

Bonjour,

Je vous soumetts par la présente mon mémoire de fin d'études au baccalauréat en urbanisme à l'Université de Montréal. J'ai eu la chance de pouvoir faire ce travail de recherche sous la direction de M. Christian Thiffault de l'Atelier Robitaille Thiffault, ayant lui-même travaillé sur le réaménagement des abords du pont Jacques-Cartier.

Les sections 3, 5 et 6 pourraient être prioritaires dans le cadre de ce PPU et l'analyse du dossier par l'OCPM.

Mon projet visait à développer une vision ancrée dans le passé du quartier Sainte-Marie tout en explorant et intégrant la symbolique propre du pont dans le paysage des rues de Sainte-Marie, mais aussi de la ville de Montréal. Cette symbolique est d'autant plus importante considérant le positionnement du secteur comme entrée de ville majeure de Montréal. Mon but était d'approfondir ces concepts pour en arriver à une proposition cohérente autant avec les enjeux actuels qu'avec l'histoire du lieu, et ainsi pouvoir retisser cette partie de la ville qui est mise à l'écart depuis bien trop longtemps.

La programmation du parc linéaire dans mon approche conceptuelle reprend par les formes et les composantes du parc les différents éléments historiques du quartier tant par l'art que par la naturalisation de l'espace. Le pont est vu ici comme élément central de la ville, du quartier, mais aussi de la communauté.

Comme quoi le pont nous fait voyager entre les rives et les époques.

An architectural rendering of a modern urban plaza. The scene is set during the golden hour, with a warm, orange glow from the setting or rising sun. In the background, a large, modern bridge with a distinctive, lattice-like structure spans across the sky. The plaza in the foreground is paved with light-colored tiles and features several rectangular concrete tables arranged in a row. To the right, a large, curved building with a prominent, illuminated green metal structure is visible. The sky is a clear, vibrant blue with a few wispy clouds. The overall atmosphere is bright and modern.

ABORDS DU PONT JACQUES-CARTIER

PLAN D'AMÉNAGEMENT

PRÉFACE

Je vous présente dans ce rapport le fruit de mon projet terminal au baccalauréat en urbanisme à l'Université de Montréal. Ce premier projet réalisé entièrement seul avec un tuteur a permis de développer une grande autonomie tant dans la gestion de projet que dans la réalisation elle-même du contenu de ce rapport. Ce fut une belle occasion de travailler sur un projet de notre choix qui nous tenait à cœur.

Mon choix s'est arrêté sur les abords du pont Jacques-Cartier puisque ce secteur représente la porte d'entrée de Montréal et comporte beaucoup de potentiels non exploités. Je désirais aussi choisir une problématique d'actualité à Montréal pour pouvoir peut-être apporter quelques-unes de mes idées aux professionnels de l'aménagement qui auront l'honneur de travailler sur ces enjeux.

Le présent rapport s'intègre dans un cadre scolaire qui permet et qui doit, à mon avis, encourager et permettre d'être audacieux sans nécessairement s'arrêter à des contraintes qui seraient naturelles en

milieu professionnel. Il ne faut toutefois pas lésiner sur la rigueur, justesse et précision dans la recherche et l'analyse qui sont à la base de tout bon projet d'aménagement. L'analyse et les propositions dans ce rapport ont pour objectif de sensibiliser les prochains intervenants sur l'histoire du quartier Sainte-Marie et sur la valeur symbolique et identitaire du pont dans son environnement.

Je tiens à remercier la précieuse aide de monsieur Christian Thiffault, tuteur de mon projet terminal et véritable mentor dans ma jeune carrière avec qui j'ai pu avoir de nombreuses discussions de qualité sur le pont et l'histoire des faubourgs qui l'entourent. Son expérience en design urbain et ses connaissances dans l'histoire de la ville ont été plus que bénéfiques pour structurer et guider mes recherches. Je remercie également la coordonnatrice responsable du projet terminal, Mme Maude M. Léonard, étant celle qui m'a mis en contact avec M. Thiffault et surtout sans qui nombreuses questions n'auraient pas trouvé réponse.

Le quartier Sainte-Marie, faisant partie de l'ancien faubourg Québec et populairement connu comme le Faubourg à m'lasse, a connu plusieurs phases dans son développement au fil des derniers siècles. La construction du pont Jacques-Cartier marque le début de l'une d'entre elles dès 1925, alors que son emprise traverse littéralement les îlots entre les avenues Papineau et De Lorimier, causant du même fait plusieurs enjeux économiques, environnementaux et sociaux pour le quartier.

Représentant la porte d'entrée de Montréal, l'ombre du pont révèle une cicatrice très visible par ces abords fragmentés et comporte de nombreux potentiels sous-exploités pour une meilleure intégration dans son quartier, sa ville et sa communauté. L'analyse dans ce projet établit dans ce sens un diagnostic des abords du pont, autant à la tête de ce dernier que tout au long de son enjambement, mais s'intéresse aussi au pont Jacques-Cartier comme figure symbolique et identitaire pour la population. Les propositions prenant le rôle de conclusions dans ce rapport ont pour

objectif de sensibiliser les intervenants sur la possibilité d'intégrer l'histoire du quartier Sainte-Marie et la valeur sémiotique du pont dans un futur réaménagement des abords du pont.



Francis Laforest, étudiant au baccalauréat en urbanisme.

École d'Urbanisme et d'Architecture de paysage. Université de Montréal. Mai 2020.

TABLE DES MATIÈRES

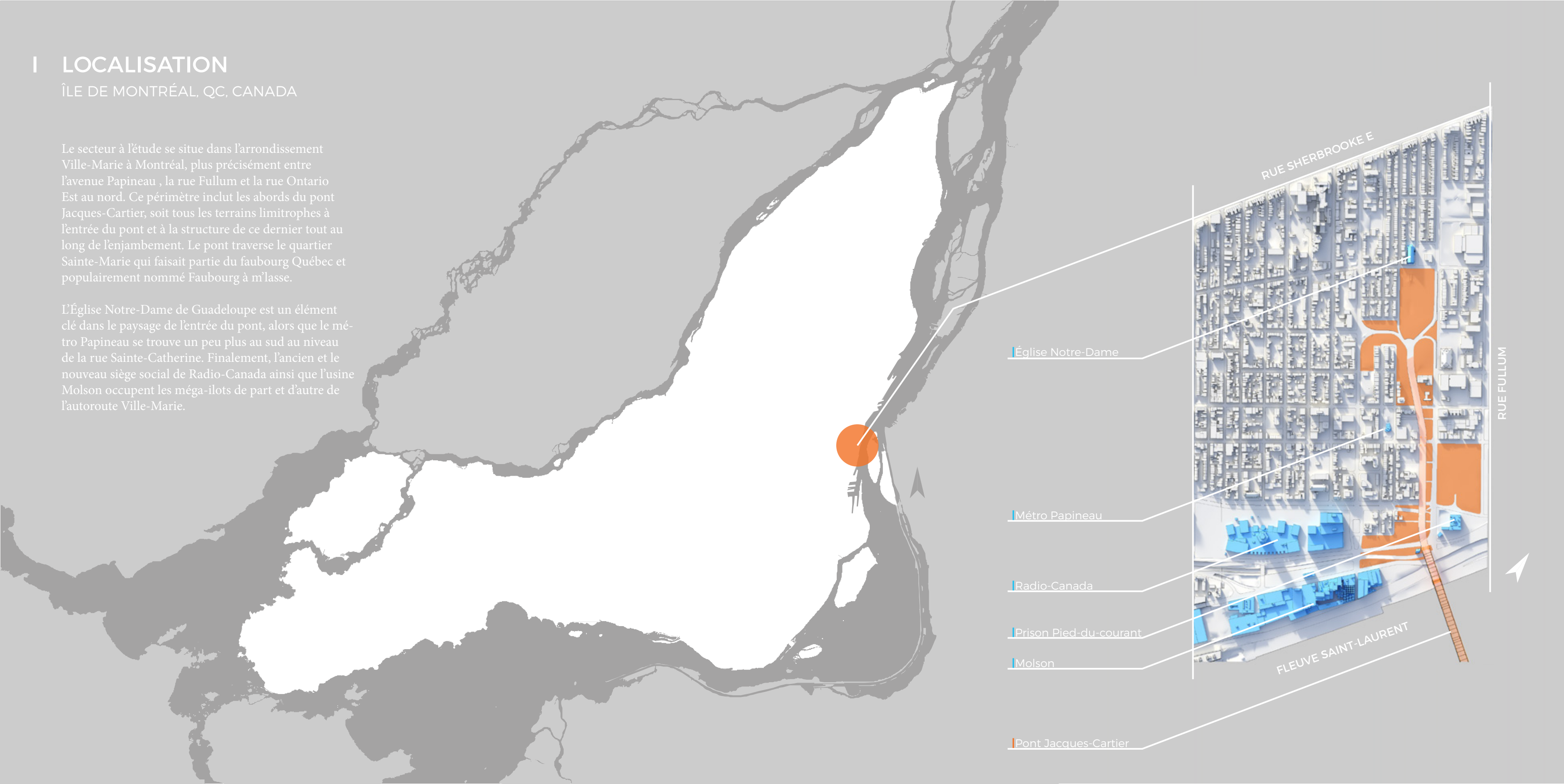
I LOCALISATION	1
II L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT.....	3
III L'OUVRAGE D'ART DANS LA VILLE	7
IV ÉTUDES DE CAS.....	13
Pont de Brooklyn.....	15
Pont Williamsburg.....	31
Pont Ed Koch Queensboro.....	39
Hypothèses préliminaires.....	45
V LE PONT JACQUES-CARTIER	47
Morphogénèse	49
Structure urbaine.....	59
Espaces sous-utilisés.....	61
Patrimoine bâti.....	63
Réseau piéton.....	65
Réseau Cyclable	67
Synthèse des enjeux et orientations.....	69
Énoncé de vision et objectifs	70
VI PROPOSITION SOMMAIRE.....	71
Nouvelle configuration de la trame.....	71
Plan d'ensemble.....	73
Principes de conception.....	75
Parc des faubourgs.....	77
Atterrissage	83
Forêt urbaine	93
Fondations.....	97
Jeux de lumière.....	107
VII CONCLUSION.....	109

I LOCALISATION

ÎLE DE MONTRÉAL, QC, CANADA

Le secteur à l'étude se situe dans l'arrondissement Ville-Marie à Montréal, plus précisément entre l'avenue Papineau, la rue Fullum et la rue Ontario Est au nord. Ce périmètre inclut les abords du pont Jacques-Cartier, soit tous les terrains limitrophes à l'entrée du pont et à la structure de ce dernier tout au long de l'enjambement. Le pont traverse le quartier Sainte-Marie qui faisait partie du faubourg Québec et populairement nommé Faubourg à l'asse.

L'Église Notre-Dame de Guadeloupe est un élément clé dans le paysage de l'entrée du pont, alors que le métro Papineau se trouve un peu plus au sud au niveau de la rue Sainte-Catherine. Finalement, l'ancien et le nouveau siège social de Radio-Canada ainsi que l'usine Molson occupent les méga-ilots de part et d'autre de l'autoroute Ville-Marie.



II L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT DANS LA VILLE ET SON QUARTIER

DYNAMIQUES ET RELATIONS

Définition de l'infrastructure de mobilité

Il importe de définir l'infrastructure de transport dans ce présent document afin de bien pouvoir cerner les impacts réels qu'elle occasionne à différentes échelles. Alors que l'infrastructure est définie dans le dictionnaire Larousse comme un ensemble d'ouvrages relatifs à une fondation ou à l'implantation au sol d'une construction (Larousse, 2020), son application au transport en milieu urbain apporte beaucoup de nuances qui méritent d'être éclairées.

L'infrastructure de transport s'intègre dans un réseau complexe connectant les régions, les villes et les quartiers. Après une revue de littérature, la définition de Wang & al. est celle intégrant le mieux les sphères économique, environnementale et sociale du milieu d'implantation. Elle est définie par un réseau accommodant l'activité humaine en associant les systèmes sociaux, économiques et environnementaux avec l'urbanisation et la croissance démographique (Wang & al., 2018). De plus, le réseau de transport contribue au développement socioéconomique et à l'augmentation de la qualité de vie par la création de connexions intra et interville durant l'urbanisation (Wang & al., 2018). L'infrastructure de transport peut être représentée sous plusieurs forment dans la ville, étant l'un des éléments structurants du développement urbain (rues, autoroutes, chemins de fer, aéroports, ponts, canaux, etc.).

Sa relation avec la ville (échelle métropolitaine)

L'infrastructure de transport est un des principaux facteurs moteurs d'urbanisation dans les villes selon plusieurs études (e.g., Hall and Pfeiffer, 2000, Hart, 2001, Liu et al., 2002, Handy, 2005, Xie et al., 2005, Jha et al., 2006, Ma and Xu, 2010, Müller et al., 2010) (Aljoufie & al., 2013). Le développement du réseau de transport est bien évidemment un élément clé dans la croissance démographique des villes (Brotchie, 1991, Parker, 1995, Priemus et al., 2001) (Wang & al., 2018). Alors que les impacts économiques et environnementaux des grands projets d'infrastructure de transport sont bien connus dans la population et quantifiés chez les experts, les impacts sociaux sont beaucoup moins documentés. Il est nécessaire de considérer ces trois types d'impacts non pas comme des catégories distinctes, mais plutôt comme des impacts qui se chevauchent naturellement (Geurs, Boon, Van Wee, 2009). Ainsi, les impacts économiques et environnementaux peuvent aussi être considérés comme des impacts sociaux et vice-versa.



Figure 1. Autoroute passant au au travers des différents quartiers dans la ville.
Photo de Pok Rie.

L'infrastructure de transport s'intègre dans un réseau d'infrastructures à l'échelle d'une ville ou d'une métropole qui forment des canaux entre des nœuds ou des régions. Ces canaux provoquent inévitablement des transferts dans les facteurs de production et dans la mobilité des biens dans la ville (Wang, Xue, Zhao, Wang, 2018). Avec cette dynamique entre l'infrastructure et l'économie urbaine viennent des externalités positives et négatives engendrées par plusieurs caractéristiques physiques propres à la présence de l'infrastructure et à son utilisation. Selon Wang & al.(2018), un exemple d'externalité positive pourrait être la croissance économique et indirectement l'acquisition de nouvelles connaissances ou d'innovations technologiques causées par un investissement public en transport. Dans le même exemple, une externalité négative pourrait être la pollution environnementale et sonore qui est associée à la construction et à l'utilisation de l'infrastructure.

La relation avec les quartiers limitrophes (échelle locale)

Des exemples plus concrets à l'échelle locale seront explorés dans la présente section pour pouvoir mieux comprendre l'impact social et individuel de tels investissements publics. Les impacts sociaux de l'infrastructure de transport qui seront abordés dans ce texte sont tirés majoritairement d'une étude aux Pays-Bas et au Royaume-Unis catégorisant ces derniers selon leur provenance (Geurs, Boon, Van Wee, 2009). Ces impacts sont un bon moyen de visualiser la relation qu'entretient l'infrastructure avec ses quartiers limitrophes.

Présence physique de l'infrastructure

Deux sous-catégories sont associées à cette thématique. Dans un premier temps, la phase de construction de l'infrastructure physique engendre forcément des impacts temporaires sur la population. On parle par exemple de nuisances sonores ou de détours engendrant des ralentissements et des retards dans les déplacements. Bien que ces impacts soient ciblés dans le temps, ils ne sont certainement pas négligeables autant pour la population que pour les commerces à proximité. La deuxième sous-catégorie concerne la structure physique qui résultera de la phase de construction. Cette structure représente la présence permanente de l'infrastructure de transport qui engendre des impacts sur le paysage environnant, sur les attraits historiques et culturels du quartier et sur la cohésion sociale dans le tissu urbain. La barrière physique et psychologique causée par la structure peut en effet séparer des ensembles qui ne formaient qu'un seul milieu de vie auparavant (Geurs, Boon, Van Wee, 2009).

Présence de véhicules stationnés

Le transport dans la ville a connu plusieurs paradigmes au cours des derniers siècles, suivant souvent les nouvelles vagues et tendances de planification urbaine. L'automobile est rapidement devenue au centre de la planification des infrastructures de transport, ce qui a inévitablement engendré plusieurs externalités négatives. Il a fallu rapidement trouver l'espace nécessaire dans la ville pour stationner les automobiles avec sa démocratisation dans la classe moyenne. Les rues et l'utilisation du mort terrain créé par la construction des grandes infrastructures (autoroutes, ponts, etc.) pour stationner les véhicules causent un désagrément visuel ainsi qu'une utilisation de l'espace qui pourrait servir pour améliorer la qualité de vie de la population par exemple (Geurs, Boon, Van Wee, 2009).

Présence des équipements et services en transport

La présence d'équipements et de services en transport, principalement en transport collectif, favorise l'accessibilité au transport et à la mobilité dans la ville dépendamment de la qualité de ces derniers. Certains services offerts peuvent permettre des alternatives à l'automobile et du même fait favoriser plusieurs choix/options pour se rendre d'un point à l'autre de la ville (Geurs, Boon, Van Wee, 2009).

Trafic (véhicules en mouvement)

Tel que mentionné précédemment, l'usage de l'infrastructure en soi crée aussi des impacts considérables sur les quartiers. Pour ce qui est des enjeux de sécurité, la plus forte présence automobile augmente nécessairement les chances d'accidents localement. Ceci affecte les utilisateurs du réseau et les gens s'y trouvant à proximité. Le trafic a aussi un impact psychologique sur la population ; le sentiment de sécurité du public à proximité d'un trafic automobile à haut débit est nettement affecté (Song et al., 2007). La pollution atmosphérique à proximité des grands axes de transport cause aussi un impact considérable sur la population vivant à proximité. La mauvaise qualité de l'aire peut entraîner plusieurs problèmes de santé respiratoire, cardiovasculaire et peut même causer certains cancers (WHO, 2000). Tout comme dans la phase de construction, les nuisances sonores sont aussi un facteur affectant la population à proximité du trafic (Geurs, Boon, Van Wee, 2009).

III L'OUVRAGE D'ART DANS LA VILLE

SYMBOLE ET IDENTITÉ

Le présent travail s'intéresse au pont Jacques-Cartier comme infrastructure de transport et de mobilité dans la ville, mais aussi comme ouvrage d'art apportant comme bagage dans le quartier beaucoup plus que ses poutres de pierres et sa structure de métal. Ce chapitre s'intéresse à la sémantique des ponts en général et le symbole qu'ils représentent pour les civilisations. Il est pertinent de s'intéresser à cet aspect souvent laissé de côté des ponts puisqu'il permet de comprendre des relations qui sont impossibles à cerner lors d'une caractérisation de terrain. Comprendre la place qu'occupe une infrastructure aussi importante dans le paysage et l'imaginaire collectif de la population permet aux décideurs, planificateurs et designers de prendre conscience de sa valeur symbolique, ce qui pourra être exploité dans de futurs aménagements cohérents avec son milieu.

Une petite revue de littérature montréalaise permet de mieux comprendre comment le pont Jacques-Cartier est devenu un symbole à plusieurs messages pour la population. Finalement, le pont Jacques-Cartier est un élément identitaire et culturel du quartier qui est souvent oublié. Une analyse du documentaire *Au bout de ma rue tourné dans le quartier Sainte-Marie* en 1958 permet de visualiser le lien et la relation étroite entre le faubourg et son pont.

L'aspect symbolique (sémantique)

Indicateur de civilisation

Le pont est depuis toujours une fenêtre sur la société qui l'a construite. Il était un moyen de démontrer les prouesses technologiques de la civilisation tout en affirmant sa puissance. En plus de permettre de passer au-dessus d'une barrière autrefois infranchissable, le pont se définit par ses qualités d'ingénierie et architecturales pour ainsi devenir un monument à part entière dans la ville. C'est pourquoi Bishop (2008) affirme que le pont est un indicateur défini de la civilisation, permettant de se comparer aux autres. Les peintures et les cartes postales étaient de bons moyens pour attirer les touristes et vanter la ville dans le reste du monde. Les affiches publicitaires et les timbres étaient aussi utilisés grandement avant la photographie et le cinéma.



Figure 2. Golden Gate, symbole identitaire de la ville de San-Francisco, CA.
Photo de Mo.

L'ombre du pont

This underside also encompasses the shady deals surrounding bridge constructions, the financial and power play that lies behind many bridges, the misuse of place and environment by a cult of speed, circulation and unrestrained mobility. (Bishop, 2008)

L'ombre du pont cache des lieux souvent dangereux aux yeux de la population, ces endroits cachés abritant le crime et les exclus de la société. Ces lieux parlent aussi des nombreuses destructions autour de la construction de ces ouvrages d'art passant par d'anciens quartiers. Alors que ces espaces peuvent être vus comme des espaces de désolation dépourvus de lumière, ce sont aussi des lieux de refuge pour quiconque veut échapper à l'activité folle de la ville. Ces lieux autant de refuge que de désolation à l'ombre des ponts ont souvent été représentés par les peintres dans l'histoire.

La dualité

Il existe un certain paradoxe autour de l'impact sur le développement urbain engendré par le pont. Autant le pont sert de lien entre un obstacle, autant il peut séparer des bouts de territoires par son gabarit et sa prestance dans le tissu urbain. Il forme autour et dessous lui des espaces informels qui fragmentent, mais il agit aussi comme centre de gravité dans l'activité et la croissance urbaine. Il se forme souvent une certaine concentration de commerces et d'industries autour de ces ponts, renforçant cette relation entre la ville et son pont.

