

LE SECTEUR DE LA GARE DE SAINT-LAMBERT : RECYCLER L'EXISTANT

MICRO-UTOPIE OU VISION DE DÉVELOPPEMENT, LE PROJET DE PAYSAGE PROPOSE D'UTILISER LE POTENTIEL POÉTIQUE ET PHYSIQUE D'UNE BANLIEUE MONTRÉLAISE SINGULIÈRE : SAINT-LAMBERT. C'EST LA MOBILITÉ QUI A FORGÉ CETTE SINGULARITÉ. MULTIFORME ET CHANGEANTE, ELLE A FAÇONNÉ L'IDENTITÉ D'UNE COLLECTIVITÉ. ALORS QUE LE CHEMIN DE FER ET LE PONT VICTORIA ONT PERMIS LA NAISSANCE DE SAINT-LAMBERT ET LE TRAMWAY SON DÉVELOPPEMENT, LA VOITURE ET LA VOIE MARITIME ONT ENGENDRÉ LA PERTE DE SON CONTACT AVEC LE FLEUVE. ON RACONTE QUE LA POPULATION DE LA CONCESSION DU MOUILLEPIED VIVAIT À L'ÉPOQUE AU RYTHME DES CRUES DU FLEUVE QUI INONDAIENT LES TERRES JUSQU'À LA RUE VICTORIA. À L'ENTRÉE DE LA VILLE, L'INTERVENTION *PLACE À LA MOBILITÉ : RENQUER AVEC LE PONT* RÉINTRODUIT L'IMPORTANCE SYMBOLIQUE DU PONT DANS LA MÉMOIRE URBAINE PAR LA MISE EN SCÈNE DE LA MOBILITÉ. AINSI, L'INTERVENTION PROPOSE, POUR LE SECTEUR DE LA GARE DE SAINT-LAMBERT, UNE PLACE PUBLIQUE AU CŒUR D'UN PÔLE URBAIN MIXTE. AU CARREFOUR DES CIRCULATIONS FERROVIAIRE, CYCLISTE, PIÉTONNE ET AUTOMOBILE, LA PLACE PUBLIQUE ET SA GARE SONT LES LIEUX PRIVILÉGIÉS DE L'EXPÉRIENCE DE CETTE MOBILITÉ. ESPACE VIDE ENTRE DEUX RIVES, LA PLACE EN PENTE DOUCE ET TRAVERSÉE PAR LE PONT RAMÈNE LE MOUILLEPIED DANS L'IMAGINAIRE COLLECTIF. ELLE REDONNE, EN RÉSONANCE, LE FLEUVE AUX RIVERAINS.

LE SECTEUR DE LA GARE

L'ÉMERGENCE DE SAINT-LAMBERT A PRINCIPALEMENT ÉTÉ RÉGIE PAR TROIS AXES DE DÉVELOPPEMENT. ALORS QUE LES CONCESSIONS DE LONGUEUIL ET DU MOUILLEPIED ONT DICTÉ L'IMPLANTATION DU FAUBOURG SELON UNE TRAME ORTHOGONALE ISSUE DU CADASTRE AGRICOLE, LE CHEMIN DE FER ET LE PONT ONT ÉTÉ RESPONSABLES DE L'ARRIVÉE MASSIVE DE LA POPULATION.

VECTEUR MAJEUR DE DÉVELOPPEMENT, LE PONT VICTORIA S'ARTICULE COMME FIGURE IDENTITAIRE DU TERRITOIRE.

AU VINGTIÈME SIÈCLE, L'IMPLANTATION DE L'AUTOROUTE 132 ET DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT A TRANSFORMÉ LE RAPPORT DE PROXIMITÉ QUE LA VILLE ENTRETENAIT AVEC LE FLEUVE. DE PLUS, L'OBSOLESCENCE DE LA VOCATION INDUSTRIELLE SUITE AU DÉCLIN DU TRANSPORT FERROVIAIRE, A LAISSÉ EN FRICHE LES TERRITOIRES LIMITROPHES DE LA VOIE FERRÉE. CETTE DOUBLE RUPTURE A ENTRAÎNÉ LA PERTE DE LISIBILITÉ DES ÉLÉMENTS SINGULIERS DU PAYSAGE COLLECTIF. ALORS QUE LA GARE DEVAIT AGIR COMME CENTRE SYMBOLIQUE DE LA VILLE, ELLE EN EST AUJOURD'HUI ISOLÉE PAR DES LIMITES PHYSIQUES ET UN MANQUE DE SINGULARITÉ.

