

ARCHITECTURE DU VOYAGE

DIALOGUE ENTRE VILLE, TRANSPORT ET EXPÉRIENCES SENSIBLES POUR LA RIVE-SUD DE MONTRÉAL

Luc-Olivier Daigle

Essai (projet) soumis en vue de l'obtention du grade de M. Arch.

Supervisé par Érick Rivard

École d'Architecture de l'Université Laval (ÉAUL)

Hiver 2015

RÉSUMÉ

Cet essai (projet) s'intéresse à la notion du voyage et du mouvement qui façonnent les villes, les paysages urbains, nos expériences vécues et perçues. Ces notions nourrissent et définissent une qualité de vie urbaine et architecturale. Le lieu urbain se conçoit et s'organise en fonction d'objets matériels ainsi que d'une multiplicité de souvenirs et d'émotions.

La présence de gare en milieu urbain laisse souvent des marques et des cicatrices franches : terrains en friche, lieux délaissés, usage ponctuel et limité, barrières infranchissables fracturant le paysage. Ce projet propose une possible redéfinition ou, du moins, une possible réinterprétation de la gare contemporaine québécoise.

Ses qualités spatiales, ses ambiances, ses fonctions se décortiquent en une succession de séquences, de cadres mettant en scène le voyage (qu'il soit du quotidien ou non). Ce projet se développe ainsi à travers l'échelle urbaine, celle du projet et à l'échelle de l'usager. Dans le cas présent, la gare de Saint-Lambert est l'élément visé.

AVANT-PROPOS ET REMERCIEMENTS

8 ans, déjà.

8 ans, où j'ai déposé mon tout premier trait de crayon qui allait devenir mur, ambiance, passion. Une technique en architecture plus tard, un nouveau parcours, de nouveaux tracés, de nouvelles influences ont pris formes, ont pris places. Aujourd'hui, ce périple jonché de découvertes, de rencontres fortuites, d'amitiés fortes et de projets aussi ambitieux que passionnants, ne marquent que le commencement véritable d'un autre destin, beaucoup plus grand, mais tout aussi saisissant.

J'exprime ma reconnaissance éternelle envers mes parents qui, depuis mon premier jet de crayon, ont su m'appuyer et m'encourager, se montrer curieux et passionnés, d'avoir été des acteurs de ma réussite.

Un merci particulier à mes *colocs* d'avoir subi mes horaires disjonctés et ponctués de nuits blanches, de m'avoir servi de réveille-matin dans les moments nécessaires, d'avoir été les rayons de soleil que vous êtes et d'avoir vécu avec moi, malgré vous, cette aventure de fou.

Une immense merci à cette grande *familia* architecturale qui, tout au long de cet ardu parcours, était présent dans les joies comme les embûches. Grolito, Leclerc, Davy Jones, Griel, Bornais, merci pour vos précieux conseils, votre appui inestimable, pour vos encouragements et votre dévouement, merci à ces *jeudredi* nécessaires, teintés d'humours, de rêves, d'affection. Je vous en serai éternellement reconnaissant.

Je remercie également tous les membres du jury pour leurs judicieux commentaires qui ont pu mener ce projet à bon port. Bien sûr, un merci tout particulier à Érick Rivard, qui a embarqué dans ma folie architecturale du moment, d'avoir été un générateur d'idées, un motivateur, un passionné et une aide enthousiasme.

Luc-Olivier Daigle

MEMBRES DU JURY

Érick **RIVARD** (superviseur)

Chargé de cours (École d'Architecture de l'Université Laval) et architecte associé (Groupe A / Annexe U)

Luis **CASILLAS GAMBOA**

Professeur invité (Universidad CEU San Pablo de Madrid) et architecte associé (LOC Arquitectos)

Antoine **GUY**

Architecte associé (Atelier Guy architecte)

Marianne **CHARBONNEAU**

Architecte (ABCP architecture)

TABLE DES MATIÈRES

| | | |
|---------------------|---|-----------|
| I | Résumé..... | I |
| II | Avant-propos..... | II |
| III | Membre du jury..... | III |
| IV | Tables des matières..... | IV |
| V | Liste des figures..... | VI |
| INTRODUCTION | FONDEMENT DE LA RECHERCHE-CRÉATION | 1 |
| CHAPITRE 1 | SÉMANTIQUE ET SYMBOLIQUE DU VOYAGE..... | 3 |
| 1.1 | CHRONOLOGIE ET TEMPORALITÉ DE VOYAGE..... | 3 |
| | <i>Le départ : appréhension du voyage ou banalité du déplacement</i> | <i>3</i> |
| | <i>La transition : quand l'émerveillement rencontre le voyageur anonyme</i> | <i>4</i> |
| | <i>L'arrivée : une finalité spatio-temporelle</i> | <i>4</i> |
| | <i>La pause : un moment d'inertie dans un monde de vitesse absolue</i> | <i>5</i> |
| | <i>Le retour : à la fois inévitable destin et séquence non obligée</i> | <i>5</i> |
| 1.2 | ACTEURS DE VOYAGE : ENTRE NOMADE, FLÂNEUR ET TOURISTE | 5 |
| | <i>Le Citadin contemporain et le Nomade urbain.....</i> | <i>5</i> |
| | <i>Le Flâneur moderne.....</i> | <i>6</i> |
| | <i>Le Voyageur, le Touriste et le Pèlerin.....</i> | <i>6</i> |
| | <i>L'Étranger</i> | <i>7</i> |
| | <i>L'Autre.....</i> | <i>8</i> |
| 1.3 | PAYSAGE VÉCU, PAYSAGE PERÇU | 8 |
| | <i>Paysage statique et cinétique : entre inertie et mouvement</i> | <i>9</i> |
| | <i>Paysage onirique, paysage authentique, paysage ordinaire et tiers-paysage.....</i> | <i>9</i> |
| | <i>Paysage sensoriel : entre regard, sonorité et odeurs</i> | <i>10</i> |
| 1.4 | EXPÉRIENCE DU LIEU ET DE L'ESPACE DU VOYAGE | 11 |
| | <i>Objet matériel, objet corporel.....</i> | <i>11</i> |
| | <i>Perception, souvenir et émotion.....</i> | <i>12</i> |
| | <i>Entre isolation et intégration, intimité et exhibition.....</i> | <i>13</i> |
| CHAPITRE 2 | LE TERRITOIRE ET SES ÉCHELLES : LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL | 14 |
| 2.1 | MOBILITÉS ET MODES DE VIE | 14 |
| 2.2 | ÉVOLUTION DU DE LA MOBILITÉ COLLECTIVE : ENTRE PASSÉ, PRÉSENT ET FUTUR..... | 15 |
| | <i>Saint-Lambert à l'échelle du territoire</i> | <i>15</i> |
| | <i>Passé : paysage identitaire</i> | |
| | <i>Saint-Lambert à l'échelle de la ville</i> | <i>16</i> |
| | <i>Présent : paysage fragmenté et fracturé</i> | |
| | <i>Saint-Lambert à l'échelle de la gare</i> | <i>17</i> |
| | <i>Futur : paysage potentiel</i> | |

| | | |
|----------------------|---|-----------|
| CHAPITRE 3 | LE PROJET : UNE GARE INTERMODALE POUR LA RIVE-SUD DE MONTRÉAL | 19 |
| 3.1 | MISE EN CONTEXTE..... | 19 |
| 3.2 | OBJECTIFS DE DESIGN ET ENJEUX..... | 19 |
| 3.3 | PROGRAMME ET SITE..... | 21 |
| | <i>La ville dans la gare et la gare dans la ville</i> | 21 |
| | <i>La ville à échelle humaine : l'espace public</i> | 22 |
| | <i>La ville mobile : l'infrastructure de transport</i> | 22 |
| 3.4 | MATÉRIALISATION DU PROJET..... | 23 |
| | <i>La place publique : ouverture sur le centre-ville et la communauté</i> | 24 |
| | <i>Les jardins urbains et le boisé : un parcours au gré des saisons</i> | 25 |
| | <i>La traversée du site et du bâtiment</i> | 27 |
| | <i>Les quais d'embarquement : magnifier le paysage ordinaire</i> | 28 |
| | <i>Les espaces artistiques, communautaires et commerciaux : l'âme du projet</i> | 29 |
| | <i>Les circulations, les espaces et la matérialité : le voyage au quotidien</i> | 30 |
| CONCLUSION | RÉFLEXIONS ET DISCUSSIONS | 32 |
| BIBLIOGRAPHIE | | 34 |
| ANNEXES | | 36 |
| 01 | <i>Schéma de concepts</i> | 37 |
| 02 | <i>Évolution de la mobilité collective</i> | 38 |
| 03 | <i>Analyse du territoire</i> | 39 |
| 04 | <i>Analyse de la ville</i> | 42 |
| 05 | <i>Analyse du site</i> | 45 |
| 06 | <i>Précédents formels</i> | 47 |
| | <i>Précédents programmatiques</i> | 48 |
| | <i>Précédents structuraux</i> | 49 |
| 07 | <i>Normes, échelles & données</i> | 50 |
| 08 | <i>Extrait de planches : les plans</i> | 54 |
| 09 | <i>Planche du vernissage</i> | 56 |

LISTES DES FIGURES

| | | |
|----|---|----|
| 01 | Différent mouvement engendré par le voyage | 3 |
| | Par l'auteur | |
| 02 | Les espaces (pleins et vides) définissent nos interactions face à l'autre | 11 |
| | Par l'auteur | |
| 03 | Premiers transports collectifs : trains et tramways | 14 |
| | Archives historiques de la ville de Saint-Lambert, David Hanna | |
| 04 | Saint-Lambert dessert le train voyageur, le train de banlieue et le train de marchandise | 15 |
| | Archives historiques de la ville de Saint-Lambert, David Hanna | |
| 05 | Une gare sans âme, déshumanisé, n'offrant aucun abri aux voyageurs | 18 |
| | Site internet de l'Agence Métropolitaine de Transport | |
| 06 | La gare actuelle de Saint-Lambert | 19 |
| | Image tirée de <i>Google Maps</i> , traitée par l'auteur | |
| 07 | Une fracture évidente et une barrière franche engendrées par la voie ferrée | 20 |
| | Par l'auteur | |
| 08 | Proximité des usages et des acteurs comme générateurs d'expériences sensibles | 22 |
| | Par l'auteur | |
| 09 | Les flux traversant le site (piéton et train) et ceinturant le site | 23 |
| | Par l'auteur | |
| 10 | La place publique : un appel et une ouverture vers la ville | 24 |
| | Par l'auteur | |
| 11 | Une ouverture sur la communauté : marchés, projection, performance artistiques | 24 |
| | Par l'auteur | |
| 12 | L'insertion d'une friche urbaine sur le site et la création de jardins publics | 25 |
| | Par l'auteur | |
| 13 | Les jardins publics : un lieu unique pour attendre son train, voire même l'oublier | 26 |
| | Par l'auteur | |
| 14 | Une traversée libre de barrière, et d'obstacle | 27 |
| | Par l'auteur | |
| 15 | Un parcours séquentiel mettant en scène une traversée sensible du site | 27 |
| | Par l'auteur | |

| | | |
|----|--|----|
| 16 | Une gestion des flux et des vitesses | 28 |
| | Par l'auteur | |
| 17 | Une leçon de lumière et d'ombre, de transparence et d'opacité | 29 |
| | Par l'auteur | |
| 18 | Les composantes du projet dévoilées | 30 |
| | Par l'auteur | |
| 19 | Les saisons et le paysage comme générateur d'ambiances et de décors | 31 |
| | Par l'auteur | |

INTRODUCTION

FONDEMENT DE LA RECHERCHE-CRÉATION

Le sujet de cet essai (projet) touche à la notion du voyage qui façonne les villes et les paysages au travers de nos relations et nos expériences. Le voyage (qu'il soit du quotidien ou non) est alors influencé tant par les espaces que l'on rencontre, que l'on traverse et que l'on quitte que par les expériences sensibles vécues. Le projet propose une analyse de la gare contemporaine par la réinterprétation de ses espaces, de ses usagers, de son contexte et de ses ambiances. Le paysage doit être également mis à la contribution de l'architecture. Des formes urbaines et leur perception – tangible et intangible – qui se juxtaposent et qui s'enlacent. Le lieu urbain se conçoit et s'organise en fonction d'objets matériels ainsi que d'une multiplicité de souvenirs et d'émotions. À l'échelle humaine, la notion de voyage sera expérimentée au travers des textures, des rencontres, des interactions et des flux. Ce qui est fascinant dans le concept de voyage est ce caractère personnel et parfois symbolique, cette notion propre à chaque individu qui y est vécu.

Chaque étape du voyage (le départ, la transition, l'arrivée et le retour) peut être à la fois nostalgique, formatrice ou tout simplement banale. Le déplacement est, de nos jours, une activité urbaine et sociale indissociable de nos vies, au même titre que dormir ou manger. Nous sommes en perpétuel mouvement pour travailler, nous alimenter, nous récréer. Le quotidien s'articule autour du déplacement et se modélise au travers de cette tangente. La façon dont nous nous mouvons et que nous appréhendons le déplacement sera à la base de mon essai-projet qui posera un regard critique sur les infrastructures actuelles de transport et de leur perception contextualisée. L'enjeu principal est alors de concevoir une architecture révélant de l'expérience sensible du voyage, qu'il soit du quotidien, spontané ou fantasmé au travers d'acteurs interagissant avec un environnement qui leur est fourni.

Suivant les cadres conceptuels exposés ci-dessus, un questionnement est alors soulevé. Par quel(s) procédé(s) tangible(s) et intangible(s) est-il possible d'organiser, de favoriser et d'optimiser l'expérience du voyage dans le contexte métropolitain de Montréal au travers des infrastructures de transports existantes ou envisagées ?

CHAPITRE 1

SÉMANTIQUE ET SYMBOLISME DU VOYAGE

1.1 CHRONOLOGIE ET TEMPORALITÉ DE VOYAGE

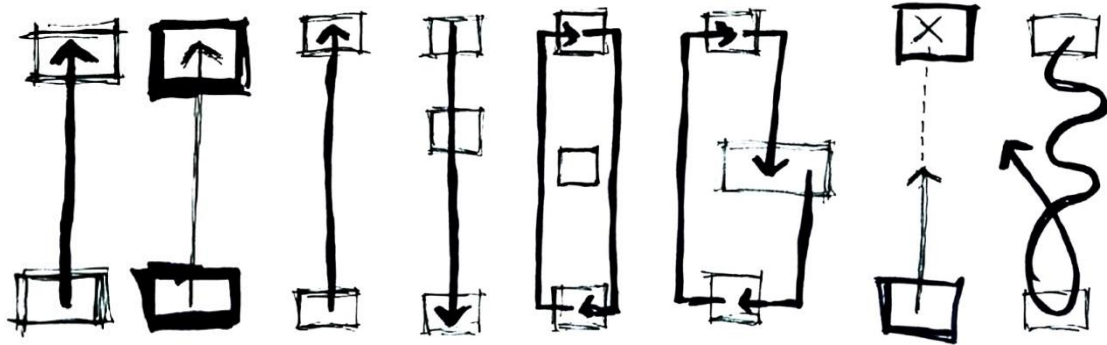


Figure 01_ Différents déplacements engendrés par le voyage (par l'auteur)

D'emblée, la notion de voyage peut se définir par «*l'action de voyager, de se rendre ou d'être transporté en un autre lieu; trajet ainsi fait*» (cf. Larousse, 2014). Une telle définition axée sur le principe de déplacement dans l'espace ne surprend guère, à première vue. Elle dénote et signale les concepts de départ, de transition, d'arrivée (destination) et, par moments, celui de retour. Le voyage est ainsi perçu comme ayant une finalité spatio-temporelle et le déplacement devient alors séquencé (fréquence, durée, répétition). Qu'on le veuille ou non, la mobilité est toujours associée à l'espace, renvoie toujours à une destination (Ascher, 2004). Or, le voyage ne se limite pas qu'à la notion de déplacement ; le voyage est également un état d'esprit, une relation étroite entretenue avec les expériences qui en découlent (Tragadou, 2009).

1.1.1 Le départ : l'appréhension du voyage ou la banalité du déplacement

L'inconnu, la différence, le lointain peuvent nous interpeller, nous amener à redéfinir nos rapports avec le quotidien. Au moment du départ, le voyageur se coupe de son contexte, de son univers. «*Partir, c'est aussi se départir, laisser le quai, le port, prendre le départ, mais aussi se départir de son calme, s'emporter dans la violence de la vitesse*» (Virilio, 1984 : 40). L'inverse est aussi vrai : le milieu se coupe de lui (Michel, 2004). Le départ engendre la perte d'un immédiat, devenant une destination et un destin (Virilio, 1984). Parfois, les paramètres du départ nous sont connus à l'avance. Par une itération passée d'événements, un automatisme de rituels se met alors en place. Ils deviennent alors génériques, répétitifs, voire banaux (Le Breton, 2005). Le départ engendre également la notion «*d'attente*», il met en évidence distance et temporalité. (De Botton, 2002; Ascher, 2004). Mais peu importe l'expérience, il y a

quelque chose de libérateur qui est engendré par le départ ; avoir su éviter le piège du retard, rêver de son périple prochain, peut-être ? «*Le mouvement commande l'événement*», affirmait Virilio (1984 : 68).

1.1.2 La transition : quand l'émerveillement rencontre le voyageur anonyme

La transition initie une perte de nos limites physiques, par un dépaysement, un mouvement. Une errance est mise en place. La transition, par le mouvement qu'elle amorce, met en parenthèse nos repères spatiaux habituels. L'anthropologue Marc Augé¹ évoque d'ailleurs la notion du non-lieu pour définir ces espaces interstitiels. Le non-lieu se décline en espaces interchangeable où l'être humain embrasse un caractère d'anonymat et de solitude. L'homme n'y vit pas et ne s'approprie pas ces lieux. Il développe plutôt une relation de consommateur, un caractère purement fonctionnel et individualiste. Le non-lieu se traduit alors comme un prosaïque lieu de passage (Tuan, 1977; Augé, 1992). Or, la perception du non-lieu est subjective à chacune, selon l'expérience qui s'en détache. La transition peut être source d'émerveillement et de découverte : un paysage qui se développe, se métamorphose, se hiérarchise, sous nos yeux, entre nature et urbanité. Puisque la transition est toujours marquée d'un itinéraire, d'un parcours (pré)défini par des barrières matérielles et immatérielles, elle peut aussi s'avérer banale. L'individu se met alors en veille, résigné. Le déplacement n'est plus qu'intermède, un (long) moment à passer dans l'attente de l'arrivée (Virilio, 1984; Augé, 1992; Ascher, 2004). Or, elle est couture entre les lieux, elle ne rompt jamais puisqu'elle opère toujours une forme de continuité.