Le pont comme lien

Un des symboles du pont les plus connus aux yeux de tous est sans aucun doute le lien direct entre deux rives, traversant un obstacle jusqu'au franchissable. Mais le pont fait bien plus que relier deux endroits, il connecte des gens, facilite les échanges et crée des rencontres. La représentation des amoureux se rencontrant à mi-chemin sur le pont est un bel exemple de ce symbole dans le cinéma et la littérature.

Le pont signifie aussi l'espoir, la réconciliation, autant que la division et la séparation. C'est par le pont que plusieurs se rejoignent autour d'une idéologie pour protester, confronter et véhiculer leur message. Comme si le pont était le lien entre le peuple et les grands décideurs de la société. Cette ascension verticale vers le pouvoir peut aussi être vue à l'inverse. L'enjambement du pont permet souvent de regarder une partie de la ville de haut sans avoir à interagir avec cette dernière. Il se crée ainsi une certaine séparation verticale entre les classes sociales, les voyageurs évitant de côtoyer la classe ouvrière au niveau du sol (Bishop, 2008).

Le pont comme symbole de fluidité

C'est au début des années 1920 aux États-Unis que les premiers échangeurs multiétagés furent construits. C'était alors le début d'un nouveau paradigme de fluidité automobile dans le design des infrastructures de transport. Alors que les entrées et les sorties des ponts étaient auparavant des nœuds importants dans la ville qui impliquaient que l'on s'y arrête, cette nouvelle façon de voir la mobilité dans la ville a rapidement priorisé la rapidité et l'efficacité des déplacements en automobile. Les ponts n'ont évidemment pas échappé à cette nouvelle mode avec les échangeurs connectant ces derniers à d'autres réseaux d'autoroutes.

Œuvres de Jacques Ferron

Le pont Jacques-Cartier, auparavant appelé pont du Havre lors de son inauguration, était souvent utilisé dans l'œuvre de Jacques Ferron, écrivain populaire ayant grandi dans la ville Jacques-Cartier. Cette ville, considérée au 20e siècle comme le bidonville de Montréal, se situait sur le territoire actuel de Longueuil. Cette ville a inspiré Ferron dans beaucoup de ses récits qui décrivent souvent l'étrange relation entre la banlieue et la grande ville de Montréal dans un monde imaginaire souvent sombre.

J'ai commencé en effet de croiser une vieille petite charrette, haut perchée sur deux grandes roues à rayons d'ombre, qui aurait été étourdissante si elle était allée plus vite. Mais elle allait très lentement, et cet équipage montait vraisemblablement vers la ville. (Ferron, 1968)

Le pont du Havre (Jacques-Cartier) est utilisé dans sa plus grande œuvre, La Charrette, pour représenter ce lien symbolique. La ville est comme un château et son pont devant relie et sépare à la fois les deux rives. Ces deux rives représentent deux mondes complètement différents. Dans son fameux roman, une charrette emprunte le pont pour sortir les morts qui ont croisé le diable dans la ville. Ce thème est aussi au centre de son conte Le Pont, qui symbolise le rapport entre la ville de Montréal et ses banlieues, deux mondes complètement différents qui interagissent autour du symbole du pont.

La course du lièvre à travers les champs (1971, René Clément)

Dans La Course du Lièvre à Travers les Champs de René Clément (1971), la ville et le pont ont une tout autre signification. Dès les premières scènes du long métrage, le personnage principal prend la fuite alors qu'il est pourchassé par des criminels. Il se dirige alors vers Montréal en empruntant le pont Jacques-Cartier. Il doit finalement se cacher à mi-chemin sur l'île Sainte-Hélène, dans l'ancien pavillon américain de l'Expo 67 qui est maintenant la Biosphère de Montréal. Contrairement à l'œuvre de Ferron qui considère la ville comme la maison du diable, là où les âmes vont mourir, le Montréal de René Clément est synonyme

de liberté, d'anonymat et de sécurité. Le pont représente ce moyen d'y accéder et de fuir le danger.

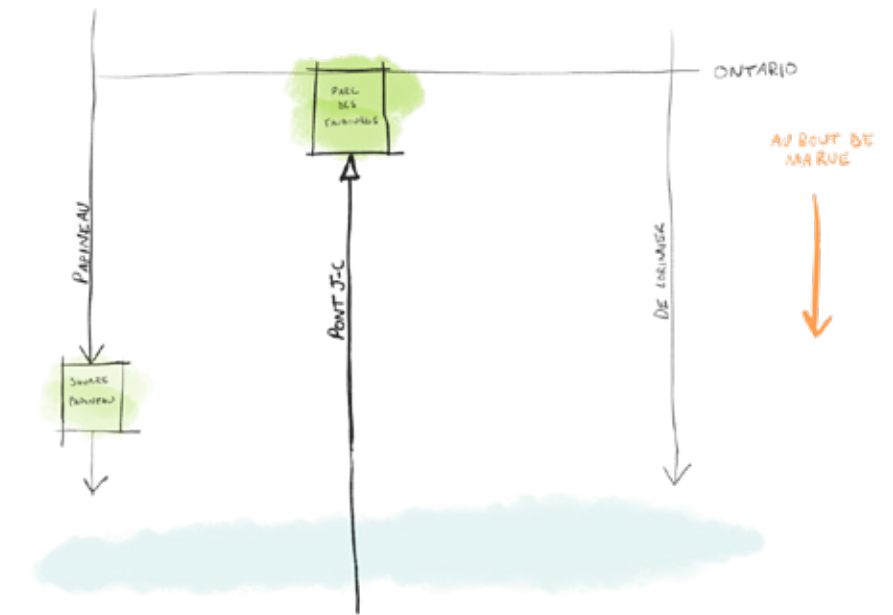
L'aspect identitaire et culturel pour le quartier Sainte-Marie

La docufiction *Au Bout de Ma Rue* (1958) de Louis-Georges Carrier est une véritable fenêtre sur le quartier Sainte-Marie. Ce court-métrage d'une dizaine de minutes permet d'apprécier cette relation peu abordée dans la littérature entre le pont Jacques-Cartier et son faubourg dans les années 50. Le court-métrage met en scène un jeune garçon visiblement issu d'une famille de la classe ouvrière. Il déambule seul dans les rues de son quartier, la ville devenant son nouveau terrain de jeu.

Dans un premier temps, *Au Bout de ma Rue* met en lumière le fleuve comme élément d'attraction du quartier. Le quartier Sainte-Marie, connu aussi comme le Faubourg à Mélasse, entretenait une relation étroite avec le fleuve et les activités portuaires qui s'y passaient quotidiennement. Le jeune garçon part d'un endroit que l'on estime au centre du quartier ouvrier pour se diriger vers le port. On peut apercevoir dans le paysage les grands silos de mélasse qui servent à la fois de points de repère dans le documentaire, mais aussi dans la vie du quartier à cette époque. Arrivé au niveau du fleuve, le personnage découvre la frénésie du port représentant la vitalité urbaine de cette époque. Alors que la charrette était mise de l'avant comme moyen de déplacement dans les rues du quartier au début de l'aventure, on découvre soudainement d'immenses bateaux de cargaisons naviguant de part et d'autre du pont, des ouvriers chargeant et déchargeant les navires dans le port et une circulation automobile constante sur ce qui apparaît être la rue Notre-Dame. Cette première séquence illustre donc bien le mouvement du quartier vers le fleuve, ou un éclatement de l'activité urbaine prend place avec les activités portuaires et les grandes artères. On visualise bien la dualité entre la tranquillité du quartier et l'activité urbaine qui s'accroît plus l'on se rapproche du pont et du fleuve.

C'est à ce moment que le garçon approche le pont Jacques-Cartier pour la première fois. L'accent est mis sur l'envergure plus grande que nature du pont et de sa structure avec le plan en contre-plongée. On comprend alors l'idée que le pont est un monument ancré au sol et que tout le mouvement de la ville se passe dessus et autour, soutenant ainsi le rythme effréné de l'urbain. Le pont dirige physiquement le mouvement vers la ville lorsque l'on s'y trouve dessus. Tel qu'illustré dans l'œuvre de Ferron, l'on prend le pont pour passer d'une réalité à une autre, soit de la banlieue au fleuve, et du fleuve à la ville. Mais il dirige le regard des gens vers le fleuve au niveau du faubourg, comme un point de fuite physique dans l'espace.

On comprend donc dans ce chapitre que le pont représente bien plus qu'une infrastructure s'intégrant dans un réseau de transport métropolitain. Le pont a des qualités intrinsèques ayant une valeur monumentale pour l'image de la ville. Il véhicule plusieurs messages, positifs comme négatifs. Le pont Jacques-Cartier ne fait pas exception à cette règle; il participe à l'essence même du quartier Sainte-Marie qui a dû évoluer autour de sa structure et de son symbole.



Schématisme des pôles d'attraction aux abords du pont. ▲ Francis Laforest (2020).

IV ÉTUDES DE CAS

VILLE DE NEW YORK, NY, USA

Les études de cas dans ce projet permettent de construire un répertoire de cas pertinents qui permettront d'établir des liens et des comparaisons (Schön, 1991) nécessaires dans la formulation d'hypothèses d'intervention dans le cas du pont Jacques-Cartier.

Les études dans cette section s'intéressent à l'implantation du pont dans le contexte de son quartier d'accueil selon des critères (méthode) définis au préalable. Chaque étude permettra individuellement de comprendre comment le pont interagit dans l'espace public du quartier. Les études de cas permettront globalement de cerner de bonnes pratiques applicables au contexte du pont Jacques-Cartier dans le quartier Sainte-Marie, sous forme d'hypothèses préliminaires.

Les études ont été choisies en fonction des similitudes morphologiques entre la ville de Montréal et de New York, du débit de circulation automobile, des aménagements publics en périphérie du pont et de la richesse d'information disponible.



Figure 3. Pont de Brooklyn du côté de Manhattan, NYC.
Photo de Alex Azabache.

PONT DE BROOKLYN

EMPLACEMENT	Brooklyn et Manhattan, NY, USA
DÉBIT TRAFIC (DOTNYC)	135 000 / jour (2016)
TYPE (CÔTÉ BROOKLYN)	Échangeur et intersection
TYPE (CÔTÉ MANHATTAN)	Échangeur



Figure 4. Pont de Brooklyn avec vue sur Manhattan, NYC.
Photo de Jeffrey Czum.

PONT DE BROOKLYN | CÔTÉ BROOKLYN
 CONNEXIONS AU RÉSEAU PIÉTON ET CYCLISTE

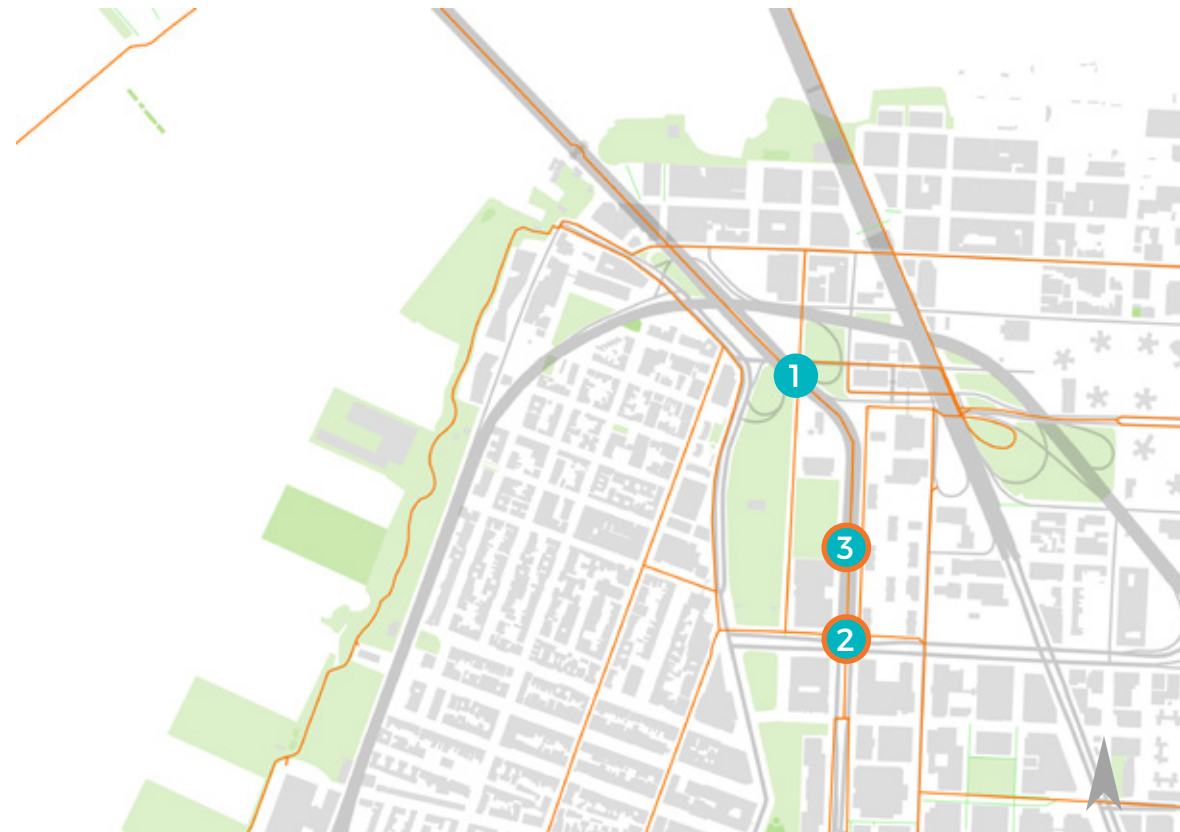


Figure 5. Cadman St.
 (Google Street view)

Entrée piétonne

Entrée en dessous du pont/viaduc. Donne directement sur le Cadman Plaza Park. Petite entrée relativement sombre et peu voyante. Présence d'un food truck ou d'un stand à hot dog juste en face de l'entrée. Les escaliers mènent directement sur le pont.



Figure 6. Brooklyn Bridge Blvd.
 (Google Street view)

Entrée multifonctionnelle

Intersection en croisement dans les 4 directions. Présence de marquage au sol pour délimiter l'espace piéton et cycliste. Espace central protégé et complètement dégagé, favorise la visibilité des piétons/cyclistes. L'allée centrale continue tout le long du Brooklyn Bridge Boulevard.

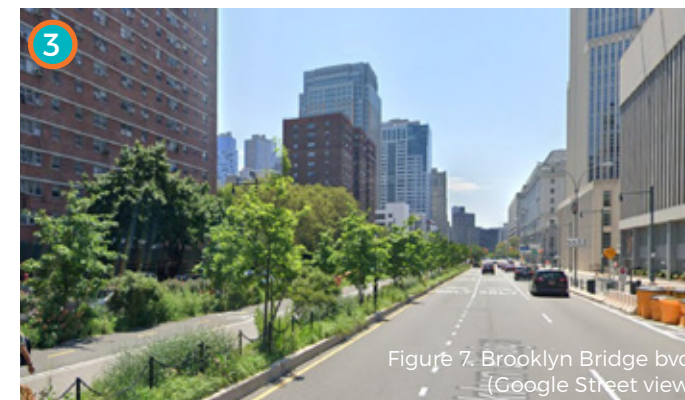


Figure 7. Brooklyn Bridge Blvd.
 (Google Street view)

Végétation

Aménagement de plantes herbacées et d'arbres le long de l'allée jusqu'à la partie aérienne (début du pont) pour isoler les externalités négatives causées par la circulation automobile et réduire les îlots de chaleur.

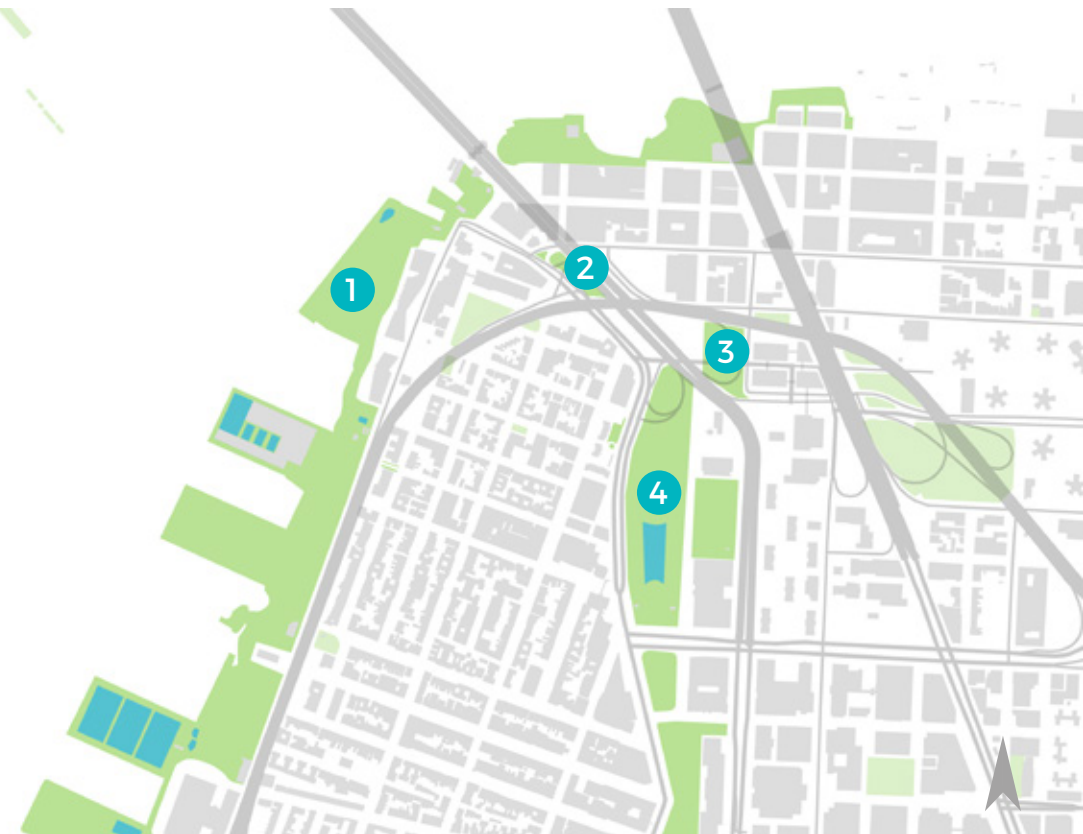


Figure 8. Brooklyn Bridge Blvd.
 (Google Earth)

Terre-plein central

Photo en plan de l'intersection sur le Brooklyn Bridge Blvd. montrant très bien l'entrée multifonctionnelle sur terre-plein central. L'espace est dégagé et large pour permettre à la fois une meilleure visibilité des piétons (sécurité) et un accès facilité au pont pour les cyclistes.

PONT DE BROOKLYN | CÔTÉ BROOKLYN
ESPACES PUBLICS



Brooklyn Bridge Park

Parc linéaire sur la rive de la East River à NYC. Propose de nombreux points de vue sur les ponts de Brooklyn et Manhattan, en plus d'offrir plusieurs espaces verts, plateaux sportifs et pistes multifonctionnelles pour se promener. Requalification des quais d'une partie du port de Brooklyn pour redonner l'accès de la rivière à la population.



Brooklyn Anchorage Plaza

Espace vert avec sentier piéton, collé sur le pont. Offre un environnement plus agréable mais limité à sa fonction. Aucun mobilier urbain, le sentier ne sert qu'à transiger vers la rive ou vers Brooklyn Heights. Petits aménagements paysagers et plusieurs arbres présents, favorisant beaucoup de points d'ombre.



Clumber Corner

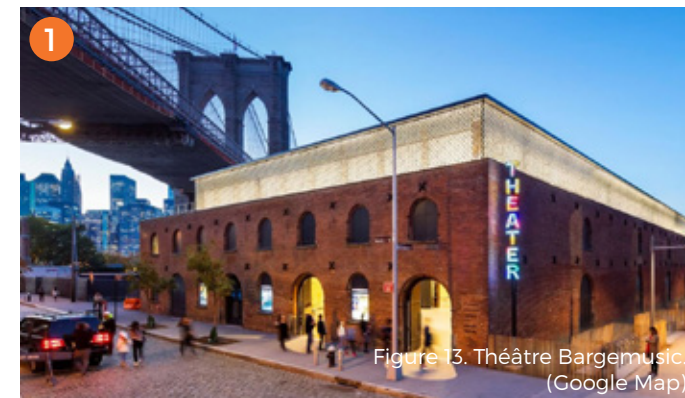
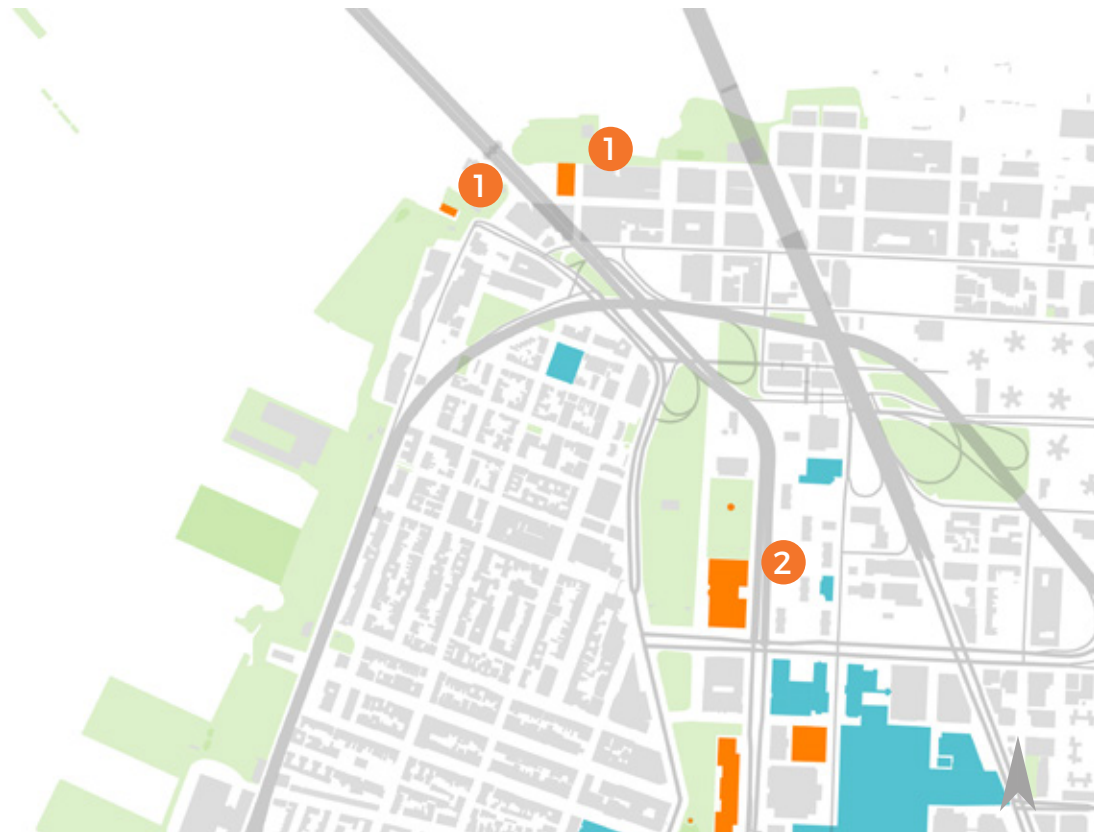
Espace qui ne semble pas aménagé à première vue, enclavé entre la bretelle du Brooklyn Bridge Expy et les Washington et Prospect streets. Terrain en pente relativement prononcée pour atteindre la hauteur de la bretelle. Présence d'arbres matures avec petits panneaux d'information. Aucun mobilier urbain, ni sentiers piétons.



