

Université de Montréal

L'appropriation de l'espace public
Le cas du canal de Lachine dans l'arrondissement Le Sud-Ouest

Gabrielle Piché

Institut d'urbanisme
Faculté de l'aménagement

Travail dirigé

Sous la direction de Marie Lessard

Décembre 2011

Table des matières

Introduction	3
---------------------------	---

Première partie. Revue des auteurs et méthodologie	9
---	---

1- Le rôle de l'espace public	10
--	----

2- Les dimensions de l'appropriation	11
---	----

2.1 Les qualités physiques des espaces publics et des propriétés privées.....	12
---	----

2.2 Les activités.....	15
------------------------	----

2.3 Le temps.....	17
-------------------	----

3- Les critères d'appropriation de l'espace public pour le piéton	20
--	----

3.1 L'accessibilité physique et visuelle.....	20
---	----

3.2 Les qualités de l'aménagement de la berge....	20
---	----

3.3 L'apport des propriétés privées à l'animation des berges.....	22
---	----

4- Méthodologie	23
------------------------------	----

Seconde partie. Observations et recommandations.	36
---	----

Introduction	37
---------------------------	----

1- Analyse de l'appropriation de la promenade par le piéton	38
--	----

1.1 L'espace.....	38
-------------------	----

1.2 Les activités.....	52
------------------------	----

1.3 Le temps.....	59
-------------------	----

Conclusion	63
-------------------------	----

2- Recommandations	66
---------------------------------	----

2.1 L'accessibilité physique et visuelle.....	67
---	----

2.2 La qualité de l'aménagement de la berge.....	71
--	----

2.3 L'apport des propriétés privées à l'animation des berges.....	74
---	----

Conclusion	79
-------------------------	----

Introduction

L'espace public est un territoire collectif extérieur, clairement délimité par des rues et des bâtiments. Il est ouvert à tous et physiquement accessible (par des rues, des passages piétons) (Korosec-Serfaty, 1988 : 120). Il est d'une part, défini par ses aménagements (mobilier urbain, plantations d'arbres, sentiers piétons) et d'autre part, par les propriétés privées qui lui sont riveraines. Les usages (résidences, commerces, lieux de travail), de même que les aménagements et les qualités architecturales de ces propriétés participent à son animation et à la sécurité qui y est perçue. L'espace public est aussi défini comme un espace pratiqué où les individus et les groupes interagissent avec l'environnement (Fleury, 2008 : 95). Ainsi, pour reprendre les mots de Michon (2005 : 26), « les liens qu'entretiennent les usagers avec leur milieu ne sont pas neutres, indifféremment transposables d'un lieu à l'autre. Les caractéristiques de ces milieux et les pratiques humaines qui s'y déroulent sont imbriquées et se conditionnent l'une l'autre ».

Mon objet d'étude porte ainsi sur l'espace public, mais il met en jeu les espaces privés riverains qui participent également à la définition et à l'appropriation de l'espace public. En ce sens, l'environnement est ici défini par les caractéristiques physiques des espaces publics et des propriétés privées, de même que leurs usages. Dans ce travail, je souhaite saisir la relation de l'utilisateur à son environnement pour comprendre ce qui favorise l'appropriation de l'espace public. Mon approche est essentiellement empirique, elle est centrée sur l'expérience de l'utilisateur.

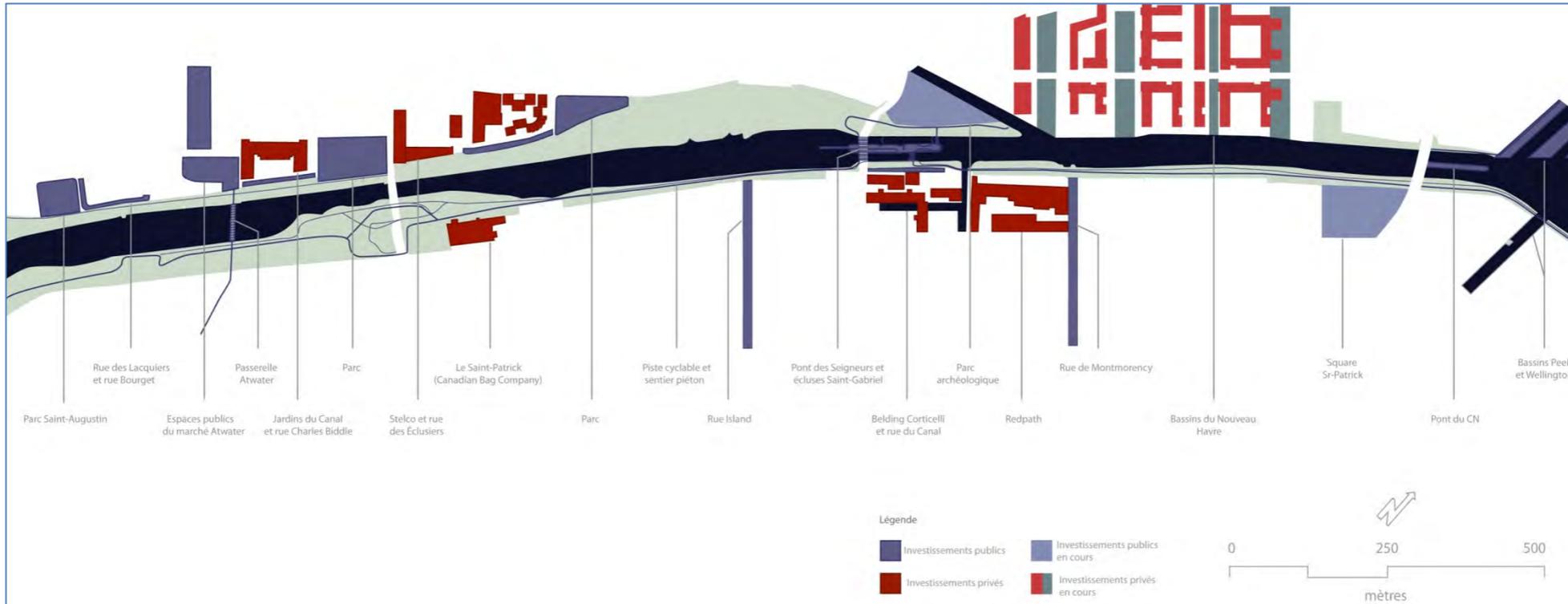
Terrain d'étude et objectifs de recherche

Mon terrain d'étude est la portion du canal de Lachine qui est située dans l'arrondissement du Sud-Ouest (fig. 1 : 4). Au tournant des années 1970, avec la fermeture du canal à la navigation, il devient une vaste friche industrielle. Sa revitalisation, qui commence au milieu des années 1970, se poursuivra jusque dans les années 2000. Au cours des dernières décennies, le canal a subi plusieurs transformations. Les investissements publics et privés y ont été importants (fig. 2 : 5).

1 | Terrain d'étude



2 | Investissements publics et privés



Les travaux de revitalisation du canal de Lachine débutent en 1978 avec l'aménagement de la piste cyclable. C'est toutefois entre 1997 et 2002 que les investissements les plus importants sont réalisés. Plus de 100 millions de dollars seront consentis par les administrations publiques dans le but de relancer l'économie aux abords du canal, d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers riverains et de mettre en valeur le potentiel récréotouristique du lieu. Cependant, les investissements immobiliers résidentiels ont été les principales retombées de cette opération.

Les administrations fédérale et municipale ont réalisé plusieurs aménagements touchant les berges de même que ses espaces publics riverains. L'aménagement d'une piste cyclable, la mise en place d'un mobilier urbain, l'ouverture de nouvelles rues et l'aménagement de parcs longeant les berges en constituent les principaux. La revitalisation du canal en a aussi fait un lieu de résidence prisé amenant des changements importants dans les propriétés privées bordant la promenade.

En 2009, le dépôt d'un projet de réaménagement privé de l'ancienne usine Seracon avait soulevé des divergences de vues quant au développement du canal. L'arrondissement du Sud-Ouest s'est ainsi donné comme mandat de faire un bilan des différentes interventions qui ont été faites depuis les dernières décennies afin d'actualiser la vision d'aménagement du canal et de ses abords. À ce sujet, face aux projets d'ampleur qui s'annoncent au cours des prochaines années, tels que les Bassin du Nouveau Havre ou le réaménagement de l'autoroute Bonaventure, l'Arrondissement souhaite se donner un cadre de référence afin d'orienter les projets publics et privés.

La démarche s'est faite en deux temps. Une étude de la firme Cardinal Hardy, *Le canal de Lachine, une vision actualisée*, a d'abord été réalisée au printemps 2010. Peu de temps après, une consultation publique réalisée en trois volets, a été menée¹. Il s'agissait alors de consulter la population du Sud-Ouest et les usagers de la promenade afin d'identifier les freins à son appropriation.