1.1.3 L'arrivée : une finalité spatio-temporelle

L'arrivée tranche avec le départ, elle n'est jamais banale. Par sa finalité, elle récompense le déplacement. L'expérience du voyage y est dupliquée puisqu'elle y est vécue. L'arrivée est une finalité physique, un lieu qui illustre une pause dans la chronologie des événements (Tuan, 1977). Paradoxalement (et historiquement), tout est mis en place pour opérer, améliorer et optimiser nos vitesses de déplacement, de communication et d'échanges (Augé, 1992; Kaufmann, 2005; Duthilleul, 2012). Avec la révolution des transmissions, tout arrive sans partir, sans voyager. Temps présent et temps projeté s'opposent, un conflit temporel est mis en branle. Par la commercialisation et l'industrialisation de la vitesse, l'arrivée a altéré et dénaturé la notion de départ (Virilio, 1984).

¹ AUGÉ, Marc. (1992) *Non-Lieux : Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Le Seuil, 149 pages.

1.1.4 La pause : moment d'inertie dans un monde de célérité absolue

La notion de pause – d'arrêt et de plan fixe – a autant d'impact que celle du déplacement. Dans une société en quête perpétuelle d'accélération, rythmée par la vitesse sidérale et les performances, l'homme tend à suffoquer; prisonnier de la modernité qu'il construit bien malgré lui (Ascher, 2004; Augé, 2004). «*Le temps de vivre s'est réduit à un simple obstacle qu'il faut surmonter à une vitesse toujours croissante*», dira Kundera². Une décélération amenant à un arrêt complet ou partiel est alors salutaire. Malgré son caractère d'apparence statique, la pause est dynamique, cinétique. La pause différencie les lieux de passage des lieux de destination. L'inertie est du domaine du mouvement, la pause, celle du temps (Tuan, 1977). La pause dans le voyage est un *silence* dans une partition musicale, qui malgré l'absence de sonorité qui en résulte, rythme la composition et la magnifie.

1.1.5 Le retour : à la fois inévitable destin et séquence non obligée

Le retour peut être perçu symboliquement comme le départ : une appréhension du banal. Rentrer engendre le retour à la routine, du quotidien. La notion de retour cadre également les paramètres temporels du voyage. Que le déplacement soit circonscrit dans le temps ou pas, le retour s'avère inévitable (Virilio, 1984). Le retour permet de saisir le sens du voyage précédemment effectué. Or, peut-on vraiment revenir; l'individu qui part est-il le même lorsqu'il revient ? Dans certaines circonstances, le retour ne peut être envisagé; il n'est ni souhaité, ni souhaitable. On peut notamment évoquer le voyage de l'immigrant ou de l'exilé politique qui sera, dans bien des cas, irrévocable (Traganou, 2008).

1.2 ACTEUR DE VOYAGE : ENTRE NOMADE, FLÂNEUR ET TOURISTE

Les différents acteurs de voyage se définissent par les interactions et perceptions face à leur environnement lors d'un déplacement qu'ils entreprennent. Ses expériences définiront non seulement la finalité de leur voyage, mais également, leurs expériences personnelles. Il s'agit de démontrer qu'une multitude de personnages aux mille masques se croise, se rencontre, se côtoie et se sépare. Il est évident qu'à tout moment, un individu peut s'identifier et se prêter à chacune des classes, puisqu'elles ne sont pas limitatives. Elles se définissent par leur rapport de proximité et de distance sociale. Plusieurs façons de voyager coexistent, en un même endroit, au même moment.

² KUNDERA, Milan. (1990) *L'immortalité*. Paris : Gallimard. Page 270.

1.2.1 Le Citadin contemporain et le Nomade urbain

J'associe à cette classe, le voyage prémédité. Le Citadin et le Nomade sont les figures *blasées* du voyage, leur expérience étant avant tout fonctionnelle. Pour le Citadin, la rationalité de ses échanges dicte des déplacements préenregistrés, emplis d'automatismes du quotidien. Par ailleurs, le Citadin se défend de la vénalité de ses échanges en milieu urbain en adoptant un comportement fait de réserve, en recul (Simmel, 1908). Il n'est pas, proprement dit, indifférent ou antipathique : le quotidien de l'ordinaire est seulement magnifié. La proximité n'est plus significative puisque les limites sont diluées, extensibles (Ascher, 2004).

Le Nomade urbain se définit par sa capacité à se déplacer dans l'espace et le temps, principale caractéristique de son mode de vie (Joseph, 2002). La quête du Nomade est (et a toujours été, historiquement) de subvenir à ses besoins avant tout (se vêtir, se nourrir, etc.). Il profite des avantages que lui offre la ville (Orfeuil, 2004). Il considère ainsi les usages de la ville comme extension de son propre logis. Paradoxalement, nous pouvons ainsi tout accomplir sans bouger, dans un univers en constante permutation (Augé, 1992; Kaufmann, 2005). Cette nouvelle catégorie de Nomade, issu de l'avènement des technologies de communication et de l'information, a redéfini notre relation à l'espace et au temps (Tuan, 1977). L'ubiquité sociale³ à l'ère actuelle a modifié les limites spatio-temporelles du déplacement, des échanges et des interactions (Virilio, 1984; Augé, 1992; Ascher, 2004). Il est ainsi possible de s'immerger simultanément dans un (ou plusieurs) lieu éloigné, mythique ou inconnu, tout en étant en contact avec notre propre réalité. Une vitesse *artificielle* s'est mise en place au détriment d'une vitesse *naturelle*, le voyage *numérique* face au voyage *physique*.

1.2.2 Le Flâneur moderne

J'associe à cette classe, le voyage spontané. Walter Benjamin (1901) définit le flâneur comme un esprit intellectuel et observateur qui, en se promenant, analyse de façon critique les comportements sociaux des individus en relation à la modernité. Charles Baudelaire (1863) évoque également le rôle du Flâneur qui tend à entretenir une interaction discrète avec la foule anonyme, dans un rapport de proximité physique. Il se mêle à cette foule en ajustant ses actions en fonction de ceux qui habitent les lieux. Souvent accolé du terme du *vagabond*, il va à l'encontre des mœurs sociétales : il apprivoise le temps, il dérive, il erre. Pour bon nombre d'individus, la flânerie est d'ailleurs impensable. Le Flâneur moderne est perçu comme une anomalie, un marginal (Le Breton, 2005). «*La flânerie paraît un anachronisme dans le*

³

La capacité d'être présent en tout lieu ou en plusieurs lieux simultanément (Larousse 2014).

monde où règne l'homme pressé. Jouissance du temps, des lieux, elle est un chemin de traverse dans la modernité» (Le Breton, 2001 : 7).

1.2.3 Le Voyageur, le Touriste et le Pèlerin

J'associe à cette classe, le voyage fantasmé. Voyageant en solitaire, sur une longue période aux contours flous, le Voyageur tend à défricher et à révéler de nouveaux horizons qui amèneront les prochains touristes. Il cherche l'authenticité du spectacle, l'exclusivité de l'expérience ou la primauté de la nature. Le Voyageur cherche le dépassement de soi et tend à élargir son horizon de l'Autre (Michel, 2004; Aubé, 2009). À l'inverse, la quête du Touriste est limitée dans le temps, car ce dernier tend davantage à explorer la ville par curiosité, tout en se détachant de la foule. Il s'avère être un voyageur pressé qui préfère les monuments aux êtres humains; il privilégie l'image au langage, le visuel au vécu. Le contact est forcément superficiel. Le Touriste est consommateur de son aventure : le voyage doit être rentabilisé, il devient produit de consommation et, par le fait même, une banalisation du monde (Joseph, 2002; Aubé, 2009). Puisque la ligne est souvent mince entre ses deux concepts, de nombreux théoriciens définissent le Touriste et le Voyageur sous une même bannière. Pour Franck Michel (2004), le Touriste comme le Voyageur *«est le même individu en quête d'ailleurs et d'expériences non ordinaires»*⁴.

Le cas du Pèlerin est intéressant suite à ce constat, puisqu'il renvoie lui aussi à la notion de Voyageur. Le périple du Pèlerin est toujours suivi d'un retour à son point de départ. Bien qu'on lui prête une quête spirituelle (recherche du lieu saint ou de motifs religieux), le Pèlerin est la recherche d'un mieux-être et d'un changement symbolique de statut social (Amirou, 1995). C'est à cette notion que le Pèlerin se définit comme Voyageur. Il recherche dans la convergence de foules anonymes, l'expérience singulière qui contraste avec les comportements du quotidien. Dans l'ensemble des cas, le voyage entrepris est libre dans ses principes, même s'ils s'avèrent codifiés ou ritualisés (Amirou, 1995).

⁴ MICHEL, Franck. (2004). *Désirs d'ailleurs. Essai d'anthropologie des voyages*. Québec : Presses de l'Université Laval, pages 266.

1.2.4 L'Étranger

J'associe à cette classe, le voyage appréhendé. L'Étranger n'est ni nomade ni touriste. Pour le sociologue George Simmel (1908), la figure de l'Étranger n'évoque pas qu'à proprement parler de l'expérience du nouvel arrivant, de l'immigrant à son arrivée en tout lieu inconnu. Il s'agit avant tout d'une forme sociologique. Cette entité sociale, bien qu'investissant physiquement un nouveau contexte, se retrouve tout autant en retrait et détachée de ce même contexte. Il s'avère être étranger au thème de la ville puisqu'il provient de l'extérieur de celle-ci et éprouve un premier contact de non-appartenance à ce milieu. La notion de spatialité est ainsi au cœur de la définition de l'Étranger telle que codifiée par Simmel. L'Étranger explore et soumet son (in)confort personnel et culturel à de nouvelles notions d'urbanité et de civilité. La figure de l'Étranger désigne à la fois l'inconnu et la différence (Simmel, 1908).

1.2.5 L'Autre

L'Autre renvoie à la figure d'un extérieur, à la représentation d'un dehors. L'Autre, par sa pluralité, évoque une notion d'identité. Chaque individu compose l'Autre, une entité commune. Par le principe d'altérité – la reconnaissance de la diversité chez l'Autre, une proximité s'installe, les échanges s'opèrent. Sa rencontre est spontanée, ses interactions sont volontaires. L'Autre est constamment présent, développant une appartenance quotidienne aux mêmes sphères spatiales et sociales. Il partage et est cohabitant d'un même environnement, celui d'un extérieur. (Augé, 1995. Le Breton, 2005).

1.3 PAYSAGE VÉCU, PAYSAGE PERÇU

Le paysage est une leçon de géométrie, de géologie (terre) et d'astronomie (ciel). Notre vision de celui-ci est étroitement liée à la façon dont nous occupons et traversons l'espace. Malgré la fonction première similaire entre la bicyclette et le train (celui du déplacement), leur relation au paysage s'opère de façon distincte, tranchée. Le train, par son glissement linéaire, contraint le regard à se porter au loin, vers la ligne d'horizon. Les abords immédiats de la voie défilent trop rapidement pour qu'ils puissent être fixés et appréciés (Desportes, 2005). Le champ de vision ainsi limité se déploie latéralement. La bicyclette, par une mobilité plus libre dans l'espace, offre une vision plus grande, un panorama plus vaste. Qu'en est-il de la gare de train, mi-chemin entre arrêt et transition ?

1.3.1 Paysage statique et cinétique : entre inertie et mouvement

La vitesse (et l'inertie, le cas échéant) est un puissant agent de perception, imposant une approche sensorielle des espaces qu'elle façonne. Le mouvement crée un paysage dans le regard qu'il provoque, une mise en scène d'un décor. Le paysage statique est une nature de contemplation, le paysage cinétique est un esthétisme du mouvement (Desportes, 2005). Ces deux univers se côtoient, se superposent et s'entrecoupent. Comment expliquer notre inertie corporelle dans le corps mobile d'une bête mécanique ? Est-ce le paysage qui est mouvement ou le mouvement qui engendre le paysage ? Les paysages statiques, figés par l'immobilité de son observateur, prennent formes. Leur composition gagne en détail et en complexité. Le point de vue fixe offre à l'œil spectateur une nature morte, une vision macroscopique. Le paysage statique rythme un espace délimité, lui donne une échelle et le contextualise. Une peinture ou une photographie sont des fenêtres ouvertes sur un univers familier. Il est toutefois paradoxal de parler de paysage statique. Il illustre la vision d'un temps donné, d'un temps maintenant révolu. Malgré notre inertie momentanée, le paysage est en constante mutation – architecture, humanité et nature étant entropiques (cf. Smithson, 1966⁵; Le Breton, 2005).

À l'inverse, les paysages mobiles s'avèrent souvent indiscernables et insaisissables par la vitesse. Un flou directionnel, altérant les perceptions, est mis en place. En mouvement, l'esprit tend à trouver et à donner une cohérence logique aux éléments défilants devant soi (Desportes, 2005.) Ainsi, le paysage cinétique nous offre une articulation de différentes séquences, simulant des paysages (Virilio, 1984). Elles se renouvellent sans cesse, dans une rapidité inouïe, par un mouvement incessant, celui du train en marche ou de la voiture qui accélère. Cette célérité «*donne à voir des objets inanimés comme s'ils étaient animés d'un violent mouvement*» (Virilio, 1984 :144) Le regard offre un mélange d'impressions nouvelles et de scènes changeantes à chaque instant, en continu. Le paysage cinétique ne se prête donc pas à être clos, prisonnier de cadre rigide. Ainsi, la mobilité «*marque profondément nos représentations de la nature et de l'univers qui ne sont plus perçus comme immobiles ou immuables*» (Ascher, 2004 : 21).

1.3.2 Paysage onirique, paysage authentique, paysage ordinaire et tiers paysage

Quel est le rôle du paysage ordinaire, du paysage éphémère dans la perception d'une nature? Qu'en est-il de l'authenticité du paysage, de la vérité qu'on lui prête, qu'on lui donne ? Qu'en est-il des objets du quotidien – lampadaires, pylônes électriques et autres symboles de la modernité – et des espaces

⁵ SMITHSON, Robert (1966) « Entropy and the New Monuments » in. *Artforum*. Juin 1966. Pages 10-23

délaissés qui participent à la création du paysage, du tiers paysage? Le paysage onirique renvoie au rêve par son caractère étrange, presque irréel (cf. Larousse, 2014). Les tiers paysages (ou non-lieux) sont des compositions effacées, que nous tentons d'oublier (Augé, 1992). Les paysages ordinaires, eux, semblent désordonnés et chaotiques. Pourtant, il y a là un esthétisme vernaculaire, un esthétisme du quotidien; les poteaux de téléphone qui défilent, à intervalles réguliers, proposent une cadence, cadrent des scènes (cf. Tuan, 1979⁶; Desportes, 2005). Il se décalque en références visuelles et d'orientation. Les tiers paysage désignent les espaces où l'homme abandonne l'évolution du paysage à la seule nature : délaissés urbains, friches, talus de voies ferrées, ... (cf. Clément, 2003). Il y a là, certainement, un équilibre à conserver et à affirmer; entre sensibilité et vérité, entre représentation et rationalisation.

1.3.3 Paysage sensoriel : entre regard⁷, sonorité et odeurs

D'abord appréhendé visuellement, un paysage se dévoile véritablement par les perceptions olfactives et sonores qu'il engendre (Pallasmaa, 2005). Les odeurs issues des paysages prennent plusieurs caractères : variations saisonnières, parfum floral, fragrance des corps, pollution. Or, «*Les odeurs sont difficiles à évoquer à un tiers, sinon à se dévoiler à ses yeux*» (Le Breton, 2005 : 115). Bien que l'odorat soit, sans doute, le sens le moins diversifié; il est infiniment présent, quotidiennement sollicité. «*The most persistent memory of any space is often its smell*» (Pallasmaa, 2006 : 54). Il est étroitement lié à l'appréciation (et à la dépréciation) d'un lieu, d'un individu, d'un souvenir. Il témoigne d'épisodes de réconfort, de moment d'échecs, de détails intimes de la vie quotidienne. Ce sens semble donc plutôt propre à chaque personne; individuel plutôt que collectif (Le Breton, 2005).

Quant à l'ouïe, il s'agit du sens qui gêne le plus la conscience de l'homme contemporain. «*C'est sous la forme d'un désagrément, le bruit, que le son apparaît le plus souvent à la conscience des contemporains*» (Le Breton, 2005 : 112). À l'exception de cimetières et de certains parcs, les lieux de la ville sont assourdissants. Les paysages offrent des canevas ininterrompus de sons, un fond sonore qui ne cesse jamais. Les sons imprègnent le cours de l'existence humaine et, pourtant, nous ne recherchons aucunement une privation sensorielle. Le silence absolu semble aussi intolérable que le bruit (Le Breton, 2005; Pallasmaa, 2006). La notion de confort acoustique est alors intrinsèque de l'expérience du paysage; une harmonisation critique et nécessaire de la sensibilité collective.

⁶ TUAN, Yi-Fu et Al. (1979) *The interpretation of ordinary landscapes : Geographical essays*. New York : Oxford University Press. 272 pages

⁷ Se référer à la section 1.3.1 Paysage statique et cinétique : entre inertie et mouvement

1.4 EXPÉRIENCE DU LIEU ET DE L'ESPACE DE VOYAGE

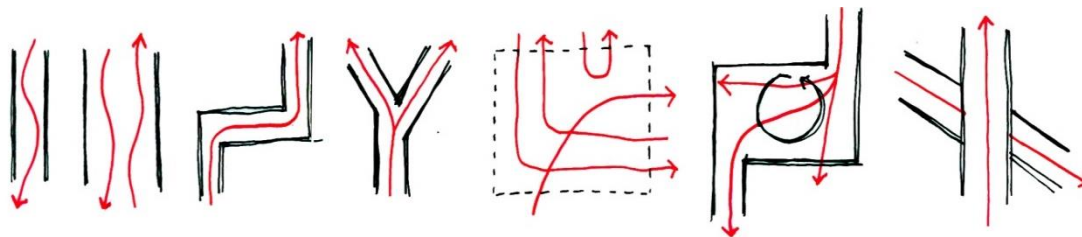


Figure 02_ Les espaces (pleins et vides) définissent nos interactions face à l'autre (par l'auteur)

Les limites du voyage peuvent sembler à première vue floues, indéchiffrables et intangibles (frontières, horizon, opposition du ciel et de la terre). Toutefois, elles sont confrontées à des limites physiques et matérielles (falaises, ruisseau, espace clos) capables d'altérations et de déformations spatiales. La porosité de la ville entrelace les sphères publiques et le privé, d'extérieur et d'intérieur, de la pluralité et du singulier. Souvent, la limite entre ses notions s'avère floue, se fond, avant de disparaître. Nous isolons ainsi un entre-deux, un *milieu* médiateur. Un équilibre de lieux⁸ et de non-lieux⁹ est alors souhaité, voire nécessaire (Tuan, 1977; Augé, 2009). Les formes urbaines et leur perception – tangible et intangible – se juxtaposent et s'enlacent. Le lieu urbain se conçoit et s'organise en fonction d'objets matériels ainsi que d'une multiplicité de souvenirs et d'émotions. La rencontre possible des corps physiques dans les espaces, en perpétuel changement, bouleverse nos expériences sensibles de ses lieux (Mons, 2013). L'architecture définit alors notre relation au temps et à l'espace. L'espace n'existe que perçu par un corps sensible (Mons, 2013). Le *perceptif* – les sens – et le *cognitif* – la reconnaissance de ses sens – y sont ainsi étroitement liés (Pallasmaa, 2005).