Cadman Plaza Park

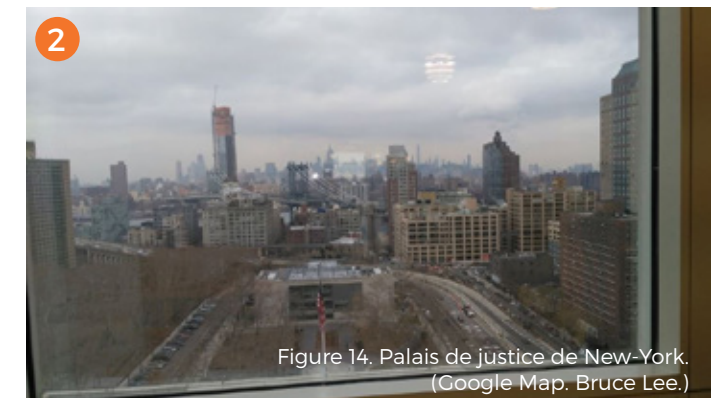
Série de parcs formant un réseau vert Nord-Sud suivant l'axe du pont et du boulevard. Aménagements monumentaux alignés avec les bâtiments (Brooklyn war memorial, US District court, etc.). Beaucoup d'arbres matures avec un terrain de soccer.

PONT DE BROOKLYN | CÔTÉ BROOKLYN
INSTITUTIONS PUBLIQUES



Théâtre Bargemusic et St-Ann's Warehouse

Bargemusic est une salle de concert flottante dans le parc du Pont de Brooklyn. Cette salle offre une vue imprenable sur l'eau et sur le pont lui-même, attirant beaucoup de touristes. Le St-Ann's Warehouse est quant à lui un théâtre dans une ancienne manufacture à l'est du pont, toujours tout près du parc. Ces deux lieux de divertissement contribuent à dynamiser l'espace à proximité et sous le pont en attirant le public et revitalisant des éléments clés du quartier de Brooklyn (barge, ancienne manufacture).



Palais de justice de New-York – District Est

Le palais de justice se trouve à la tête de pont, directement dans le parc Whitman. Cette grande institution détonne dans le paysage de Brooklyn par son gabarit et son architecture unique. Bien que leur usage soit beaucoup plus fonctionnel dans la ville, le palais de justice et la Cour suprême plus au sud renforcent le caractère public de la tête de pont permettant à toute la population d'accéder aux nombreux parcs et agissant à titre de point de repère dans le paysage de Brooklyn. Il est aussi possible d'apprécier des points de vue sur le pont à partir des étages supérieurs du palais de justice, ce qui ajoute une certaine valeur au bâtiment.

PONT DE BROOKLYN | CÔTÉ MANHATTAN
CONNEXIONS AU RÉSEAU PIÉTON ET CYCLISTE

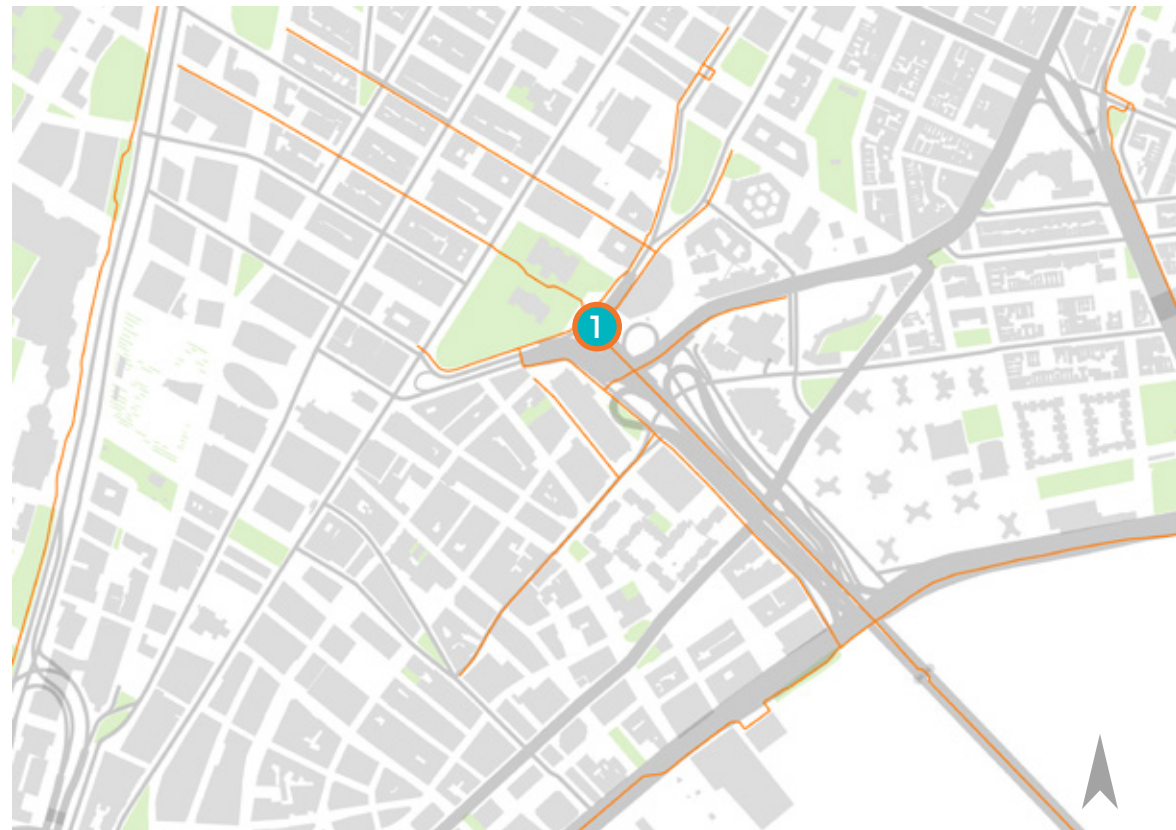


Figure 15. Entrée principale.
(Google Map), MrCa2.

Entrée principale | Multifonctionnelle

L'entrée principale du pont du côté de Manhattan permet aux cyclistes et aux piétons d'accéder directement au pont à partir du City Hall Park. Les cyclistes peuvent circuler à gauche de l'axe central du pont alors que les piétons marchent à la droite. L'intersection sur feux permet de donner la priorité aux nombreux usagers afin de traverser sécuritairement la circulation automobile de New York. Des petits kiosques se trouvent tout le long du trottoir afin d'offrir aux passants de la nourriture rapide.

PONT DE BROOKLYN | CÔTÉ MANHATTAN
ESPACES PUBLICS

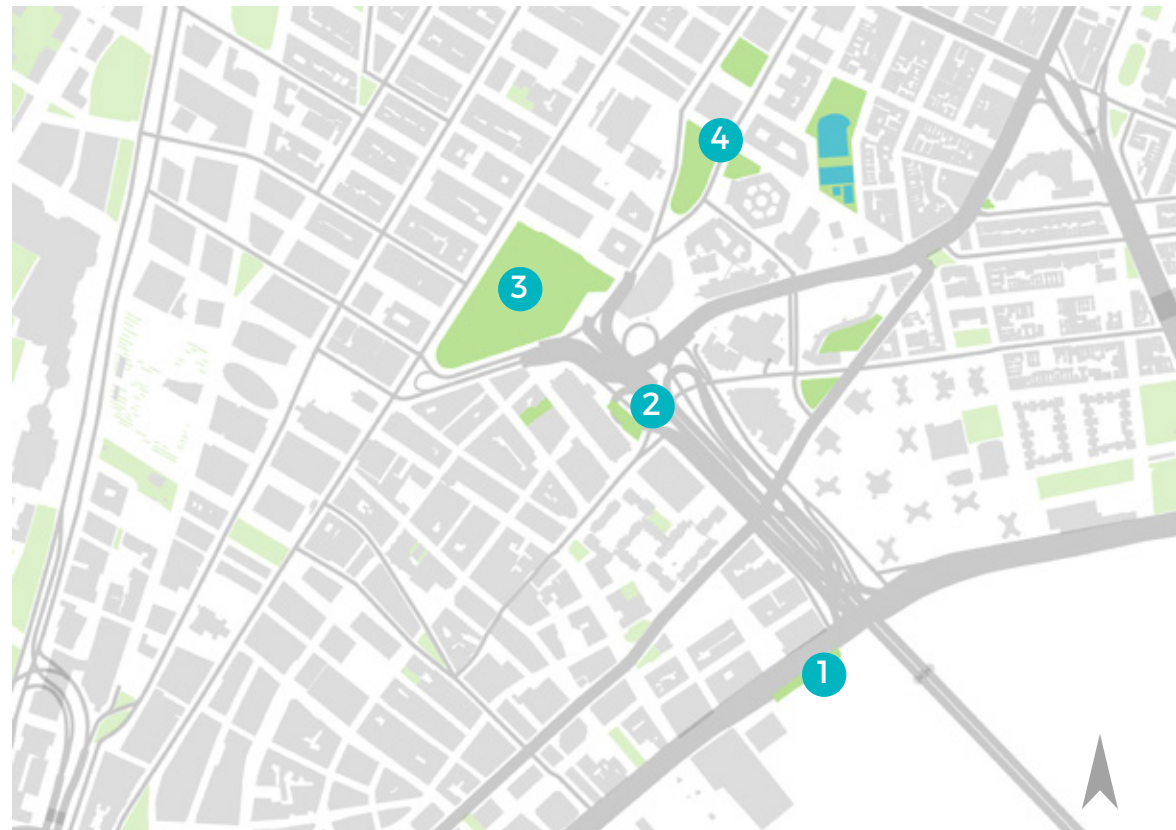


Figure 16. Jerry Driscoll Walk.
Joseph Mayer.

Jerry Driscoll Walk

La Jerry Driscoll Walk est une promenade riveraine le long de la East River passant tout juste en dessous du pont de Brooklyn. La promenade permet d'apprécier plusieurs points de vue sur le pont tout en dynamisant les dessous de la Federal Drive (autoroute aérienne).



Figure 17. Pierre sur la Jerry Driscoll Walk.
WayMarking

Une plaque commémorative permet aux passants d'en apprendre davantage sur l'homme qui a laissé son nom à cette promenade, Jerry Driscoll. L'intégration de la plaque à une roche laissée sur la promenade permet d'attirer l'œil du passant sur des éléments historiques pertinents des lieux.



Figure 18. Drumgoole Plaza
Tribe Citizen

Drumgoole Plaza

Le Drumgoole Plaza est un espace public de Manhattan se situant juste en dessous d'un embranchement du pont de Brooklyn. Cette plaza est un bel exemple de réappropriation du mort terrain créé par une infrastructure de transport automobile massive. La structure de la bretelle est mise en valeur par un espace pavé et des végétaux qui sont aménagés de part et d'autre du pont. Les passants peuvent y circuler pour se protéger du soleil. À la tombée du jour, des lumières de rue illuminent le passage et la structure.



Figure 19. City Hall Park
Anne Warnbareeba

City Hall Park

Le City Hall Park occupe le terrain de l'Hôtel de Ville et de la mairie de New York. Le parc se trouve directement dans l'axe du pont de Brooklyn, les usagers du pont atterrissant vis-à-vis le côté est de l'hôtel de ville. Le parc comporte plusieurs grands arbres matures ainsi qu'une fontaine centrale dans l'allée de la mairie.

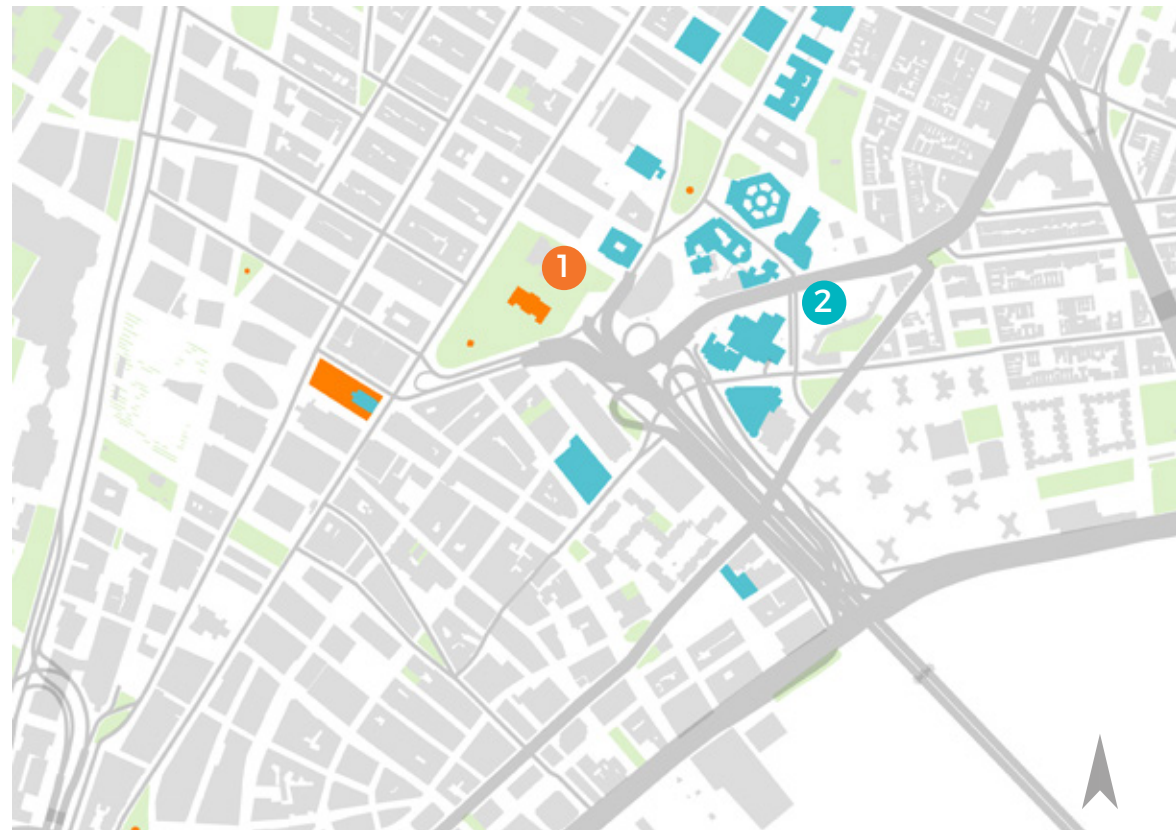


Figure 20. Square Foley
Saurabh Sinha

Square Foley

Le Square Foley se trouve au centre du pôle administratif du Civic Center de Manhattan. Le square comprend le parc Thomas Paine, qui se trouve entre deux axes importants, soit Centre St. Et Federal Plaza.

PONT DE BROOKLYN | CÔTÉ MANHATTAN
INSTITUTIONS PUBLIQUES



Le New York City Hall

Le New York City Hall est un bâtiment institutionnel directement à l'entrée du pont de Brooklyn. Il abrite plusieurs bureaux administratifs de la ville de New York dont le bureau du maire. Ce bâtiment construit en 1812 est le plus vieil hôtel de ville aux États-Unis toujours fonctionnel. Il a une très grande valeur patrimoniale par son histoire et son architecture de la Renaissance française, ce qui attire beaucoup de tourisme dans le secteur.



Pôle administratif

Le pôle administratif est une agglomération de plusieurs bâtiments publics appartenant à la ville de New-York. Ces bâtiments servent principalement de bureaux pour l'administration publique de la ville, bien que les espaces autour des bâtiments soient accessibles à toute la population. Le Manhattan Municipal Building en est un bel exemple avec sa plaza publique garnie d'art public agrémentant le paysage.



PONT WILLIAMSBURG

EMPLACEMENT	Lower East Side, NYC, USA
DÉBIT TRAFIC (DOTNYC)	103 000 / jour (2016)
TYPE	Intersection



Figure 23. Pont Williamsburg, NYC.
Photo de Mike Sinko

PONT WILLIAMSBURG

CONNEXIONS AU RÉSEAU PIÉTON ET CYCLISTE

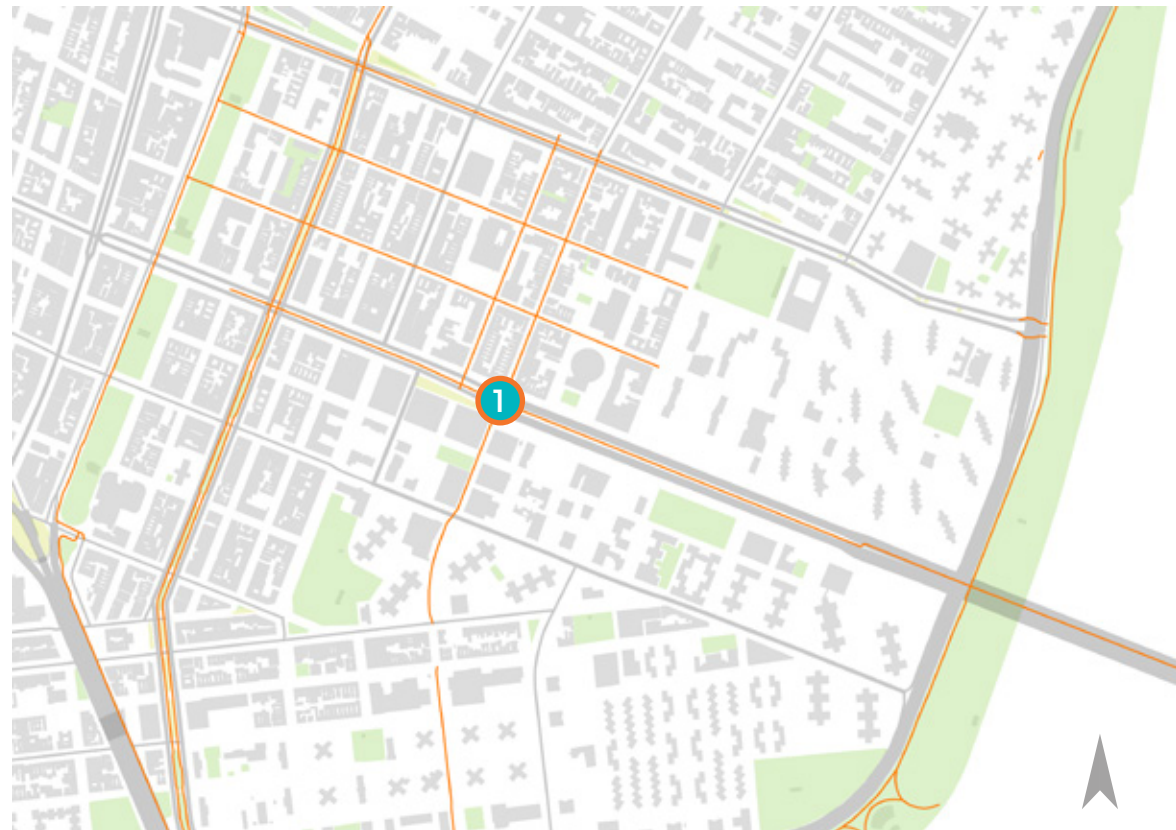
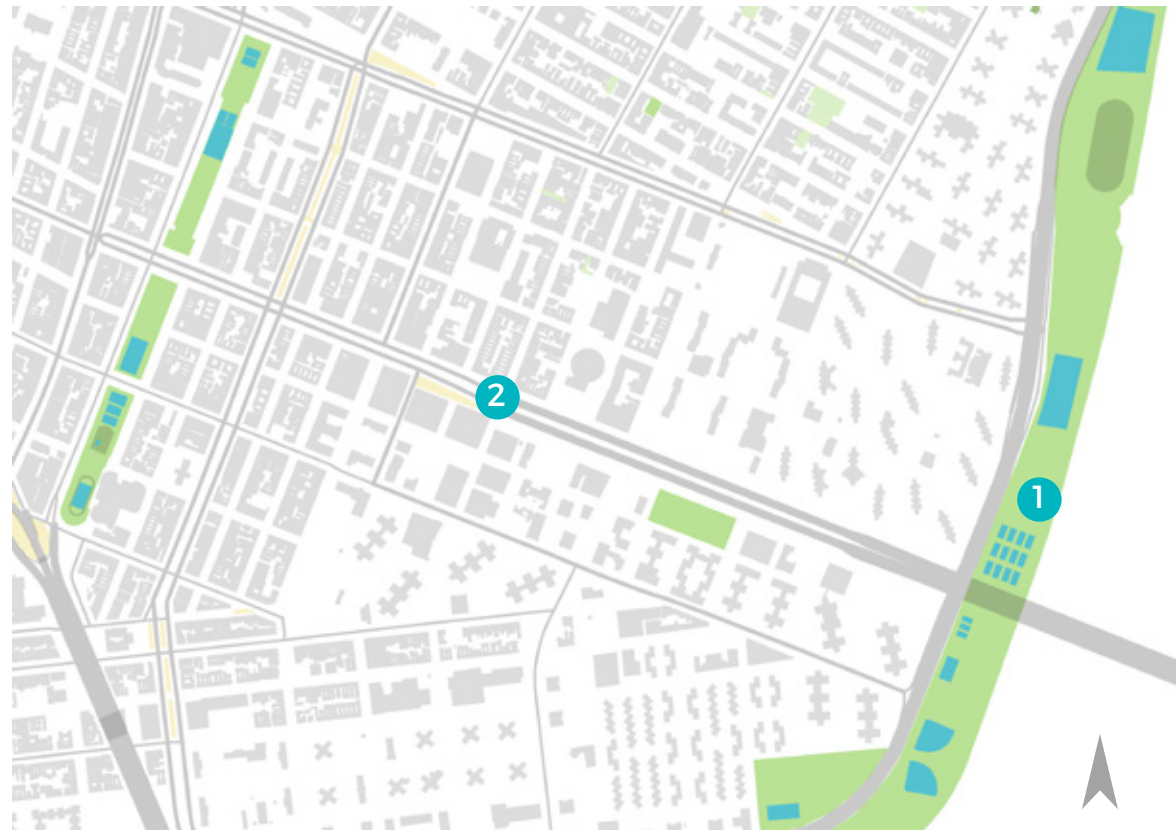


Figure 24. Entrée Principale
ak karawan

Entrée principale | Multifonctionnelle

Tout comme le pont de Brooklyn, l'entrée piétonne et cycliste du pont ne font qu'un et donnent directement sur l'intersection avec la rue Clinton. Les automobilistes doivent donc s'arrêter sur une partie du pont lorsque les piétons et les cyclistes traversent. Le pont s'intègre directement dans la trame orthogonale de New York ainsi que dans son réseau cyclable.