Mon travail de recherche, qui se concentre sur les pratiques dans l'espace public, s'inscrit en parallèle à la démarche de l'arrondissement du Sud-Ouest. Plus précisément, je cherche à savoir quel est l'effet des aménagements publics et privés sur l'appropriation des berges du canal de Lachine par les piétons.

Mes préoccupations se concentrent d'abord sur les enjeux qui ont été soulevés dans l'étude et la consultation. Ils concernent plus particulièrement la sécurité et

¹ Il s'agissait d'abord d'un sondage, *Évaluation de la fréquentation des abords du canal de Lachine – Rapport d'étude quantitative*, Repère communication recherche, mai 2010. Le sondage a été réalisé auprès de 600 résidents de l'arrondissement. Il porte sur les habitudes de fréquentation et sur la perception du canal. Entre mai et juin 2010, un atelier de discussion réunissant une trentaine d'experts et de représentants du milieu, et un forum citoyen ont été organisés.

l'animation des berges et ils touchent à la fois à l'aménagement de la promenade, à ses accès publics (les parcs et les rues) ainsi qu'aux propriétés privées riveraines. Les principaux éléments soulevés pour l'aménagement de la berge sont l'interruption du sentier piéton, les passerelles piétonnes peu nombreuses et le manque d'éclairage public. Pour les propriétés privées il a surtout été question des édifices de grand gabarit qui nuisent aux liens visuels vers le canal, de la présence presque exclusive de résidences et d'industries qui participent peu à l'animation des berges et de l'absence de limites claires entre le domaine public et le domaine privé qui donne l'impression d'une appropriation informelle des berges par les résidences riveraines. D'autre part, comme je compte étudier l'expérience de l'utilisateur dans l'espace public, je me préoccupe aussi de l'aménagement des lieux pour s'asseoir, de l'aménagement et des qualités architecturales des propriétés privées ainsi que des activités qui se déroulent sur les berges. Enfin, je m'intéresse plus spécifiquement à l'appropriation des berges par le piéton puisque dans la consultation publique les participants avaient soulevé que l'aménagement de la

promenade favorisait les cyclistes au détriment des autres usagers.

Ainsi, par le biais de l'analyse des comportements qui se déroulent sur les berges du canal de Lachine je cherche à déterminer quelles pratiques ces aménagements rendent-elles faciles ou difficiles. D'abord, la perméabilité physique et visuelle du milieu favorise-t-elle la fréquentation des berges ? Ensuite, je cherche à savoir quels sont les cheminements empruntés ? En quoi les aménagements de la promenade facilitent ou au contraire, rendent difficiles les déplacements piétons ? Quels sont les lieux d'arrêt volontaires et involontaires ? Quels sont les endroits déserts ou évités, et pourquoi ? Où s'assoit-on et quelles sont les caractéristiques physiques de l'espace qui favorisent les arrêts ? Je cherche aussi à savoir quelles sont les principales activités du piéton ? Qui fréquente la promenade ? Les résidents riverains sont-ils plus nombreux à la fréquenter que les autres usagers ? Les berges sont-elles l'espace du public ou seulement d'un certain public ? À quelles temporalités les rythmes d'appropriation obéissent-ils ? Enfin, les usages industriels riverains sont-ils moins propices à l'animation des berges que les usages mixtes ou

résidentiels et est-ce que les aménagements des propriétés privées riveraines favorisent l'appropriation des berges par le piéton ?

L'objectif de mon travail de recherche est d'abord de faire un diagnostic concernant l'appropriation des berges du canal par les piétons. Mes observations chercheront à déterminer la régularité des comportements des usagers plutôt que l'exception. Pour réaliser le diagnostic, j'ai établi quatre zones d'observation à l'intérieur de mon terrain d'étude. Deux zones circonscrivent un territoire où des situations d'appropriation fonctionnent bien alors que les deux autres sont problématiques. Le second objectif est de développer des critères d'aménagement pour une meilleure appropriation de l'espace public par le piéton. Il s'agit de transformer des situations dont l'appropriation est éloquente en critères d'aménagement pour d'autres lieux dont l'appropriation par le piéton est problématique, en tenant compte des caractéristiques propres à chaque lieu.

En partant du rôle de l'espace public, puis du concept de l'appropriation spatiale, la première partie du travail

servira à dégager les critères d'appropriation de l'espace public à l'aide d'une revue des écrits sur le sujet.

La seconde partie sera d'abord consacrée aux résultats de mes observations. Je chercherai à déterminer quels sont les comportements qui sont favorisés ou contrariés par l'environnement ou indépendant de ce dernier. Enfin, les critères d'aménagement qui auront été développés à la suite de l'analyse des comportements du piéton seront comparés aux propositions présentées dans le document de la firme Cardinal Hardy.

Première partie

Revue des auteurs

Méthodologie

1- Le rôle de l'espace public

L'espace public permet d'abord de se déplacer. Lieu de transit, il est un élément de continuité qui assure la jonction entre les quartiers et les éléments du bâti (Delpey, 2005 : 1). Il est ensuite un lieu de destination où l'on pratique des activités de loisir. Ces activités diffèrent selon les groupes et les individus. En ce sens, certaines personnes y viennent pour s'asseoir et profiter du soleil alors que d'autres y pratiquent des activités sportives.

Gehl (1987) associe ainsi deux rôles à l'espace public. Il qualifie le premier « d'activités nécessaires ». Il s'agit d'activités que les gens sont contraints de faire, comme aller à l'école, au travail ou encore attendre l'autobus. Ces activités ont lieu peu importe la qualité de l'environnement. Il qualifie le second rôle « d'activités récréatives » et « d'activités sociales ». Il s'agit notamment de prendre une marche, lire, parler entre amis ou simplement regarder les autres. Ces activités de loisir n'ont lieu que lorsque les conditions de l'environnement sont de qualité puisque les usagers les pratiquent par choix. Un espace public avec de faible qualité environnementale n'est généralement que très

peu approprié par les piétons. Selon Gehl, il n'engendre que des pratiques reliées aux activités nécessaires.

L'appropriation est « l'adaptation de quelque chose à un usage défini. (...) L'adaptation traduit un objectif d'harmonie entre un sujet et un objet » (Serfaty-Garzon, 2003 : 2). L'appropriation n'est ainsi possible qu'en relation à quelque chose. Dans l'espace public, il faut que « l'environnement favorise l'expression de différents comportements » (Legendre et Depeau, 2003 : 268). L'environnement peut contrarier les comportements, mais ces derniers peuvent aussi en être largement indépendants. Les dimensions spatiale, sociale et temporelle affectent la relation de l'individu à l'environnement (Moser, 2003).

2- Les dimensions de l'appropriation

La dimension spatiale est le cadre matériel avec lequel les individus interagissent. Les comportements sont d'abord influencés par la qualité de l'aménagement de l'espace public. Legendre et Depeau (2003 : 275) identifient deux grands types de comportements spatiaux dans l'espace public, soit les déplacements (marcher) et les arrêts (s'asseoir). Pour que l'espace public soit approprié, il est ainsi essentiel d'offrir aux usagers des lieux confortables pour s'asseoir et des opportunités pour marcher aisément. Les aménagements extérieurs et le traitement architectural des propriétés privées riveraines participent également à l'expérience de l'usager. Certaines caractéristiques des propriétés privées sont stimulantes et invitent les gens à rester plus longtemps dans l'espace public, alors que d'autres sont plutôt monotones et les incitent à passer rapidement sans s'arrêter.

L'espace public est également dédié à de nombreuses activités. Chacune d'elles répond à un besoin qui est spécifique à l'usager. Ainsi, « l'environnement n'est pas un

espace neutre (...), les exigences de qualité ne sont pas universelles, (...) elles sont différentes d'un individu à l'autre » (Moser, 2003: 13). L'espace public doit donc offrir des caractéristiques spatiales variées. Par exemple, certaines personnes vont dans les espaces publics pour côtoyer les autres et s'installent dans les endroits les plus achalandés, alors que d'autres y vont pour se reposer et souhaitent s'installer dans des endroits calmes.

Enfin, le temps est aussi une dimension qui affecte l'appropriation des espaces publics. « Il conditionne la manière dont l'environnement est perçu, évalué et les pratiques qui y sont déployées » (Moser, 2003 : 14). Ainsi, un espace public peut être très animé le jour alors que le soir, il devient un lieu de passage faiblement fréquenté. Les aménagements de l'espace public, comme l'éclairage ou encore les usages privés riverains peuvent influencer les rythmes de fréquentation.

Dans les pages qui suivent, en m'appuyant sur l'expérience de l'usager, il s'agira de présenter les caractéristiques des espaces publics et des propriétés privées qui favorisent l'appropriation; au plan spatial, en

fonction des besoins des usagers et selon la dimension temporelle.