1.4.1 Objet matériel, objet corporel

Longtemps, la dominance «totalitariste» de la vue a perverti les rapports sensoriels qu'entretiennent les contemporains avec l'architecture, entraînant une expérience incomplète de l'espace. (cf. Raffestin, 1977). «Dans l'insaisissable du monde, seul son propre corps lui donne une prise sur son existence» (Le Breton, 2005 : 180). Puisque le corps (en tant que médium) est le premier contact du perçu, de l'aperçu et de l'imperceptible, son appréhension comme globalité perceptible est essentielle (Tuan, 1977. Le Breton, 2005. Pallasmaa, 2006, Mons, 2013). Il est tout autant émetteur que récepteur, amplificateur qu'amplifié. Dans le monde matériel, le sens du toucher est le fil qui nous ancre à la réalité, l'extension physique du cerveau et des sens. Pour Le Breton (2005), le toucher est associé au sens du réel.

⁸ En opposition avec le non-lieu, le lieu est un lieu clôt, humanisé par ses occupants (Tuan, 1977)

⁹ Voir Section 1.1.2 La transition : quand l'émerveillement rencontre le voyageur anonyme

Yi-Fu Tuan (1977) associe la compréhension de l'espace par la perception que nous en détachons, au profit d'expérimentations de cet espace. L'architecture tend à cadrer et à encadrer ses expériences. Or, «*avant d'habiter le quartier, le logement, l'individu habite son propre corps*» (cf. Virilio, 1976 : 269, cité par Le Breton, 2005 : 170). Le corps est un filtre : il donne sens à la lecture de l'espace et des sens. La perception haptique – stimulation du corps dans l'environnement – permet l'interaction tactile, la compréhension matérielle. Pour Pallasmaa (2006 : 42), «*all the senses, including vision, can be regarded as extensions of the sense of touch*». La vision révèle ce que le toucher sait déjà ; contours, surfaces, textures. L'authenticité de l'expérience architecturale est ainsi fondée sur le langage tectonique du bâtiment.

1.4.2 Perception, souvenir et émotion

So much of our experience is intangible, so much of what we perceive cannot be expressed, it's unspeakable, and yet when we communicate with one another and we feel that we have connected and we think that we're understood, I think we have a feeling of almost spiritual communion. And that feeling might be transient but I think it's what we live for.

Waking Life (2001)

Si le vécu est empirique, l'espace l'est également. «*Le lieu urbain se construit à partir des impressions, des affects, des souvenirs, des émotions, des imprégnations de l'environnement immédiat ou lointain* ». (Mons, 2013 : 76). Notre perception de l'espace est, avant tout, purement intime. Nostalgie, joie, désespoir animent nos souvenirs, les codifient. Le lieu, par les atmosphères qu'ils créent ou a créées, peut toutefois évoquer la mémoire collective. Il y a aussi une notion de beauté qui, quoique subjective, est étroitement liée à l'expérience d'un lieu et du récit que nous en faisons. «*La beauté n'est que la promesse du bonheur*» disait le romancier Stendhal (cité par De Botton, 2006). Il y a une beauté imprévisible dans la découverte d'un lieu, d'un nouvel espace. L'expérience intangible de l'espace du voyage relève donc d'une osmose entre rationalité et goût. L'espace prend également forme lorsque l'ombre vient chasser la lumière. Noirceur et ombres sont essentielles à la mise en scène du lieu, puisqu'elles atténuent les limites de la vision, créent la profondeur et les distances, et invitent le mystère et l'imaginaire (Pallasmaa, 2006). Il y a certainement une limite à ce concept de beauté. Lorsque le corps surgit dans l'espace public, il est confronté à l'imagerie collective : publicités, médias, arts. Celle-ci transcende l'imaginaire, influence les perceptions de l'espace et du temps, modifie nos approches sociétales (Mons, 2013). «*Les images deviennent aujourd'hui les pièces à conviction d'une réalité toujours plus évanescence.*» (Le Breton, 2005 : 203). Vente de rêves inoubliables, promesse de

paysages oniriques; n'est-ce pas là le but de la publicité du voyage ? L'option de s'en éloigner est sûrement salutaire. Alors, qu'en est-il de la force évocatrice et sensible de l'art ? *«Experiencing a work of art is a private dialogue between the work and the viewer, one that excludes other interaction» (Pallasmaa, 2005 : 52).*

1.4.3 Entre isolement et intégration, intimité et exhibition

Infiniment présent, nous reposons sur un effacement du corps, se traduisant par une mise à distance, un retrait collectif (Tuan, 1977). N'y a-t-il pas de meilleure illustration que nos interactions dans un autobus ou une salle d'attente bondée où la gêne feint l'indifférence d'autrui ? Le corps, les espaces, le voyage sont nécessairement des expériences intimes, révélant d'une sensibilité individuelle, d'une perception personnelle (Pallasmaa, 2006). L'être humain a alors le choix de s'isoler et de s'effacer dans sa contemplation, ou de s'exposer (Le Breton, 2005). Le corps est *«présent-absent»*, il veut voir sans être vu, apercevoir plutôt qu'être aperçu (Jan Gehl, 1987; Le Breton, 2005). Or, immergé dans la foule anonyme, la proximité et le contact physique n'incommodent plus le corps. Nous acceptons de nous soumettre au regard de l'Autre, *par nécessité*. *«La proximité de l'expérience corporelle et des signes qui la manifestent aux autres, le partage commun des rites qui aménagement la sociabilité sont les conditions qui rendent possibles la communication» (Le Breton, 2005 : 125)*

CHAPITRE 2

LE TERRITOIRE ET SES ÉCHELLES

2.1 MOBILITÉS ET MODE DE VIE



Figure 03_ Premiers transports collectifs : trains et tramway

Les différents moyens de transports proposent des accessibilités spatio-temporelles à la fois spécifiques et d'une étendue différenciée. L'appropriation des systèmes de transport collectif permet de s'insérer dans un monde aux contraintes renouvelées, en continues (Kaufmann, 2004). Cela se traduit par un élargissement du spectre des possibles qui s'offre à un acteur du voyage, l'obligeant même à être mobile afin de s'insérer socialement. La possibilité de se mouvoir conditionne l'accès au logement, au travail, à la culture. *«Ces mouvements permettent d'accéder à de nombreuses opportunités et de s'ouvrir à de nombreuses expériences, mais ils peuvent aussi générer, pour ceux qui n'y participent pas, une exclusion spatiale majeure hors de vastes superficies urbaine, provoquant l'émergence d'une mobilité et de réseaux relationnels en périphérie de la ville»* (Ascher, 2004 :73). Quel est (ou sera) le rôle du transport individuel et collectif dans la manière dont se façonnent les villes ? *«L'automobile est à la fois un élément clé de l'insertion sociale, et indésirable en milieu urbain»* (Kaufmann, 2004 : 240)¹⁰. Pour Duthilleul (2012), la mobilité, accélérateur d'urbanité, participe au spectacle de la ville, génère des formes d'urbanisme, permet la rencontre de l'Autre. *«Pourquoi circuler ?, demande-t-il, sans doute pour entrer en relation avec d'autres lieux, d'autres paysages, avec d'autres êtres (...), librement ou bien contraint pour assurer sa propre survie»* (Duthilleul, 2012 : 19). Avec l'affirmation idéologique de la vitesse, les acteurs du voyage ont longtemps pensé que le temps de trajets réduit se prêterait davantage à la rencontre, à l'échange, à la découverte de l'autre. Sans même s'en être rendu compte, l'homme a modifié son rapport

¹⁰ ASCHER, François et al. (2004) *Les sens du mouvement : Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Paris : Éditions Belin, 336 pages.

à l'espace-temps, une mutation en constante métamorphose découlant de l'ascension de la vitesse. Nous pouvons tout accomplir, sans bouger. La transition n'est alors plus que physique, les contacts ne sont plus qu'artificiels. (Virilio, 1984; Augé, 1992; Ascher, 2004).

2.2 ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ COLLECTIVE : ENTRE PASSÉ, PRÉSENT ET FUTUR¹¹

L'évolution de nos moyens de locomotion a radicalement changé nos paysages urbains, la notion de la mobilité forgeant cette singularité. Le mouvement façonne la ville, il est au centre de sa morphogenèse et de sa dynamique (Ascher, 2006; Duthilleul, 2012). La compréhension de l'histoire est nécessaire, pour apprendre des réussites et pour éviter la répétition d'échecs passés.

2.2.1 Saint-Lambert à l'échelle du territoire



Figure 04_ Saint-Lambert dessert le train voyageur, le train de banlieue et le train de marchandise

Saint-Lambert est une entité singulière dans le paysage métropolitain de Montréal. Au carrefour des grands flux de circulations (navale, ferroviaire, automobile, ...), c'est la mobilité qui a forgé (*et atomisé*) le caractère identitaire de ce territoire. L'implantation du réseau ferroviaire a participé à l'émergence économique de la ville et le réseau de tramways a, lui, humanisé la région. En contraste, l'implantation de l'autoroute 132 en bordure du fleuve Saint-Laurent a coupé le lien visuel et perméable avec la rive (Hanna, 2008). L'obsolescence de la vocation industrielle a laissé en friche les territoires limitrophes de la voie ferrée. Actuellement, par son positionnement géographiquement, Saint-Lambert offre la proximité de trois (3) ponts d'une importance capitale du paysage montréalais. Cela a, pour effet, d'engorger le réseau routier de la région métropolitaine, puisque l'on constate une forte convergence de flux provenant

¹¹ Voir Annexe 02 – Évolution de la mobilité collective, Annexe 04 – Analyse de la ville et Annexe 05 – Analyse du site

de la couronne-sud (EOD, 2006)¹². Enclavée par les autoroutes et circonscrite dans un maillage d'asphalte, Saint-Lambert est prisonnière de cette mobilité. Il y a bien le train qui pourrait profiter à la ville mais, il y a là une saturation de ses infrastructures (Hanna, 2008). La ligne liant le centre-ville de Montréal et Mont-Saint-Hilaire dessert en moyenne 9 900 usagers par jour. À titre comparatif, la ligne la plus achalandée (Deux-Montagnes) dessert plus de 31 000 usagers journaliers. À première vue, ces données semblent sans appel. Une comparaison de capacité par train est donc primordiale : 1414 usagers pour Saint-Hilaire, 1248 usagers pour Deux-Montagnes. Il y a donc une grande demande de la Rive-Sud (AMT, 2013). C'est dans cette optique que le projet s'inscrit : renouveler les infrastructures de voyage et les bonifier par l'appropriation des tracés existants du réseau ferroviaire.

Passé : le pont Victoria comme passage identitaire

La ville de Saint-Lambert agit comme importante connexion entre le centre-ville de Montréal et la Rive-Sud due à sa centralité entre les deux entités territoriales. L'urbaniste David Hanna¹³ évoque son importance dès le 19^e siècle lors de la construction du pont Victoria (1854-1859) qui permet la traversée jusqu'alors impossible du fleuve Saint-Laurent et agit comme première couture physique entre l'île de Montréal et la Rive-Sud. Des embarcations nautiques étaient alors utilisées pour lier les rives. Cette construction affirme l'importance géographique et économique de la ville de Saint-Lambert (Hanna, 2008).

En 1898, le pont Victoria entreprend une cure de rajeunissement de ses infrastructures afin de se moderniser et de répondre à un achalandage croissant de ses services. Une seconde voie de chemin de fer et une première ligne de tramways sont alors aménagées. Un passage pour déplacement doux sera également au cœur des modifications. Le réseau de tramways, géré par la *Montreal & Southern Counties* (M&SC) jusqu'en 1955, permettait de relier le centre-ville de Montréal et la municipalité de Granby. Les premiers autobus collectifs, administrés par la *Montreal & South Shore Autocar Company*, franchirent pour la première fois le pont en 1904, offrant une navette entre Saint-Lambert et le Square Victoria. Avec l'avènement de la voiture et de sa popularité grandissante, une voie routière est aménagée en 1927. La ligne de tramway subit alors les contrecoups de cet ajout et voit sa quantité d'usagers diminuer. En 1956, le gouvernement Duplessis émet une nouvelle subvention pour la conversion d'une voie ferroviaire en nouvelle voie routière entraînant la fermeture du réseau de tramways, dû à l'amputation du lien entre la

¹² Voir Annexe 03 – Analyse du territoire (*Enquête Origine Destination, 2006*)

¹³ HANNA, David (2008). *Revitalisation du Pont Victoria pour le transport en commun*. Conférence présentée le 25 août 2008.

Rive-Sud et Montréal. Une voie de contournement de Saint-Lambert sera ajoutée en 1958, lors des travaux d'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent (Hanna, 2008).

2.2.2 Saint-Lambert à l'échelle de la ville¹⁴

Présent : paysage fragmenté et fracturé

Saint-Lambert bénéficie d'une relation de proximité intéressante à de nombreuses autoroutes nationales qui confirme la situation géographique importante de la ville dans le développement du territoire. Cependant, elle s'en retrouve enclavée par une multitude de routes nationales qui ont remplacé les tracés anciens (rue Riverside, par exemple). Son paysage urbain s'en retrouve divisé et sa perméabilité, fragmentée. Les tracés de la voie ferrée accentuent davantage cet effet, une barrière physique divisant la ville. Les anciens axes de chemin de fer ont d'ailleurs été reconvertis en boulevards urbains (boulevard Queen, notamment). L'avenue Victoria a toutefois conservé son importance de passage due à son lien fort avec le centre-ville. Ce dernier, d'envergure modeste, permet dans un rayon de marche de 800 mètres, une multitude d'usages variées (habitations denses, restaurants, bars, magasins, services municipaux et espaces publics). Cela offre une diversité du paysage bâti, une atmosphère animée et bénéfique à la vie collective et urbaine. Sa proximité à la gare de Saint-Lambert est idéale (CPEUM, 2007; Hanna, 2008).

2.2.3 Saint-Lambert à l'échelle de la gare¹⁵

Futur : paysage potentiel

Une gare qui n'en est pas une. Elle agit plutôt comme lieu de transition. Son ambiance est morne, pavée de stationnements sans beauté, de friches sans saveurs, d'un parc public peu invitant. Ses accès sont limités, peu adaptés et parfois dangereusement praticables. Une gare dépourvue de contexte. Elle n'offre ni protection, ni abris. Voilà l'actuelle gare de Saint-Lambert. Elle ne dialogue plus avec la ville et est sourde à la vie des contemporains. Or, son emplacement est stratégique, idéal et magnifique. Ancrée dans l'histoire et la mémoire collective, la gare a un fort potentiel rassembleur et pourrait devenir une attraction sociale. La valorisation des transports collectifs et l'appropriation de l'espace, par le citoyen (et les autres), sont nécessaire à une relation étroite entre le gare et le centre-ville de Saint-Lambert. Ainsi,

¹⁴ Voir Annexe 04 – Analyse de la ville

¹⁵ Voir Annexe 05 – Analyse du site

ARCHITECTURE DU VOYAGE

Dialogue entre ville, transport et expériences sensibles pour la Rive-Sud de Montréal

la conjugaison d'un cadre perceptible et physique que représente la gare intermodale au cadre immatériel et cognitif issu de l'expérience du voyage, saura susciter un pôle accueillant, porteur de sens.

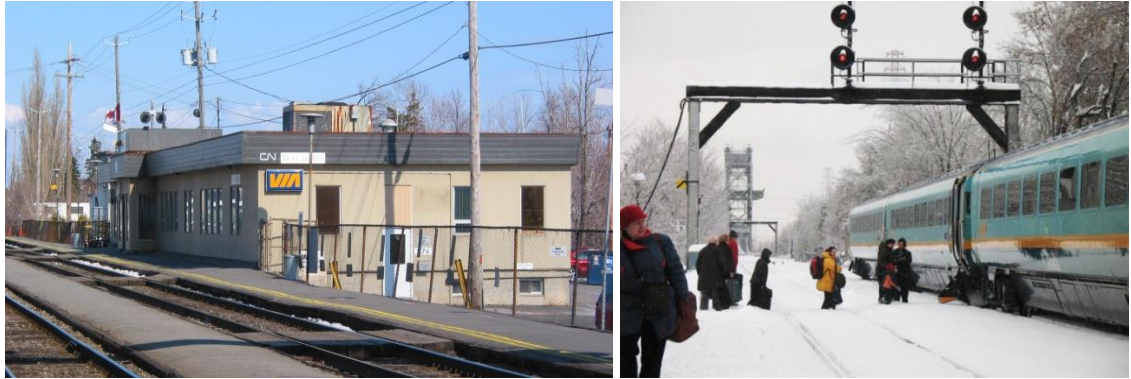


Figure 05_ Une gare sans âme, déshumanisé, n'offrant aucun abri aux voyageurs

CHAPITRE 3

LE PROJET : UNE GARE INTERMODALE POUR SAINT-LAMBERT

3.1 MISE EN CONTEXTE

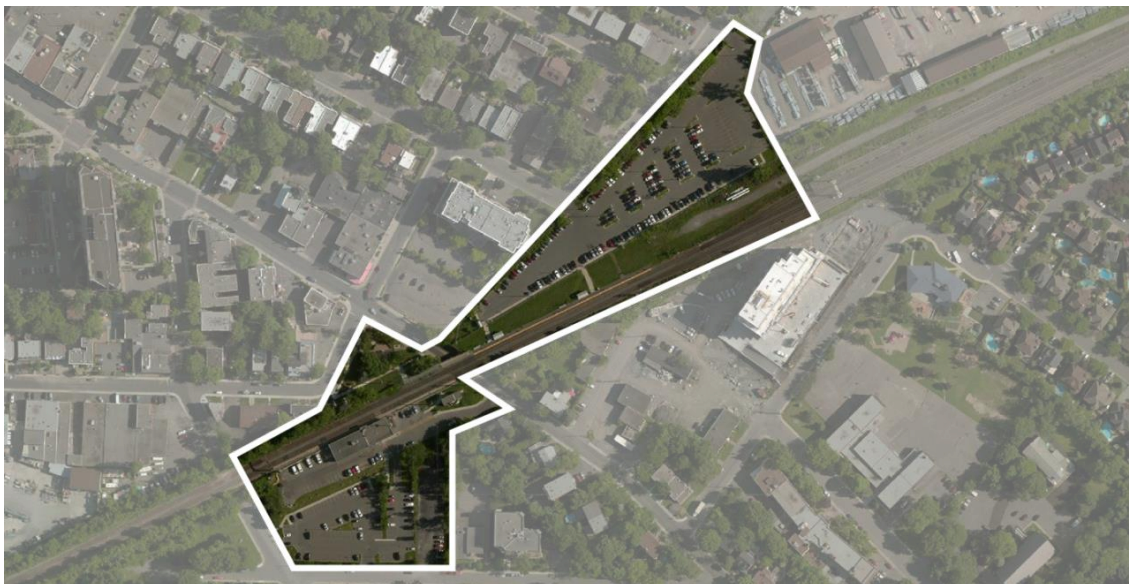


Figure 06_ La gare actuelle de Saint-Lambert

Alors que les débats liés à la notion transport collectif sont d'une actualité sans précédent, la présente réflexion est principalement issue du débat entourant la direction que devrait envisager la rive-sud de Montréal. Au lieu d'envisager différentes pistes de solutions, le *statut quo* a été maintenu (jusqu'ici). De plus, une croissance démographique exponentielle des villes de la Rive-Sud est observée amenant, par le fait même, un plus grand achalandage de leurs infrastructures du transport. Une surcapacité (voire une saturation) de leurs infrastructures de transport est d'ailleurs observée (AMT, 2011).

