

LACHINEEST

LACHINEEST

Préambule: Ayant résidé à Lachine pendant 50 ans, de participer au débat concernant le redéveloppement de la partie est de la ville m'interpelle comme une action incontournable. Ma participation récente à un rencontre sur ce sujet, me motive à préciser mes pensées et de les soumettre à la considération de l'Office de Consultation Publique de Montréal.

Introduction: Jusqu'à 1960, l'urbanisme de la Ville de Lachine était plutôt stable et logique. Centrale à cette logique était l'axe majeur formé par plusieurs rues interconnectées, le tout renforcé par le service de tramway principal. De l'est en ouest ces rues se nommaient boulevard Lasalle, le Pont et la 6ème avenue, rue Notre-Dame, 34ème avenue, et Broadway jusqu'à la 45ème avenue. Vers 1961, le déménagement du chemin de fer qui empruntait jadis la rue Victoria, a complètement changé cette dynamique, sans que le nouveau potentiel ne soit aucunement planifié. Au même moment que s'ouvrait des vastes terrains propices au développement, l'implantation des voies rapides pour permettre une circulation publique dominé par l'automobile voit le jour. L'inter-connectivité du passé devient obsolète. Aucun effort n'est entrepris pour s'assurer que la nouvelle Entrée de ville de la 32ème avenue, dont l'emplacement était dicté par hasard au bord de l'ancien golf, soit intégrée en continuité avec la 34ème avenue ou la rue Notre-Dame. Une décennie plus tard, du côté Est, le réaménagement du pont du 6ème Avenue a détruit la fluidité naturelle par où l'accès à la rue Notre-Dame était jusque-là assuré. Une compétition sans merci entre le nouveau pôle commerciale du 32ème avenue et l'ancienne rue Notre-Dame s'ensuit au détriment des deux.

Potentiel: Le redéveloppement de Lachine Est porte l'espoir de se ressaisir et redynamiser Lachine comme une véritable communauté résidentielle avec un cœur vibrant et ayant des fonctions commerciales dont ont besoin les citoyens à la recherche d'une vie riche d'expériences et d'échanges. Comme a été le cas pour la mise sur pied du parc linéaire le long du fleuve il y a maintenant 40 ans, la vision aura à être suffisamment globale pour porter sur l'ensemble de la municipalité. Incontournable pour créer cette ville redynamisée est de ré-établir l'accessibilité, la fluidité et l'inter-connectivité.

Intervention 1

De 1970 à 2019 la commercialisation de la zone 32^{ème} avenue/26^{ème} avenue/rue Victoria est rendu à un niveau de maturité par où il arrive aux abords du Marché. À la 18^{ème} avenue, un nouveau carrefour est nécessaire pour permettre une circulation fluide piétonne-vélo- auto de passer de Victoria à Notre-Dame aisément, en sécurité et en beauté. Une ronde pointe avec abords paysagés et élément sculptural centrale signalerait ce carrefour Marché/Notre-Dame. La future des deux édifices au nord du Notre Dame est à considérer, mais ne doit pas empêcher la réalisation de cet élément clef d'un nouveau Lachine. L'aménagement de ce ronde pointe déclencherait l'occasion de revoir la fonctionnalité et l'esthétique du triangle directionnel à l'intersection de Victoria et 32^{ème}, qui se métamorphiserait en ronde pointe avec qualités paysagés et sculpturales également. Le 18^{ème} avenue devrait retrouver, au moins en surnom, la désignation Avenue du Marché comme autrefois afin d'inviter les passants et cyclistes du St-Joseph d'y faire un tour.

Intervention 2

La continuation de la rue Notre-Dame est maintenant possible et nécessaire. L'aménagement d'une ronde pointe à l'endroit de l'intersection Notre-Dame et St-Joseph créerait un troisième intersection sculpture pour baliser le point d'entrée Est et renforcer l'intervention 1. La nouvelle section de Notre-Dame pourrait être plus large pour permettre de trottoirs paysagés et une circulation

vélo sécuritaire. La Notre-Dame existant serait rendu plus conviviale avec des extensions de trottoir paysagés vers le centre de la rue favorisant une esthétique naturelle et une sécurité de traverse au bénéfice des citoyens. Notre-Dame redeviendrait l'épine dorsale de la communauté comme jadis.