2.1 Les qualités physiques des espaces publics et des propriétés privées

Certaines caractéristiques des espaces publics et des propriétés privées riveraines favorisent les déplacements et les arrêts

2.1.1 Les déplacements

2.1.1.1 L'accessibilité physique

L'accessibilité physique est formelle lorsqu'il s'agit de rues ou de passages piétons aménagés qui permettent de raccorder l'espace public au tissu urbain environnant. Elle est informelle lorsqu'il s'agit de passages spontanés créés par les usagers et dont le temps et la densité de circulation ont laissé des traces visibles au sol. Ces traces peuvent être la conséquence d'un nombre trop restreint de cheminements planifiés ou de leur mauvais emplacement.

Pour Carr et al. (1992), l'espace public doit être physiquement accessible pour qu'il soit fréquenté. À ce

sujet, Michon dans son étude du *Thames Path* (2005), mentionne que cette promenade publique est peu fréquentée à certains endroits à cause du nombre restreint de points d'entrées. « Si l'on pouvait accéder (à la promenade) en différents points, on pourrait plus facilement décider d'y venir, même pour un temps plus court et un déplacement plus restreint. Cette multiplicité des possibles, créerait des occasions de déambulation plus contrastée et plus nombreuses » (120), faisant en sorte que la promenade serait plus animée. Selon Jacobs (1995), une bonne accessibilité physique se mesure à partir de point d'entrée à tous les 90 mètres.

L'accessibilité physique peut aussi être réduite lorsque l'espace public est situé entre des rues passantes et que l'environnement du piéton est de piètre qualité. Pour favoriser l'accessibilité à l'espace public, il est important que le piéton puisse marcher de façon sécuritaire. D'abord, l'absence de trottoir, de signaux pour piétons et le manque de standard dans l'aménagement des traverses créent la confusion et un risque pour celui qui traverse la rue. Les temps d'attente trop longs aux feux de circulation compromettent aussi la sécurité des piétons puisque ceux-ci

préfèrent souvent ne pas attendre et choisissent de traverser au feu rouge (Gehl : 2004).

2.1.1.2 La continuité du parcours piéton

Dans l'espace public, la continuité du parcours piéton peut être entravée par des obstacles, comme une rue, une piste cyclable ou des bâtiments. Ces interruptions sont considérées comme des irritants par les piétons qui doivent faire des détours pour les éviter ou attendre aux feux de circulation. Le changement dans le revêtement du sol lorsque l'espace public est entrecoupé par des rues est aussi considéré comme inconfortable parce que le piéton a le sentiment qu'il n'a pas la priorité dans l'espace public (Gehl : 2004).

2.1.1.3 Les qualités physiques des propriétés privées riveraines

Les aménagements des propriétés privées qui sont visibles depuis l'espace public devraient contribuer à l'animation ainsi qu'à la sécurité perçue (Carmona et al., 2003 : 216). L'interface est cette zone d'échange où les propriétés privées et l'espace public se rencontrent. La

qualité du traitement de l'interface se mesure à partir du degré d'interaction entre les deux domaines (Gehl, 2010).

D'abord, les aménagements extérieurs des propriétés privées, comme les terrasses et la végétation favorisent les activités dans l'espace public. Pour le piéton qui se déplace, la présence des autres et l'animation sur les propriétés privées enrichissent son expérience (Gehl, 2010).

Ensuite, l'identification des espaces publics et des propriétés privées dépend entièrement des limites qui les séparent (Madanipour, 2003). La lisibilité de l'espace est un élément important pour la sécurité perçue dans l'espace public. Selon Merry (1981) lorsqu'il y a une absence de limites ou une distinction confuse entre les deux domaines, les espaces publics, de même que les espaces privés sont généralement peu utilisés. Faiblement fréquentés, ils deviennent alors une source d'insécurité.

Newman (1972), dans sa théorie des « espaces défendables » a identifié deux types de limites privées entre les espaces publics et les espaces privés. Les premières, les « barrières réelles », font référence à des limites physiques

qui empêchent les gens d'entrer sur les propriétés privées. Il s'agit par exemple de murs ou de clôtures. Les secondes, les « barrières symboliques », sont physiquement perméables. Il s'agit de rangées d'arbustes et de petits murets (Perkins et al., 1992). Enfin, les limites peuvent aussi être publiques lorsqu'il s'agit de rue.

Pour Madanipour (2003), les limites devraient favoriser les interactions entre les deux domaines afin de contribuer à l'animation de l'espace public. Selon les usages des propriétés privées, les interactions peuvent être physiques s'il s'agit de commerces, ou seulement visuelles s'il s'agit de résidences. À ce sujet, Gehl (2010) mentionne que pour enrichir l'expérience de l'utilisateur, il est souhaitable que les limites soient visuellement perméables pour permettre aux piétons de voir les activités se déroulant dans les cours des propriétés privées. Les limites qui ne sont pas perméables visuellement rendent l'expérience de l'utilisateur monotone et sans intérêt, et ne les incitent pas à rester plus longtemps dans l'espace public.

Pour Michon (2005), l'absence de limite est plutôt considérée comme un empiètement de l'espace privé dans

l'espace public, ayant comme résultat une appropriation informelle de l'espace public par les occupants riverains. Ses observations ont montré que les passants avaient tendance à soustraire de leur déplacement ces portions de l'espace public.

2.1.2 Les arrêts

Les gens choisissent de s'asseoir dans l'espace public en fonction du confort des lieux d'arrêt. La durée des arrêts en est un bon indicateur (Carr et al., 1992). Ces endroits incluent des facteurs physiques et climatiques; cependant, le confort perçu peut varier selon les individus et les groupes.

2.1.2.1 Les facteurs physiques

La quantité de bancs est sans doute le premier élément à considérer dans l'espace public. Ce serait le facteur qui encourage le plus son utilisation parce que les usagers ont tendance à évaluer la quantité de bancs disponibles avant d'y entrer.

Il y a deux types de sièges dans les espaces publics, ceux qui sont aménagés, soit les bancs ou les tables à

pique-nique, et ceux qui sont informels, soit les endroits dont la destination d'origine n'est pas de s'asseoir (par exemple par terre, dans les marches). Dans le premier cas, à moins que les bancs puissent être déplacés, l'emplacement des sièges a été pensé par les concepteurs de l'espace public. Dans le second, ce sont les usagers qui décident de l'endroit où ils désirent s'asseoir.

Selon Gehl (1987 : 163), les espaces publics devraient offrir une diversité dans les façons de s'asseoir en s'adressant à plusieurs groupes d'usagers. Ainsi, les enfants, les adolescents et les jeunes adultes préfèrent souvent s'asseoir par terre, leurs exigences pour le confort étant moins élevées que les personnes âgées, qui elles s'assoient généralement sur les bancs.

L'orientation des bancs devrait permettre aux utilisateurs de regarder l'activité publique, soit les gens qui passent et les autres usagers. Dans ses travaux d'observation Whyte (1988) a remarqué que les lieux d'arrêt les plus utilisés étaient ceux qui étaient orientés vers l'activité publique. Gehl (1987) ajoute que les bancs devraient aussi être orientés vers les attractions particulières

de l'espace public, comme un plan d'eau ou encore les arbres.

2.1.2.2 Les facteurs climatiques

Les lieux pour s'asseoir devraient aussi offrir différents microclimats, donnant la possibilité aux usagers de s'asseoir au soleil et à l'ombre. Les endroits ensoleillés sont généralement recherchés dans les espaces publics parce qu'ils sont plus plaisants et encouragent les activités extérieures (Carmona et al., 2003 : 227). Cependant, en été lorsqu'il fait très chaud, l'ombre est appréciée. Les arbres, les édifices ou des abris aménagés peuvent procurer de l'ombre.

2.2 Les activités

L'environnement physique n'est pas le seul facteur qui influence les pratiques des usagers. Chaque individu va dans l'espace public pour répondre à un besoin spécifique. Ainsi, les qualités spatiales des espaces publics doivent être assez diversifiées pour répondre aux besoins des usagers et y favoriser plusieurs types d'activités. Carr et al., (1992) ont entre autres identifié trois besoins, soit le repos,

l'engagement passif et l'engagement passif. Chacun d'eux correspond à un aménagement spécifique.

2.2.1 Le repos

Le besoin de repos est lié au confort psychologique de l'utilisateur. Il est une pause de la routine et des exigences de la vie urbaine. C'est principalement le contraste avec l'environnement urbain qui crée une atmosphère de détente, comme la présence d'éléments naturels (arbres, gazon, eau) ainsi que le retrait à la circulation automobile et au bruit de la ville. Dans l'espace public, ces endroits sont souvent isolés de l'activité et on y voit des couples qui discutent, des personnes seules qui lisent ou dorment.