3.2 OBJECTIFS DE DESIGN ET ENJEUX¹⁶

Les enjeux évoqués ci-dessous permettront de mettre en application des procédés tangibles et intangibles d'organiser, de favoriser et d'optimiser l'expérience du voyage dans le contexte métropolitain de Montréal au travers des infrastructures de transport existantes ou envisagées. Le projet nécessitera d'être traité à différentes échelles de design, tant au niveau du territoire que de l'échelle humaine. Au travers de chacune de ces échelles, la notion d'expérience devra être maximisée et confrontée. Tout

¹⁶

Voir Annexe 05 – Analyse du site

d'abord, la figure du projet est, à la base, implantée dans un contexte territorial qui est composé d'un noyau dense (Montréal) qui se fragmente (Montérégie) et qui s'éclate plus nous nous en éloignons. Ainsi, la vision première est de proposer et d'imaginer de nouveaux axes de transports ferroviaires et de SLR. Cela se matérialise par de possibles réappropriations de tracés actuels et anciens des voies ferroviaires de la Rive-Sud de Montréal (entre Sorel et Saint-Lambert, par exemple). L'objectif est donc d'envisager des points d'accès viables à cette initiative, puisque d'autres entités de transport y circulent déjà (le CN, entre autres). Une composition urbaine efficace (quoiqu'utopique) permet de relier les différents centres urbains de la Rive-Sud de Montréal. Il s'agit d'établir un discours cohérent quant à la couture des pôles de mobilités et d'échanges, afin de consolider les acquis et liens existants. Cet enjeu à caractère social est la pierre d'assise du projet, puisqu'une variété d'usages et des services est interdépendante de la demande et de l'offre. Cela dicte la gestion de telles mobilités et de tels flux – train, voiture, système léger sur rails et autres – et de leurs relations au cœur du projet. La notion de développement durable est également étroitement liée à cet enjeu contemporain.

Le projet aborde également l'échelle de la parcelle et du bâti. Il propose des qualités sensibles par rapport à sa connexion et sa perméabilité à la ville de Saint-Lambert, des qualités sensorielles pour ses usagers (les espaces, les vues) et des qualités sociales (accès au site, services offerts, division de l'espace public, variété des usages, interaction entre les différentes instances de transports). Il est également question de la fragmentation de la ville de Saint-Lambert et de (re)lier les deux secteurs coupés par l'axe ferroviaire. Sa relation à l'avenue Victoria (axe principal de la ville) est au cœur des enjeux. L'aménagement d'espaces publics sains et facilement accessibles (extérieur et intérieur) est une composante importante de cette échelle, comme entité structurante. À l'échelle humaine, la notion de voyage s'expérimente au travers des textures, de la matérialité et des flux. Dans un cadre théorique, le projet s'articule sur cette notion de départ : la sémantique et le symbolisme du voyage. L'enjeu principal est alors de concevoir une architecture révélant de l'expérience sensible du voyage, qu'il soit du quotidien, spontané ou fantasmé au travers d'acteurs interagissant avec un environnement qui leur est fourni. Il serait intéressant d'envisager l'expérience du lieu et de l'espace comme générateur d'expériences perçus, aperçus ou imperceptibles. La notion d'expérience est également indissociable de celle des sens et vice-versa. Les



Figure 07_ Une fracture évidente et une barrière franche engendrées par la voie ferrée (par l'auteur).

espaces doivent alors susciter et permettre de les magnifier. Dans un cadre pratique, le projet s'articule autour de la notion de place publique, qui sera le lien physique entre la gare intermodale et le contexte urbain. Son implantation et son intégration seront au cœur du projet.

3.3 LE SITE ET LE PROGRAMME¹⁷

L'actuelle gare de Saint-Lambert s'impose comme site de prédilection. Le projet s'amorce autour d'une restructuration de la gare existante et de ses espaces, afin de réinterpréter la gare contemporaine dans le contexte québécois et d'en détacher un constat critique. Le programme s'articule autour de l'aménagement d'une nouvelle gare intermodale et de ses services essentiels, en plus de prévoir l'aménagement d'une place publique extérieure structurante pour les secteurs à proximité. Une salle de spectacle de 130 places, des locaux commerciaux, une garderie et une salle de diffusion artistique compléteront le programme. Actuellement, la gare de Saint-Lambert agit comme importante connexion entre le centre-ville de Montréal et la Rive-Sud due à sa centralité, desservant plusieurs agences de transport – au niveau régional, national et international – et offrant un grand potentiel d'échanges. Elle offre également un positionnement stratégique avec le centre-ville de Saint-Lambert. La pertinence de ce site se traduit par son importance tant au niveau géographique que de ses potentiels de perméabilités urbaines.

3.3.1 La ville mobile : l'infrastructure de transport

Les infrastructures de la mobilité sont de l'ordre de l'inertie et du mouvement, de la pause et de la transition, de l'arrêt et de la célérité. Ils sont les repères des nomades urbains, des flâneurs, des citoyens pressés. Architecturés, ils sont nécessairement statiques, paralysés par leur matérialité, dans leur tissu urbain. Or, «*tout territoire comprend à la fois des zones et des réseaux, des temps de repos et des temps de mouvement* » (Ascher, 2004 : 72). Ils sont alors supports de notre mobilité, catalyseurs d'expériences et de voyages. Les stationnements seront enfouis, cachés au regard du passant, pour maximiser l'appréciation de l'architecture. Le projet permettrait de desservir le train de banlieue et voyageur (AMT, ViaRail, Amtrak), le réseau d'autobus (RTL) et un système alternatif sur rails pour la région (futur utopique). Le projet se penchera également sur la notion de stationnement incitatif et de covoiturage. Le programme sera tourné vers l'importance du transport actif et de sa facilité d'accès (marche, bicyclette, liens physiques). La gare permettra d'établir et de consolider le dialogue existant entre les différentes agences de transport de la région métropolitaine de Montréal (STM, RTL, AMT).

¹⁷

Voir Annexe 05 – Analyse du site, Annexe 06 – Programme préliminaire et Annexe 08 – Normes, échelles & données

3.2 La ville à échelle humaine : l'espace public

L'espace public agira à titre de couture pour la ville, une cicatrisation possible de sa fracture urbaine. Cet espace tend à recouvrir les vestiges industriels de la voie ferrée, afin d'offrir un passage à l'échelle humaine et un lien physique convivial entre les deux sections de la ville. Naviguant entre paysage ordinaire et paysage onirique, ce lieu sera propice à la pause, à la décélération, à l'arrêt. Une inertie salutaire pour le voyageur angoissé, le flâneur curieux. Un paysage de répit dans une ville prisonnière de ses autoroutes.

3.3.3 La ville dans la gare et la gare dans la ville

Est-il possible de rêver la ville dans la gare, une micro-urbanité vivant au rythme de ses flux, de ses mouvements ? Esprit des lieux, évocation de la mémoire collective; il y a là un terrain à explorer, une sensibilité à rechercher. Si la gare permet de desservir et d'assouvir les mille et un besoins d'acteurs les plus variés, il est certain que la ville a autant à leur offrir, voire plus. Les temps d'arrêt, la flânerie, les interruptions seront au cœur du projet. Des programmes complémentaires sont intégrés au projet de la gare de Saint-Lambert, afin d'en faire une ville-gare. Lieux de travail (pour les citadins), commerces et restaurants (pour les nomades urbains), espaces d'exposition (pour les flâneurs et les touristes) et espace public (pour les passants et les usagers) cohabiteront avec les quais d'embarquement, attaché par une emprise au sol, une tectonique issue d'un même traitement. Cela favorisera la proximité des acteurs, les échanges sensibles, les croisements expérientiels de toutes ses sphères, entre intimité et exhibition de soi¹⁸, «*a uncomplicated opportunity to maintain already established contacts*» (Gehl, 1987 : 21).

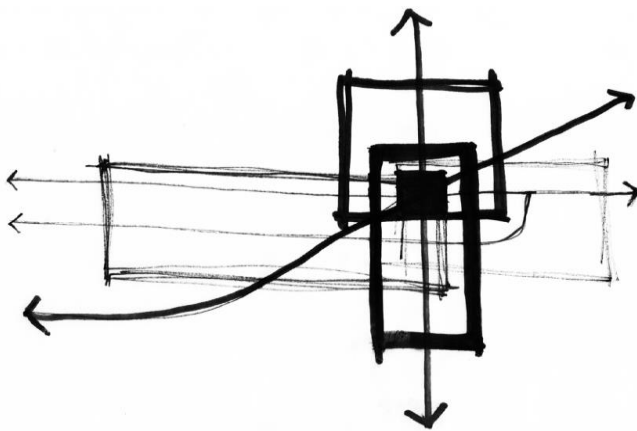


Figure 08_ Proximité des usages et des acteurs comme générateurs d'expériences sensibles (par l'auteur).

18

Voir Annexe 05 – Précédents formels et programmatiques

3.4 LA MATÉRIALISATION DU PROJET¹⁹

Figure 09_ Les flux traversant le site (piéton et train) et ceinturant le site (par l'auteur).

Le projet a été réfléchi en plusieurs séquences interconnectées et interdépendantes les unes des autres, s'articulant autour quatre (4) grands axes de développement et de conception. Ses axes structurants ont été conçus afin de favoriser les interactions, d'orienter des lignes directrices fortes et de matérialiser des notions issues du concept de voyage dans le contexte de la gare contemporaine québécoise. La consolidation des quartiers de Saint-Lambert par la requalification de la gare et par un parti programmatique fort a guidé la matérialisation du projet. Cela permet de bonifier l'offre commerciale et culturelle du lieu. Les principales préoccupations de design sont d'organiser des espaces et circulation facilement appropriables (et appropriés) par une multitude d'acteurs, d'encourager la socialisation et les échanges, d'assurer une mixité et une richesse d'usages tout en consolidant le lien à la ville par des espaces publics forts et structurants. Ces séquences proposent ainsi un parcours libre dans l'espace et le temps, tout en prodiguant des ambiances (et états d'esprit) susceptibles de faire voyager, de faire rêver, de faire explorer. Ces cadres, d'autant plus importants, répondront à une multitude d'usagers au large spectre émotionnel : le voyageur pressé, le voyageur en attente, le voyageur ayant manqué son train, le citadin, le passant et plusieurs autres.

¹⁹

Se référer à la Annexe 09 – Extrait de planches : les plans, pour plus d'informations sur le projet.

3.4.1 La place publique : ouverture sur le centre-ville et la communauté

La seconde intervention correspond à l'aménagement d'une place publique et d'un parvis. Le parvis propose de s'ouvrir sur le centre-ville, créant un appel à son entrée à l'intersection de l'avenue Victoria (axe fondateur de Saint-Lambert) et l'avenue Saint-Denis (voir figure 10). La place publique appelle ainsi à la convergence, à la confluence et au transit des divers flux qui la traversent, que nous soyons usagers du lieu ou simples passants, en train ou à pied. Ce lieu organise la rencontre en un lieu commun de différents acteurs : citadins, flâneurs, voyageurs et passants. Les gens arrivent, s'arrêtant et repartent, favorisant les rencontres fortuites. Une forme de sociabilité est alors instaurée aux croisement de ses différents flux.

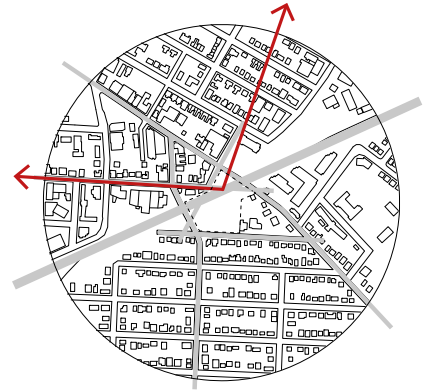


Figure 10_ La place publique : un appel et une ouverture vers la ville (par l'auteur).



Figure 11_ Une ouverture sur la communauté : marchés, projection, performance artistiques (par l'auteur).

Le parvis offre une relation directe à la rue, une relation importante au trafic passager puisqu'elle agit comme pivot. La place publique offre des connexions visuelles fortes vers la ville, mais également vers le site et son bâti, afin de se situer rapidement dans l'espace du lieu. À l'image des parvis d'église et des opéras européens, le lieu est appropriable et adaptable, par tous et pour tous. Peu importe ses idéologies ou sa classe sociale, chaque passant se côtoie, l'instant d'un moment, absorbé par la nature, les activités, les interactions de divers acteurs qui ne se rencontraient pas autrement. La place publique

accompagne par son animation et sa présence dans la communauté. L'effervescence d'un nouveau pôle urbain est alors créée.

Un traitement des seuils et un dénivelé marque l'aménagement des espaces. Un escalier pouvant servir d'estrades sert notamment à cette relation de seuil. Un lieu minéral à la tectonique plus brute favorisant l'appropriation du lieu et la tenue d'événements diversifiés tels que marchés et projections cinématographiques ou tout simplement d'être le théâtre de manifestations artistiques spontanées, pour les utilisateurs et pour la communauté de Saint-Lambert.

3.4.2 Les jardins urbains et le boisé : un parcours au gré des saisons

La deuxième intervention se décortique en deux parties : un boisé et des jardins publics. Ces lieux se proposent comme porte d'échappement et d'atténuation de la perception de l'attente, souvent perçu comme un fardeau et une incommodité nécessaire. À même la gare, où tout est programmé d'avance et ordonné, un lieu permettant de décélérer le pas, de prendre le temps d'appréhender le temps est parfois salutaire.

La première entité s'avère être un prolongement d'un boisé existant laissé en friche aux abords de la voie ferrée. Cette friche est alors appelée à s'infiltrer, à couler et à pénétrer la parcelle jusqu'au bâtiment (voir figure 12). Par un traitement minimaliste, un espace planté et gazonné sans aménagement prend forme en proximité du bâtiment. Cet espace plus informel est propice aux rassemblements spontanés, aux bains de soleil ou pour l'organisation d'un pique-nique estival.

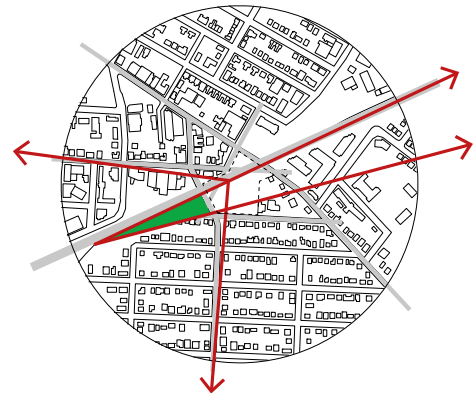


Figure 12_ L'insertion d'une friche urbaine sur le site et la création de jardins publics (par l'auteur).

La seconde entité s'insère sous le bâtiment, afin de créer une ambiance permettant d'échapper au quotidien, à la ville contemporaine, à la recherche constante de vitesse. Le traitement des lieux est plus senti, plus travaillé que le boisé, mélangeant les densités, les couleurs et les essences végétales. Un univers en douceur favorisant la déambulation, la pause et l'arrêt. Une atmosphère sereine, plus douce, aux traitements harmonieux permet d'oublier l'amertume du retard ou la frustration d'avoir manqué son train, pour un moment de répit ou pour simplement échapper à la banalité du moment. Ce lieu se vit uniquement par le piéton qui le traverse, qui s'y attarde, qui s'y arrête. Un escalier central, agissant

comme repère visuel et élément signalétique, prend son assise au centre de ses jardins. Ce dernier permet de desservir les principaux espaces de bureaux. Il apporte également une contribution nécessaire au niveau structural, servant de contreventement. Par sa présence, il émane un contraste intéressant entre les espaces de déambulation des jardins et son utilité purement fonctionnel. Les jardins publics peuvent servir de place publique lors d'entracte, lors d'une représentation artistique. Par la mise en place de seuils et d'entre-deux, un jeu de niveaux s'installe. Sous le niveau de la rue, l'espace des jardins crée une protection sonore, offre un lieu en recul, plus intime, voire presque oublié. Les formes variables de l'aménagement tranchent d'ailleurs avec l'orthogonalité du contexte urbain. Ces seuils révèlent ainsi la quiétude du lieu en contraste avec l'environnement bruyant de l'avenue Victoria. Cela permet également d'offrir un lieu protégé lors d'intempéries ou lors de la recherche d'ombre. Les jardins s'offrent comme une mise en scène de diverses séquences : le parc dans la gare et la gare dans le parc. Les saisons permettent également d'animer ses espaces, de stimuler les sens et de magnifier l'expérience. Inévitablement, le voyage engendré se codifie par les émotions ressenties lors du parcours.



Figure 13_ Les jardins publics : un lieu unique pour attendre son train, voire même l'oublier (par l'auteur).

Ses deux entités végétalisées proposent une traversée sensible comme expérience de voyage, de dépaysement et de découverte. Une volonté de distraire le visiteur, le ramenant à apprécier l'espace plutôt que le temps et d'éviter de se focaliser sur son horaire de départ (et d'arrivée). Ses lieux offrent également une liberté du mouvement. Il est possible de s'adosser, de s'asseoir et de se coucher, sans aucune gêne. Errer, marcher, *jogger* et courir participent, au même titre, à la mémoire et la sensibilité du lieu.

3.4.3 La traversée du site et du bâtiment

Tel qu'illustrée précédemment, l'actuelle gare de Saint-Lambert agit telle une fracture dans le paysage urbain, le morcelant et le fragmentant en zones distinctes et sans unicité. Il y a ainsi un réel besoin d'unification de ses zones par un liant, par une nouvelle couture. La reconversion de cette friche asphaltée et désertique, et une table rase d'un site actuel sont alors de mise. La troisième intervention était alors d'imaginer un site qu'il serait possible de traverser de part en part, sans obstacle, sans barrière (voir figure 12). Cet axe de conception a pour but de favoriser le piéton et de valoriser son mode de déplacement.



Figure 14_ Une traversée libre de barrière, et d'obstacle (par l'auteur).

Pour cette raison, le bâtiment se devait d'être surélevé, libérant le sol afin d'offrir des percées visuelles tout en créant un lieu perméable aux mouvements, aux déplacements et aux flux. Ce faisant, il est possible de consolider le positionnement stratégique du projet dans la ville tout en offrant une réunification de ses entités urbaines : les pôles et les nœuds. Une forme fluide s'en détache, faisant écho à la fonction première du bâtiment, celle du voyage. Différentes couches d'expériences spatiales se stratifient, magnifiant les interactions entre les espaces publics, les espaces privés et le paysage. Dans cette même logique d'idée, les voies du chemin de fer existantes étant déjà surélevé par rapport au niveau de la rue, le projet propose de les conserver au même emplacement, évitant ainsi un réaménagement logistique de grande envergure. Une ouverture serait pratiquée sous la voie ferrée, permettant le passage et permettant une connexion entre la place publique principale et le cœur du projet. Ainsi, les espaces perméables et imperméables se juxtaposent et s'entrelacent. La traversée amenant hors du site est également importante, puisque la gare s'annexe à différents flux variés de transport : autobus de ville, autobus scolaire, automobile, piétons et bicyclette.