Intervention 3

Architecture: Le milieu construit de Lachine a été édifié de 1890 jusqu'à 2019. Sur cette période de plus que 100 ans, les ambiances architecturales sont multiples. La plus grande dénominateur commun est leur structure en pièce sur pièce, le système '*madrier*' unique à Montréal, et plus qu'autrement recouvert de brique, le tout atteignant un maximum de 4 étages comme illustre les appartements du 32ème avenue. Rare sont les quartiers de Montréal démontrant autant d'exemples de cette méthode de construction avant que les styles Américains en structure de 2x4 envahissent le West Island.

Urbanisme: Si la méthode constructive qui domine le paysage bâti de Lachine n'est plus courant, il y a un deuxième constituant historique aussi valable si non plus. La grille orthogonal des rues est le principale héritage de la création de Lachine. Cette structuration spatiale est le véritable patrimoine qui définit le ADN de Lachine.

Intervention: Simple mais pas simpliste, cette structuration permet à la fois cohésion, fluidité, et la reconnaissance du lieu. La définition des rues du nouveau secteur Lachine Est doit faire appelle à une continuation de cette trame qui est garant d'inclusion et de mobilité entre îlots, et entre voisins existants et futurs. Une redéfinition de la zone Spinelli/Cintube doit permettre de mieux relier le Pont du Canal avec les nouvelles rues en amont vers le Notre-Dame prolongé. Ce geste est lié à l'extension des rues 2,3,4,et 5 qui descendront vers le nouveau Notre-Dame. La logique des constructions industrielles d'autrefois ne doit pas constituer un empêchement à une logique de renouveau cohésive et inclusive.

Intervention 4

La rue Georges V devrait être prolongé jusqu' au Canal et traverser pour lier Lachine à Lasalle. La nature de ce lien serait à définir mais doit au moins permettre un accès vélo-piéton. Un ajout au Pont Ferroviaire proche de l'intersection St-Patrick/Clément pourrait être envisagé également pour renforcer cette connectivité entre les citoyens des deux rives. Entre GeorgesV et jusqu'à l'Autoroute suspendu du Pont Mercier la trame de rues serait continuée sans complications et sans culs de sac, le tout pour promouvoir des îlots inclusifs et éviter des zones ghetto.

Intervention 5

Où la rue St-Jacques fusionne avec la rue St-Joseph au sud de l'intersection de Victoria/Notre-Dame, le St-Jacques doit continuer pour rejoindre le Canal. Ceci serait le premier de deux liens permettant de décroiser le Quartier St-Pierre et par une voie paysagée qui inviterait ses citoyens de profiter de la verdure existant le long du Canal. *À maintes reprises les participants au rencontre publique ont exprimé leur désarroi face à l'encadrement excessif de leur milieu de vie.* Le projet de Lachine Est doit apporter des solutions tangibles d'une meilleure qualité de vie aux citoyens de St-Pierre tel que méritent tous les Lachinois.