2.2.2 L'engagement passif

L'engagement passif est une forme de détente, cependant il ne s'agit pas de se mettre en retrait de l'activité publique, il s'agit plutôt d'être assis tout en observant ce qui se passe autour, sans y participer activement.

Regarder les passants est la forme primaire de l'engagement actif. Whyte (1980) souligne que c'est l'une des activités les plus populaires dans les espaces publics et que

« ce qui attire le plus les gens, ce sont les autres gens » (p.13). En ce sens, les sièges les plus fréquentés seraient ceux qui sont adjacents aux lieux de passage dense. Les aménagistes devraient donc penser à y mettre plus de sièges. Enfin, Cooper Marcus (1978, dans Carr et al., p. 106) fait remarquer que les gens veulent surtout observer les autres tout en évitant les contacts visuels. Ainsi, la distance physique entre les observateurs et les observés, soit les passants, est particulièrement importante.

2.2.3 L'engagement actif

Le besoin d'engagement actif est une expérience plus directe avec l'espace public et les personnes qui s'y trouvent. En premier lieu ce besoin est relié aux activités de socialisation. Les contacts sociaux dans l'espace public se font généralement entre membre d'un même groupe (par exemple, un groupe d'amis ou une famille parlant entre eux) et plus rarement entre étrangers (Carr et al., 1992 : 120). Pour Whyte (1988), les activités de socialisation, de couples et de groupes sont un indicateur de succès. Selon l'auteur, les personnes qui vont dans les espaces publics en groupe ont souvent planifié leur déplacement à l'avance. En

second lieu, le besoin d'engagement actif est relié à la pratique d'exercice physique.

Pour les pratiques de socialisation, l'aménagement de l'espace public devrait permettre aux usagers de s'asseoir face-à-face, par terre ou sur des sièges aménagés.

Pour les activités sportives, comme la marche ou le jogging, les aménagements piétons devraient offrir assez d'espace pour les différents types d'usagers, sans qu'il y ait accrochage ou sans qu'on ne soit contraint de se tasser pour laisser passer les autres (Gehl, 1987).

2.3 Le temps

Les usages et les qualités architecturales des propriétés privées riveraines ainsi que les aménagements de l'espace public ont une influence sur les rythmes de fréquentation de même que sur la sécurité perçue. Ces rythmes peuvent varier selon les heures, les jours de la semaine et les conditions climatiques.

2.3.1 Les usages des propriétés privées

Les espaces publics mettent en relation des usages privés. La nature de ces usages et leur diversité ont un impact sur les rythmes de fréquentation.

Pour Jacobs (1961), les usages privés riverains devraient être suffisamment diversifiés pour favoriser la fréquentation de l'espace public à différents moments de la journée et de la semaine. Ainsi, les usages privés, qu'ils soient à usage du privé ou à usage du public, tels que résidences, lieux de travail ou commerces exercent chacun une influence sur les rythmes de fréquentation en fonction de l'emploi du temps des résidents, des horaires des travailleurs et des heures d'ouverture des commerces. À titre d'exemple, un espace public situé dans un environnement spécialisé, comme les quartiers d'affaires, aura plutôt tendance à produire des pratiques fragmentées dans le temps, l'espace ne devenant pratiqué que durant les heures de travail et se vidant le soir et la fin de semaine. À ce sujet, la sécurité dans l'espace public, et plus particulièrement le soir, est un aspect important de la dimension temporelle. Les endroits faiblement fréquentés seraient perçus comme étant moins sécuritaires (Jacobs,

1961). Pour Gehl (2004 : 60), le nombre d'usages privés générant de l'animation le soir et leur localisation est un facteur important pour la sécurité perçue. Si ces usages sont peu nombreux ou s'ils sont tous concentrés dans la même zone, le piéton aura l'impression que l'endroit est désert et évitera sans doute de le fréquenter le soir. Les restaurants, les bars ou les hôtels encouragent la fréquentation de soir.

2.3.2 Les qualités physiques des espaces publics et des propriétés privées contribuant au sentiment de sécurité

L'accessibilité visuelle, l'éclairage public et la transparence des façades des immeubles riverains contribuent également au sentiment de sécurité pour le piéton.

2.3.2.1 L'accessibilité visuelle

L'accessibilité visuelle est la possibilité, pour un usager potentiel, de voir à l'intérieur d'un espace public (Carr et al., 1992 : 144). Elle peut être entravée par des murs, des arbres ou des édifices riverains. La perméabilité visuelle est un élément clef de la sécurité perçue. Bien que le sentiment d'insécurité soit de nature subjective, il n'en demeure pas moins qu'il peut dissuader certaines personnes

de fréquenter les espaces publics, notamment les femmes, plus sensibles à la perception du danger. Celles-ci auraient une préférence pour les espaces publics ayant une bonne accessibilité visuelle (Whyte, 1980). La présence de femmes seules et un ratio équivalent hommes/femmes, est un bon indicateur pour évaluer la sécurité perçue.

2.3.2.2 L'éclairage public

Les espaces publics bien éclairés favorisent le sentiment de sécurité et encourage l'utilisation de l'espace public le soir. Par contre, l'élément le plus important est sans doute la présence des autres. Le soir, un espace public bien éclairé mais faiblement fréquenté n'attirera pas beaucoup d'usagers potentiels. À ce sujet, il est important de souligner que certains espaces publics ne sont pas éclairés afin de dissuader les usagers de les fréquenter le soir. Il peut par exemple s'agir d'endroits isolés.

2.3.2.3 La transparence des façades des immeubles riverains

Les ouvertures des façades des immeubles suggèrent la présence humaine et donnent l'impression au passant qu'une aide est disponible en cas de problème

(Jacobs, 1985). À l'opposé, les façades aveugles donnent l'impression au piéton que les lieux sont désertés.

La transparence est déterminée par le nombre de portes et de fenêtres. Pour Jacobs (1985), une façade transparente est définie selon une ouverture à tous les 3, 5 mètres.

2.3.3. Les conditions climatiques

Enfin, les conditions climatiques ont une influence importante sur la fréquentation des espaces publics. Ces derniers sont souvent conçus selon des conditions climatiques optimales, soit des journées de beau temps. Pour Nemeth et Schmidt (2007), les concepteurs des espaces publics devraient penser à des aménagements qui puissent protéger les usagers en cas d'intempérie, comme la pluie.

3- Les critères d'appropriation de l'espace public pour le piéton

Le questionnement à la base de mon travail de recherche est de comprendre selon quels critères environnementaux un espace public est approprié ou non. À la suite de la revue des auteurs, j'ai ainsi établi trois critères qui tiennent compte du rôle du canal de Lachine comme lieu de destination. Il s'agit de l'accessibilité visuelle et physique, de la qualité de l'aménagement de la berge et de l'apport des propriétés riveraines à l'animation de la berge. J'ai sélectionné ces critères parce qu'ils concernent plus particulièrement les préoccupations qui ont été identifiées lors de la démarche de l'arrondissement du Sud-Ouest. Ainsi, chacun d'eux renvoient aux enjeux de sécurité et d'animation des berges et ils touchent à l'accessibilité, à l'aménagement de la promenade et aux propriétés privées riveraines. En tenant compte des dimensions de l'appropriation, soit l'espace physique, les activités et le temps, mes observations sur le terrain serviront à vérifier si ces caractéristiques de l'environnement ont un impact ou non pour l'appropriation des berges par le piéton.

3.1 L'accessibilité physique et visuelle

J'ai d'abord choisi ce critère parce que le canal est un parc linéaire bordé en partie de propriétés privées et qu'il n'est pas entièrement délimité par des rues. Ainsi, on devrait s'attendre à ce que les zones facilement accessibles (physiquement et visuellement) soient les plus fréquentées par le piéton.

L'accessibilité physique renvoie d'abord aux accès formels, soit le nombre de rues et de parcs ainsi qu'aux aménagements des traverses piétonnes. Ensuite, elle renvoie aux accès informels, soit les passages spontanés sur les propriétés privées. L'accessibilité visuelle renvoie à la visibilité des berges depuis les trottoirs adjacents; elle joue un rôle important pour la sécurité perçue dans l'espace public. Elle peut être entravée par les immeubles riverains.

3.2 La qualité de l'aménagement de la berge

Pour la qualité de l'aménagement de la berge, j'ai tenu compte du confort des lieux pour s'asseoir, des opportunités pour se déplacer aisément, des activités et de l'éclairage public.

3.2.1 Les lieux pour s’asseoir

Le confort des lieux pour s’asseoir est une condition préalable à l’animation de l’espace public. Ainsi, pour que les berges soient appropriées par les usagers arrêtés les lieux pour s’asseoir devraient offrir à la fois des sièges aménagés (bancs et tables à pique-nique) et informels (par terre). Ils devraient aussi offrir différents microclimats (soleil, ombre et protection contre la pluie), être orientés de façon à tirer avantage des vues et être situés à proximité des endroits de passage.

