abord d'une intervention sur le milieu bâti, mais doit également favoriser une nouvelle lecture de ce paysage.

Ainsi, le projet développé pour le boulevard Jacques-Cartier opère un recadrage physique et symbolique du site.

Le projet vise à transformer le boulevard en misant principalement sur ses caractères essentiels, dans une perspective de développement urbain viable, afin de créer un paysage constamment renouvelé, autant pour les personnes qui empruntent le boulevard à grande vitesse que pour celles qui le côtoient quotidiennement.

Au milieu du boulevard...au milieu de la ville

Notre première approche au site a été marquée par une expérience spatiale significative : le cheminement à pied sur le terre-plein d'un tronçon du boulevard. La largeur de cet élément constitue un caractère spatial exceptionnel et offre la possibilité d'investir cet espace, de manière à renverser complètement notre perception, que ce soit comme piéton, cycliste ou de l'habitacle d'une automobile.

En premier lieu, le projet suggère de diversifier les usages du boulevard afin de se l'approprier et d'en faire un lieu habité. Alors que les voies périphériques du

L+P (laboratoire + paysages)

boulevard demeurent dédiées à l'automobile, au centre, l'implantation d'une « piste verte » supportant des modes de transport alternatifs, permet de caractériser cet environnement en modulant son traitement linéaire et en renforçant sa connexion à l'échelle du tissu environnant. Au cœur de cette « piste verte », un système de vélo-partage propose de mettre à la disposition de tous les citoyens de vieux vélos remis en état et repeints en rouge. Cet élément mobile et omniprésent dans l'espace devient alors l'icône du nouveau boulevard.

L'aménagement proposé contribue à définir une nouvelle identité pour le boulevard, laissant également entrevoir des possibilités de requalification pour l'ensemble du tissu urbain qu'il traverse.

À l'échelle supralocale, la localisation du boulevard lui confère le potentiel de remplir un rôle véritablement structurant.

En misant sur la position du boulevard et de son prolongement vers le nord, il devient possible, d'une part, d'atténuer l'effet négatif de la barrière constituée par le chemin de fer et, d'autre part, de relier le centre-ville de Montréal au pôle multifonctionnel de Boucherville. Une gare multimodale connectée au réseau du train de banlieue est mise en place au nouveau nœud, soit entre la voie ferrée et le boulevard Jacques-Cartier prolongé. Le toit de la gare devient un franchissement qui permet de relier en tramway, en auto, en vélo ou à pied, les quartiers de Longueuil situés de part et d'autre de l'emprise ferroviaire. Ce pont supporte un grand parc adjacent aux réservoirs, bordé par un nouvel ensemble résidentiel de haute densité qui profite de la proximité de la gare et d'un point de vue imprenable sur le centre-ville de Montréal.

Pour améliorer le transit nord-sud, l'implantation d'un système de transport léger sur rail le long du boulevard Jacques-Cartier permet de rejoindre rapidement, depuis la gare multimodale, les aires de services et de production de Boucherville et son pôle multifonctionnel.

Une nouvelle lecture du paysage

L'occupation du centre du boulevard entraîne une perception complètement renouvelée de ce paysage. Dans sa nouvelle configuration, le boulevard supporte des déplacements rapides, lents, courts et longs. Sur la « piste verte » ou sur ses marges, peu importe où l'on se trouve, le paysage varie constamment et son intensité est modulée en fonction de la nature de ses rives.

Les vélos rouges, qu'ils circulent dans tous les sens ou qu'ils soient stationnés n'importe où au centre du boulevard, sont autant de repères et de signes de la transformation du paysage. Ils représentent en quelque sorte une réinterprétation contemporaine de la « folie », élément typique de la composition des jardins historiques.

L+P (laboratoire + paysages)

L'enjeu du développement urbain viable

Le point de départ du projet, soit la réutilisation d'une structure existante, marque déjà une position affirmée par rapport à la question du développement viable. L'idée de profiter de ce qui est déjà là pour lui insuffler une nouvelle énergie constitue certainement une base d'aménagement responsable.

Le deuxième parti pris du projet relatif à cet enjeu majeur de notre époque, est lié à la diversification des modes de transport, notamment par l'implantation d'un moyen de transport collectif rapide et par l'amélioration des conditions de déplacement pour les piétons et les cyclistes.