POINT D'ARRIVÉE DU PONT SUR LA RIVE-SUD, LE TERRITOIRE DE SAINT-LAMBERT S'EST AINSI DÉVELOPPÉ GRÂCE AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT. PORTEUSES DE LA MOBILITÉ, CES INFRASTRUCTURES ONT ÉTÉ LE MOTEUR DE SON DÉVELOPPEMENT. RÉINTRODUITE DANS L'IMAGINAIRE DU LIEU, LA MOBILITÉ ACTUALISÉE OFFRE ENCORE AUJOURD'HUI UNE PISTE POUR LE REDÉVELOPPEMENT DU SECTEUR DE LA GARE DANS UNE OPTIQUE D'ÉMERGENCE D'UNE COLLECTIVITÉ VIABLE.

STRATÉGIE TERRITORIALE ET URBAINE

À LA RENCONTRE DES RÉSEAUX DE TRANSPORT RÉGIONAUX ET LOCAUX, LA PLACE PUBLIQUE PROPOSÉE, SUPPORT DE CETTE COLLECTIVITÉ, S'AFFIRME COMME POINT DE CONVERGENCE DE LA MOBILITÉ URBAINE. ELLE EN RÉVÈLE LE PHÉNOMÈNE PAR LA LISIBILITÉ DES FLUX QU'ELLE SUPPORTE. À L'ANGLE DE LA RUE VICTORIA, ELLE DEVIENT L'ESPACE DE DÉAMBULATION DU PIÉTON ET SE CONNECTE AU RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL PAR LA RÉAFFIRMATION DE LA TRACE FERROVIAIRE QUI LA TRAVERSE. LA GARE, ÉRIGÉE EN POINT DE REPÈRE AU NŒUD DES CIRCULATIONS, SE POSE COMME CENTRE CIVIQUE DE LA COLLECTIVITÉ. DE RETOUR DANS LA VILLE, LE PONT SCÉNOGRAPHE L'ESPACE PUBLIC ET ÉVOQUE LE RAPPORT DU TERRITOIRE À SON FLEUVE. IL AFFIRME LE RÔLE CENTRAL DE LA VOIE FERRÉE DANS LA FABRICATION DE L'IDENTITÉ LOCALE.

LES RUES EN LISIÈRE DE LA PLACE S'INSCRIVENT COMME CADRE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT. LA RÉVÉLATION DES TRAMES ORTHOGONALES DES CONCESSIONS AGRICOLES ET DE L'AXE DU CHEMIN DE FER COMME VECTEURS DE DÉVELOPPEMENT, RENDENT LISIBLES LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DU TERRITOIRE. ALORS QUE LA RECONNEXION DES RUES EST-OUEST DU SECTEUR SAINT-DENIS AFFIRME LA CONCESSION DU MOUILLEPIED, L'IMPLANTATION DE LA GARE ET DE SES STATIONNEMENTS DANS LE SECTEUR GRAND TRUNK SOULIGNE LA DIRECTIVITÉ DU CHEMIN DE FER. L'IMPLANTATION DE LA GARE ET D'UNE TOUR D'HABITATION DANS L'AXE DE LA RUE VICTORIA RENFORCE, POUR CETTE DERNIÈRE, SON RÔLE D'ARTÈRE COMMERCIALE ET CULTURELLE DE LA VILLE.

EN FILIGRANE DE CETTE STRUCTURE S'INSCRIVENT DES RUES PIÉTONNES ET GARROSSABLES LE LONG DE NOUVEAUX AXES NORD-SUD. AJOUTÉES À L'ÉCLATEMENT DU TALUS DU CHEMIN DE FER, CES RUES FAVORISENT LES FLUX TRANSVERSAUX DE PART ET D'AUTRE DE LA VOIE ET EN BRISENT L'IMPERMÉABILITÉ.