3.2.2. Les déplacements

3.2.2.1 *Le rapport cycliste / piéton*

Le canal est partagé entre piétons et cyclistes. J’ai choisi de regarder le rapport cycliste / piéton afin de déterminer si les aménagements actuels nuisaient aux déplacements des marcheurs. Ainsi, pour favoriser l’appropriation de la promenade par les marcheurs, l’espace cycliste et l’espace piéton devraient être clairement définis et il devrait y avoir de la signalisation aux intersections et endroits de passage mixte pour minimiser les conflits entre les deux types d’usagers.

3.2.2.2 *La continuité linéaire de la berge*

Comme le canal est une promenade linéaire, entrecoupée par des rues et des constructions, j’ai pris en compte la continuité linéaire de la berge comme critère d’appropriation pour le passant. Ainsi, pour faciliter les déplacements du piéton les aménagements devraient minimiser les obstacles et les détours.

3.2.3 Les activités

Les portions de la berge qui ont des qualités spatiales variées devraient être les plus fréquentées puisqu’elles répondent à différents besoins et favorisent la pratique de plusieurs types d’activités. Pour définir ce critère, je me suis basée sur les qualités spatiales des besoins de repos, d’engagement passif et d’engagement actif décrites par Carr et al. (1992).

3.2.4 L’éclairage public

Pour la sécurité de l’usager et l’utilisation des berges le soir, le sentier piéton devrait être éclairé et la lumière ne devrait pas être atténuée par la végétation.

3.3 L'apport des propriétés privées à l'animation des berges

3.3.1 Les usages

J'ai d'abord considéré la nature et la diversité des usages privés. Pour une appropriation éloquente de l'espace public, ces usages devraient favoriser l'animation des berges selon différentes temporalités. Ce critère permettra entre autres de voir si les usages résidentiels et industriels aux abords du canal favorisent ou non l'appropriation des berges par le piéton.

3.3.2 L'aménagement des propriétés privées

3.3.2.1 Les limites

Sur les berges du canal de Lachine, les limites entre le domaine privé et le domaine public sont discontinues. La présence de limites devrait favoriser l'appropriation des berges par le passant en assurant le caractère public de la promenade et la sécurité perçue.

L'impact des limites sur les passants sera observé selon leur nature, soit publique et privée. Leur perméabilité visuelle sera aussi prise en compte.

3.3.2.2 Les aménagements extérieurs

J'ai d'abord considéré les lieux de travail qui peuvent à la fois servir de lieux d'arrêt pour les travailleurs, mais aussi pour les usagers piétons en général. Les aménagements extérieurs des résidences seront aussi observés puisque l'animation qui s'y déroule participe à l'expérience de l'utilisateur. Pour ces aménagements j'ai regardé s'il y avait des arbres et du mobilier sur les propriétés.

3.3.2 La transparence des façades des immeubles

Enfin, pour la transparence des façades des immeubles privés j'ai tenu compte du rapport entre les unités aveugles et les ouvertures.

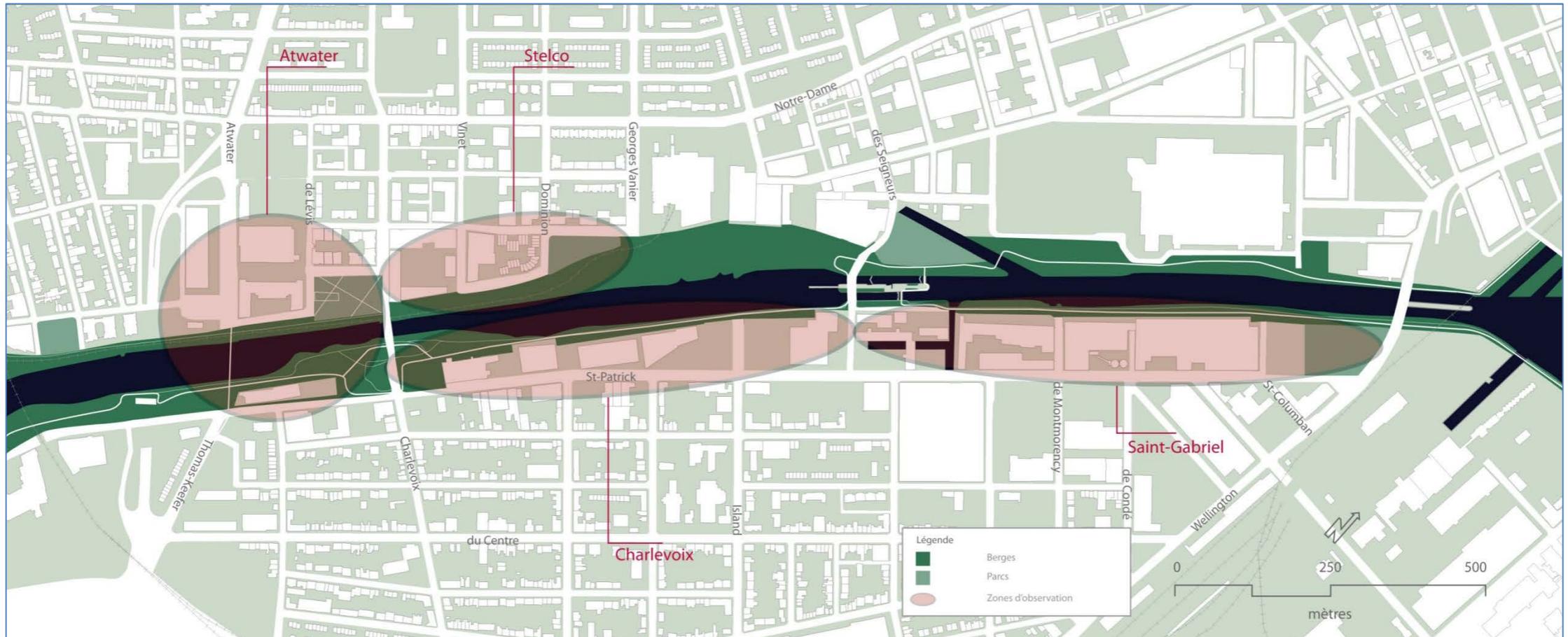
4- Méthodologie

Afin de répondre à la question de recherche, qui porte sur l'effet des aménagements publics et privés sur l'appropriation du canal de Lachine par les piétons, la méthode de l'éthologie des espaces publics telle que décrite par Jacques Cosnier (2001) a été utilisée. Cette méthode, qui se veut essentiellement empirique, est principalement axée sur l'observation du comportement humain dans l'espace public. Elle tente de mettre en relation le rapport du cadre matériel avec le comportement de la population qui l'utilise. Ma démarche a été réalisée en trois étapes.

La première est celle de la « *période d'imprégnation* ». Elle vise à se familiariser avec le milieu et en repérer les traits les plus pertinents qui seront à approfondir ou expliquer ultérieurement. Ainsi, l'observateur fréquente le terrain de façon aléatoire, tel un usager, en notant dans un journal de bord tout ce qui lui semble d'intérêt, même certains détails qui peuvent lui sembler anodins au premier abord.

L'objectif que j'assignais à cette étape était de circonscrire le canal de Lachine en quatre zones d'étude; deux présentant des caractéristiques environnementales favorisant l'appropriation de la promenade, alors que les deux autres sont problématiques (fig. 3 : 24). Ces zones allaient être observées plus finement pour les deux prochaines étapes. Il s'agissait donc de couvrir le terrain visuellement et d'y revenir à différentes reprises, de noter les différences et les ressemblances dans la géographie physique des lieux, de ses rythmes diurne et nocturne, de ses animations de semaine et de fin de semaine afin de faire « ressortir des traits différentiels importants auxquels devraient correspondre des populations de nature et de comportements différents » (Cosnier, 2001 : 18-19).

3 | Zones d'étude



La seconde étape est l'« *étude écodescriptive du territoire* ». En lien avec la première, l'étude écodescriptive a pour utilité de faire ressortir les différentes caractéristiques morphologiques et fonctionnelles d'un territoire.

Le but était de caractériser physiquement chacune des zones choisies précédemment. J'ai donc fait des relevés cartographiques des typologies qui correspondent aux trois critères mentionnés plus haut, notamment un relevé de l'aménagement des berges comprenant la piste cyclable, ses cheminements piétons, son mobilier urbain et ses plantations d'arbres, des accès publics et informels, des propriétés privées, comprenant les usages des espaces riverains, la nature des limites entre les berges et ses espaces riverains, les aménagements extérieurs et l'ouverture des façades. Cette étape a aussi été complétée par des photos.