Figure 15_ Un parcours séquentiel mettant en scène une traversée sensible du site (par l'auteur).

3.4.4 Les quais d'embarquement : magnifier le paysage ordinaire

La quatrième intervention est la (ré)appropriation de la gare existante. Avant d'approcher cette étape, il a été nécessaire de redéfinir les paramètres de la gare. Historiquement, la gare est un vecteur de développement économique et social, un lieu de passage et de transition, et un moyen de communication. À cela, nous pouvons rajouter une étape indissociable du voyage, tout en étant un non-lieu²⁰. L'interface actuelle correspond donc à une gare de passage, sans plus. Toutefois, près de 10 000 passagers journaliers transitant par la gare de Saint-Lambert, un tel achalandage offre l'opportunité de créer et de concevoir un pôle de convergence et de confluence à la fois culturel, social et économique (voir figure 16). Dans le contexte du projet, la gare amène directement dans son propre antre, ses travailleurs, ses touristes et ses usagers. Elle recherche l'équilibre et la saine gestion de ses flux quotidiens, qu'ils soient programmés ou spontanés, dans un parti programmatique fort.



Figure 16_ Une gestion des flux et des vitesses (par l'auteur).

Les quais d'embarquement sont conçus à l'intérieur d'une immense poutre de béton évidée²¹, qui permet de réduire considérablement les vibrations transmises au bâtiment lors du passage d'un train, tout en agissant comme une protection sonore. Des ouvertures zénithales y sont pratiquées, permettant un appel à la lumière, de dynamiser les espaces. Ce procédé permet d'offrir protection et abri aux usagers en cas d'intempéries. Les quais sont maintenant mis à niveau avec les trains qui les traversent, facilitant la montée et le déchargement de ses marchandises. De plus, afin de réduire au minimum les problématiques sismiques et sonores, le projet concentre autour des voies, les fonctions publiques et connexes de la gare (aire d'attente, billetterie, lieu d'entreposage de la marchandise, salle mécanique et espace de restauration). Des escaliers rouge vif en façade, permettant de se repérer facilement sur les lieux, les desservent de part en part.

Jonchée au-dessus des voies et des quais d'embarquement, une aire d'attente offrant des espaces de restauration, de *coworking*²² (travail coopératif) et une relation visuelle directe avec les chemins de fer.

²⁰ Voir 1.1.2 La transition : quand l'émerveillement rencontre le voyageur anonyme ;

²¹ Il s'agit d'un principe qui a notamment été utilisé par OMA, pour le IIT McCormick Tribune Campus Center, à Chicago. Voir Annexe 05 – Précédents formels et programmatiques ;

²² Le travail coopératif permet à des travailleurs indépendants de partager un espace de travail et de socialisation avec d'autres travailleurs indépendants (définition fournie par l'auteur) ;

Ce lieu de travail temporaire et occasionnel, permet de mieux gérer l'attente d'un train. Tout est alors mis à la disposition du voyageur afin de déjouer le fardeau et l'appréhension de l'attente, en proposant une multitude d'options et d'ambiances diverses. Cet espace s'aligne dans l'axe des voies ferrées, donnant une vue d'ensemble des flux et affirmant une proximité visuelle, tout en installant une perception du mouvement par la stimulation des sens. Une relation directe avec le voyage s'établit. De par son positionnement, cet espace met en valeur le paysage ordinaire et celui des tiers paysages.

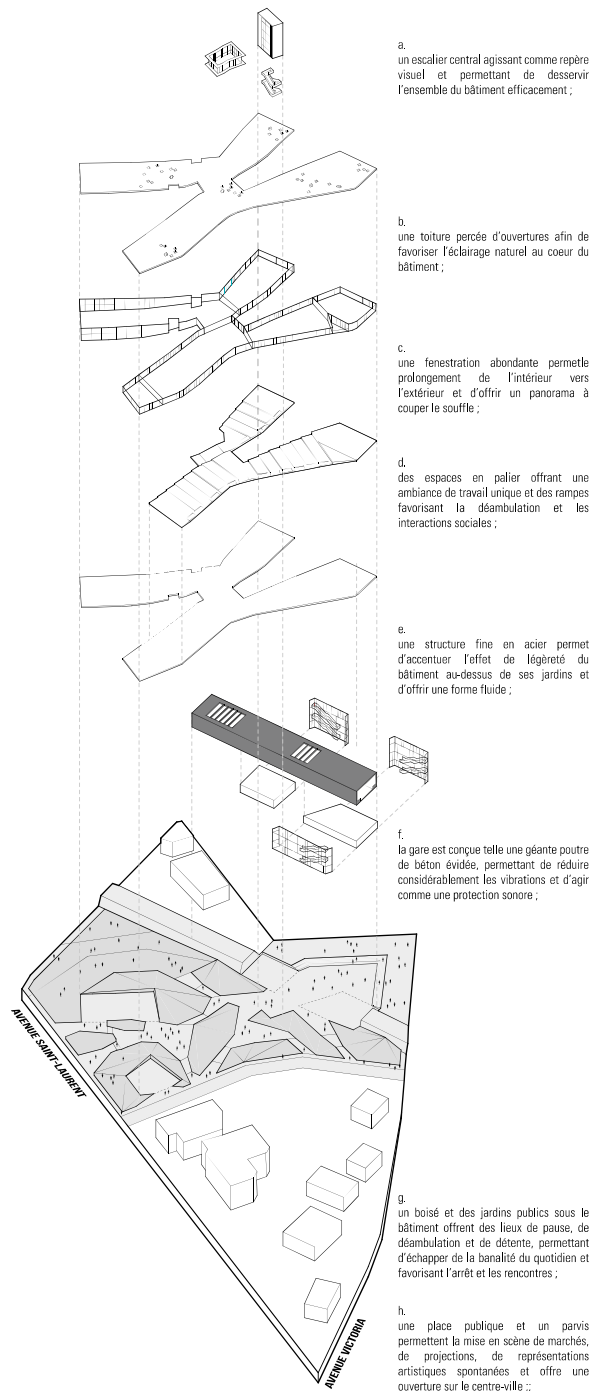
3.4.5 Les espaces artistiques, communautaires et commerciaux : l'âme du projet



Figure 17_ Une leçon de lumière et d'ombre, de transparence et d'opacité (par l'auteur).

Ces espaces bonifient l'offre programmatique des lieux, tout en amenant une mixité d'usagers, de fonctions, afin de développer et de proposer un lieu vibrant et animé, en tout temps. Ses éléments singuliers dans un programme éclectique s'enveloppent toutefois d'une même matérialité, proposant une harmonie et une unicité au niveau du traitement de la tectonique. Au contraire de la gare contemporaine, qui est à l'abandon en dehors de ses heures fonctionnelles, ses nouveaux usages permettent d'habiter le site en permanence, été comme hiver, jour comme nuit. La friche urbaine déshumanisée, automatisé et robotisé qu'est la gare prend alors toute une tangente différente et propice. Il est maintenant possible de se rendre directement à son lieu de travail ou d'y déposer son enfant (garderie) avant de prendre le train.

3.4.6 Les circulations, les espaces et la matérialité : le voyage au quotidien



Les espaces intérieurs ont été conçu avec la volonté d'accélérer ou de décélérer le pas, selon le cas. Les escaliers, les rampes et les ascenseurs matérialisent les flux et les façons de se mouvoir. La juxtaposition de déplacements doux aux déplacements fonctionnels instaure un dialogue de mobilité, une rupture de la notion de vitesse en séquence, une échelle entre inertie et mouvement. Une vitesse surhumaine est également mise de l'avant (celle des trains), instaurant un discours entre déplacement piétonnier et déplacement automatisé. La circulation et notre perception de celle-ci deviennent des composantes architecturales, des pièces-maîtresses de ce projet. Les espaces intérieurs sont développés en paliers offrant une ambiance de travail unique et de diffusion artistique, favorisant le regard vers l'autre et permettant l'implantation de rampes propices à la déambulation, à la rencontre et à l'événement. L'horizon devient alors composant du quotidien. Une légère structure en acier rythme les espaces, cadre les paliers et accompagne les usagers dans leur traversée du bâtiment. Cette structure permet également d'accentuer l'effet de légèreté et la forme fluide du bâtiment au-dessus des jardins urbain.

Figure 18_ Les composantes du projet dévoilées (par l'auteur).

Les ouvertures abondantes favorisent la mise en scène des saisons, des décors urbains et des corps humains. Par une opposition de jeux d'opacité et de transparence, le bâtiment se dévoile. Le jour, le quotidien des gens qui y travaillent est révélé de manière floue, leur corps en mouvement matérialisant leur traversée du bâtiment. La nuit, le projet devient vitrines de ses intérieurs, illuminés et attracteurs. Les pleins et les vides se concrétisent, se donnent en spectacle et établissant un équilibre d'ambiances. Le lieu se construit ainsi à partir d'impressions, de souvenirs et d'imprégnations de l'environnement immédiat. Il maximise l'expérience des usagers et des passants, tend aux interruptions et à la contemplation. La légèreté de la matérialité accentuent l'extériorisation des intérieurs (et vice-versa) comme prolongement des espaces de vie, tout en offrant des panoramas exceptionnels des environs. Un lieu dans les arbres, parmi les arbres. On met ainsi, en premier-plan, la stimulation des sens (olfactif, visuel, tactile et sonore), l'authenticité du spectacle et le paysage urbain. La toiture est également percée d'une multitude de puits de lumière qui diffuse la lumière naturelle du soleil dans les lieux communs. Une valorisation de la ventilation naturelle qui est également apportée au projet, puisque le bâtiment est traversant. La gestion des ouvertures est également effectuée par les usagers, c'est-à-dire qu'ils ont le plein contrôle pour les ouvrir, aérer, rafraîchir et les refermer, permettant ainsi l'appropriation des lieux.

L'échelle du bâtiment se définit également en fonction de son contexte. Vers l'avenue Saint-Laurent, le bâtiment offre une hauteur comparable (1 à 2 étages) aux habitations unifamiliales qui lui font face. Les usages communautaires y sont présent (salle de spectacle, salle d'exposition et garderie). Vers le centre-ville, le bâtiment atteint une hauteur plus importante (4 étages), se fondant mieux dans le gabarit urbain. Une fois de plus, les fonctions vont de pairs avec le contexte (espace commercial, foire alimentaire, accès au train).



Figure 19_ les saisons et le paysage comme générateur d'ambiances et de décors (par l'auteur).

CONCLUSION**RÉFLEXIONS ET DISCUSSIONS**

En résumé, la proposition imaginée s'inspire de la sémantique et du symbolisme du voyage, de ce qu'il représente en matière d'idée, mais aussi en termes de lieux construits et vécus quotidiennement. Le concept de gare intermodale facilitateur de l'utilisation de plusieurs modes de transport est le terrain d'exploration idéal pour l'expérience du voyage et de ses différentes facettes. La gare interagit à diverses échelles avec de nombreux acteurs hétéroclites, mais complémentaires. La requalification de la gare de Saint-Lambert comme point pivot du transport de la Rive-Sud de Montréal amènera également à une réflexion et une interrogation de notre modèle de planification urbaine, de développement durable et d'interactions sociétales par l'appropriation de tracés existants ou ayant existé. Une transformation significative qui pourrait changer l'avenir du transport collectif.

Suite à la présentation de ce projet devant un jury, les commentaires recueillis proposent un regard critique et des pistes de solution intéressantes à une élaboration future du projet. Ce dernier a suscité de nombreux débats, à savoir si la gare n'était pas trop en retrait du reste de l'intervention ou si, au contraire, sa distance traduisait bien l'esprit de la gare. Par exemple, nous pouvons reprocher au projet d'avoir implanté ses points de polarité aux extrémités au lieu de les concentrer en un point attracteur. Ainsi, la salle de spectacle n'a pas nécessairement d'interaction avec les quais d'embarquement, ce qui aurait accru le concept du voyage. Or, l'étalement de ses fonctions communautaires permet également de faire vivre la parcelle au complet, au lieu de créer des espaces plus effacés. Chaque programme est alors indépendant l'un de l'autre et de nombreux voyageurs ne traverseront peut-être jamais les jardins, ce qui est bien dommage. Bien que l'échelle du projet ait été remise en question, il n'en reste pas moins que le programme est d'une importance capitale pour la ville de Saint-Lambert. Si tel projet était amené à se concrétiser (peu importe sa formalité), le paysage urbain actuel de Saint-Lambert sera amené à être repensé et requalifié au cours des prochaines décennies, pour le mieux.

Finalement, des qualités sensibles, permettant de créer et de stimuler une architecture du voyage, ont été retenues tout au long du processus de création. Les notions de vitesses, de variétés et de richesses des flux offrent des expériences uniques. La possibilité de rencontres et d'échanges, à travers la création d'espaces qui y sont propices et de seuils, rythment le voyage des usagers. La qualité la plus importante est de considérer l'utilisateur (avant même l'architecture) comme première composante du voyage et du projet. Une architecture du voyage saisissante et envoûtante s'en détachera inévitablement.

RÉFÉRENCES

BIBLIOGRAPHIQUES

LIVRES ET PÉRIODIQUES

ASCHER, François (1997) « Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme », in : Les Annales de la Recherche urbaine, No. 77. Pages 113-122.

ASCHER, François et al. (2004) *Les sens du mouvement : Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Paris : Éditions Belin, 336 pages.

AUGÉ, Marc. (1992) *Non-Lieux : Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Le Seuil, 149 pages.

AUGÉ, Marc. (2009) *Pour une anthropologie de la mobilité*. Paris : Payot & Rivages, 94 pages.

BAUDELAIRE, Charles. (1863) *Le Peintre de la Vie Moderne*. Paris : Le Figaro.

BENJAMIN, Walter. (2000) « *Paris, Capitale du XIXe siècle. Le livre des passages* » (1935). In *Œuvres III*, Paris : Gallimard, pages 44-66.

De BOTTON, Alain. (2002) *The Art of Travel*. New York : Vintage, 272 pages.

De BOTTON, Alain. (2006) *The Architecture of Happiness*. New York : Vintage, 288 pages.

DESPORTES, Marc (2005) *Paysages en mouvement*. Paris : Gallimard, 416 pages.

DUTHILLEUL, Jean-Marie et al. (2012) *Circuler : quand nos mouvements façonnent la ville*. Paris : Éditions Alternatives, 207 pages.

TRAGADOU, Jilly. (2009) *Travel, Space, Architecture. Design and the Built Environment*. Burlington : Ashgate Publishing, 352 pages.

GEHL, Jan. (1987) *Life between buildings : Using Public Space*. New York : Van Nostrand Reinhold, 216 pages.

GEHL, Jan. (2012) *Cities for People*. Washington: Island Press, 288 pages.

JOSEPH, Isaac. (2002) « *Le nomade, la gare et la maison vue de toutes parts* ». In *Communications*, No. 73, Paris : Le Seuil, pages 149-162.

KAUFMANN, Vincent. (2005). « *La ville-potentielle* » in *Méandres : Penser le paysage urbain*. Genève : Architecture essais, pages 47-66.

LE BRETON, David. (2005) *Anthropologie du corps et modernité*. Paris : Presses Université de France, 280 pages.

LE BRETON, David. (2001) « *Chemin de traverse : éloge de la marche* » in *Quaderni*. No. 44. Pages 5-16.

ARCHITECTURE DU VOYAGE

Dialogue entre ville, transport et expériences sensibles pour la Rive-Sud de Montréal

MASSOT, Marie-Hélène. (2010) *Mobilités & modes de vie métropolitains : Les intelligences du quotidien*. Paris : Éditions L'œil d'or, 334 pages.

MICHEL, Franck. (2004). *Désirs d'ailleurs. Essai d'anthropologie des voyages*. Québec : Presses de l'Université Laval, pages 266.

MONS, Alain. (2013) *Les lieux du sensible. Villes, hommes, images*. Paris : CNRS, 258 pages.

PALLASMAA, Juhani. (2005) *The Eyes of the Skin: Architecture and the Senses*. Londres : Wiley-Academy, 80 pages.

ORFEUIL, Jean-Pierre (2009). *Mobilités urbaines : l'âge des possibles*. Paris : Les carnets de l'info, 256 pages.

PRONOVOST, Gilles. (2012) « *La construction de la notion de touriste dans les sciences sociales* » in *Épistémologie des études touristiques*. Montréal : Presses de l'Université du Québec. Pages 217-225.

TUAN, Yi-Fu. (1977) *Space and Place: The Perspective of Experience*. Minnesota : University of Minnesota Presse, 246 pages.

VIRILIO, Paul. (1984). *L'horizon négatif : essai de dromoscopie*. Paris : Éditions Galilée, 306 pages.

VIRILIO, Paul. (2006). *Speed and Politics*. Los Angeles : Semiotext(e), 174 pages.

SITES INTERNET ET DOCUMENTATIONS

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. (2014) <http://www.amt.qc.ca/>
Pages consultées en septembre et octobre 2014.

CHAIRE DE PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL (2007) WAT LONGUEUIL.
<http://www.paysage.umontreal.ca/fr/recherches-et-projets/wat-longueuil>
Pages consultées en novembre et décembre 2014.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL.
(2014) *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. <http://pmad.ca/>
Pages consultées en septembre et octobre 2014.

HANNA, David (2008). *Revitalisation du Pont Victoria pour le transport en commun*. Conférence organisée par Pabeco et l'Institut des Ingénieurs en Transport (ITE). Présentée le 25 août 2008.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. (2014)
<http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/accueil>
Pages consultées en septembre et octobre 2014.

VILLE DE LONGUEUIL. (2013) *Plan de mobilité et de transport pour l'agglomération de Longueuil*.
<http://www.longueuil.ca/files/longueuil/images/PDF/Plan-mobilite-et-transport.PDF>
Pages consultées en septembre et octobre 2014.