CADRE DE VIE

AMÉNAGÉE EN SURFACE CONTINUE S'ÉTENDANT JUSQU'À LA RUE VICTORIA, LA PLACE PUBLIQUE S'INSTALLE SUR LES ANCIENNES TERRES DU MOUILLEPIED ANCIENNEMENT INONDÉES PAR LES CRUES DU FLEUVE. EN PLUS DE DÉGAGER L'ESPACE AU SOL, LA VOIE FERRÉE, LIBÉRÉE DE SON TALUS, S'ÉRIGE COMME LA CONTINUITÉ DU PONT POSÉ ENTRE DEUX RIVES, CELLE DU SECTEUR SAINT-DENIS ET CELLE DE LA GARE. LA DISPOSITION DES PLANTATIONS, SELON UN SCHÈME FLEXIBLE, PERMET LA DÉFINITION D'ESPACES DE DIMENSIONS VARIABLES, OSCILLANT DE L'ÎLOT INTIME À L'ESPACE DÉGAGÉ, PERMETTANT AINSI LA DIVERSITÉ DES ACTIVITÉS PUBLIQUES. LA GARE SURPLOMBANT LA PLACE ET LES HABITATIONS PROPOSÉES AGISSENT À TITRE DE QUAIS ET DE BELVÉDÈRES D'OBSERVATION DE L'ESPACE URBAIN.

DANS UNE PERSPECTIVE DE DURABILITÉ, DES STRATÉGIES INTÉGRANT EN SIMULTANÉITÉ LES ENJEUX SOCIAUX, ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX, ASSURENT LA CRÉATION D'UN CADRE DE VIE METTANT EN PREMIER PLAN

L'ESPACE COLLECTIF COMME VALEUR SOCIALE. TENANT COMPTE DES CHANGEMENTS DE POPULATION, LE CADRE BÂTI PROPOSÉ FAVORISE UN RENOUVELLEMENT DE LA COLLECTIVITÉ EN PERMETTANT L'ARRIVÉE DE 600 NOUVELLES FAMILLES - CETTE NOUVELLE DENSITÉ, EN PLUS DE RENDRE POSSIBLE L'ÉTABLISSEMENT D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN VIABLE, PERMET L'ÉCLOSION D'UNE INTENSITÉ URBAINE. INTÉGRANT UNE VARIATION D'ESPACES COLLECTIFS PRIVÉS ET PUBLICS, LE PROJET RENFORCE AUSSI LA FLEXIBILITÉ DES ESPACES ET LA MIXITÉ DES FONCTIONS URBAINES. LA SÉCURITÉ DE CES ESPACES CONSTRUITS À PROXIMITÉ DE LA VOIE FERRÉE, EST ASSURÉE PAR L'IMPLANTATION DE BÂTIMENTS DE STATIONNEMENTS ET D'ESPACES VERTS AGISSANT COMME BARRIÈRE ENVIRONNEMENTALE, AUTANT PHYSIQUE QUE SONORE.

LA VALORISATION DES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS ET LA RÉDUCTION DES ESPACES NORMALEMENT DÉDIÉS AUX VOITURES, ASSURENT L'APPROPRIATION, PAR LE PIÉTON, DE L'ESPACE PUBLIC ET COLLECTIF. L'AMÉNAGEMENT DE LA PLACE EN PENTE DOUCE FAVORISE, QUANT À ELLE, LE RUISSELLEMENT DES EAUX DE SURFACE VERS DES ESPACES FILTRANTS. LA VIABILITÉ ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE DU SECTEUR EST ASSURÉE PAR LE RECYCLAGE DE FRICHES FERROVIAIRES ET INDUSTRIELLES. ENFIN, LA DENSITÉ ET LA DIVERSITÉ DES HABITATIONS PROPOSÉES, JUMELÉES À L'INTRODUCTION D'ÉQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ, ASSURERONT À LONG TERME LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL ET CULTUREL DU SECTEUR DE LA GARE ET SON INSCRIPTION SIGNIFICATIVE DANS L'AXE DE LIAISON DE LA RIVE-SUD À LA MÉTROPOLÉ. C'EST CETTE PLACE SIGNIFICATIVE DU PROJET DANS LE RÉSEAU MÉTROPOLITAIN QUI GARANTIRA LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU SECTEUR DE LA GARE DE SAINT-LAMBERT.

MARIE-ÈVE COULOMBE
SÉBASTIEN DESPAROIS
KARINE DUROCHER
SIMON GOULET