Enfin, « *l'étude macroscopique des flux, déplacements et stationnements* » est une observation *in situ* des comportements des usagers qui fréquentent les lieux. L'objectif était de mettre en relation les

comportements des usagers avec l'environnement observé. Je cherchais plus précisément à déterminer quels étaient les comportements qui étaient favorisés, contrariés ou indépendants de l'environnement.

Je me suis concentrée sur l'analyse des comportements piétons. À ce sujet, il est important de rappeler que lors de la consultation publique tenue par l'arrondissement du Sud-Ouest au printemps 2010, les participants avaient soulevé que les aménagements de la berge étaient destinés à une seule catégorie d'usagers, soit les cyclistes, nuisant ainsi à l'appropriation des berges par les autres utilisateurs.

Les observations *in situ* ont été effectuées en été, moment de l'année où les journées sont les plus longues, les plus chaudes et où la promenade est la plus achalandée. Afin de dégager des régularités dans les comportements des usagers, mes observations ont été répétées à plusieurs reprises, sur une période de quelques semaines. Au total, j'ai réalisé 24 périodes d'observation d'une durée de 60 minutes chacune, répartie sur l'ensemble des quatre zones. Les zones d'étude ont été soumises à deux types de

facteurs : (1) temporel, soit durant la fin de semaine, la semaine pendant et en dehors des heures d'affluence, le soir; (2) climatique, soit à des moments ensoleillés et d'autres pluvieux. Les observations pendant les journées de beau temps ont été plus nombreuses que celles de soir et lors de journées pluvieuses.

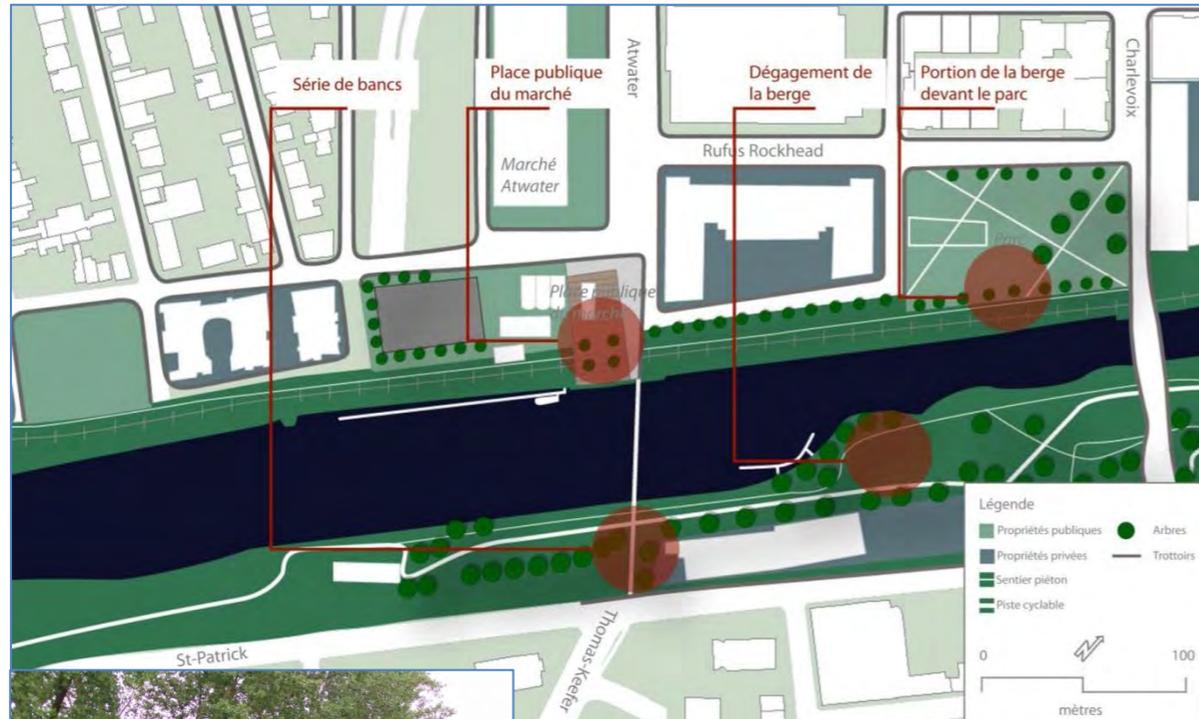
Pour sélectionner les piétons qui allaient être observés, j'ai identifié quatre postes d'observation dans chacune des zones à l'étude, à l'exception de la zone 2 qui n'en comporte que deux (Fig. 4 à 7 : 27 à 30) étant donné sa petite superficie. Leur périmètre était assez restreint pour me permettre de les couvrir du regard. Je me suis placée en retrait de l'activité afin de ne pas être remarquée des observés. Les observations ont duré 15 minutes pour tous les postes. Tous les usagers piétons s'y rendant ont été observés.

Deux types de comportements ont été observés : les déplacements et les arrêts. Afin de mettre en relation les comportements des piétons avec les caractéristiques du milieu, les postes ont été choisis en fonction des trois critères relatifs à l'appropriation spatiale, soit

l'aménagement de la berge (une portion du sentier piéton avec ou sans piste cyclable, différents types de sièges formels et informels), l'accessibilité (une rue, un parc, un accès informel) et l'apport des propriétés privées à l'animation de la promenade (différents environnements en termes d'usage et d'aménagement).

Pour saisir la régularité des comportements piétons, les regroupements pour des événements exceptionnels (fête, mariage, spectacle, etc.) n'ont pas été pris en compte et pour des questions éthiques, les enfants n'ont pas été observés. Je me suis intéressée aux comportements des piétons et à leur nature (âge, sexe, en groupe ou seul). La collecte des données a été réalisée à l'aide d'une grille d'observation qui reprend les trois critères d'appropriation (tableau 1 : 31). Les comportements et les caractéristiques des piétons à observer ont été codifiés pour faciliter la prise de note.