PONT WILLIAMSBURG
 ESPACES PUBLICS



East River Park

Tout comme le parc du pont de Brooklyn, un parc linéaire sur la rive de la East River s'étend de part et d'autre du pont. Il propose aussi de nombreux points de vue sur le pont Williamsburg, en plus d'offrir plusieurs espaces verts, plateaux sportifs et pistes multifonctionnelles pour se promener. On y retrouve par exemple des terrains de tennis, soccer, football, baseball, des espaces de détente et un amphithéâtre extérieur. Cet amphithéâtre reprend les formes d'un bâtiment historique du site. Il sera complètement réaménagé à partir de l'automne 2020 afin de faire un parc pouvant faire face aux inondations qui sont de plus en plus fréquentes sur les abords de la East River.

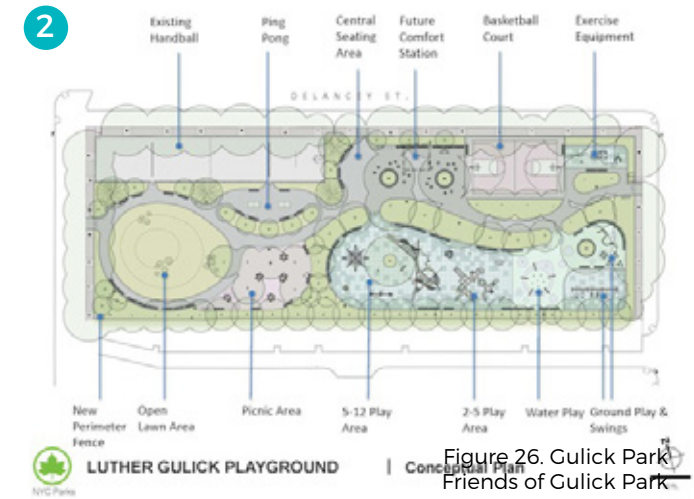


Figure 26. Gulick Park Friends of Gulick Park

Luther Gulick Park

Ce parc en périphérie de la structure du pont est le plus proche de la tête. Il comprend beaucoup d'aménagements de modules pour enfants, des jeux d'eau, un terrain de basketball ainsi qu'une aire gazonnée ouverte. Cette configuration du parc vient d'ailleurs d'être réaménagée.

PONT WILLIAMSBURG
MÉGA-PROJET

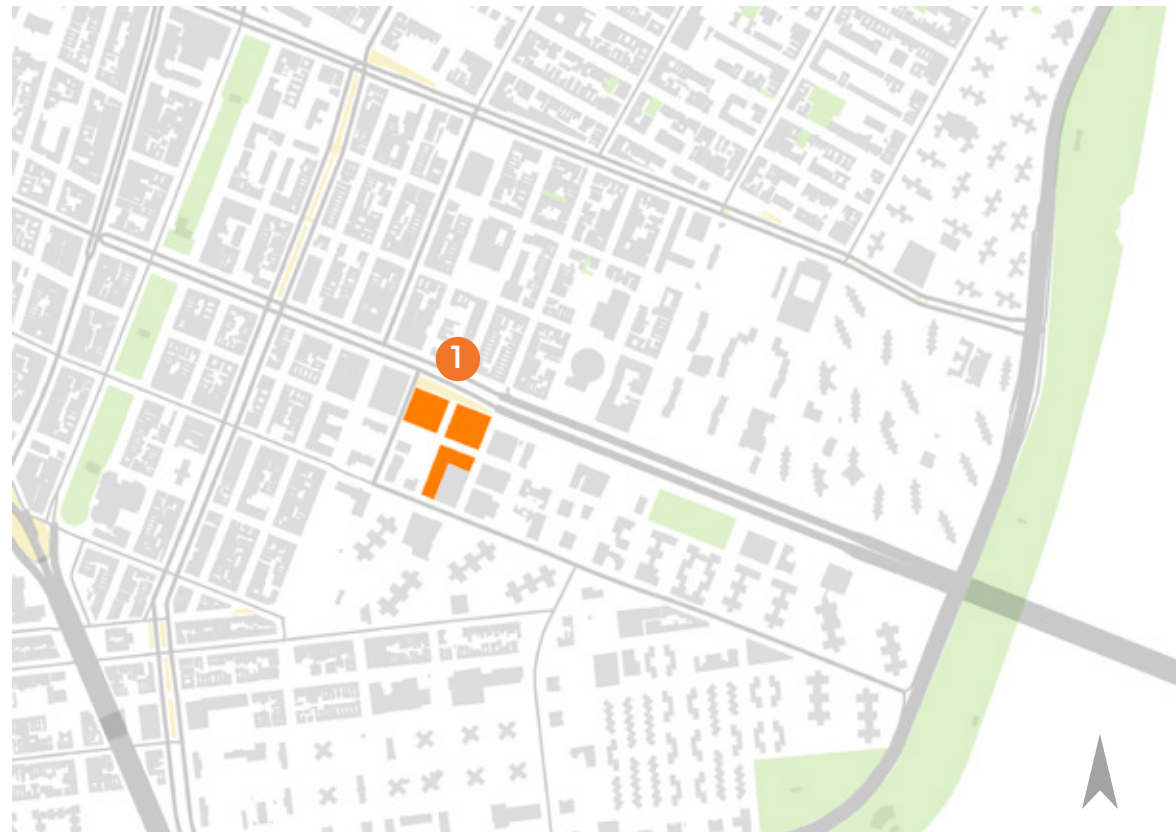


Figure 27. Essex Crossing
Essex Crossing NYC

Complexe Essex Crossing et la Lowline de New York

Bien qu'il n'y ait pas beaucoup d'institutions et d'espaces publics dans le secteur mise à part des écoles, la tête de pont a beaucoup fait parler dans l'actualité. Le projet de la Lowline voulait répondre au succès de la Highline en créant une véritable oasis vert souterrain se connectant au réseau souterrain actuel. C'est dans une ancienne partie du métro de New York qu'aurait pris place se projet, entre les rues Clinton et Nortfolk tout juste à l'entrée du pont. Le projet a finalement été abandonné, faute de fonds et d'intérêt politique. C'est finalement le mégacomplexe Essex Cross qui est présentement en construction. Ces bâtiments mixtes reliés au métro offriront des lieux de divertissement, de travail et de logements pour la population et les touristes.

PONT ED KOCH QUEENSBORO

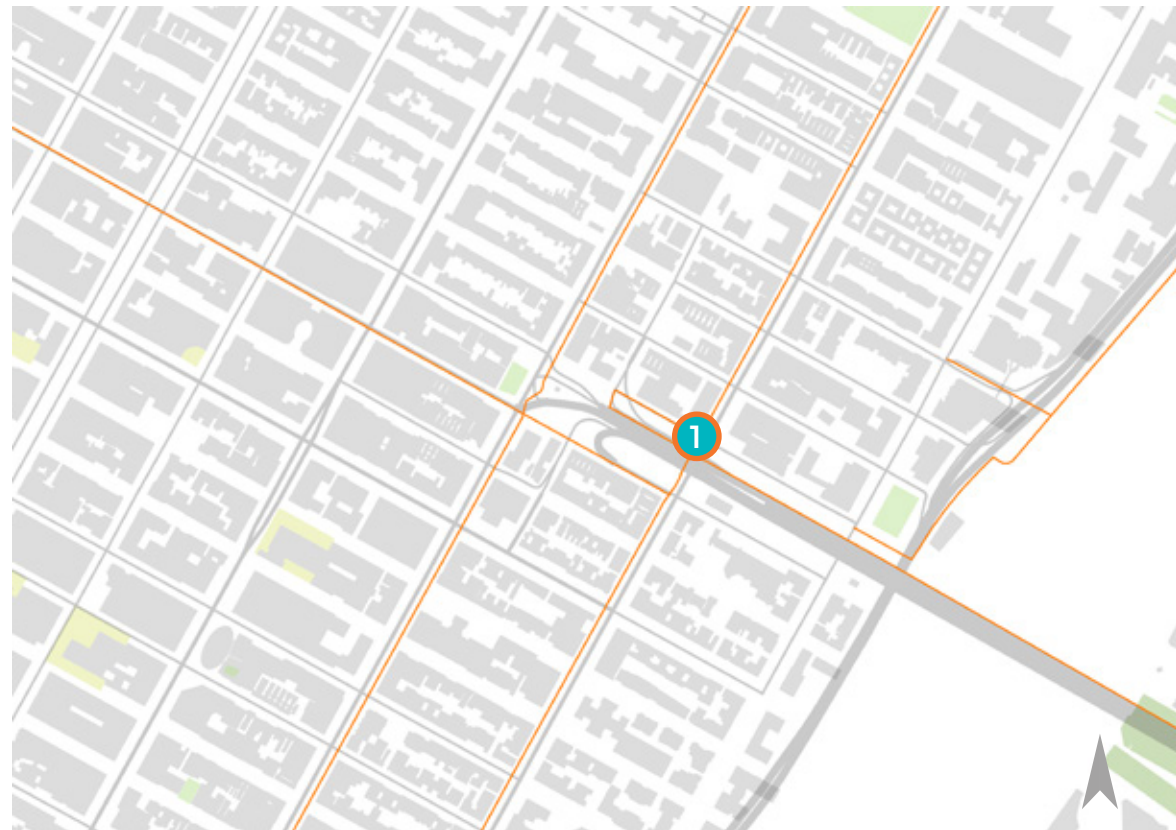
EMPLACEMENT Queens, NYC, USA
DÉBIT TRAFIC (DOTNYC) 98 000 / jour (2016)
TYPE Échangeur et Intersection



Figure 28: Pont Ed Koch Queensboro, NYC.
Photo de Henrik Larsson

PONT ED KOCH QUEENSBORO

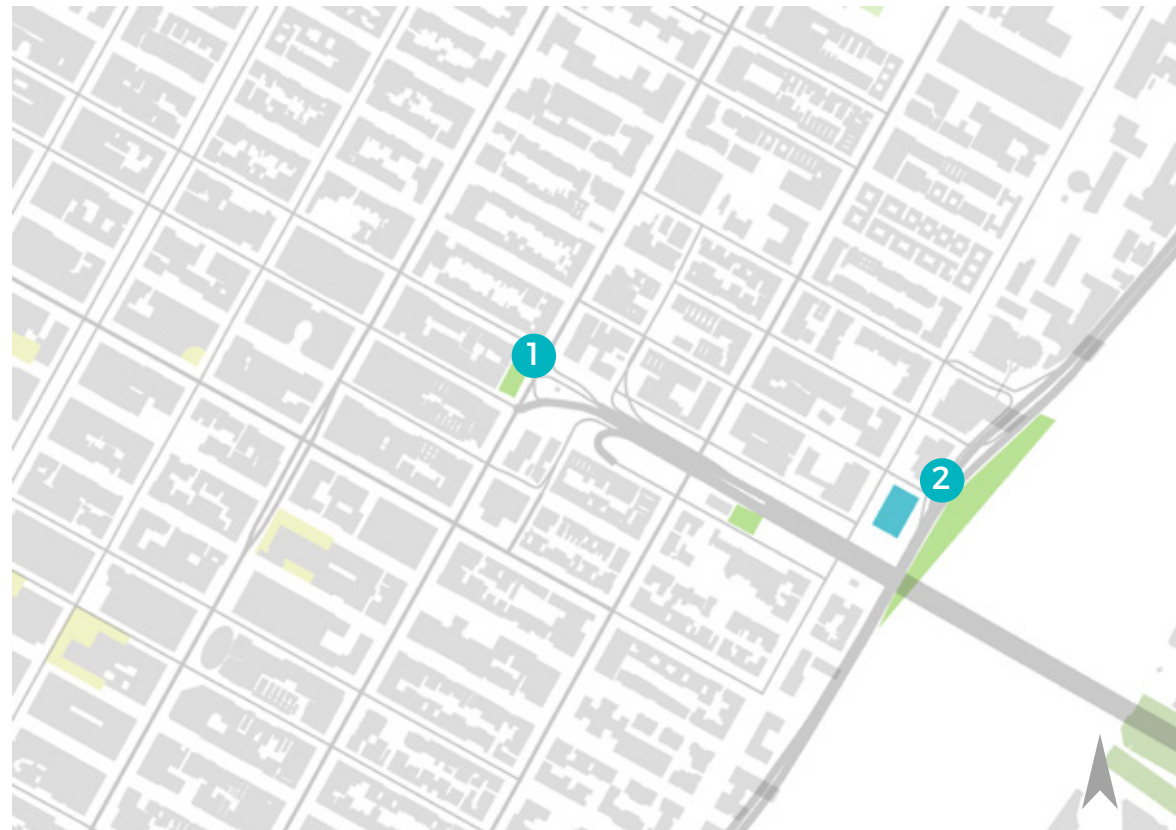
CONNEXIONS AU RÉSEAU PIÉTON ET CYCLISTE



Entrée principale | Multifonctionnelle

Contrairement aux autres ponts dans cette étude de cas, l'entrée principale du pont Ed Koch Queensboro est en tête d'épingle, ce qui signifie qu'elle se connecte au sud de la tête de pont. L'accès à ce pont semble beaucoup moins direct que les autres ponts même si l'intersection principale à la tête est sur feux de circulation. Le réseau cyclable semble aussi moins développé dans le secteur.

PONT ED KOCH QUEENSBORO
ESPACES PUBLICS



Tramway Plaza

La tramway plaza est une place publique directement à l'entrée du parc, tout juste à côté de la station du téléphérique traversant la rivière. La plaza sert principalement d'accès au téléphérique par la 59e rue. Ce parc en forme ondulée profite d'une bonne densité de végétation et d'arbres matures. En son centre se trouvent parfois des sculptures, tout dépendant des années. Le parc n'est malheureusement pas lié au pont puisque l'entrée des piétons se trouve de l'autre côté de la 2e avenue vers la rivière.



Parc Andrew Haswell

Le parc Andrew Haswell est un parc sur la rive de la East River qui s'étend du côté est du pont. Une sculpture imposante rouge appelée The Red Sculpture offre une aire de détente aux passants pour leur permettre d'apprécier la vue sur le pont et la rivière. On y retrouve aussi un parc à chien à son extrémité est. Le parc s'intègre dans une promenade riveraine continuant à l'est et connaîtra bientôt un réaménagement complet.

HYPOTHÈSES PRÉLIMINAIRES

Les hypothèses formulées dans ce projet à la suite des études de cas permettent de définir et d'évaluer de bonnes pratiques qui pourraient s'adapter au cas du pont Jacques-Cartier tout en mettant l'accent sur des caractéristiques qui seront pertinentes d'analyser dans l'étude du cas du pont Jacques-Cartier.



RÉSULTATS DE L'ÉTUDE DE CAS

1. Les intersections traditionnelles en "T" ou en "+" sont plus sécuritaires pour les piétons et les cyclistes que les échangeurs et les carrefours giratoires / rond-point / intersections circulaires. L'accès au pont est plus direct et visible, surtout pour les personnes qui ne sont pas familières avec le secteur.
2. Les grands espaces sous-utilisés (stationnements, terrains vacants, etc.) renforcent l'effet de barrière causée principalement par la structure aérienne du pont traversant la ville jusqu'à la tête de pont.
3. Les grands espaces verts sans aménagements (gazonnés sans arbres, sans mobilier, etc.) contribuent à l'effet de barrière entre deux quartiers et n'incitent pas les gens à s'approprier cet espace.
4. Les espaces verts délimités par des clôtures et/ou des voies avec un flux de transit automobile élevé forment des no man's land, soit des espaces inaccessibles et inintéressants pour la population par les externalités négatives (pollution sonore, enjeux de sécurité, nuisances visuelles, etc.). Ces espaces sont donc sous-utilisés dans un contexte où les terrains vacants dans certains quartiers centraux se font de plus en plus rares.
5. Les séquences de parcs / places publiques dans un axe spécifique (ex. Axe du pont) semblent favoriser une continuité logique avec le pont, valorisant des points de vue sur ce dernier.
6. La présence d'institutions publiques (bibliothèques, musées, etc.) dans l'axe du pont favorise le dynamisme de l'espace public, tissant par le fait même des liens entre les quartiers. Dans le cas contraire, les espaces résidentiels privatisent l'espace et ne favorisent pas la mobilité entre les quartiers autre que par les axes commerciaux.
7. Les espaces riverains donnant des points de vue sur le pont semblent être des endroits populaires autant pour les touristes que pour la population locale. La présence d'équipement récréatif ainsi que de promenades multifonctionnelles à ces endroits semble d'ailleurs être favorisée dans le cas de New York.

V LE PONT JACQUES-CARTIER

ET LE QUARTIER SAINTE-MARIE

Dès la fin du 19^e siècle, un pont dans l'est de Montréal semble de plus en plus être nécessaire. Le pont Victoria ne suffit plus considérant la croissance économique et démographique de la ville. L'arrivée d'un pont laisserait croire une ère de prospérité aux commerçants et aux citoyens, mais ce projet n'est pas sans répercussions sur la trame urbaine. Pour que le pont garde une hauteur pour permettre la circulation des bateaux sur le fleuve Saint-Laurent, la pente du tablier doit amorcer sa montée très loin de la rive, traversant du même fait plusieurs îlots du quartier Sainte-Marie. En effet, les impacts de ce projet sur le quartier Sainte-Marie sont majeurs, causant notamment de nombreuses expropriations le long du pont créant une véritable fracture dans le quartier.

Le présent chapitre de ce rapport concerne spécifiquement le cas du pont Jacques Cartier et le quartier Sainte-Marie. Tout comme dans les études de cas, une étude détaillée a été effectuée selon 6 thématiques distinctes, soit la morphogénèse du quartier, la structure urbaine, l'espace sous-utilisé, le patrimoine bâti, le réseau piéton et le réseau cyclable. L'étude de ces thématiques a permis de relever sommairement les enjeux dans le secteur des abords du pont tout en offrant des pistes pour cerner des orientations d'aménagement.



Figure 32. Pont Jacques-Cartier avec la station de pompage Craig.
Photo de Yanick Sasseville. 2012

MORPHOGÉNÈSE

La morphogénèse du quartier a été étudiée en redessinant les plans historiques du quartier à la même échelle sur des plans CAD (dessin assisté par ordinateur). Cette méthode permet de bien suivre l'évolution morphologique du quartier au fil du temps pour ainsi établir des points de repère marquants autant temporels que sur le territoire.

Cette étude a permis de bien comprendre l'importance des avenues Papineau et De Lorimier dans la structure du quartier. La construction du pont entre ces deux axes a nécessairement engendré l'expropriation et la démolition de plusieurs logements ouvriers dans le secteur. La structure du pont et la circulation automobile générée par cette importante infrastructure de transport ont changé la structure urbaine pour ainsi enclaver le quartier.