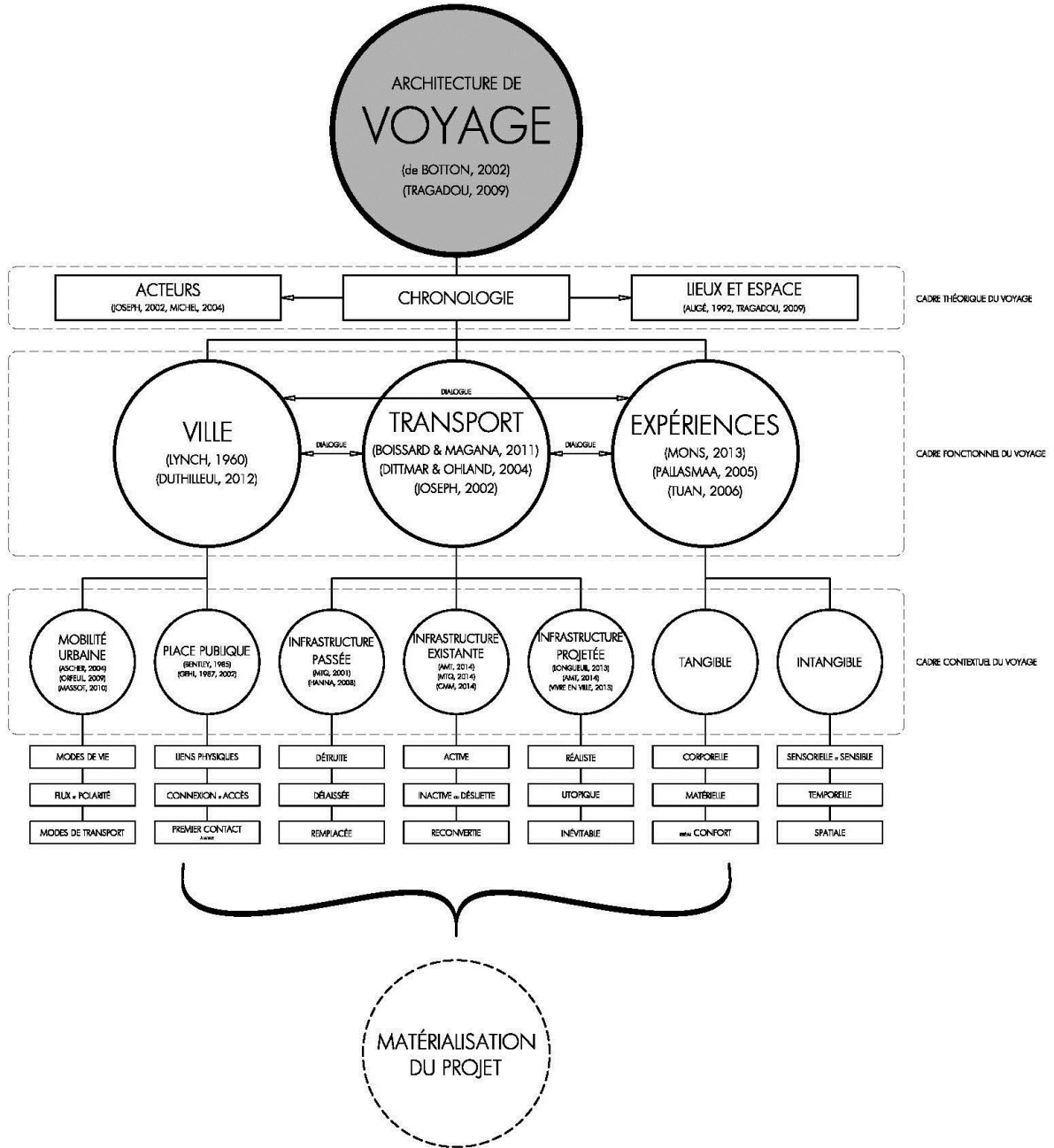
VIVRE EN VILLE. (2013) *Retisser la ville: [ré]articuler urbanisation, densification et transport en commun*. Québec : Collection «Outils le Québec», 120 pages.

ANNEXES

- 01 Schéma de concepts
- 02 Évolution du transport collectif
- 03 Analyse du territoire
- 04 Analyse de la ville
- 05 Analyse du site
- 06 Précédents formels
Précédents programmatiques
Précédents structuraux
- 07 Normes, échelles & données
- 08 Extrait de planches : les plans
- 09 Planches finales de présentation

ANNEXE 01

SCHEMA DE CONCEPTS



Par l'auteur

ANNEXE 02

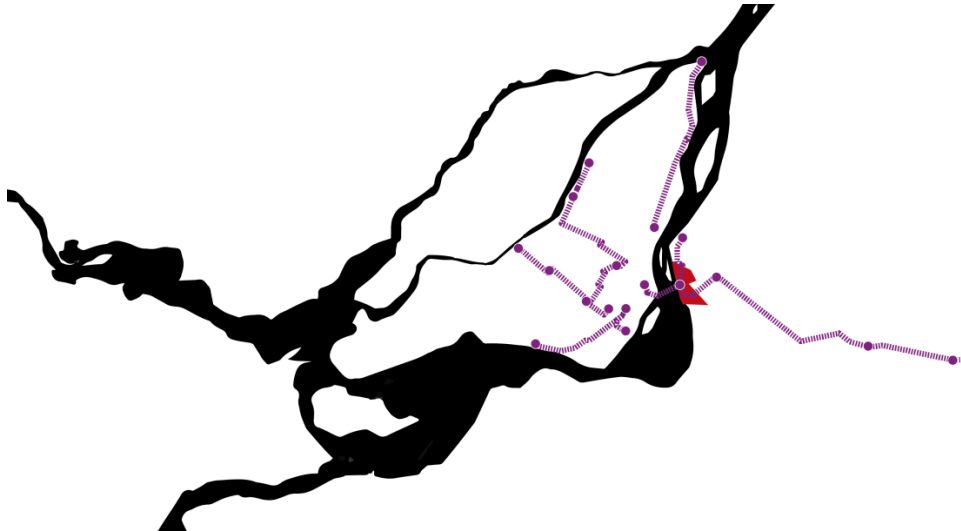
ÉVOLUTION DU TRANSPORT COLLECTIF

RÉSEAU DE TRAMWAY S'ÉTENDANT JUSQU'À GRANBY (1914)

Source: HANNA, David (2008). *Revitalisation du Pont Victoria pour le transport en commun*.

Conférence organisée par Pabeco et l'Institut des Ingénieurs en Transport (ITE). Présentée le 25 août 2008.

Graphiques par l'auteur.



RÉSEAU FERROVIAIRE : SAINT-LAMBERT À LA CROISÉE DES CHEMINS (1919)

Source: MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. (2014)

Graphiques par l'auteur.

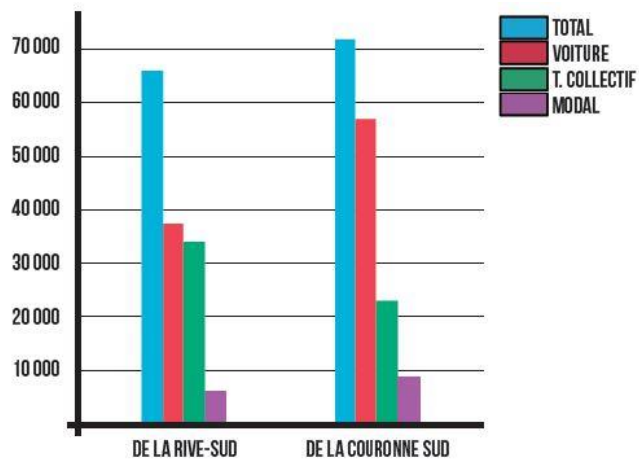


ANNEXE 03

ANALYSE DU TERRITOIRE

PROPORTION DES MODES DE TRANSPORT UTILISÉS (HEURE DE POINTE AM)

Source: ENQUÊTE ORIGINE DESTINATION (2008) Graphiques par l'auteur.

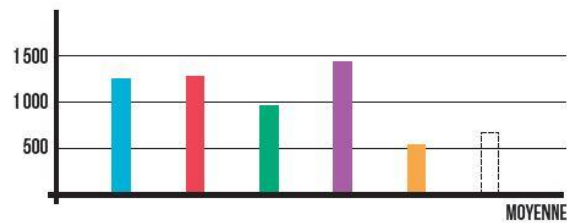
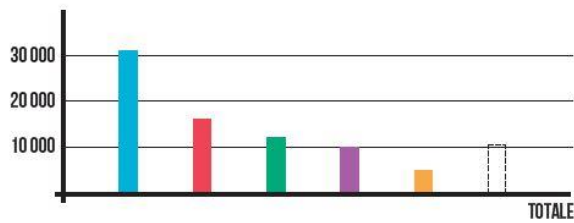
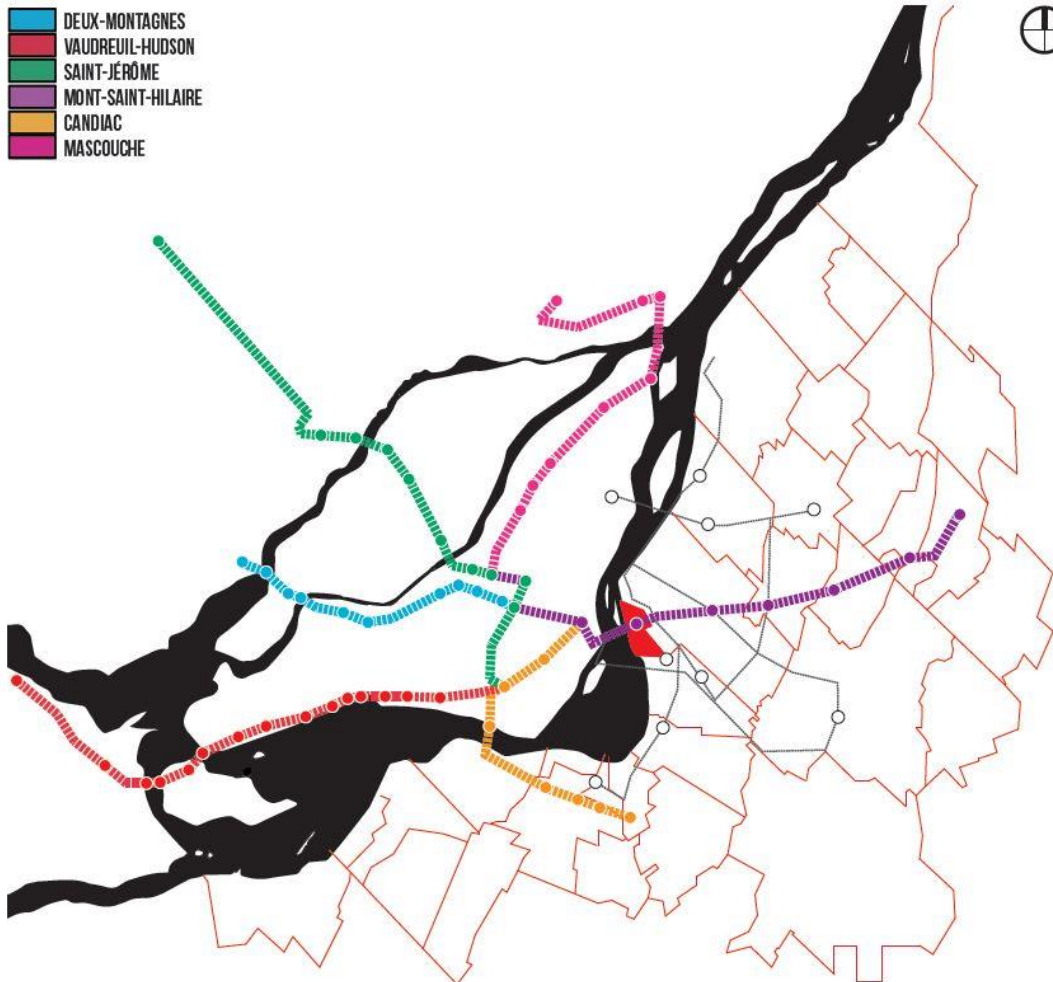


ANNEXE 03

ANALYSE DU TERRITOIRE (SUITE)

OMBRE DE DÉPLACEMENT PAR TRAIN ET JOURNALIER (TRAIN DE BANLIEUE)

Source: AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (2014) Par l'auteur. Graphiques par l'auteur.



ANNEXE 03

ANALYSE DU TERRITOIRE (SUITE)

NOMBRE DE DÉPLACEMENT JOURNALIER ET ANNUEL (TRAIN DE BANLIEUE)

Source: AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (2014)

| Lignes | Nombre de passages | | Nombre de départ | | Passagers | Distance | Coût d'exploitation (millions) | | |
|--------------------|--------------------|-----------|---|--------|-----------|----------|--------------------------------|-------|--|
| | Journalier | Annuel | Vers Mtl | De Mtl | Par train | En km | Totale | \$/km | |
| Deux-Montagnes | 31 200 | 7 744 800 | 25 | 24 | 1 248 | 29,9 | 42,08 | 1,41 | |
| Vaudreuil-Hudson | 16 400 | 3 845 300 | 13 | 14 | 1 261 | 51,2 | 37,54 | 0,74 | |
| Saint-Jérôme | 12 600 | 2 652 400 | 13 | 13 | 969 | 62,8 | 26,40 | 0,43 | |
| Mont-Saint-Hilaire | 9 900 | 2 272 900 | 7 | 7 | 1 414 | 34,9 | 22,37 | 0,64 | |
| Candiac | 4 800 | 1 053 100 | 9 | 9 | 533 | 25,6 | 11,32 | 0,44 | |
| Mascouche | 11 000 | | En cours d'estimation (680 voyageurs par train pour 16 départs) | | | | | | |

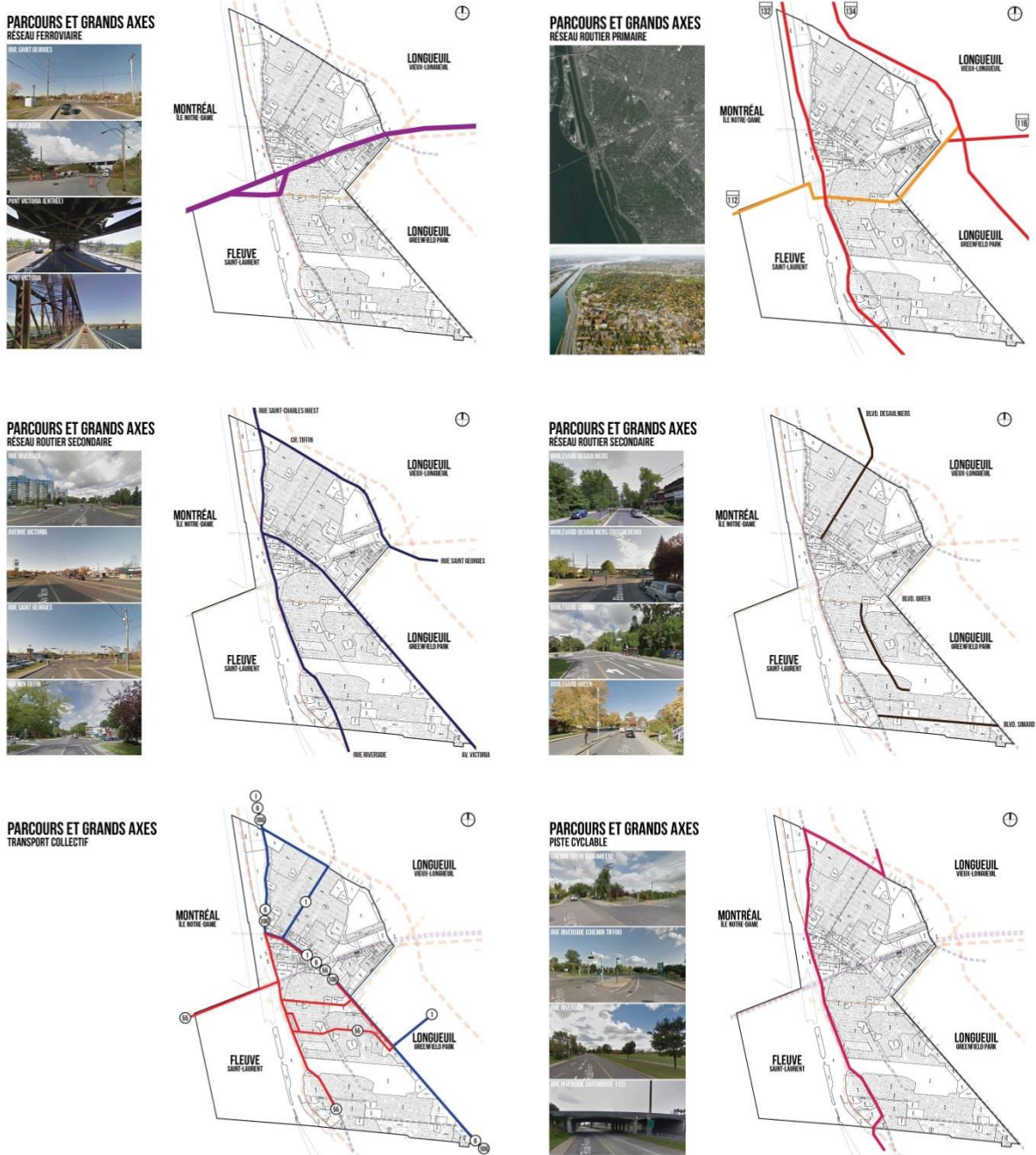
EMPRISES FERROVIAIRE ABANDONNÉES : UN POTENTIL À VALORISER

Source: MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. (2011)



ANNEXE 04

ANALYSE DE LA VILLE



Par l'auteur

ANNEXE 04

ANALYSE DE LA VILLE (SUITE)

PLAN DE ZONAGE
PARCS ET ESPACES VERTS



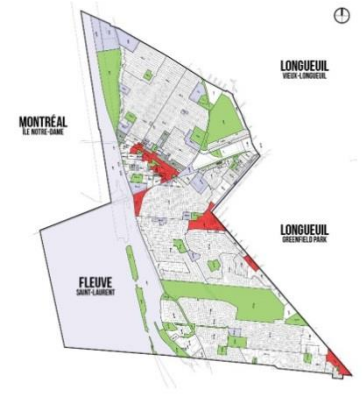
PLAN DE ZONAGE
INSTITUTIONNEL ET PUBLIC



PLAN DE ZONAGE
INSTITUTIONNEL ET PUBLIC



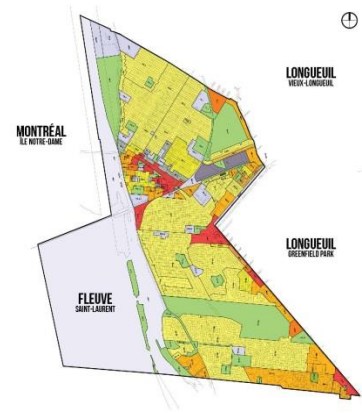
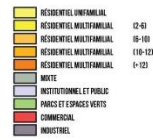
PLAN DE ZONAGE
COMMERCIAL ET MIXTE



PLAN DE ZONAGE
RESIDENTIEL MULTIFAMILIALE



PLAN DE ZONAGE
INDUSTRIEL



Par l'auteur

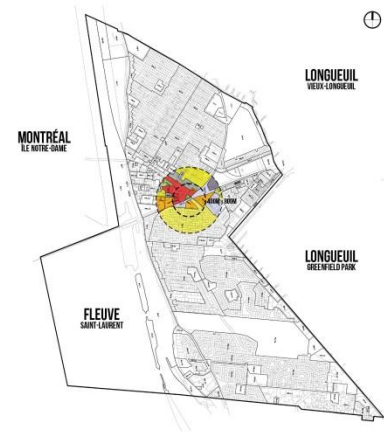
ANNEXE 04

ANALYSE DE LA VILLE (SUITE)