4 | Postes d'observation de la zone Atwater

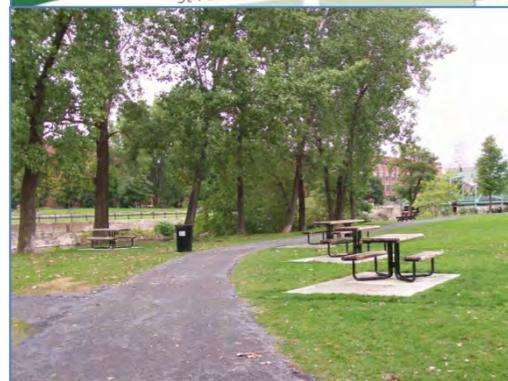


Place publique du marché



Série de bancs

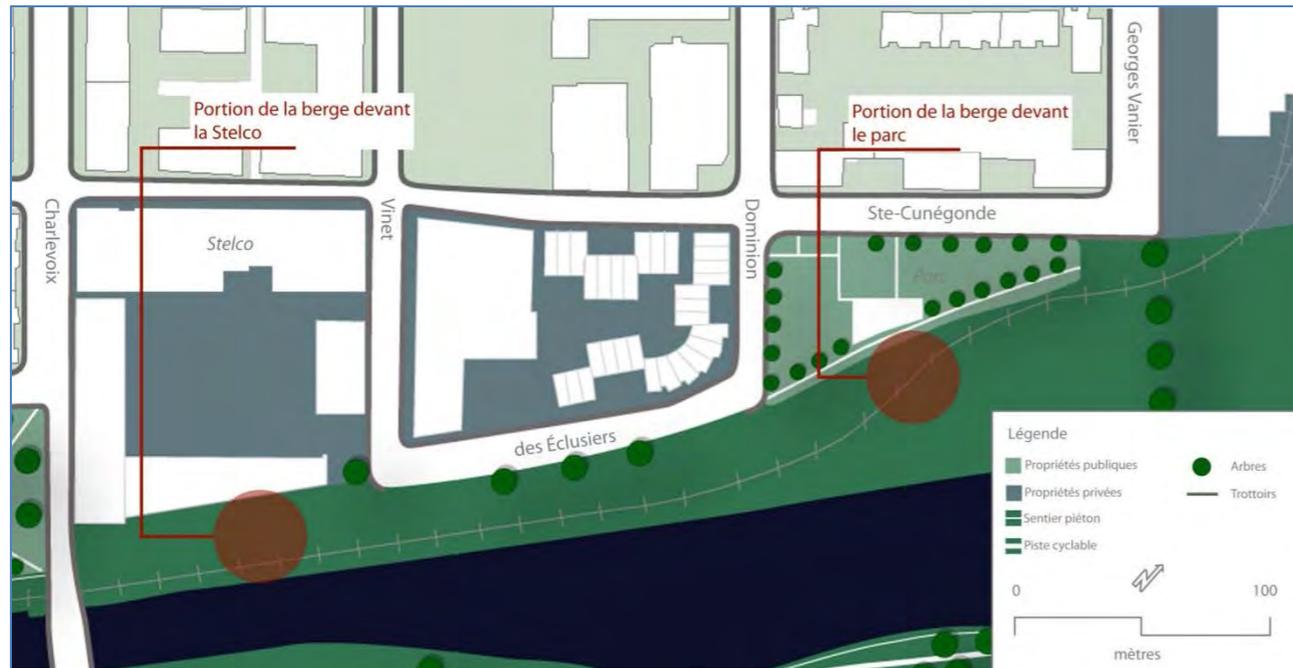
Parc



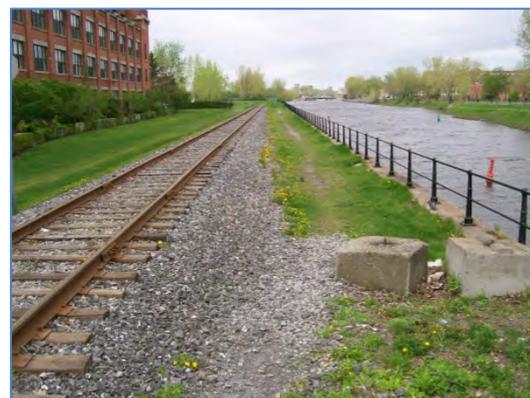
Dégagement de la berge



5 | Postes d'observation de la zone Stelco



Portion de la berge devant le parc

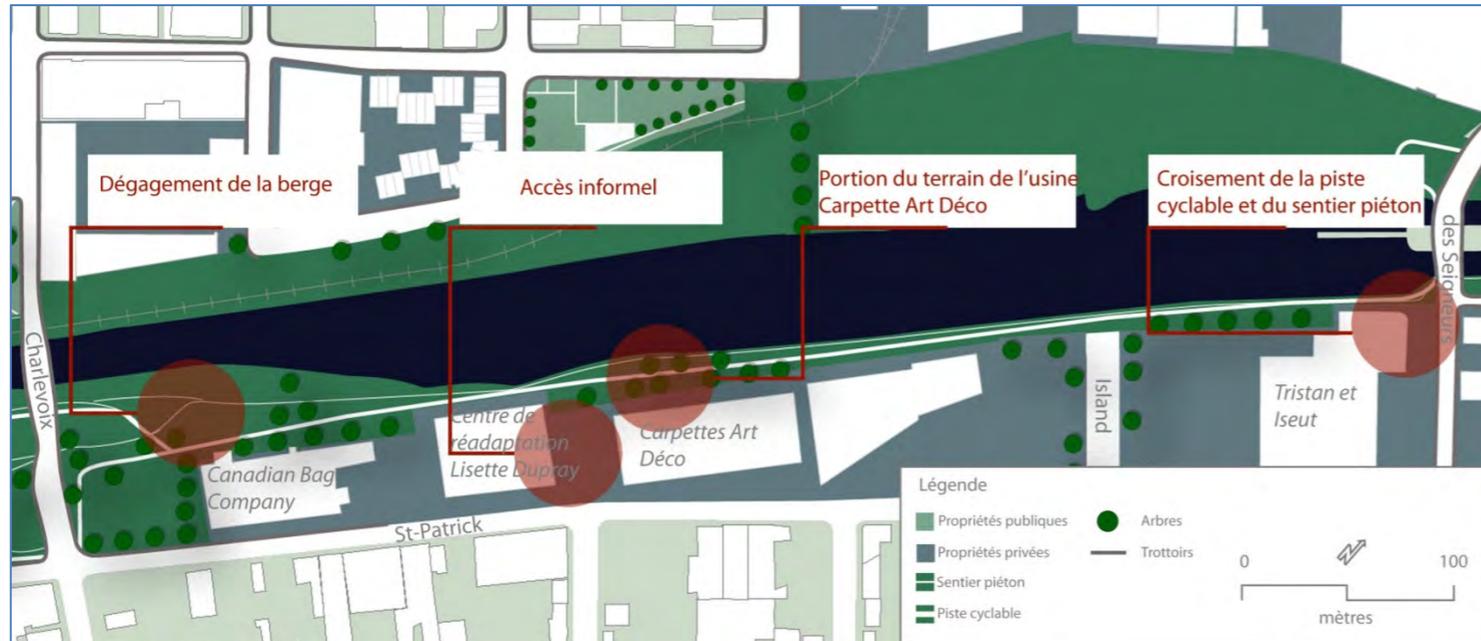


Portion de la berge devant la Stelco



Clôture de l'usine Robin Hood

6 | Postes d'observation de la zone Charlevoix



Dégagement de la berge



Accès informel

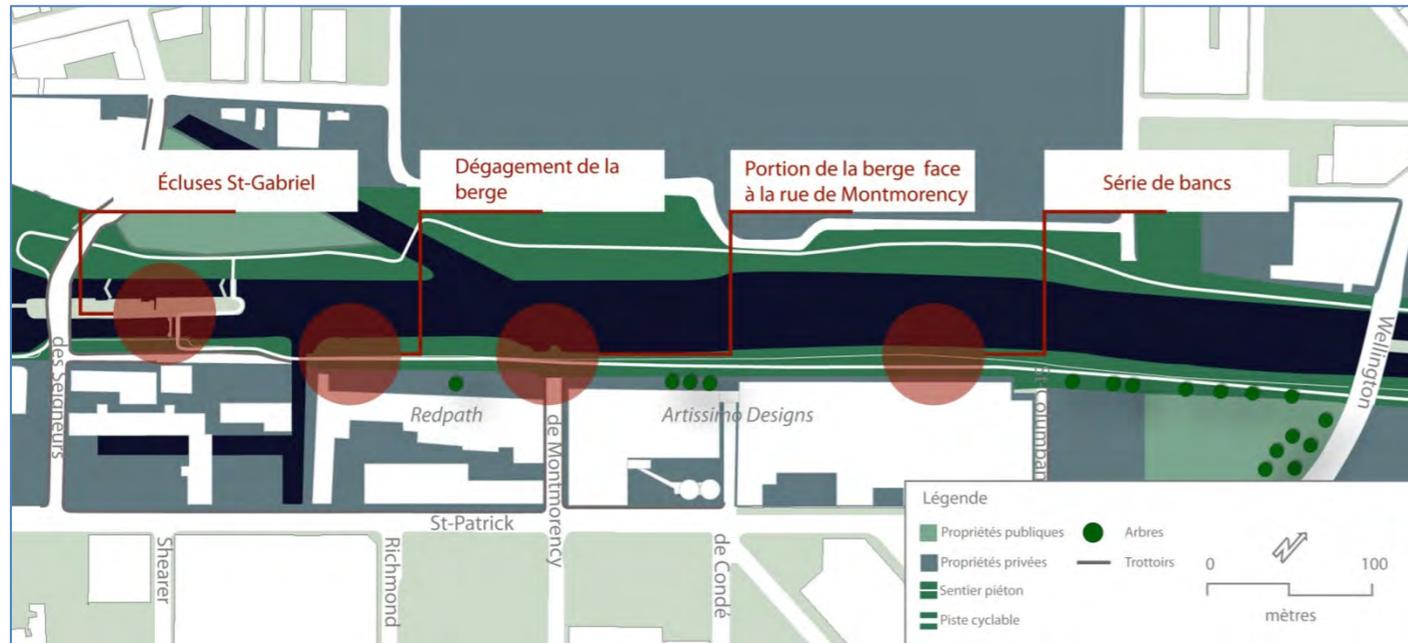


Usine Carpettes Art Déco



Croisement de la piste cyclable / sentier piéton

7 | Postes d'observation de la zone Saint-Gabriel



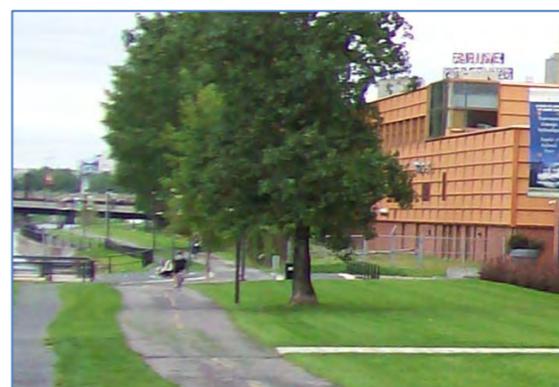
Écluses Saint-Gabriel



Série de bancs



Dégagement de la berge



Portion de la berge face à la rue Montmorency

Tableau 1 | Grille d'observation

Objectif	Critère	Instrument de mesure	Dimension de l'appropriation	Évaluation	Comportements	Commentaires
	1- L'accessibilité physique et visuelle					
Il doit y avoir des points d'entrée diversifiés. L'aménagement du domaine public (traverses piétonnes, trottoirs) devrait être sécuritaire pour le piéton	<u>L'accessibilité physique</u> -Lien public -Lien autre	-Nombre de rues et de parcs -Distance entre les rues -Facilité à traverser la rue -Présence de trottoirs -Passage spontané sur les propriétés privées	Spatiale			
Les berges doivent être visibles à partir des trottoirs adjacents, la perméabilité favorise la sécurité perçue	<u>L'accessibilité visuelle</u> Champ de vision non obstrué par les édifices riverains	-Rapport entre les pleins et les vides	Temporelle			
	2- La qualité de l'aménagement de la berge					
Le confort de l'utilisateur	<u>Les lieux pour s'asseoir</u> Les types de sièges : -Aménagés	-Bancs, tables à	Spatiale et temporelle			