Il est intéressant de constater que la tête de pont était initialement sans échangeurs avec une simple intersection avec des postes à péages à l'entrée pour contrôler l'accès. Ces postes ont été enlevés par souci de fluidité et d'accessibilité, alors que les échangeurs furent privilégiés en 1967 pour l'exposition universelle qui avait lieu la même année.



Figure 33. Vue aérienne du pont Jacques-Cartier en 1963.
BANQ

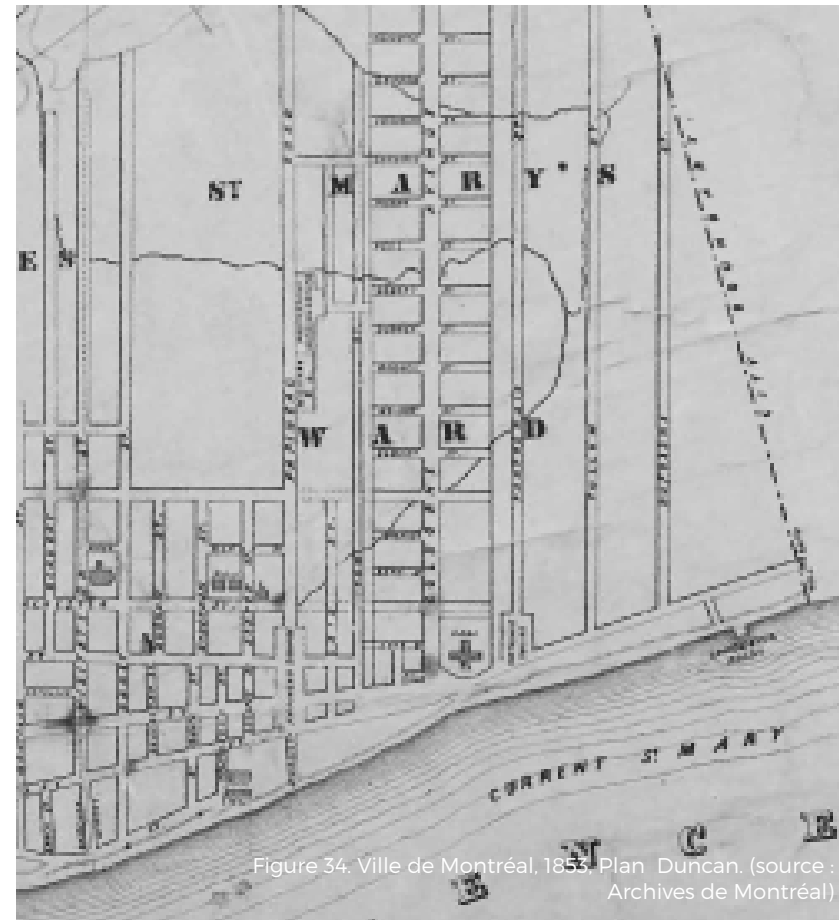
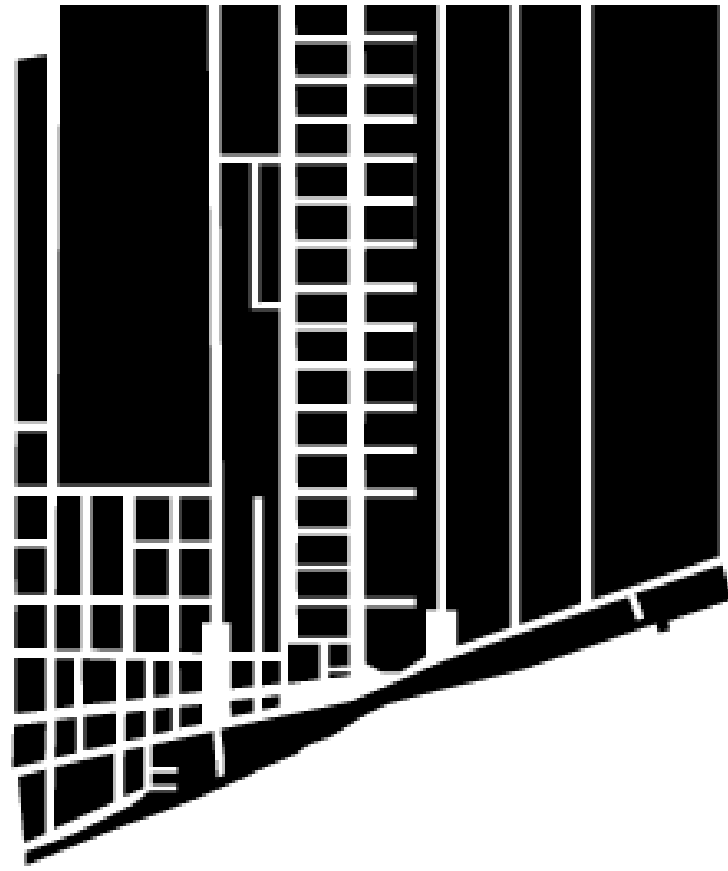
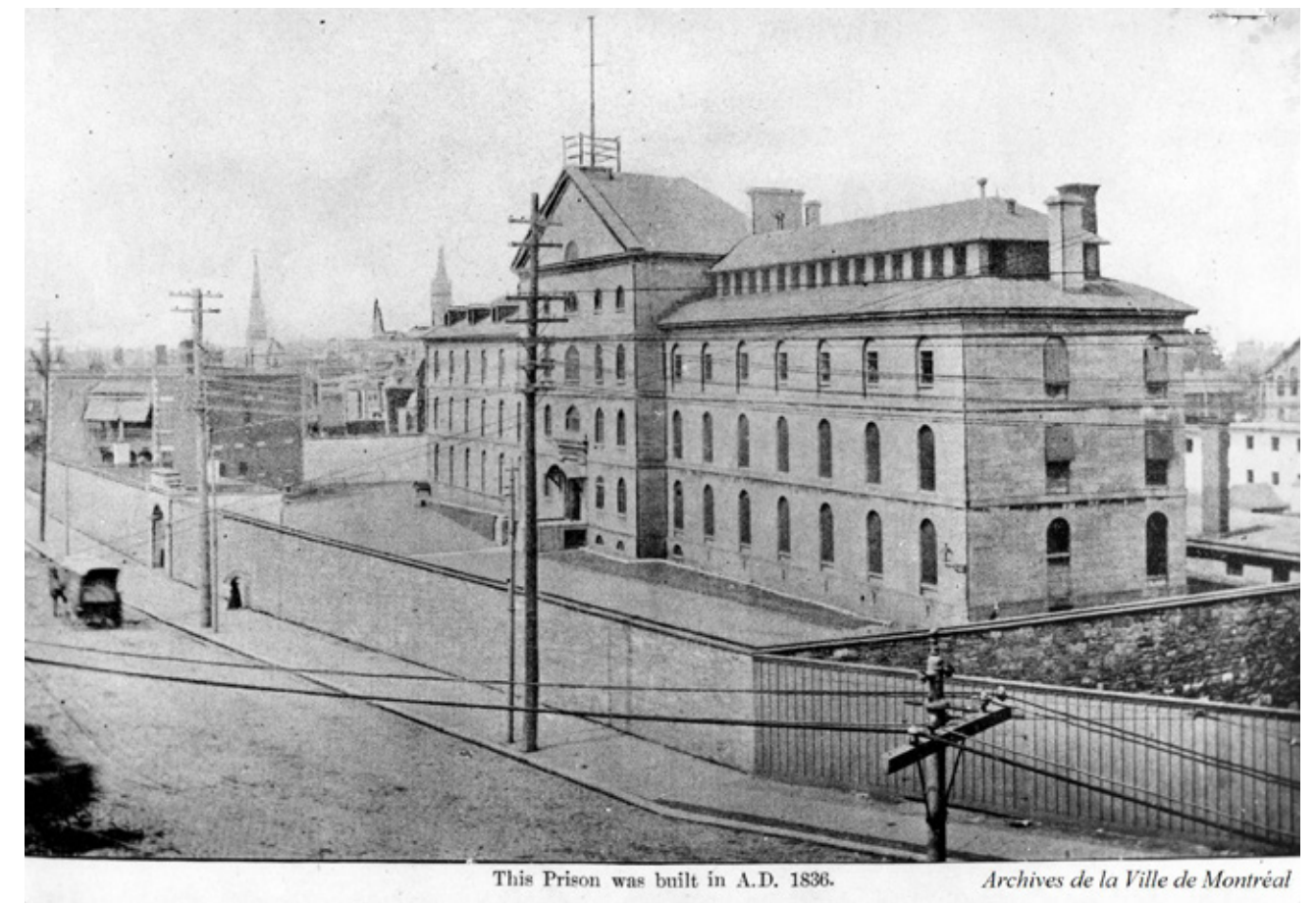


Figure 34. Ville de Montréal, 1853. Plan Duncan. (source : Archives de Montréal)

Le plan de la ville de Montréal de 1853 permet de bien voir la structure initiale du développement du faubourg Québec. On remarque que les axes nord-sud sont les premiers à émerger à partir du fleuve Saint-Laurent, respectant le système seigneurial implanté par les Français lors de leur arrivée à Montréal. On remarque à partir de l'ouest la rue Panet qui est déjà bien développée, l'avenue Papineau qui aboutit sur le Square Papineau et l'avenue Colborne qui deviendra plus tard l'avenue De Lorimier. Le Square Papineau au coin de la rue Craig accueille un grand marché ouvert à la population pour faire leurs achats quotidiens. Il est à noter que le chemin du Roy (maintenant la rue Notre-Dame longeant le fleuve) ainsi que l'avenue Papineau sont les deux voies primitives du faubourg

Québec. On retrouve à l'intersection de la rue Craig / Colborne la prison des Patriotes-au-Pied-du-Courant qui occupe encore aujourd'hui ce terrain. Le développement au Pied-du-Courant est dû à sa position stratégique en amont du courant Ste-Marie, entre l'île Sainte-Hélène et l'île de Montréal. Le rétrécissement du fleuve à cet endroit crée un courant beaucoup plus fort, rendant impossible la navigation au-delà de ce point avant l'invention des bateaux à vapeur. Les bateaux devaient être déplacés par portage sur la terre ferme jusqu'à la fin du rapide plus à l'ouest (Rayside, 2009). Il s'est ainsi développé une certaine centralité autour du Pied-du-Courant jusqu'à ce que l'urbanisation de la ville de Montréal vienne rejoindre cette dernière.



This Prison was built in A.D. 1836. Archives de la Ville de Montréal

Figure 35. Prison du Pied-du-Courant, 1836. (source : Archives de Montréal)

Le lotissement autour de l'avenue Colborne est en réalité une projection des futurs îlots. Alors que les îlots sont tournés vers les axes Est-Ouest (Sainte-Catherine, Craig, Dorchester, etc.), l'avenue Colborne (De Lorimier) se trouve à être le premier axe Nord-Sud à structurer l'alignement des îlots. Ce changement d'orientation dans

le lotissement laisse entendre que la ville voulait faire de De Lorimier un axe majeur.

1881



Figure 37. Dominion Oil Cloth Company (source : BANQ)

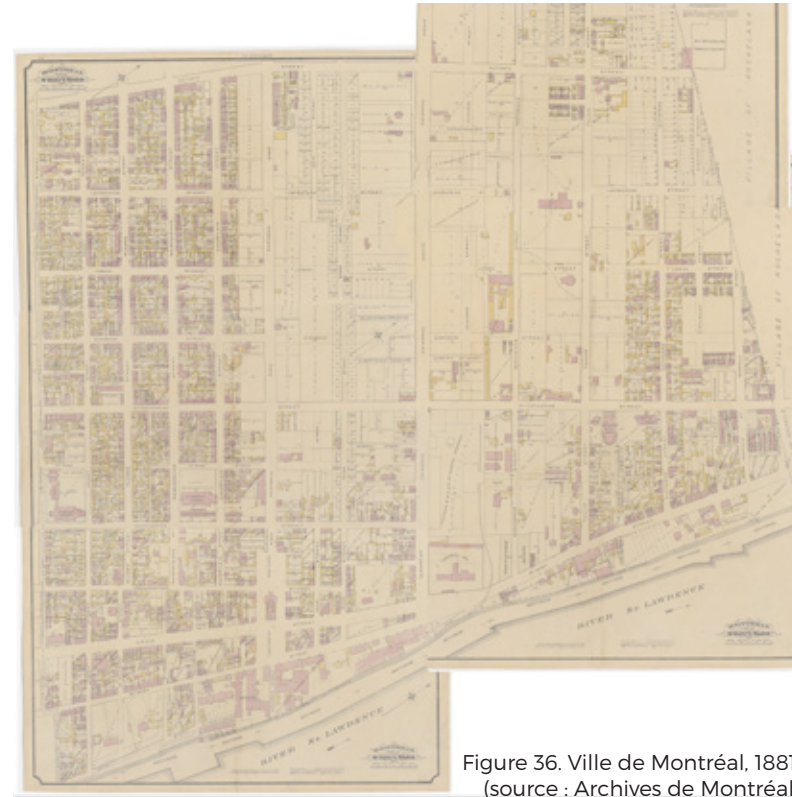


Figure 36. Ville de Montréal, 1881. (source : Archives de Montréal)

1907



Figure 39. Rue Cartier, (source : BANQ).



Figure 38. Atlas of the Island and city of Montréal and Ile Bizard, 1907. A.R. Pinsoneault.. (source : BANQ).



On remarque sur le plan de 1881 que la trame au nord de la rue Sainte-Catherine est complètement développée. Les rues s'arrêtent toutefois à l'avenue Papineau. Toute la partie au nord de Sainte-Catherine entre l'avenue Papineau et la rue Fullum n'est en général pas construite, mise à part quelques industries sur Parthenais. La rue Sainte-Catherine se poursuit quant à elle jusque dans l'est du faubourg, devenant une des seules artères reliant l'est avec le centre-ville de Montréal avec la rue Ontario et Notre-Dame. Ces rues deviennent alors des artères importantes dans l'activité urbaine du faubourg.

Le faubourg devient un pôle industriel important avec la Dominion Oil Cloth Company au coin Parthenais / Sainte-Catherine et la Canadian Pacific General Workshop tout juste derrière sur l'avenue De Lorimier. La brasserie Molson et la Canadian Rubber Company sont aussi en pleine croissance sur les terrains au sud des rues Craig et Sainte-Marie.



Alors qu'il n'y a pas beaucoup de changements dans la trame de rue du faubourg, les changements transparissent beaucoup plus dans le bâti. En effet, la partie nord de Sainte-Catherine entre Papineau et De Lorimier commence dès 1907 à être bien développée. On y retrouve principalement des îlots résidentiels sans ruelle de type faubourg. Durant cette période, le faubourg est surnommé faubourg à m'lasse à cause des déchargements de mélasse dans le port causant des odeurs partout dans le quartier. Depuis la fin du 19e siècle, le faubourg a comme réputation d'être le fief des ouvriers canadiens-français (Ville de Montréal, 2003), devenant par le fait même un des quartiers les plus pauvres de Montréal. On peut apercevoir dans la figure des enfants jouant dans la rue Cartier, tout près de l'avenue Papineau dans le faubourg. Les bâtiments ouvriers ont une implantation en rangée avec des portes cochères pour accéder à la cour centrale de l'îlot.

1933



Figure 40. Ville de Montréal, 1933.
(source : Archives de Montréal).

C'est en 1925 que la construction du pont Jacques-Cartier débute jusqu'en 1930. Le trajet du pont passe directement dans les îlots entre la rue Dorion et l'avenue De Lorimier pour atterrir sur la rue Lafontaine. Le pont comporte deux courbes, soit la courbe plus près du fleuve afin d'aligner le pont avec la trame nord-sud montréalaise, et la courbe Craig surnommée courbe de la mort à cause du

nombre élevé d'accidents automobiles à cet endroit. Cette dernière courbe est occasionnée par le refus catégorique d'un propriétaire d'une usine de savon à se faire exproprier.



Figure 41. Pont Jacques-Cartier, 1929
(source : Proje

Le pont s'insère entre les deux axes principaux nord-sud du faubourg, soit les avenues Papineau et De Lorimier. L'étude de la morphogénèse du faubourg permet de mieux comprendre ce choix stratégique pour faciliter l'entrée et la sortie de la ville par ce nouveau pont, alors que ces axes structuraient déjà le développement du secteur.



Figure 42. Tête de pont, 1950
(source : Archives de Montréal).

Le projet a nécessité l'expropriation et la démolition de nombreuses résidences ouvrières. La tête de pont est configurée comme une intersection en T avec la rue Lafontaine. Il y avait des postes à péage pour entrer sur le pont jusqu'en 1962. Il est possible de voir sur la figure l'intersection en question avec le grand espace minéralisé pour laisser l'espace à la circulation automobile.



C'est entre 1933 et 1986 que l'on remarque les plus gros changements dans la structure urbaine. En effet, l'arrivée du pont est suivie d'une vague d'investissements publics en infrastructure dans le secteur qui s'intègre dans l'ère des grands projets de la ville de Montréal.

La deuxième moitié du XXe siècle sera marquée par la réalisation de projets publics et urbains tels que l'élargissement du boulevard René-Lévesque, l'arrivée de Télé-Québec, la construction du centre de détention Parthenais, les voies

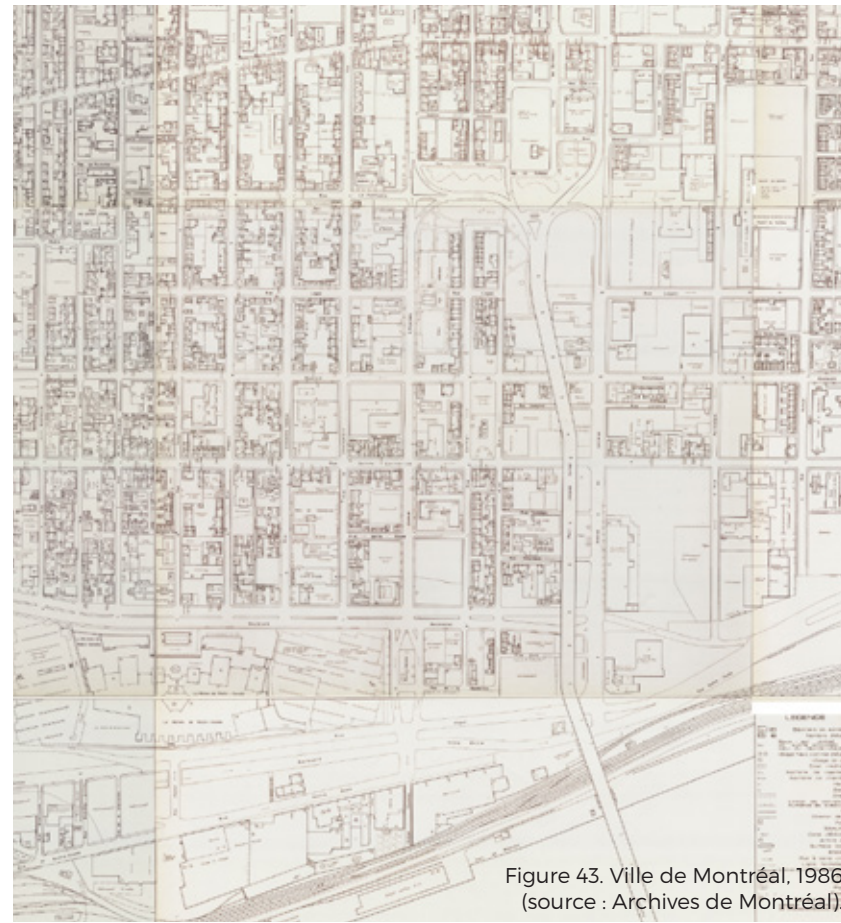


Figure 43. Ville de Montréal, 1986
(source : Archives de Montréal).

rapides Ville-Marie et Notre-Dame et l'aménagement de la Place Frontenac. Plusieurs de ces projets nécessiteront des expropriations massives. Il s'ensuivra un exode d'une partie de la population et, par conséquent, un déclin des activités commerciales. À cela s'ajoutera un déplacement de l'activité industrielle traditionnelle, notamment dans les secteurs de la chaussure et de la confection. Le chômage deviendra endémique, et la population de Sainte-Marie ne bénéficiera que très peu de la présence des grandes institutions sur son territoire, comme Télé-Québec et Gaz Métropolitain. (Ville de Montréal, 2003)



Figure 44. Radio-Canada, 1964
(source : Archives de Montréal).

Le cloisonnement du quartier Sainte-Marie dans un réseau automobile fonctionnant à l'échelle métropolitaine couplé à l'exode industriel dans les grandes villes nord-américaines n'a certainement pas aidé la situation déjà précaire du quartier ouvrier. C'est en 1966 que la tête de pont est reconfigurée au profit d'une meilleure fluidité automobile en aménageant des échangeurs se branchant di-



Figure 45. Parc des Faubourgs, 1970
(source : BANQ).

rectement aux avenues Papineau (entrée du pont) et De Lorimier (sortie du pont). Cette nouvelle configuration fait partie des aménagements de l'Expo 67, le pont étant la porte d'entrée de la Terre des Hommes (Île Sainte-Hélène). Ce n'est que plus tard au début des années 2000 que le parc des Faubourgs profite de nouveaux investissements pour son réaménagement.