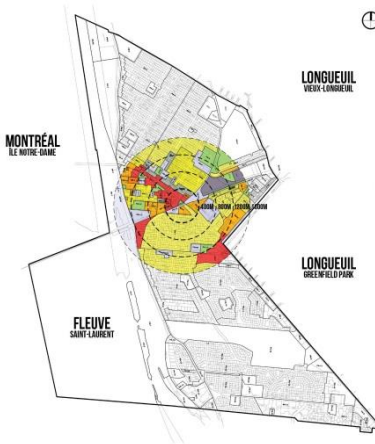
LE SITE
GARE DE SAINT-LAMBERT



LE SITE
GARE DE SAINT-LAMBERT



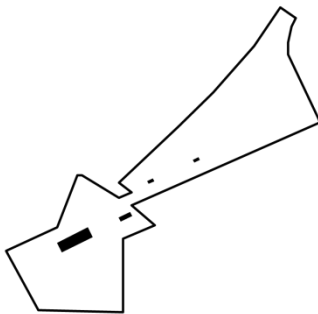
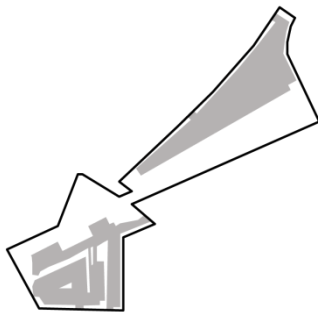
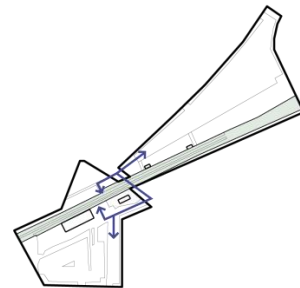
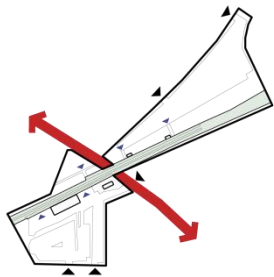
LE SITE
GARE DE SAINT-LAMBERT



Par l'auteur

ANNEXE 05

ANALYSE DU SITE



Par l'auteur

ANNEXE 05

ANALYSE DU SITE (SUITE)

| Mode de transport actuel ²³²⁴ | | | |
|--|--------------|---|---|
| | Entités | Lignes | Trafic annuel |
| Marche | - | - | - |
| Vélos | - | - | - |
| Covoiturage | Communauto | - | 175 abonnés |
| Automobile | Usagers | - | 90 100 |
| | Employés | - | |
| Taxis | - | - | - |
| SLR / Tramway | - | - | - |
| Train régional | AMT | Gare Centrale / Mont-Saint-Hilaire | 390 000 (gare) |
| Train national | VIA RAIL | Montréal / Halifax (<i>L'Océan</i>) Montréal / Gaspé (<i>Le Chaleur</i>) Montréal / Québec | N/D |
| Train international | AMTRAK | Montréal / New York (<i>Adirondack</i>) | 1 582 |
| Train de marchandise | CN | Montréal / États-Unis - Canada | |
| Autobus municipal | RTC | 1 (Grande-Allée / Pine – Terminus Longueuil) 6 (Terminus Panama – Terminus Longueuil) 55 (Riverside / Bolton – Terminus Centre-Ville) 106 (Milan / Broadway– Terminus Longueuil) | - |
| Autobus régional | - | - | - |
| Capacité spatiale actuelle | | | |
| | | Places | Notes |
| Stationnement vélos | | 23 | |
| Stationnement incitatif | Courte durée | 368 | Ajout de 111 places de stationnement (2013) |
| | Longue durée | 5 | Utilisation moyenne (journalière) : 98.0 % 2 zones de stationnement (15 m ² par case) |
| Covoiturage | Communauto | 5 | En augmentation : 257.0% (depuis 2007) |
| Train régional | AMT | 2 voies | En augmentation : 61.0 % (depuis 2004) |
| Train national | VIA RAIL | | En augmentation : 6.0 % (depuis 2013) |
| Train international | AMTRAK | | N/D |
| Train de marchandise | CN | | N/D |
| Autobus | RTL | - | Arrêts existant aux coins de rue à proximité |

²³ VILLE DE LONGUEUIL. (2013) Plan de mobilité et de transport pour l'agglomération de Longueuil.

²⁴ AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. (2014) <http://www.amt.qc.ca/>

ANNEXE 06

PRÉCÉDENTS (FORMELS)



ReConnecting Tampere (Concours)

Tampere, Finlande

COBE & Lundén Architecture

Pleins et vides comme générateur de flux et de séquences. Trame structure comme générateur d'ambiances, d'intimité, d'espace de pause, de vitesse.



Bibliothèque Nationale de France

Paris, France

Dominique Perrault Architecture

Extérioriser un intérieur et intérioriser un extérieur. La notion de seuil est importante à l'appropriation d'un lieu public

Jeux des strates et des niveaux.



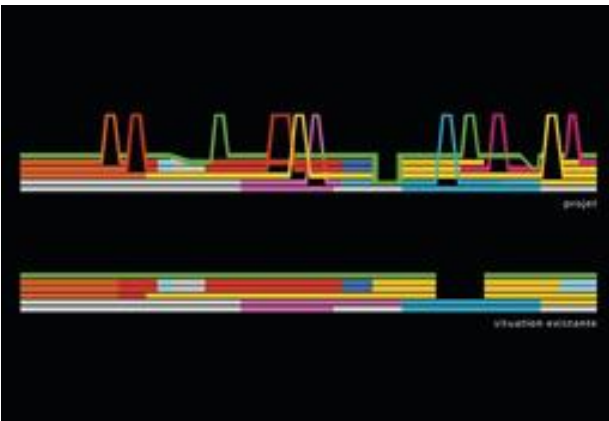
Danish National Maritime Museum

Helsingør, Danemark

Bjarke Ingels Group (BIG)

Jeux de de la topographie : intimité et public.

Place publique structurante et focalisateur pour l'entité urbaine qui s'y prête. Jeux de transparence entre intérieur et extérieur, de mouvement dans l'espace.



Forum Les Halles (Concours)

Paris, France

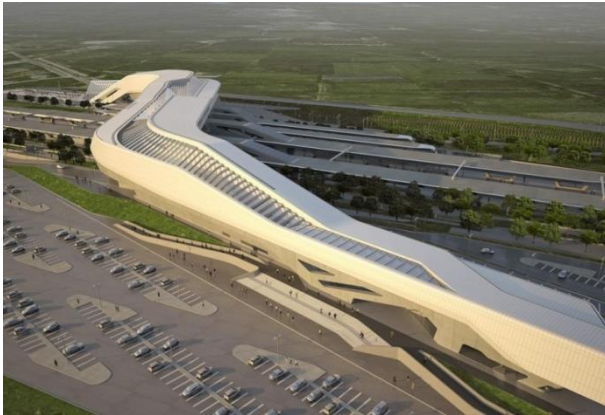
OMA

Jeux des strates et des niveaux.

Proximité d'acteurs dans le contexte d'un point intermodale d'une ville : commerces, bureaux, espace public, programme éphémère.

ANNEXE 06

PRÉCÉDENTS (PROGRAMMATIQUES)



High Speed Train Station Napoli-Afragola

Napoli, Italie

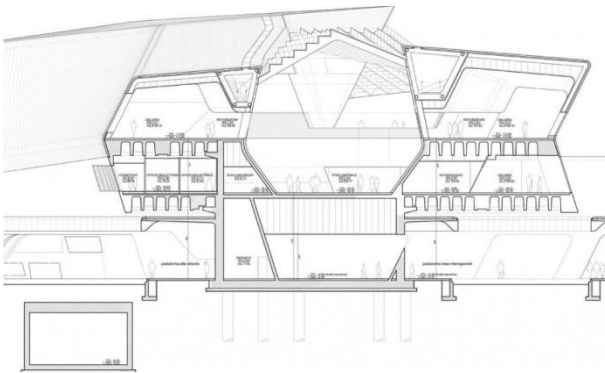
Zaha Hadid

Nombre de visiteurs journaliers : 11 000 (estimé)

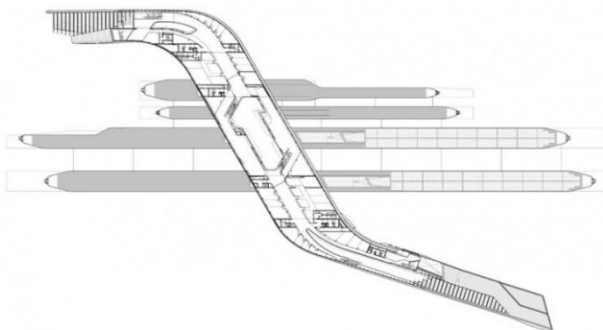
Nombre de visiteurs annuels : 425 000 (estimé)

Hauteur (maximale) : 25 mètres (4 niveaux)

Superficie : 5 000 mètres carrés



«The New High Speed Station Napoli Afragola is a bridge above the tracks. The key challenge of the architectural scheme is to create a well organized transport interchange that can simultaneously serve as a new landmark to announce the approach to Naples – thus a new gateway to the city. The concept of the bridge emerges from the idea of enlarging the overhead concourse, required to access the various platforms, to such a degree that it can become the main passenger concourse itself.

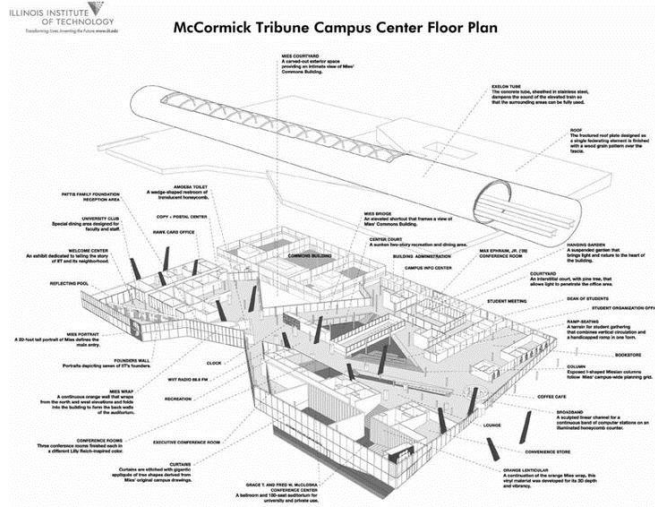


Providing an urbanized public link across the tracks, the task is to give expression to the imposition of a new through-station that can also act as the nucleus of a new proposed business park linking the various surrounding towns. The bridge concept further allows two strips of extended park-land to move openly through the site alongside the tracks opening and connecting the site to the surrounding landscape and business park.»

La gare offre également une galerie marchande et des espaces de bureaux.

ANNEXE 06

PRÉCÉDENTS (STRUCTURAL)

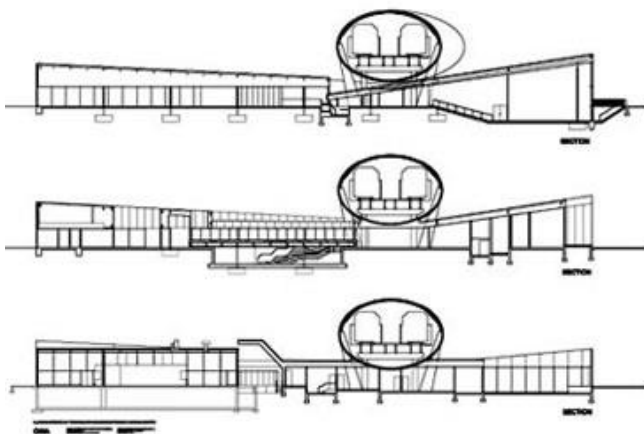


IIT McCormick Tribune Campus Center
 Chicago, États-Unis
 Office for Metropolitan Architecture (OMA)

Superficie : 6 900 mètres carrés

Longueur de la rame : 161 mètres

L'importance de ce projet se situe dans son caractère structural. En effet, le pavillon universitaire a été conçu sous un passage ferroviaire existant. Afin d'empêcher toute nuisance sismique et sonore causé par le passage du train, la voie ferrée a été recouverte d'un tube de béton évidé. Ce tube, bien qu'assis sur la toiture, se transmet peu ou pas ses vibrations au reste du bâtiment. Ce procédé sera d'une importance capitale dans le développement conceptuel du présent essai-projet.

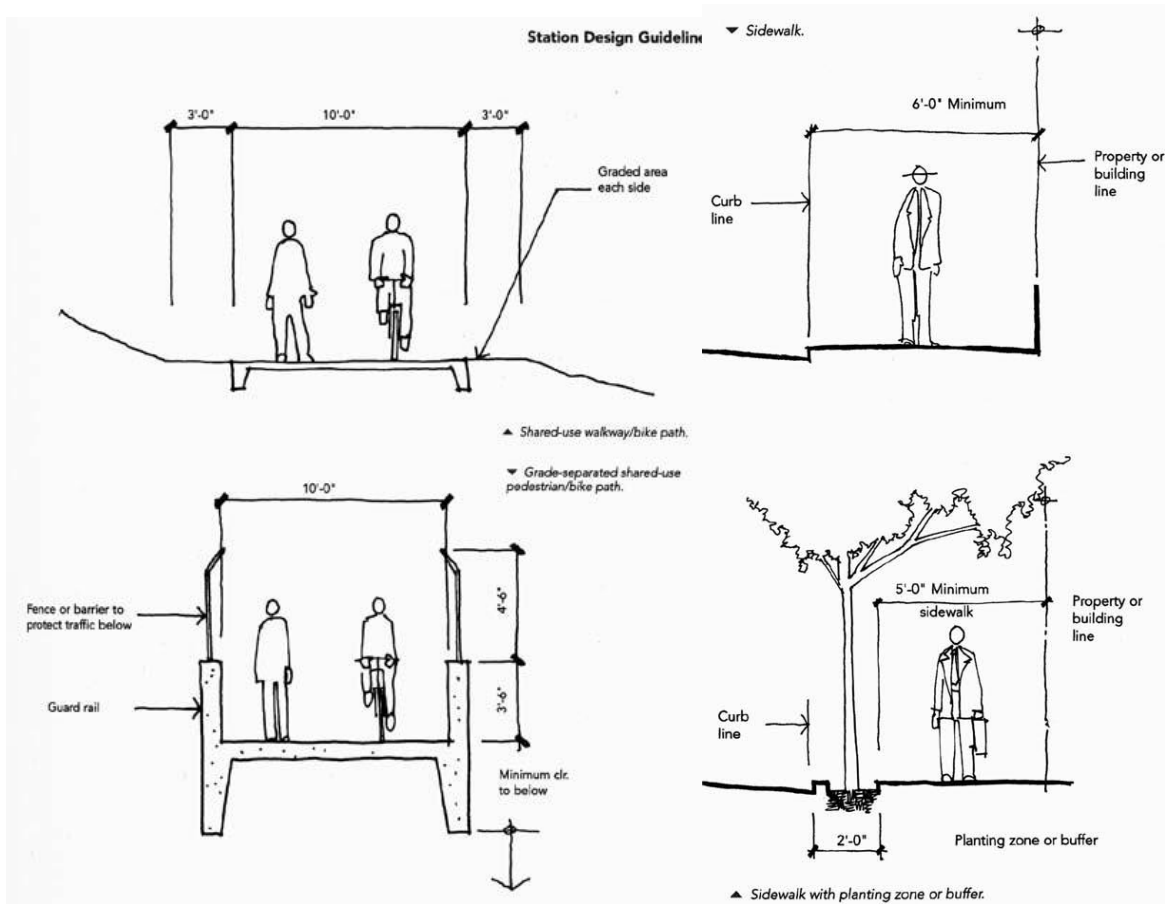


ANNEXE 07

NORMES, ÉCHELLES ET DONNÉES

CIRCULATION DOUCE : PIÉTON ET CYCLISTE

Source: GRIFFIN, Kenneth (2004) *Building type basics for transit facilities*. New York : Wiley, Pages 14-15

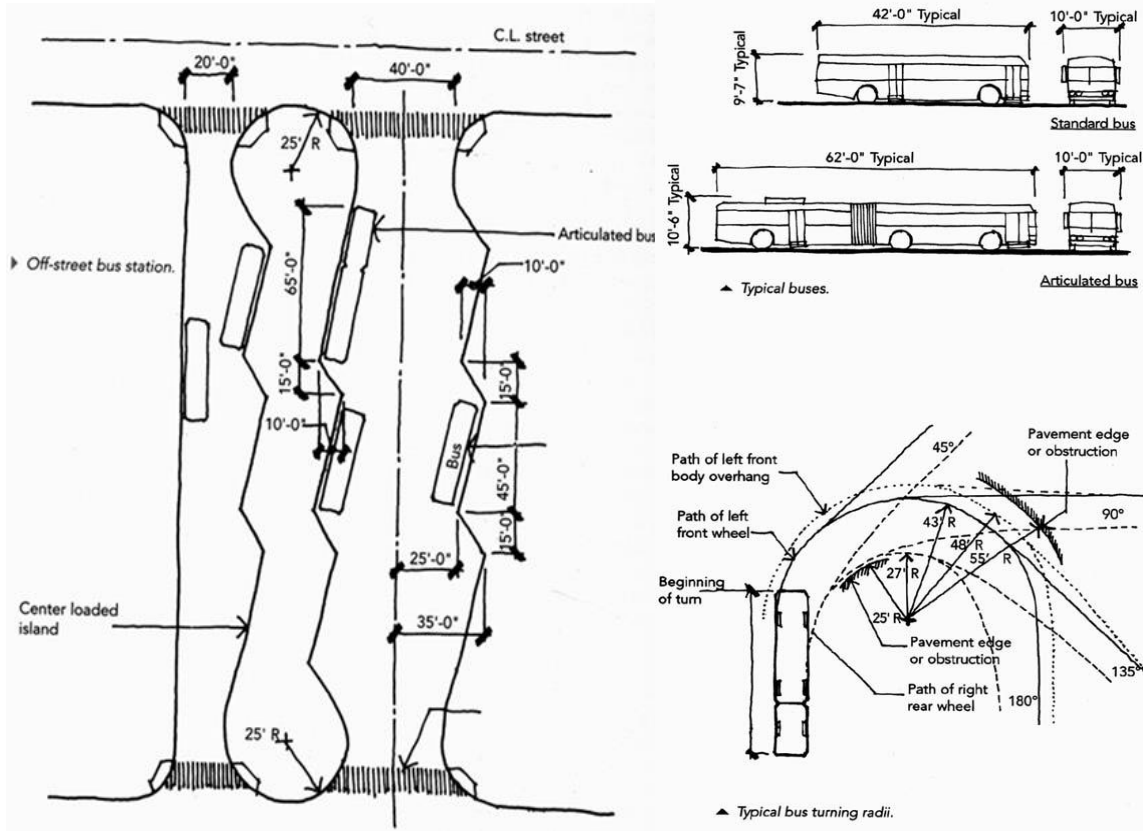


ANNEXE 07

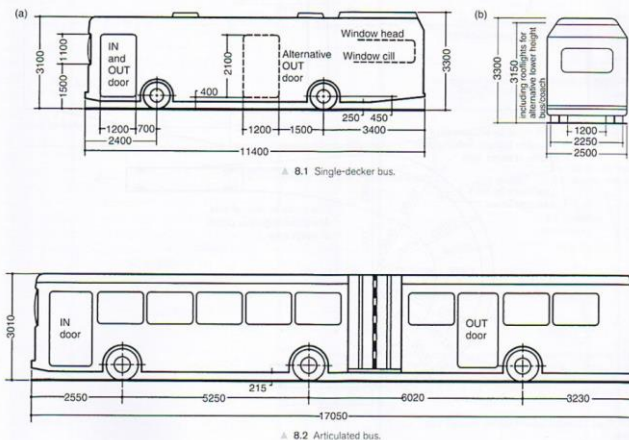
NORMES, ÉCHELLES ET DONNÉES (SUITE)

CIRCULATION RAPIDE : AUTOBUS

Source: GRIFFIN, Kenneth (2004) *Building type basics for transit facilities*. New York : Wiley, pages 16-18



Source: BLOW, Christopher (2005) *Transport terminals and modal interchanges: planning and design*. Londres : Routledge , page 165.