Enfin, la densification des nombreux terrains libres, situés en des points stratégiques, constitue un moyen efficace de consolider le développement urbain et de rentabiliser les services déjà en place.

Toutes ces stratégies visent finalement l'objectif ultime de valoriser un espace déprécié en transformant le regard qu'on lui porte quotidiennement. Le projet, à travers des interventions paysagères structurantes, améliore globalement la qualité du cadre de vie des citoyens, notamment avec l'aménagement de nombreux espaces collectifs à s'approprier et l'établissement de nouvelles relations entre les divers éléments qui composent le paysage urbain.

Un paysage stratifié

La partie centrale du boulevard est caractérisée par une succession de paysages et d'événements qui contribuent à la fois à la cohérence interne du projet et à sa connexion aux échelles globale et locale. Dans cette logique, chaque séquence est conçue de manière à soutenir le fil de la narration paysagère qui rend intelligibles les différents lieux créés.

La piste verte.... ou blanche....

Le terre-plein au centre du boulevard Jacques-Cartier devient la composante centrale du système de déplacement dans l'axe nord-sud à l'échelle supralocale. Cet espace est aménagé de façon à offrir différentes alternatives au transport automobile. Il constitue également un espace vert accessible à l'échelle globale que les habitants des quartiers riverains peuvent s'approprier.

Une nouvelle ligne de tramway implantée sur les bords du terre-plein assure le transit nord-sud et la réunification des quartiers coupés par le réseau ferroviaire. Au milieu du terre-plein, une « piste verte » accueille les piétons, cyclistes et patineurs durant l'été. En hiver, la piste devient blanche. Ainsi, les skieurs, les patineurs et, pourquoi pas, les traîneaux à chiens peuvent la parcourir.

Amarres et franchissements

Pour l'arrimage du nouveau boulevard aux échelles globale et locale, deux stratégies sont adoptées.

Dans les intersections de haute intensité, au croisement du boulevard Roland-Therrien, du chemin Chambly et des voies ferrées, des éléments de franchissement sont prévus. Deux passerelles piétonnes et cyclistes sont érigées dans les nœuds viaires et un pont vert relie les quartiers situés de part et d'autre de la gare de triage. Cette stratégie permet d'intégrer les différentes vitesses de la ville contemporaine tout en tissant des liens générateurs dans l'espace public.

D'autre part, les stations de tramway constituent autant d'amarres qui connectent les secteurs riverains au boulevard. En effet, leur positionnement sur des nœuds du réseau viaire, notamment vis-à-vis de certains parcs de voisinage, permet de créer des continuités entre la piste verte et le cœur des quartiers adjacents.

Densification et structuration du cadre bâti

Aux croisements du boulevard Jacques-Cartier et du boulevard Roland-Therrien, du chemin Chambly et de la rue de Lyon, la densification du bâti sur tous les terrains libres permet d'accueillir de nouvelles activités commerciales et résidentielles de manière à accentuer l'intensité urbaine de ces carrefours. Également, dans le secteur de la gare multimodale, une forte densité est prévue de façon à encadrer à la fois la place de la gare et le parc la traversant.

Sur les rives résidentielles intermédiaires déjà édifiées, une stratégie souple est préconisée. La présence des nouvelles infrastructures combinée à des dispositions réglementaires adaptées à la nouvelle situation, favorisera le remembrement et la densification des lots. De manière progressive, les rives du boulevard Jacques-Cartier deviendront plus denses.

Des vélos rouges ou le paysage périurbain réinventé

Un système de vélo-partage est mis en place au centre de la piste verte. Les vélos rouges, symbole de la réappropriation du boulevard, sont des vélos vétustes ou abandonnés, repeints et mis à la disposition des citoyens. Chacun peut rentrer dans l'espace de la piste verte, emprunter un vélo et le laisser ensuite là où bon lui semble.

Cette pratique permet de provoquer des rencontres inusitées. Elle accorde également aux citoyens un rôle important dans la définition de leur paysage quotidien en mouvement. Enfin, elle symbolise, à travers une icône percutante, la nouvelle identité du boulevard Jacques-Cartier.