Figure 46. Avenue De Lorimier longeant le parc des Faubourgs

STRUCTURE URBAINE

Voie d'agglomération



Voie primaire



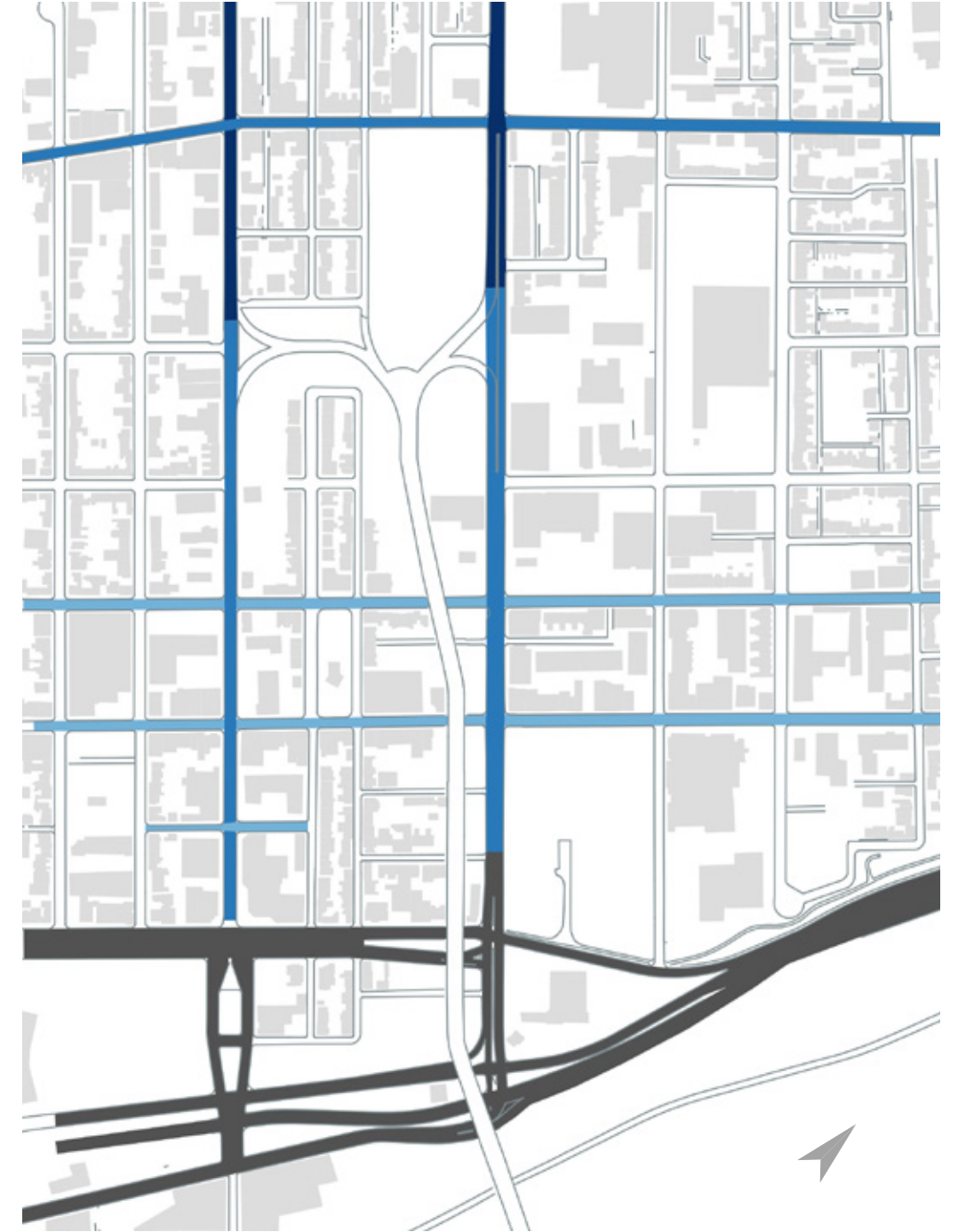
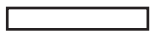
Voie secondaire



Voie tertiaire



Voie résidentielle



ESPACES SOUS-UTILISÉS

Le cloisonnement du quartier Sainte-Marie dans un réseau automobile fonctionnant à l'échelle métropolitaine couplé à l'exode industriel dans les grandes villes nord-américaines n'a certainement pas aidé la situation déjà précaire du quartier ouvrier. C'est en 1966 que la tête de pont est reconfigurée au profit d'une meilleure fluidité automobile en aménageant des échangeurs se branchant directement aux avenues Papineau (entrée du pont) et De Lorimier (sortie du pont). Cette nouvelle configuration fait partie des aménagements de l'Expo 67, le pont étant la porte d'entrée de la Terre des Hommes (Île Sainte-Hélène). Ce n'est que plus tard au début des années 2000 que le parc des Faubourgs profite de nouveaux investissements pour son réaménagement.

1 La partie est du parc des Faubourgs se démarque du reste des aménagements mis en place au début des années 2000 par son grand espace gazonné et complètement démuné de mobilier ou d'arbres. Cette partie du parc est uniquement accessible par le reste du parc à l'ouest, le terrain étant clôturé tout le long de l'avenue De Lorimier et de la rue Ontario Est.

2 Les terrains autour des échangeurs du pont sont aussi des espaces sous-utilisés, considérant les externalités négatives (pollution visuelle et auditive) causées par la circulation automobile. Bien que ces terrains soient très boisés, ils semblent être moins fréquentés que le reste du parc. De plus, les échangeurs sont de véritables barrières physiques séparant le parc des Faubourgs de l'entrée du pont Jacques-Cartier puisqu'ils ne permettent pas la traverse sécuritaire pour les piétons et les cyclistes provenant du parc.

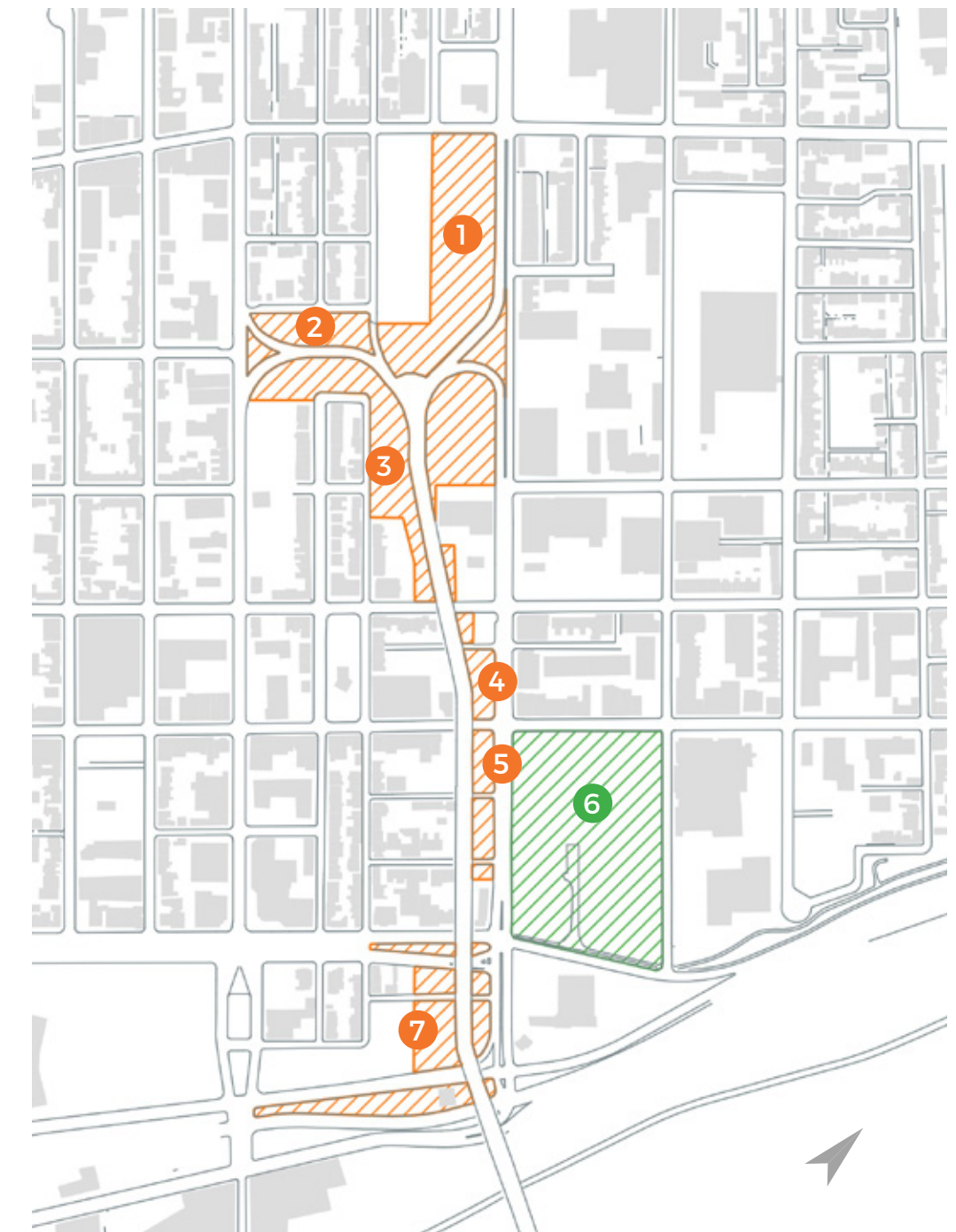
3 La partie longeant le pont au sud du parc est aussi très boisée, principalement par des conifères. Un sentier permet de s'y promener, mais la partie sous le pont est complètement clôturée et inaccessible. Cette dernière permettait de traverser d'un bord ou de l'autre du pont (Est-Ouest).

4 La quasi-totalité du terrain entre la rue Champion et la rue Sainte-Catherine est occupée par un stationnement automobile. Beaucoup d'espaces considérés comme sous-utilisés dans la ville proviennent de grands terrains minéralisés souvent utilisés comme stationnements même s'il n'y a pas vraiment de besoin dans ce secteur. Bien que les besoins en stationnement n'aient pas été évalués dans cette analyse, il semble y avoir un taux de vacance élevé dans un secteur connaissant une certaine dévitalisation depuis plusieurs années. Ces stationnements publics semblent être une réponse facile pour combler des terrains vacants qui gagneraient à être aménagés convenablement.

5 Les terrains entre les rues Sainte-Catherine et Falardeau sont aussi vacants, mise à part la partie nord qui fait partie des aménagements faits dans les années 2000. Le gravier occupe le reste de l'espace. Des abris de sans domicile fixe peuvent être parfois aperçus en dessous de la structure du pont.

6 Cet immense terrain vacant en gravier longe le côté est de l'avenue De Lorimier entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard René-Lévesque. L'ilôt a une taille approximative de 160 mètres par 245 mètres. Sa position géographique et sa taille font de ce terrain un fort potentiel de développement dans le secteur. L'espace est actuellement utilisé pour du stationnement automobile.

7 Ces terrains se trouvent au cœur de la circulation métropolitaine, soit entre le boulevard René-Lévesque, la rue Notre-Dame et l'autoroute Ville-Marie. Les deux terrains séparés par la rue Érié servent actuellement de stationnements automobiles alors que les deux autres servent d'espaces tampons séparant les voies de circulation des grands axes routiers. Celui de l'autoroute Ville-Marie est occupé par la célèbre station de pompage Craig.



Sous-utilisé



À développer



PATRIMOINE BÂTI

Certains bâtiments à forte valeur patrimoniale se trouvent à proximité de l'axe du pont. Ces bâtiments ont généralement plusieurs qualités qui peuvent représenter des opportunités pour renforcer l'identité des lieux et de la communauté. La valeur d'âge et l'intérêt historique des bâtiments sont des caractéristiques propres à cette catégorie. La rareté de l'usage du bâtiment, sa valeur architecturale et d'authenticité sont d'autres critères qui complètent les qualités patrimoniales.

1 L'Église Notre-Dame de Guadeloupe, auparavant nommée l'Église Sainte-Marguerite-Marie-Alacoque, surplombe la rue Ontario Est directement dans l'axe du pont Jacques-Cartier et des aménagements du parc des Faubourgs. Cette église est connue pour être le 100e culte catholique ouvert au public de Montréal ou communément appelé le centième clocher de Montréal. Inspirée du courant de l'École des Beaux-Arts, cette église a été imaginée et dessinée par l'architecte de renom Ernest Cormier pour finalement être complétée en 1925-1926 (Racine, 2011).

2 L'ancienne usine de savon Barsalou situé au 1600 De Lorimier n'est pas très connue dans la population montréalaise malgré sa marque importante dans l'histoire de la ville. En effet, la famille Barsalou a refusé catégoriquement l'expropriation de son immeuble pour faire passer le pont Jacques-Cartier alors que plus de 170 propriétaires ont été expropriés (Propos Montréal, 2015). Les ingénieurs chargés du projet ont dû dévier le trajet du pont sur le terrain à l'ouest, causant la fameuse courbe Craig surnommée la courbe de la mort. Cette courbe est tristement réputée pour avoir une approche dangereuse ayant causé beaucoup d'accidents mortels. Le bâtiment est actuellement occupé par des bureaux et se nomme la Maison Premier Plan.

3 La prison du Pied-du-Courant a une grande valeur historique pour la ville de Montréal. Étant un centre de détention entre 1836 et 1912, la prison a accueilli de nombreux patriotes. Douze exécutions de patriotes ont eu lieu à cette prison, renforçant l'importance historique des lieux. Son architecture néoclassique ajoute aussi à sa

valeur patrimoniale, témoin des nouvelles façons de concevoir les prisons au 19e siècle. Le bâtiment est aussi un des premiers à Montréal à être fait entièrement de pierres de taille grise sur ses deux étages.

L'ensemble de la prison comprend la maison du gouverneur qui se trouve sur le terrain avant de la prison, ainsi qu'un muret. Le bâtiment principal de la prison était occupé par la SAQ jusqu'en 2018. Il y avait aussi un centre d'exposition et de commémoration de la prison également. C'est maintenant Télé-Québec qui occupe l'édifice patrimonial pour des bureaux.

4 La station de pompage Craig est un bâtiment municipal ayant servi à pomper l'eau excédentaire de la ville dans le fleuve lors des grandes crues printanières. C'est la plus ancienne installation de ce type dans le réseau d'aqueduc de Montréal, ce qui explique entre autres sa valeur patrimoniale. Sa valeur architecturale est aussi citée plusieurs fois avec ses pierres rustiquées. L'état de dégradation avancée du bâtiment laisse présager une démolition partielle ou totale de l'édifice, selon un récent rapport d'inspection d'une firme d'ingénierie.

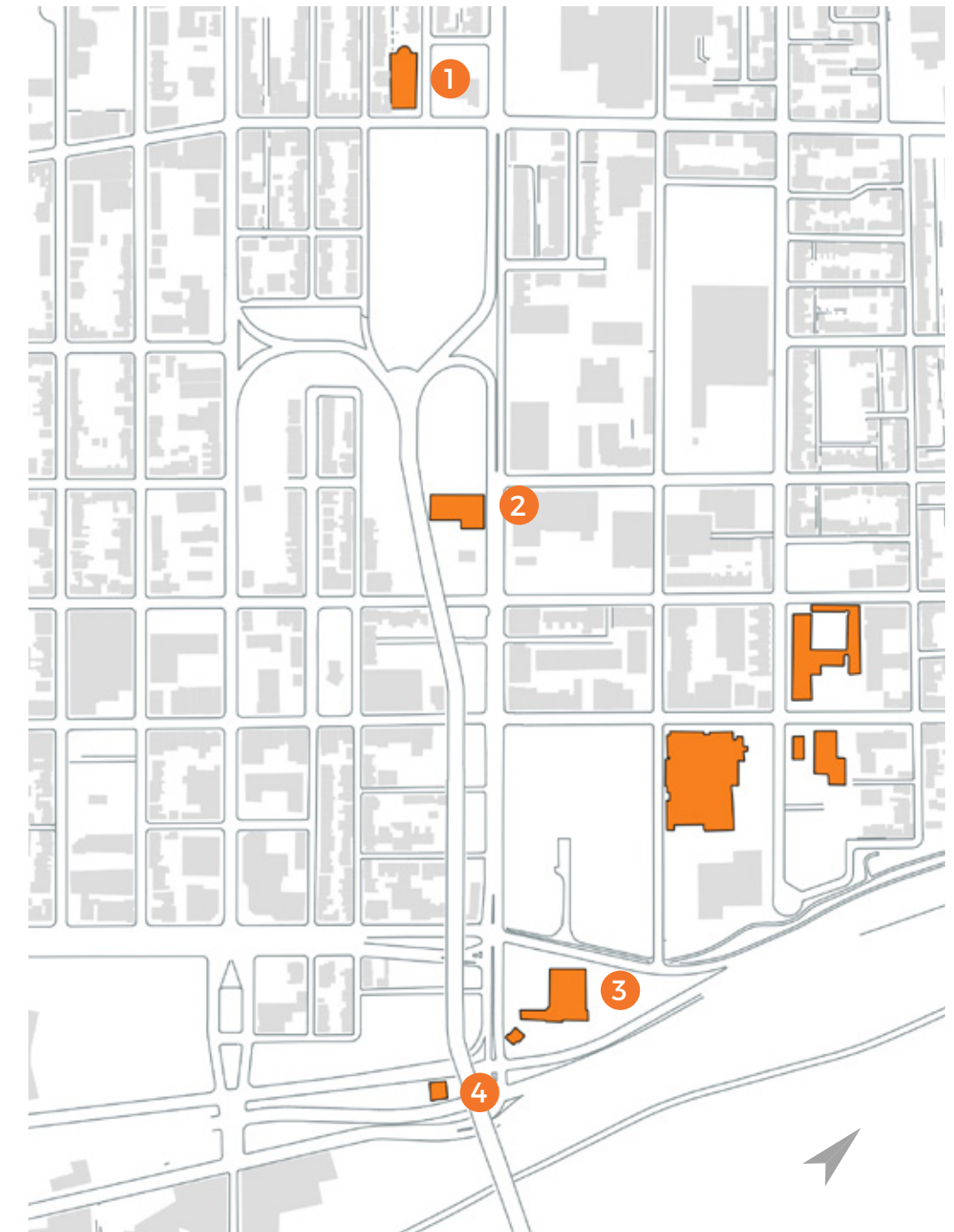




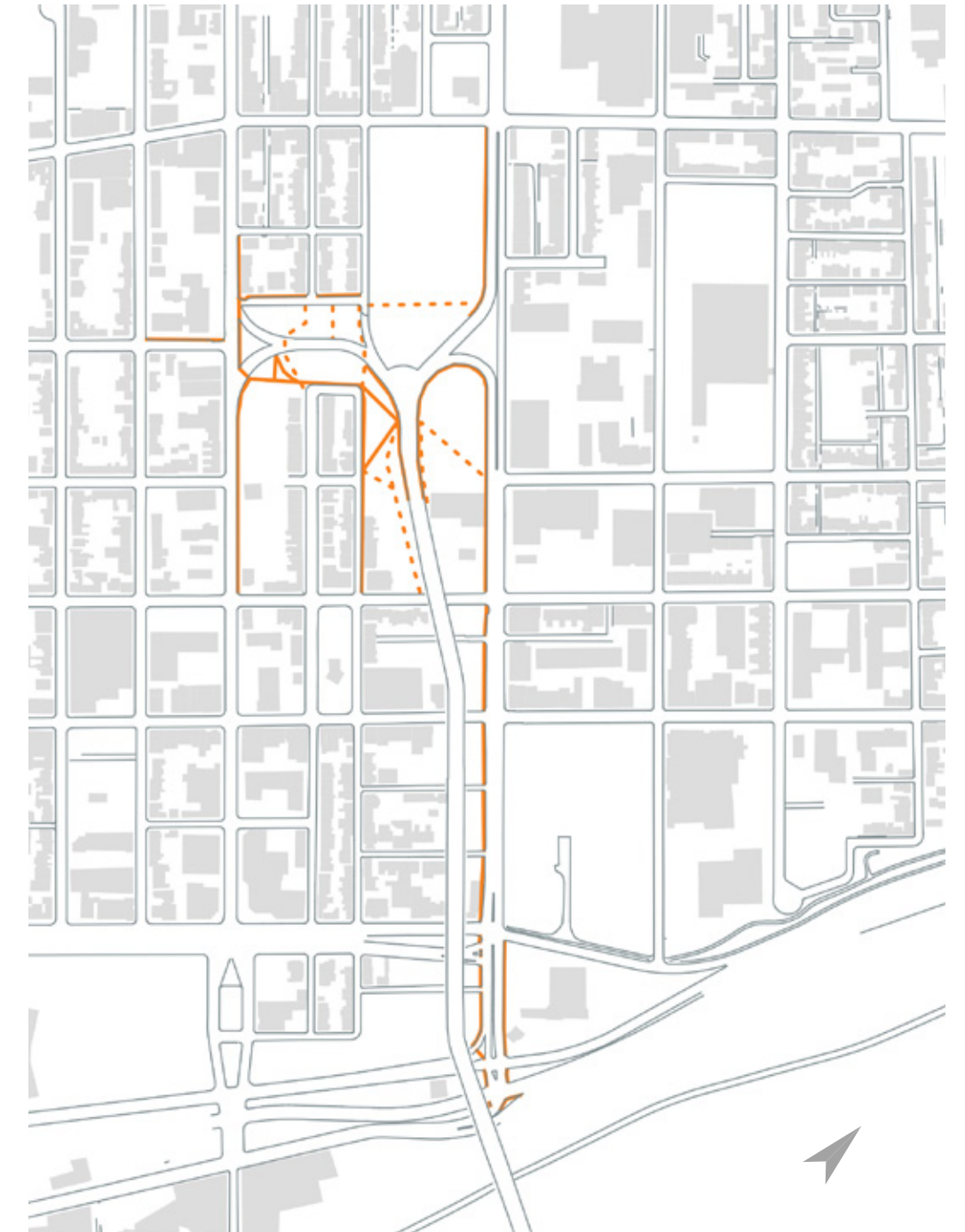
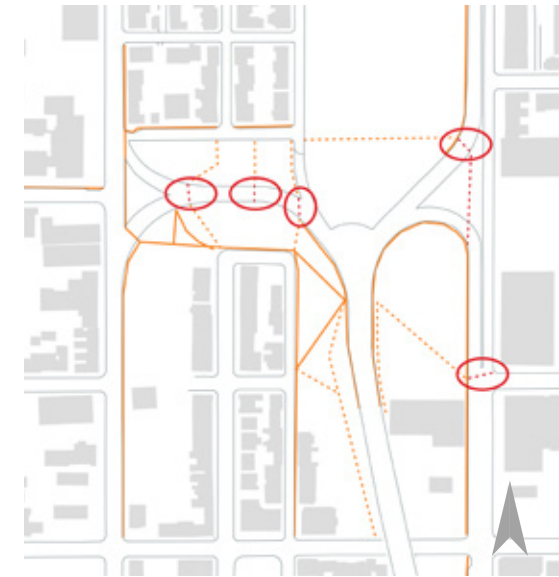
Figure 47. Échangeur bloquant un passage piéton vers le parc des Faubourgs.