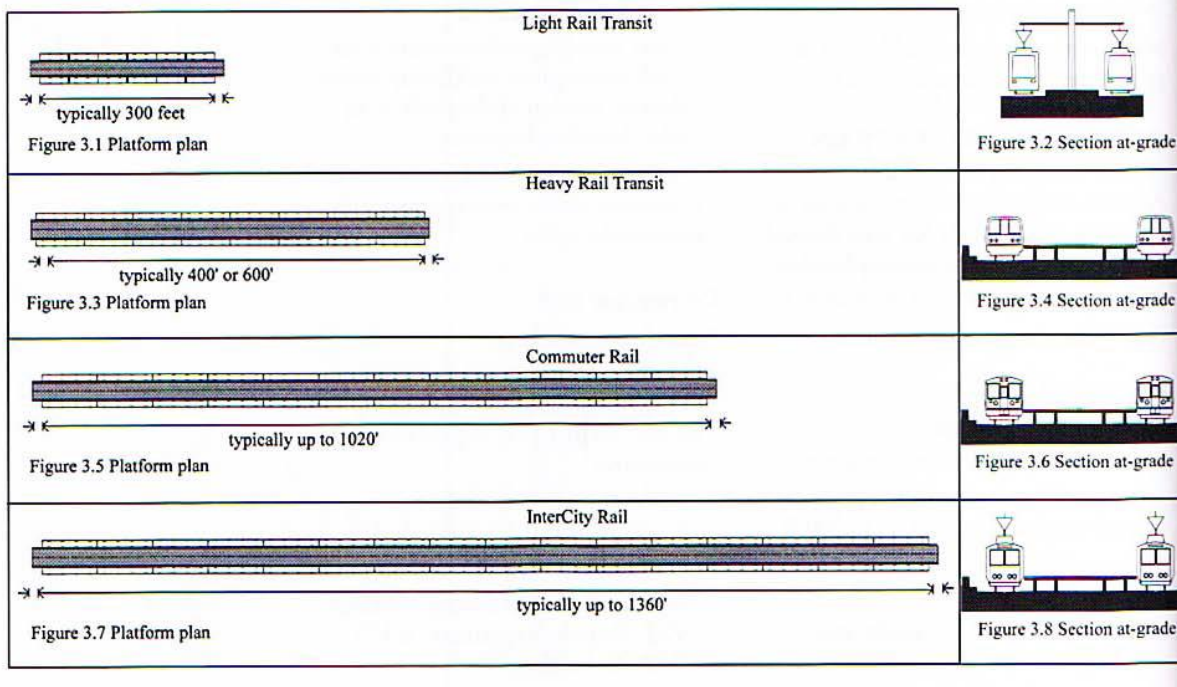


ANNEXE 07

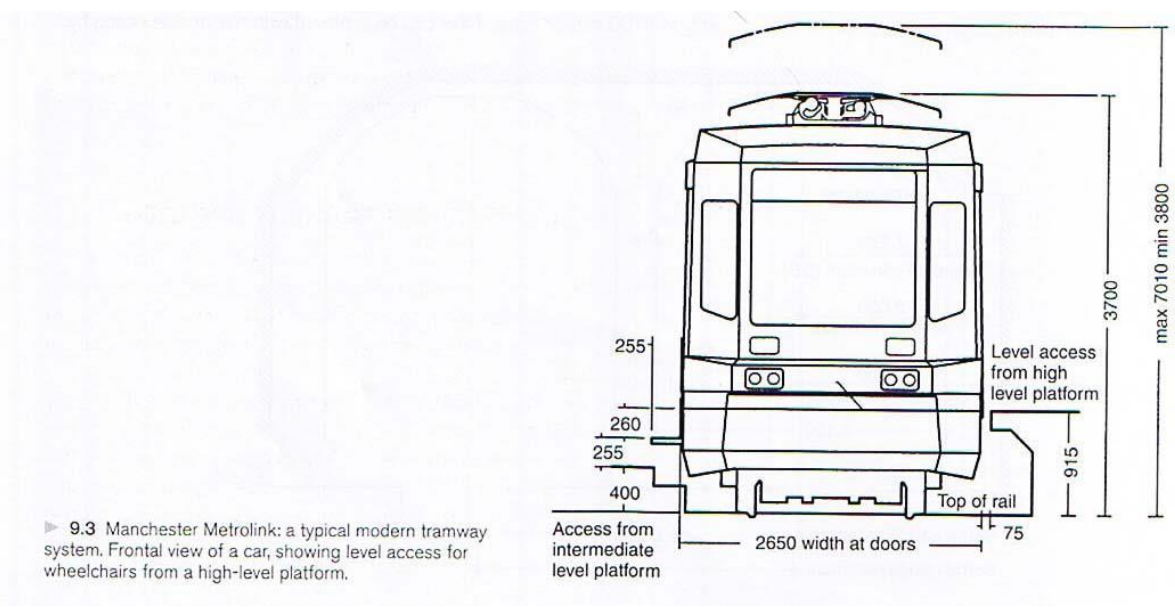
NORMES, ÉCHELLES ET DONNÉES (SUITE)

CIRCULATION RAPIDE : TRAIN, TRAMWAY ET MÉTRO

Source: GRIFFIN, Kenneth (2004) *Building type basics for transit facilities*. New York : Wiley, pages 64



Source: BLOW, Christopher (2005) *Transport terminals and modal interchanges: planning and design*. Londres : Routledge , page 172.

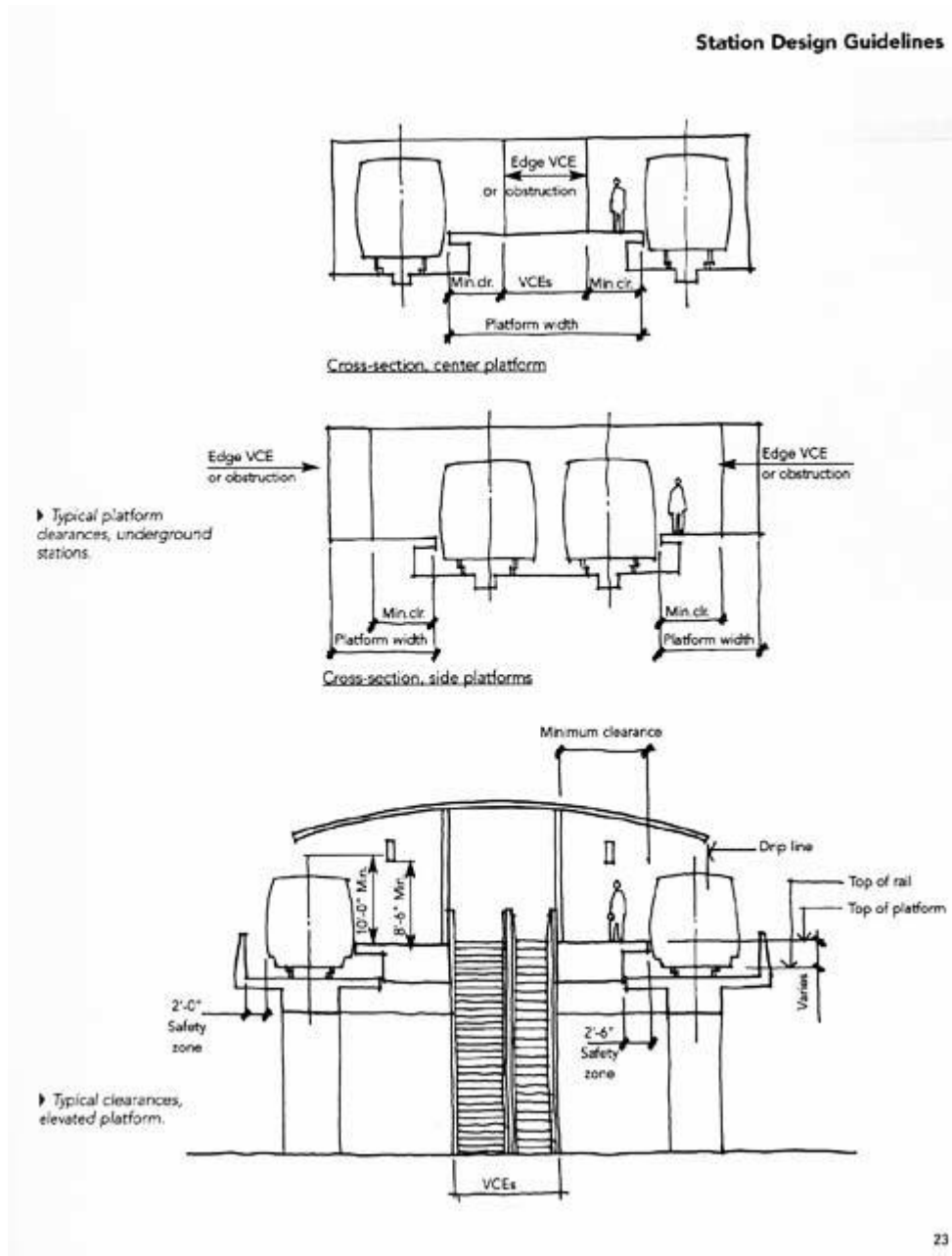


ANNEXE 07

NORMES, ÉCHELLES ET DONNÉES (SUITE)

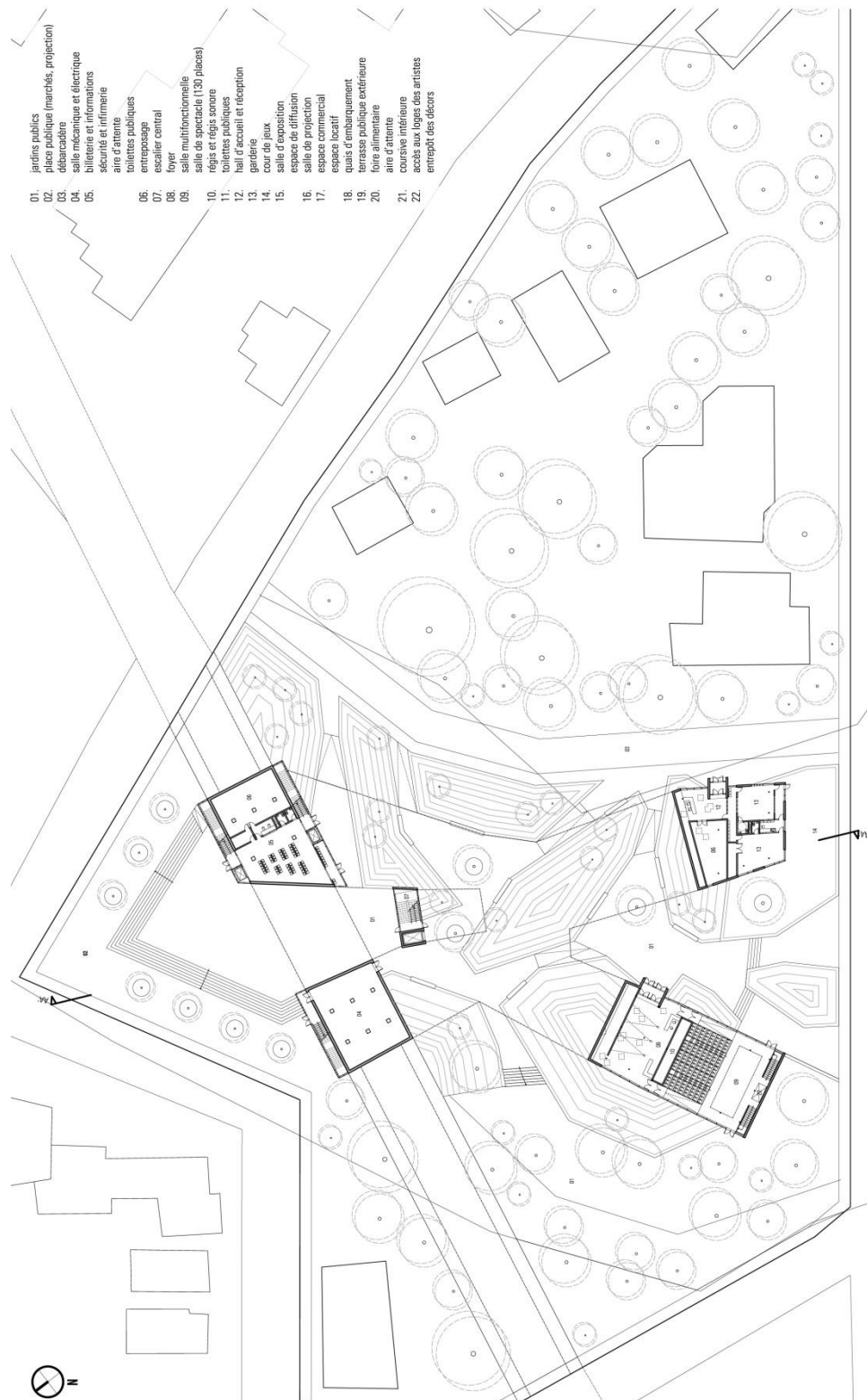
CIRCULATION RAPIDE : TRAIN, TRAMWAY ET MÉTRO

Source: GRIFFIN, Kenneth (2004) *Building type basics for transit facilities*. New York : Wiley, pages 64



ANNEXE 08

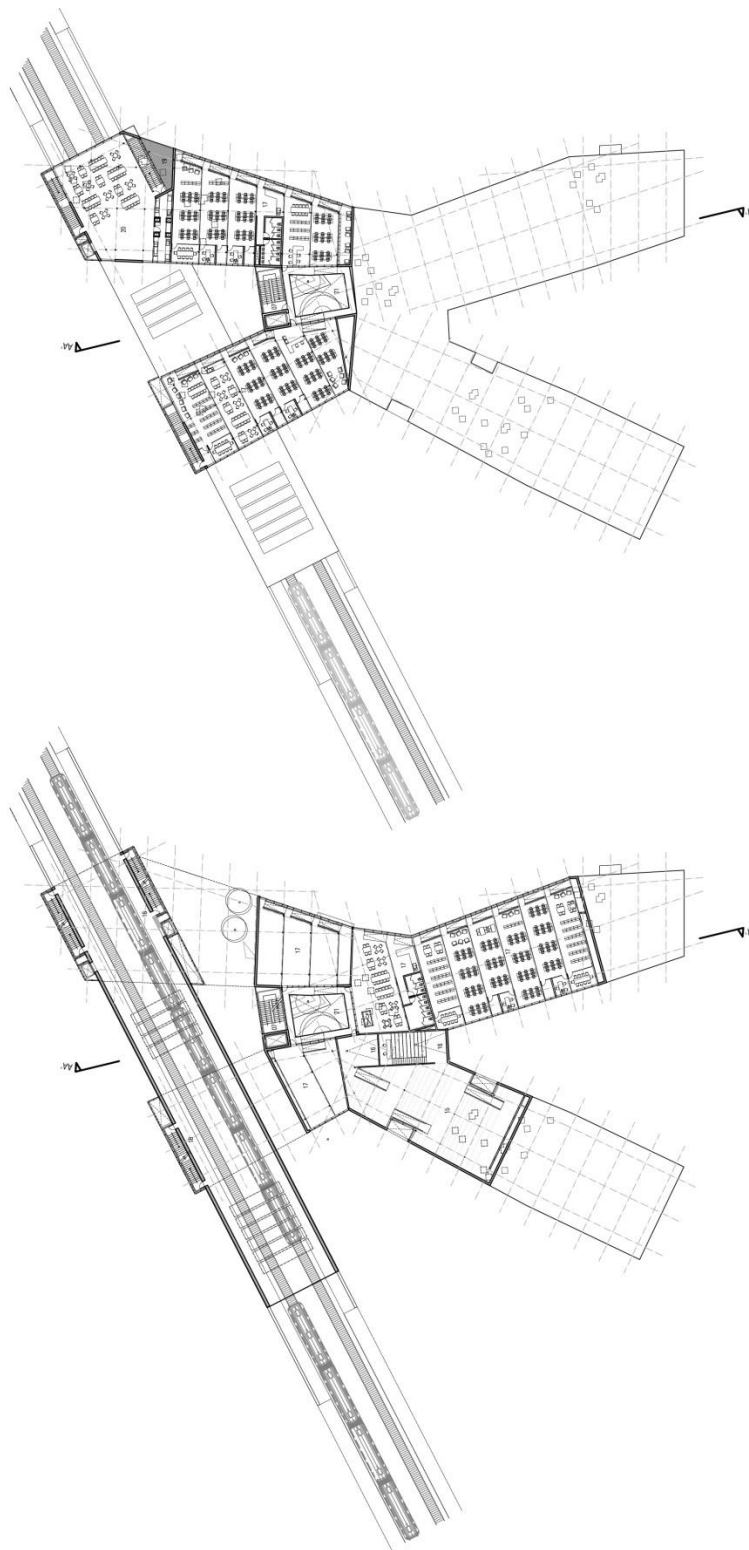
EXTRAIT DE PLANCHES : LES PLANS



Annexe 09_ Plan du niveau 00 _ rez-de-chaussée, sans échelle (par l'auteur)

ANNEXE 08

EXTRAIT DE PLANCHES : LES PLANS (SUITE)



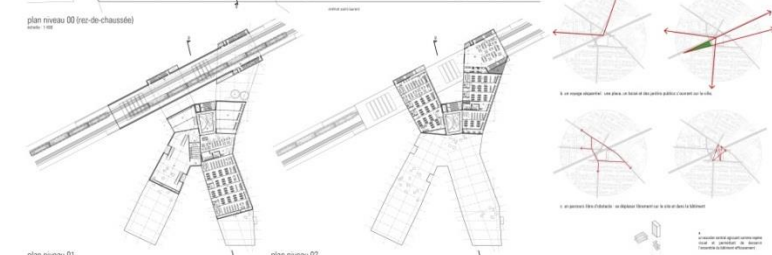
Annexe 09_ Plan du niveau 01 et du niveau 02, sans échelle (par l'auteur)

ANNEXE 09

PLANCHE DE VERNISSAGE



ARCHITECTURE DE VOYAGE



UN PARCOURS SÉQUENTIEL METTANT EN SCÈNE UNE TRAVERSÉE SENSIBLE DU SITE

FINISSANTS 2015 ÉCOLE D'ARCHITECTURE DE L'UNIVERSITÉ LAVAL

Luc-Olivier DAIGLE ARCHITECTURE DE VOYAGE - UN DIALOGUE ENTRE PAYSAGE URBAIN, TRANSPORT ET EXPÉRIENCES SENSIBLES POUR LA RIVE-SUD DE MONTRÉAL

UNIVERSITÉ LAVAL