Intervention 6

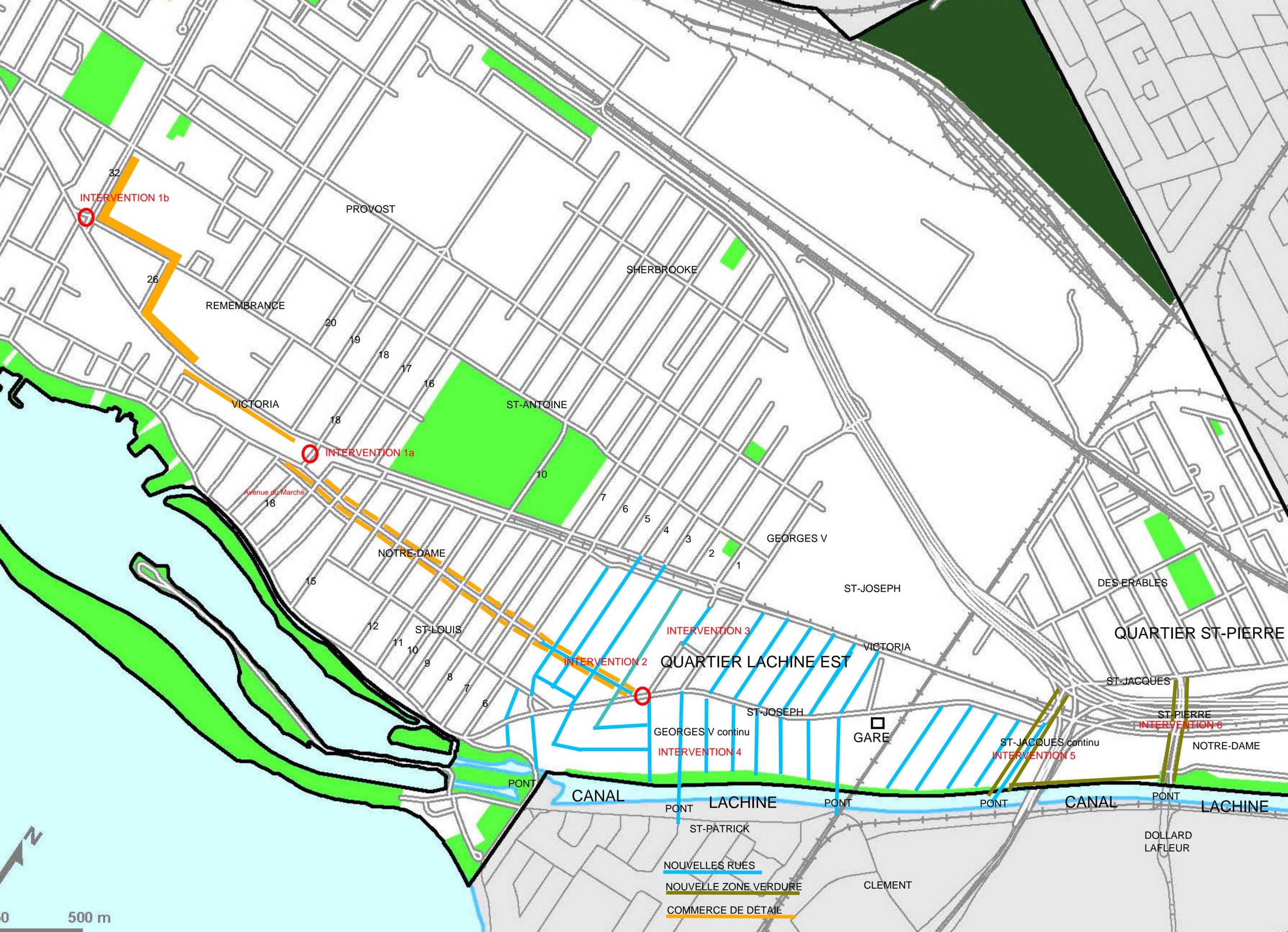
La rue St-Pierre entre le Pont Dollard et St-Jacques doit être complètement reconstruite pour devenir une voie paysagé aux abords, un vraie signal que la qualité de vie du quartier Lachine commence immanquablement ici. Le tunnel-pont qui asphyxie actuellement l'entrée au quartier St-Pierre doit être entièrement redessiné et élargi pour permettre une circulation au-delà de l'auto. Les piétons et les utilisateurs de vélo doivent pouvoir ambuler et circuler à l'aise et le confort doit être au niveau esthétique autant que fonctionnel. (Les

réaménagements de la rue Atwater en dessous de l'autoroute 15, en cours actuellement, peuvent servir d'inspiration).

Conclusion: Important dans un deuxième temps est le design des bâtiments, et l'architecture qui acquérait les nouveaux habitants en maison, en condo, en location, en logement loyer modique afin de générer une mixité de solutions enrichissant en au bénéfice de tous. Toutefois, de de loin en première importance, est la structuration des rues du quartier pour définir un nouveau Lachine qui respecte son ADN patrimonial, qui serait garant d'un avenir inclusif pour les citoyens et prospère pour les commerçants qui viendront s'installer sur un Notre-Dame facilement accessible et de nouveau l'épine dorsale d'une fière et vibrante communauté.

Gary Michael Conrath, architecte

mars 2019



INTERVENTION 1b

INTERVENTION 1a

INTERVENTION 3

INTERVENTION 2

INTERVENTION 4

INTERVENTION 5

INTERVENTION 6

NOUVELLES RUES

NOUVELLE ZONE VERDURE

COMMERCE DE DÉTAIL

PROVOST

SHERBROOKE

REMEMBRANCE

VICTORIA

ST-ANTOINE

Avenue du Marché

NOTRE-DAME

GEORGES V

ST-JOSEPH

DES ERABLES

QUARTIER ST-PIERRE

ST-LOUIS

QUARTIER LACHINE EST

VICTORIA

ST-JACQUES

ST-PIERRE

NOTRE-DAME

GEORGES V continu

GARE

ST-JACQUES continu

PONT

CANAL

PONT

LACHINE

PONT

PONT

CANAL

PONT

LACHINE

ST-PATRICK

CLEMENT

DOLLARD LAFLEUR



500 m