RÉSEAU PIÉTON

Le réseau piéton est pourvu de détours qui encouragent l'utilisation de traverses informelles et dangereuses. Alors que le parc des Faubourgs et le pont sont collés l'un sur l'autre, un détour de 450 mètres (approximativement 8-10 minutes de marche) et 2 intersections sur feux sont nécessaires pour se rendre à l'un ou l'autre. Les traverses informelles se trouvent au niveau des échangeurs du pont. L'échangeur d'entrée comprend 3 traverses informelles souvent utilisées par les piétons et vélos, alors que l'échangeur de sortie en comprend au moins une au niveau de l'avenue De Lorimier. Ces traverses informelles sont dangereuses puisque le piéton se retrouve en position de vulnérabilité avec la circulation automobile

puisqu'il n'a aucune priorité de traverse. En d'autres mots, les automobiles n'ont pas à s'arrêter pour laisser passer les piétons. L'amplitude des courbes des échangeurs, la vitesse et le débit automobile rend impossible l'aménagement de traverses protégées de type feu à ces endroits.

La traversée en dessous du pont au sud des échangeurs est impossible puisque des clôtures empêchent l'accès. Il est aussi impossible de se rendre jusqu'au boulevard de Maisonneuve le long de la structure du pont pour les mêmes raisons.



Traverse informelle



Réseau informel



Réseau piéton





Figure 48. Cycliste circulant sur la rue Ontario E au travers de la circulation automobile

RÉSEAU CYCLABLE

Pour ce qui est du réseau cyclable, les infrastructures actuelles se concentrent principalement autour de la station de métro Papi-neau au sud de la tête de pont. La rue Notre-Dame comprend une piste en site propre qui se transforme en piste sur rue sur le boulevard René-Lévesque. Les rues Dorion et Cartier sont en chaussée désignée et font le lien entre la tête de pont, le métro et René-Lé-

vesque. Finalement, une piste sur rue a été aménagée en 2018 sur le boulevard de Maisonneuve.

Les cyclistes ne peuvent se diriger au nord de l'île sécuritairement sans devoir aller faire un détour par la rue Fullum qui est munie de bandes cyclables.



Traverse informelle



Bande cyclable



Piste site propre



SYNTHÈSE DES ENJEUX ET ORIENTATIONS

Espace sous-utilisé



- Vide contribuant à la séparation physique et psychologique des quartiers
- Perte de repères visuels
- Sentiment d'insécurité
- + Parc linéaire dans l'axe du fleuve
- + Tisser des liens entre les deux quartiers (Est-Ouest)
- + Développement d'un pôle culturel et festif

Patrimoine bâti



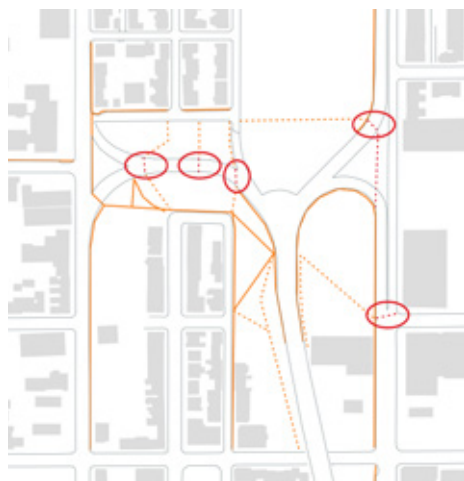
- Positionnement dispersé sur le territoire
- Non-accessible
- Interprétation difficile (signalétique)
- + Circuit historique
- + Valorisation du patrimoine industriel (Signalétique)
- + Réappropriation de l'histoire des lieux

Réseau cyclable



- Déplacements nord-sud difficiles
- Voie publique exclusive à l'automobile
- + Cohabitation sécuritaire entre les modes
- + Accès directs
- + Intégration au maillage de la trame

Réseau piéton



- Détours encourageant l'utilisation de traverses informelles et dangereuses
- Aménagements favorisant la circulation automobile
- Parc des Faubourgs inaccessible
- + Entrée du pont priorisant les déplacements piétons
- + Limiter les sentiers informels
- + Annoncer et sécuriser les traverses

ÉNONCÉ DE VISION ET OBJECTIFS

Les abords du pont Jacques-Cartier se trouvent au cœur des faubourgs montréalais, plus précisément à cheval entre le faubourg Saint-Jacques et le faubourg Sainte-Marie. Alors que les terrains disponibles pour développement au centre-ville se font de plus en plus rares et que la ville de Montréal connaît une pénurie de logements de plus en plus importante, le quartier Sainte-Marie deviendra rapidement prisé par la population et les promoteurs immobiliers. Dans un avenir rapproché, le quartier servant de porte d'entrée à la ville de Montréal se densifiera par ses nombreux îlots industriels et se dynamisera grandement par l'arrivée de nouveaux commerces de quartier, devenant ainsi un milieu de vie à part entière.

Les abords du pont serviront autant à la population locale qu'à tous les Montréalais. Le parc sera plus ouvert sur son quartier et favorisera une meilleure cohabitation avec la circulation métropolitaine engendrée par le pont. La réappropriation du mort terrain favorisera le verdissement de plusieurs îlots de chaleur tout en permettant la construction d'un bâtiment institutionnel à vocation culturelle et ouvert à la population. Le parc linéaire permettra de retisser le lien entre les deux quartiers (est-ouest), tout en offrant un lien vert de la tête de pont jusqu'au fleuve (nord-sud).

VI PROPOSITION SOMMAIRE

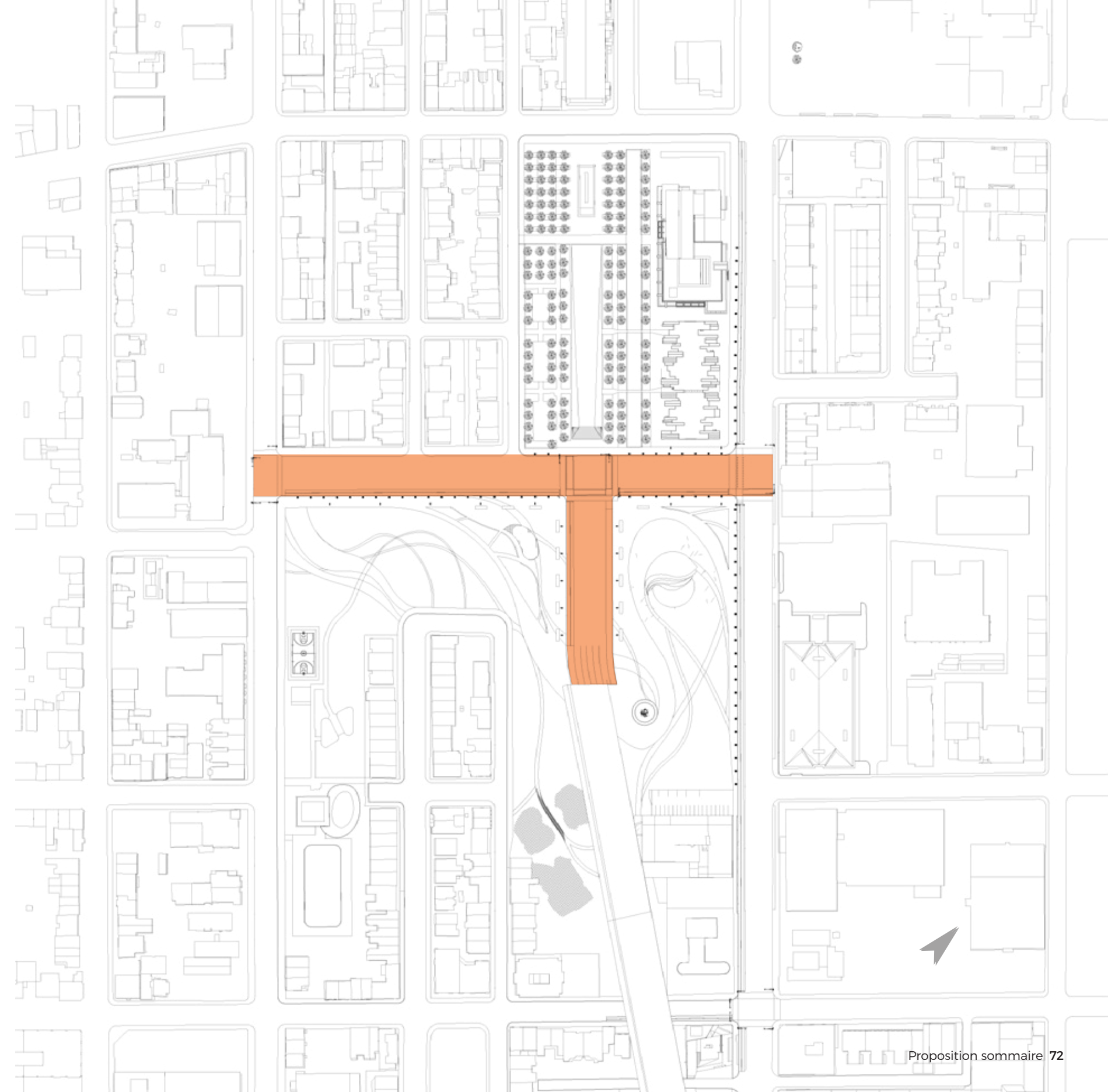
Approche conceptuelle

NOUVELLE CONFIGURATION DE LA TRAME

La nouvelle configuration du pont avec une intersection en T permet un accès plus sécuritaire et direct au pont en permettant d'aménager des traverses sur feux piétons dans l'axe de ce dernier, menant directement au parc des Faubourgs. Ces passages à l'intersection donnent ainsi la priorité nécessaire aux piétons et aux cyclistes pour une traversée sécuritaire tout en cohabitant avec les automobiles. Les sentiers sur les côtés du pont s'en trouvent aussi directement liés. Les usagers de la route atterrissent directement dans l'axe de l'Église Notre-Dame et son allée centrale. Les espaces créés par le décalage de la voirie vers le parc permettent par le fait même l'élimination des terrains sous-utilisés en bordure des accès au pont, qui étaient plutôt des morts terrain. Plus d'espace est ainsi disponible pour offrir à la population un parc urbain multifonctionnel à la grandeur de Montréal.



(source : Google Earth).



PLAN D'ENSEMBLE



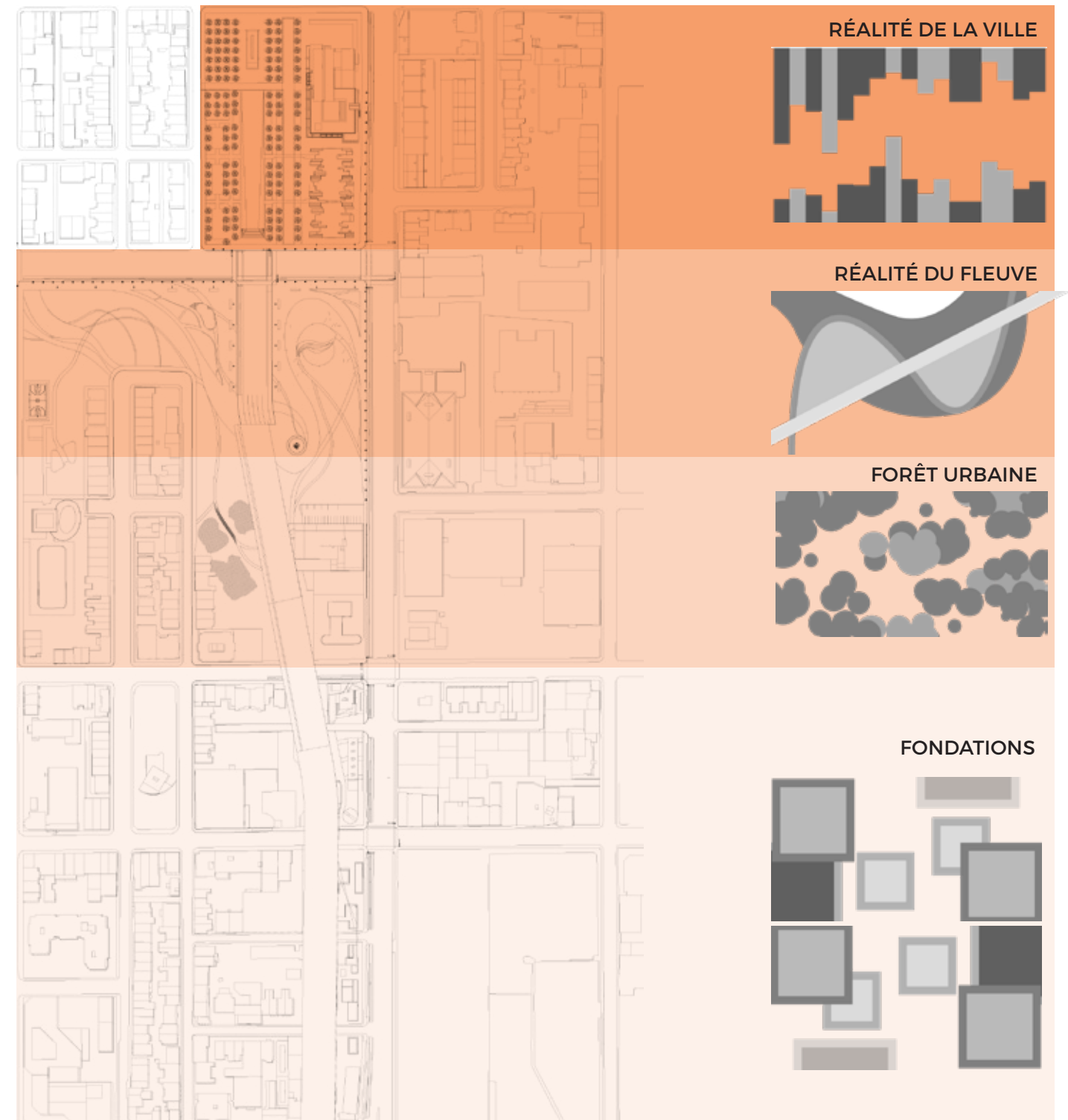
Avenue De Lorimier

Avenue Papineau



PRINCIPES DE CONCEPTION

Le schéma de cette section présente les différentes séquences paysagères du concept. Le projet est séparé en 4 typologies distinctes basées sur les caractéristiques physiques et historiques du quartier. Ces zones offrent des ambiances et des expériences uniques aux usagers tout en respectant une continuité logique liant la tête de pont au fleuve. Le prolongement de l'avenue Malo marque l'interface entre la ville et la réalité au-delà du fleuve.



Fontaine du parc des Faubourgs

Bâtiment institutionnel avec vue sur le pont

Allée centrale

Lien avec le reste du parc

Bassin d'eau à bas niveau

Passerelle



PARC DES FAUBOURGS

Le terrain est du parc des Faubourgs comprend des aménagements rectilignes dans le sens est-ouest, rappelant la trame orthogonale de Montréal. Ses aménagements linéaires permettent une continuité logique avec l'allée centrale actuelle du parc. Un rappel de l'ancienne emprise de la rue Couture (vis-à-vis Disraeli) est aussi prévu, tissant du même coup un lien entre le quartier Sainte-Marie et Saint-Jacques.

BÂTIMENT CULTUREL

Un bâtiment public (institutionnel et/ou culturel) est prévu sur le terrain est du parc des Faubourgs. Ce dernier résulterait préalablement d'un concours d'architecture orchestré par la ville de Montréal afin que ses caractéristiques soient cohérentes avec le design du parc, mais aussi avec les besoins de la communauté locale. L'envergure du bâtiment doit pouvoir offrir au public une vue sur le pont Jacques-Cartier, sur le fleuve et sur le parc. Le toit du bâtiment deviendrait donc un véritable observatoire sur une icône du paysage Montréalais et du quartier Sainte-Marie. Le bâtiment serait formé de deux volumes interreliés au centre, favorisant une perméabilité entre le parc et le quartier. Ce passage extérieur donnerait directement sur le parc, limitant l'effet de barrière causé par son gabarit. Ces critères seraient intégrés dans un devis de concours d'architecture orchestré par la ville.





PARC DES FAUBOURGS ALLÉE CENTRALE

L'allée centrale dans l'axe de la rue De Bordeaux rappelle son ancienne emprise passant auparavant au travers du parc. Cette voie structurant l'espace permet à la fois de la traverser au complet et d'accéder au centre culturel. L'allée a l'espace nécessaire pour pouvoir accueillir des expositions temporaires ou des événements. Des allées transversales tissent un lien avec le parc des Faubourgs original et la nouvelle partie à l'est. Une plaque d'information permet d'informer les passants de l'ancienne rue Couture passant auparavant par la place qu'occupe la passerelle du bassin actuellement. Ce dernier a un niveau d'eau peu profond, le rendant accessible pour tous et toutes durant les journées chaudes d'été.





PARC DES FAUBOURGS
BASSIN D'EAU

Le bâtiment institutionnel, préférablement culturel, a une architecture unique aux couleurs de la ville de Montréal découlant d'un concours d'architecture. Il agit comme figure d'entrée de la ville et offre a la population une vue imprenable sur le parc, le pont et le quartier avec son toit vert public.

Double rangée d'arbres

Jardin de graminés

Fontaine dynamique

Amphithéâtre extérieur

Espace d'exposition

Espace de détente



Sculpture

ATTERRISSAGE

Les aménagements circulaires symbolisent l'eau et cette réalité au-delà du fleuve qui se confronte à la ville. L'atterrissage du pont se veut une véritable interface entre ces deux milieux. Les aménagements offrent différents points de vue sur la ville et sur le pont, tout en permettant des liens directs et sécuritaires aux piétons et aux cyclistes. L'espace est dessiné et prévu pour accueillir des événements et festivités publiques comme il y en a déjà au parc des Faubourgs annuellement.





ATTERRISSAGE

Dans le but d'isoler les externalités négatives causées par la circulation automobile du pont, deux rangées d'arbres, une de grande taille près de la rue et une de taille moyenne vers l'intérieur, ont un effet combiné pour à la fois offrir un encadrement intéressant pour les piétons et pour bloquer la pollution sonore et visuelle. Cette rangée d'arbres ornementaux favorise aussi une intimité dans le parc, bonifiant l'expérience des gens.

ENTRÉE OUEST

L'entrée ouest du côté de l'avenue Papineau permet elle aussi la tenue d'expositions temporaires comme il y a actuellement en avant de l'Église Notre-Dame dans le parc des Faubourgs. Cette entrée mène à un grand espace boisé pour la détente avec des grands ormes et érables matures, offrant ainsi beaucoup d'ombrage. Cette partie du parc est directement connectée au parc des Vétérans et offre un accès direct.



An architectural rendering of a park plaza. In the center, a fountain with multiple vertical jets of light rises from a paved area. To the left, a paved walkway leads towards the fountain, lined with young trees. To the right, a curved path leads through a garden of tall grasses and a lawn area with mature trees and a red bench. The sky is bright with soft clouds.

ATTERRISSAGE

LA FONTAINE

Une fontaine sans niveau d'eau occupe l'espace central de la partie à l'ouest du pont. Cette fontaine dynamique offre des jeux de lumière la nuit et peut être programmée selon les événements. Elle peut aussi être complètement désactivée, libérant l'espace pour pouvoir accueillir des événements nécessitant plus de place.

Un jardin de graminées agrmente les abords de la fontaine. Ces plantes souples créent un effet de mouvement en vagues avec le vent. Des jets de brume dans le jardin rendent la traversée rafraîchissante et intéressante visuellement. Les sentiers éclairés dans le jardin lient la fontaine avec le reste du parc.



ATTERRISSAGE AMPHITHÉÂTRE EXTÉRIEUR

L'amphithéâtre extérieur semi-naturel permet la tenue de spectacles (musique, cirque, théâtre, etc.) mettant en scène le bâtiment patrimonial de l'ancienne usine à savon Barsalou ainsi que le pont Jacques-Cartier en arrière-plan. Cet amphithéâtre sécuritaire ne nécessite aucune infrastructure lourde, rendant l'aménagement accessible et opérationnel tout au long de l'année.

ATTERRISSAGE LA STATUE

La partie est du parc met en valeur une statue sculptée par un artiste ayant déjà contribué à l'Exposition universelle de Montréal, Henry Moore, reprenant la thématique de la Terre des Hommes. Le secteur était à l'époque une des portes d'entrée sur le site de l'Expo.

La statue choisie représente la fusion entre deux éléments distincts dans une fluidité harmonieuse. Les courbes s'intègrent parfaitement aux aménagements de l'atterrissage et apporte une valeur esthétique intéressante à cet espace près du pont.



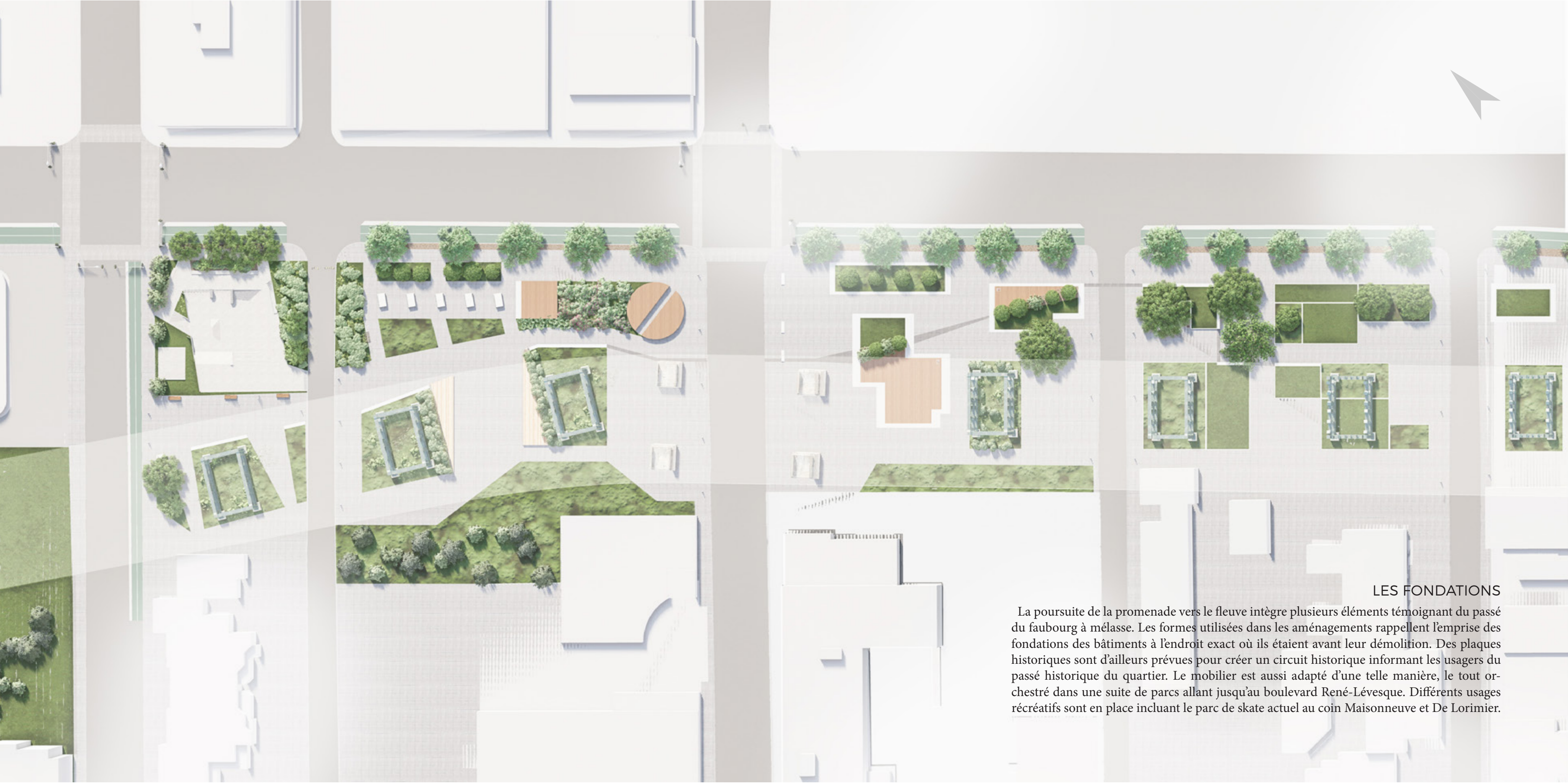


FORÊT URBAINE

Véritable porte d'entrée sous le pont, cet espace offre à la population une expérience intime dans une forêt urbaine de conifères matures. Cette importante densité végétale sert de zone tampon entre la frénésie autour de la tête de pont et le reste de la promenade vers le fleuve. On parle ici de plus petits sentiers menant les usagers sous le tablier du pont et dévoilant la splendeur de la structure de ce dernier.

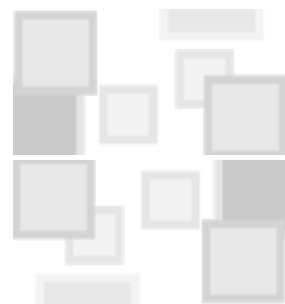
La forêt urbaine comporte un minimum d'interventions afin de garder ses qualités naturelles. Des arbres matures occupent actuellement le site, permettant aux passants de profiter d'une intimité créée par les grands pins et épinettes du Colorado. Cette partie du parc relie directement la tête de pont avec le reste du parc en empruntant un passage sous le pont.





LES FONDATIONS

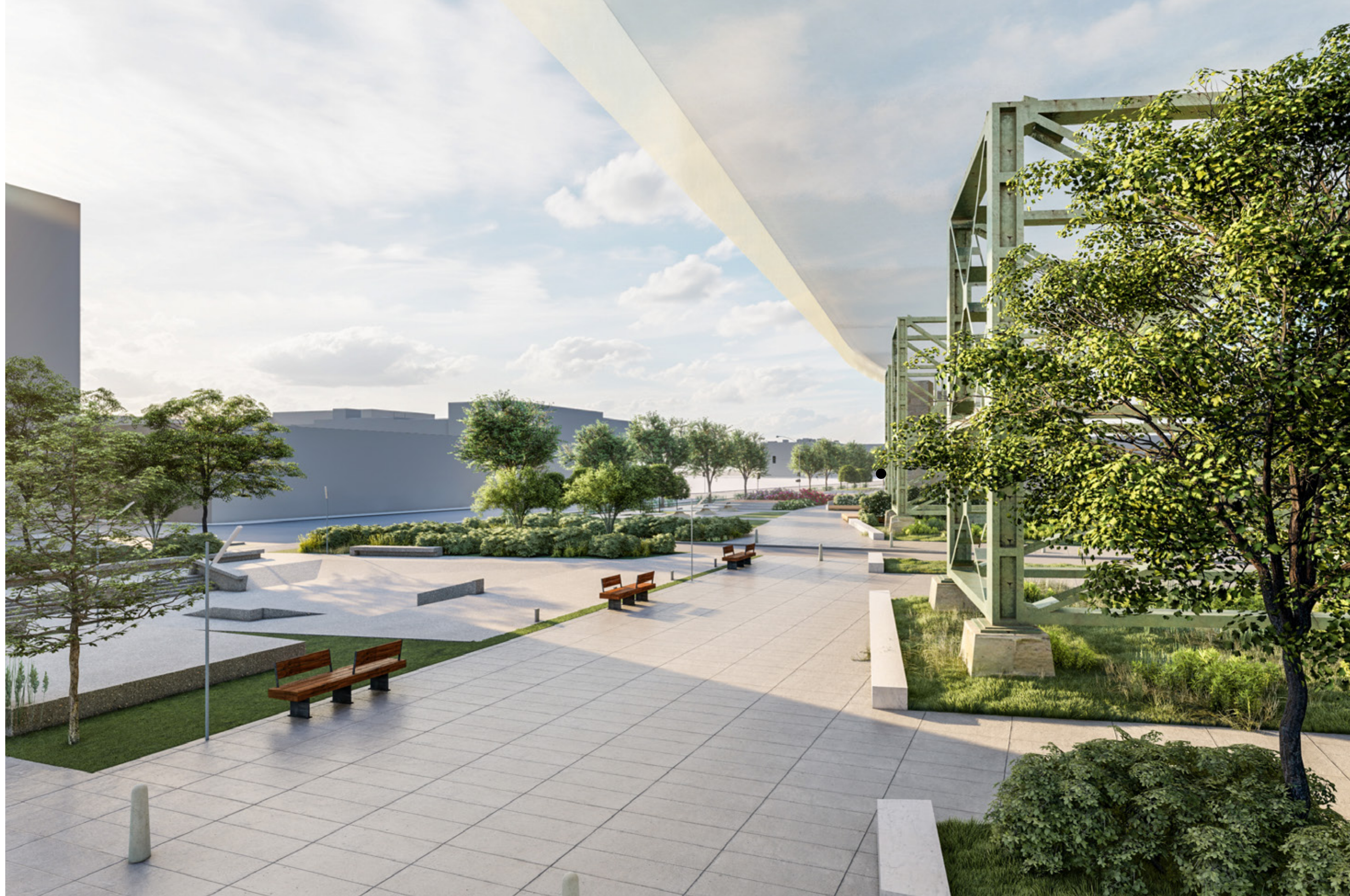
La poursuite de la promenade vers le fleuve intègre plusieurs éléments témoignant du passé du faubourg à mélasse. Les formes utilisées dans les aménagements rappellent l'emprise des fondations des bâtiments à l'endroit exact où ils étaient avant leur démolition. Des plaques historiques sont d'ailleurs prévues pour créer un circuit historique informant les usagers du passé historique du quartier. Le mobilier est aussi adapté d'une telle manière, le tout orchestré dans une suite de parcs allant jusqu'au boulevard René-Lévesque. Différents usages récréatifs sont en place incluant le parc de skate actuel au coin Maisonneuve et De Lorimier.



FONDATIONS

PARC À SKATE

L'appropriation des abords et des dessous du pont Jacques-Cartier contribue au décloisonnement du parc à skate actuel. Une allée centrale dirige les passants le long de la structure du pont, permettant des prises de vue intéressantes sur cette dernière. La végétalisation partielle des surfaces à la base des piliers du pont favorise une bonne gestion des eaux pluviales tout en permettant l'accès aux travailleurs pour l'entretien de la structure du pont.



FONDTIONS MOBILIER

Le mobilier rétro-éclairé en dessous du tablier du pont reprend l'implantation des anciens bâtiments expropriés lors de sa construction. L'espace récréatif comprend des tables de ping-pong et une estrade de relaxation dans l'axe du pont. L'espace au niveau des piliers de pierre de chaque côté de la rue Sainte-Catherine est dégagée pour mettre en valeur l'architecture du pont.





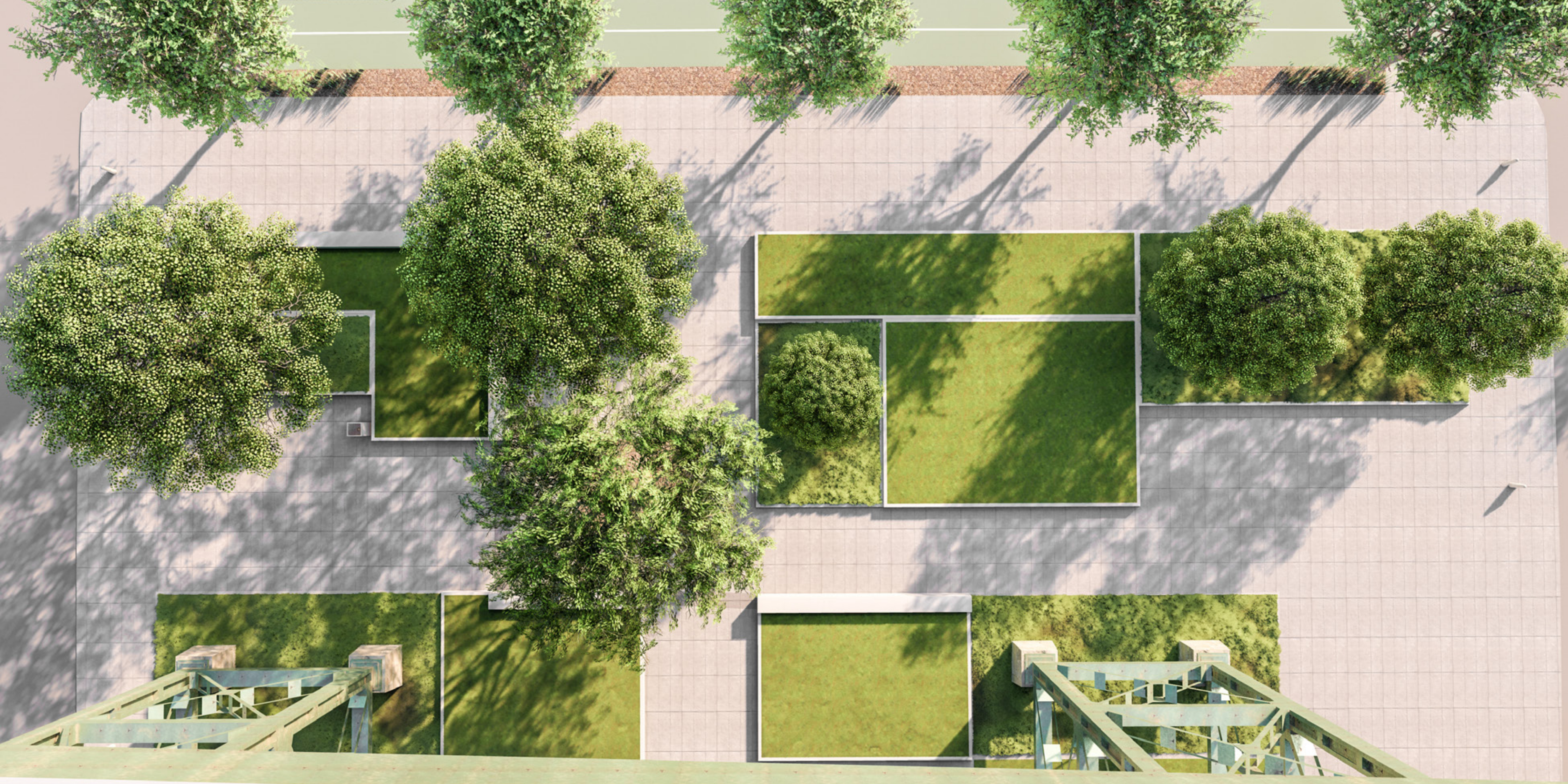
FONDATIONS
PLATEAUX OUVERTS

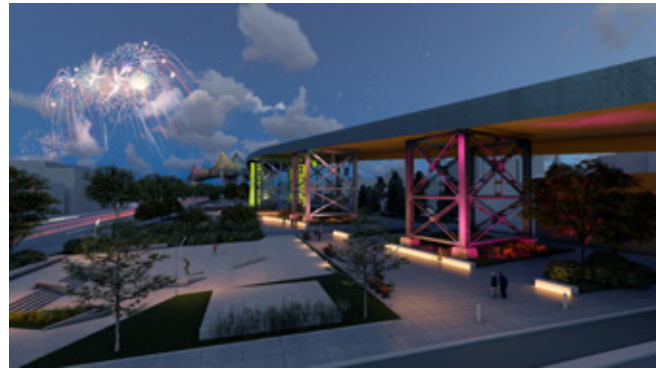
Les aménagements de plateaux ouverts reprennent aussi l'implantation des anciens bâtiments.



FONDATIONS
PLAQUES HISTORIQUES

Les plaques historiques sur chaque plateau informent les passants sur les anciens bâtiments présents à ces endroits exacts. Ils sont placés sur les plateaux de manière à ce qu'ils soient assez visibles pour ceux qui s'y intéressent, sans toutefois dénaturer le cachet des lieux.





JEUX DE LUMIÈRE

Une mise en valeur du pont principalement à l'aide de la lumière est prévue afin d'exploiter les formes de la structure et la percée visuelle vers le fleuve ou la ville. Ces interventions comprennent des projections d'images ou de vidéos sur les piliers en pierres en fonction des saisons et des événements, alors que la structure de métal sous le pont serait mise en valeur par différents jeux de lumière programmables aussi en fonction des besoins.



VII CONCLUSION

Le travail de recherche sur le rapport des ouvrages d'art avec la ville (chapitre 3) a permis de mieux comprendre l'aspect symbolique et identitaire du pont. Alors qu'il est commun de s'attarder aux enjeux de transport dans la ville, les questions sémantiques sont plus rarement abordées dans un contexte de réaménagement. La recherche démontre que le pont représente bien plus qu'un moyen de passer d'une rive à l'autre; il devient un point de référence dans le paysage et l'histoire du quartier, en plus de fasciner l'imaginaire collectif par ses nombreuses facettes.

Les études de cas réalisés dans ce projet ont permis de se baser sur des ponts existants à New York pour penser à ce qu'il pourrait être possible de faire ou de ne pas faire dans le cas du pont Jacques-Cartier. Ces ouvrages entretiennent tous une relation unique avec la trame de la grande pomme, que ce soit par la configuration de leur tête de pont ou par les espaces publics à proximité. Les hypothèses résultant de ces études ont permis de baliser la recherche principale de ce rapport, soit celle du pont Jacques-Cartier et son quartier.

La morphogénèse du quartier est un bon moyen de comprendre dans quel contexte Sainte-Marie s'est développée dans la ville, mais elle permet aussi d'expliquer la structure urbaine actuelle et de visualiser quelle tendance elle suit. Les résultats de l'analyse des abords du pont ont mené à des orientations d'aménagement claires en fonctions des différentes thématiques étudiées. Ces orientations ont guidé le concept d'aménagement (chapitre 6) et les différentes interventions subséquentes. Les propositions prenant le rôle de conclusions dans ce rapport ont pour objectif de sensibiliser les intervenants sur la possibilité d'intégrer l'histoire du quartier Sainte-Marie et la valeur sémantique du pont dans un futur réaménagement des abords du pont.



Figure 32. Pont Jacques-Cartier avec la station de pompage Craig
Photo de Yanick Sasseville, 2012

BIBLIOGRAPHIE

Aljoufie, M., Brussel, M., Zuidgeest, M., Maarseveen, M. (2013). Urban growth and transport infrastructure interaction in Jeddah between 1980 and 2007. *International Journal of Applied Earth Observation and Geoinformation*.

Bishop, P. (2008). *Bridges*. Reaktion Books.

Ferron, J. (1968). *La Charrette*. Bibliothèque québécoise.

Giroux, E. (2005). *Vue sur le pont: quartier Sainte-Marie, Montréal*. Écomusée du fier monde.

Larousse. (2020). *Infrastructure*.

Nadeau, J. (2016). <https://www.ledevoir.com/societe/477739/nos-ponts-avec-le-passe-6-6-trait-d-union-et-de-division>

Propos Montréal. (2015). *Les Barsalou*. Propos Montréal. <https://proposmontreal.com/index.php/les-barsalou/>

Racine, P. (archivé 2011). *L'église Sainte-Marguerite-Marie-Alacoque, une œuvre d'Ernest Cormier*.

Schön, Donald A. (1991). *The Reflective Practitioner: How professionals think in action*.

Aldershot, Hants: Arena.

Song, Y., Gee, G. C., Fan, Y. and Takeuchi, D. T. (2007). Do physical neighborhood characteristics matter in predicting traffic stress and health outcomes? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*.

Trancik, R. (1986). *Finding Lost Space*. Van Nostrand Reinhold.

Ville de Montréal. (2003). *Portrait de quartier : Le faubourg Sainte-Marie*.

Wang, L., Xue, X., Zhao, Z., Wang, Z. (2018). The Impacts of Transportation Infrastructure on Sustainable Development: Emerging Trends and Challenges. *International Journal of Environmental Research and Public Health*.

WHO (2000) *Transport, Environment and Health* (Copenhagen: Author).

ICONOGRAPHIE

Figure 1. Photo de Pok Rie provenant de Pexels

Figure 2. Photo de Mo provenant de Pexels

Figure 3. Photo de Alex Azabache provenant de Pexels

Figure 4. Photo de Jeffrey Czum provenant de Pexels

Figure 5. Google street view.

Figure 6. Google street view.

Figure 7. Google street view.

Figure 8. Google Earth

Figure 9. Google Map

Figure 10. Google Map

Figure 11. Google Map

Figure 12. Google Map

Figure 13. Google Map

Figure 14. . Google Map. Bruce Lee.

Figure 15. Google Map. MrCa2.

Figure 16. Joseph Mayer.

Figure 17. Waymarking

Figure 18. Tribe Citizen

Figure 19. Акиме Шагивалеева

Figure 20. Saurabh Sinha

Figure 21. Christopher Daniels

Figure 22. Brendan Gutenschwager

Figure 23. Mike Sinko

Figure 24. ak_karawan

Figure 25. L: ca. 1941. R: ca. 2002

Figure 26. Friends of Gulick Park

Figure 27. Essex Crossing NYC

Figure 28. Henrik Larsson

Figure 29. Google Street view

Figure 30. Google Map

Figure 31. Andrew Haswell Green Park

Figure 32. Yanick Sasseville. 2012

Figure 33. BANQ

Figure 34. Archives de Montréal

Figure 35. Archives de Montréal

Figure 36. Archives de Montréal

Figure 37. BANQ

Figure 38. BANQ

Figure 39. BANQ

Figure 40. Archives de Montréal

Figure 41. Propos Montréal

Figure 42. Archives de Montréal

Figure 43. Archives de Montréal

Figure 44. Archives de Montréal

Figure 45. BANQ

Figure 46. Francis Laforest

Figure 47. Francis Laforest

Figure 48. Francis Laforest