	<ul style="list-style-type: none"> -Autres <p>Les différents microclimats :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Soleil -Ombre -Protection contre les intempéries 	<ul style="list-style-type: none"> pique-nique -Par terre <ul style="list-style-type: none"> -Possibilité d'être au soleil, à l'ombre, de se protéger de la pluie 				
L'opportunité de marcher aisément	<p><u>La continuité des berges</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -Favoriser les déplacements <p><i>La relation cycliste / piéton</i></p> <ul style="list-style-type: none"> -Fournir de l'espace suffisant au piéton -Minimiser les conflits cyclistes/piétons 	<ul style="list-style-type: none"> -Présence d'obstacle (rue, positionnement des feux de circulation, édifices) <ul style="list-style-type: none"> -Des espaces cyclistes et piétons clairement définis -Signalisation aux intersections et aux endroits de passage mixte -Le moins possible de passages mixtes 	Spatiale			
Répondre aux besoins des usagers pour favoriser différents types d'activités de	<p><u>Les besoins</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -Le repos -L'engagement passif 	<ul style="list-style-type: none"> -L'endroit est en retrait -Présence de 	Sociale			

loisir	<p>-L'engagement actif</p> <p>La socialisation</p> <p>La marche et le jogging</p>	<p>végétation</p> <p>-Les lieux pour s'asseoir sont situés à proximité des endroits de passage</p> <p>-Possibilité de s'asseoir face-à-face (endroits pour s'asseoir formel et informel)</p> <p>-Largeur suffisante pour permettre la cohabitation des différentes activités piétonnes</p>				
Sécurité de l'utilisateur	<u>L'éclairage des berges le soir le long du sentier piéton</u>	<p>-Présence de lampadaires</p> <p>-Pas d'obstacle à la lumière</p>	Temporelle			
	3- L'apport des propriétés privées à l'animation des berges					
Les usages riverains, qu'ils soient publics ou privés, devraient assurer l'animation des berges	<p><u>Les usages</u></p> <p>La nature des usages :</p> <p>-Public</p> <p>-Privée</p> <p>À usage du public</p>	<p>-Marché, parcs</p> <p>-Commerces, restaurants</p>	Temporelle			

	À usage du privé	-Résidences, lieux de travail (animation selon la taille des entreprises)				
Assurer le caractère public des berges	<u>L'aménagement des propriétés privées</u> Définition claire des limites entre le domaine privé et le domaine public : -Limites publiques -Limites privées	-Rue -Clôture, muret, végétation -Perméabilité visuelle	Spatiale			
Enrichir l'expérience du piéton dans l'espace public et favoriser l'animation des lieux	Les aménagements extérieurs des propriétés privées	-Arbres, mobilier (tables, bancs ...)				
Le traitement des façades devrait s'ouvrir sur les berges pour favoriser la sécurité perçue le soir	<u>L'ouverture des façades sur les berges</u> -Transparence -Façades aveugles	-Rapport unités aveugles / ouvertures	Temporelle			

Comportements :

- a) Lieu de déplacement (1- peu de personnes; 2- quelques personnes (5-10), 3- beaucoup de personnes (10 et +))
- b) Lieu d'arrêt (1- peu de personnes; 2- quelques personnes (5-10), 3- beaucoup de personnes (10 et +))
- c) Durée des arrêts (1- court (- de 10 min.); 2- long (10 min. et +))
- d) Lieu évité (contournement)
- e) Lieu désert

Caractéristiques des piétons :

- f) Sexe (1- Femme; 2- Homme)
- g) Âge (1- jeunes adultes (environ 19-35 ans); 2- adultes (environ 35-60 ans); 3- personnes âgées (environ 60 et +))
- h) 1- Seul; 2- en couple; 3- en groupe

Seconde partie

Observations

Recommandations

Introduction

Le questionnement à la base de mon travail de recherche est de comprendre selon quels critères spatiaux un espace public fait l'objet d'une appropriation ou non, et ainsi tenter de cerner quelle est la relation de l'utilisateur à son environnement. En étudiant les pratiques qui se déroulent sur les berges du canal de Lachine, mon premier objectif est de faire un diagnostic concernant l'appropriation de l'espace public par le piéton. Mon second est de développer des critères d'aménagement en tirant des situations dont l'appropriation est éloquente en critères d'aménagement pour d'autres lieux où elle est problématique. J'ai ainsi circonscrit quatre zones d'observation à l'intérieur de mon terrain d'étude, soit les rives du canal de Lachine dans l'arrondissement du Sud-Ouest. Elles ont été délimitées en fonction des trois critères spatiaux établis dans la partie théorique; l'accessibilité physique et visuelle, la qualité de l'aménagement de la berge et l'apport des propriétés privées à l'animation de la berge. Chacune possède des caractéristiques spatiales distinctes, et devraient ainsi engendrer des situations d'appropriation différentes.

Deux zones présentent des situations environnementales éloquentes pour l'appropriation, alors que les deux autres sont problématiques. Ainsi, les zones Atwater et Charlevoix sont celles qui détiennent le plus de variables susceptibles d'en faire des lieux d'appropriation par les piétons. Celles-ci sont en effet pourvues d'une bonne accessibilité physique et visuelle, d'une continuité de la berge ainsi qu'une diversité de lieux d'arrêt. La zone de la Stelco pour sa part, bien qu'elle soit accessible physiquement et visuellement, a une faible qualité de l'aménagement de la berge. À l'exception du parc, on ne rencontre aucun siège formel. De plus, aucun sentier piéton n'est aménagé. Enfin, la zone Saint-Gabriel est dotée d'une faible accessibilité physique et visuelle. Bien que la promenade présente certaines qualités, comme des aménagements pour les piétons et des bancs, l'aménagement du domaine privé est de faible qualité. Ainsi, les terrains de l'usine Artissimo Designs et de la Redpath qui occupent une grande superficie, n'ont pas d'aménagements extérieurs. De plus, la façade de l'usine est complètement aveugle.

1- **Analyse de l'appropriation de la promenade par le piéton**

J'ai regroupé mes observations selon les trois dimensions de l'appropriation, soit l'espace, les activités et le temps. Pour chacune des zones à l'étude, l'appropriation de l'espace public par le piéton se trouve affectée selon ces dimensions. Ainsi, j'ai repéré qu'au plan spatial, l'aménagement du domaine privé et du domaine public varie grandement ayant pour résultat une fréquentation inégale de la promenade d'une zone à l'autre. Pour ce qui est des activités, certains secteurs sont plus animés que d'autres parce que leurs qualités spatiales répondent à une plus grande variété de besoins. Enfin, des rythmes d'appropriation se distinguent selon les zones d'étude. Durant le jour, certaines zones sont fréquentées de manière quasi continue alors que dans d'autres, l'appropriation se manifeste de façon très tranchée en fonction des heures et des jours de la semaine.

1.1 L'espace

Les pratiques des usagers sont fragmentées dans l'espace. Certains lieux, en raison de leurs caractéristiques physiques, sont très animés, alors que d'autres sont pratiquement déserts. J'ai divisé mon analyse en deux parties, soit les déplacements et les arrêts. D'abord, pour les déplacements, en me renvoyant à l'accessibilité physique à la qualité de l'aménagement ainsi qu'à l'apport des propriétés privées à l'animation de la berge, j'ai cherché à voir quelles sont les portions de la berge les plus fréquentées par les passants. Dans un deuxième temps, j'ai observé les lieux d'arrêt en m'appuyant notamment sur leur orientation, leur proximité à l'eau et la présence d'ombre et de soleil afin de déterminer ce qui fait en sorte qu'ils sont ou non fréquentés. Enfin, la berge sud des zones Atwater et Stelco ont été traitées comme des cas à part.

1.1.1 Les déplacements

Deux types de passants fréquentent la promenade, les marcheurs et les joggeurs. Pour les marcheurs, les déplacements se font surtout sur la berge sud entre les

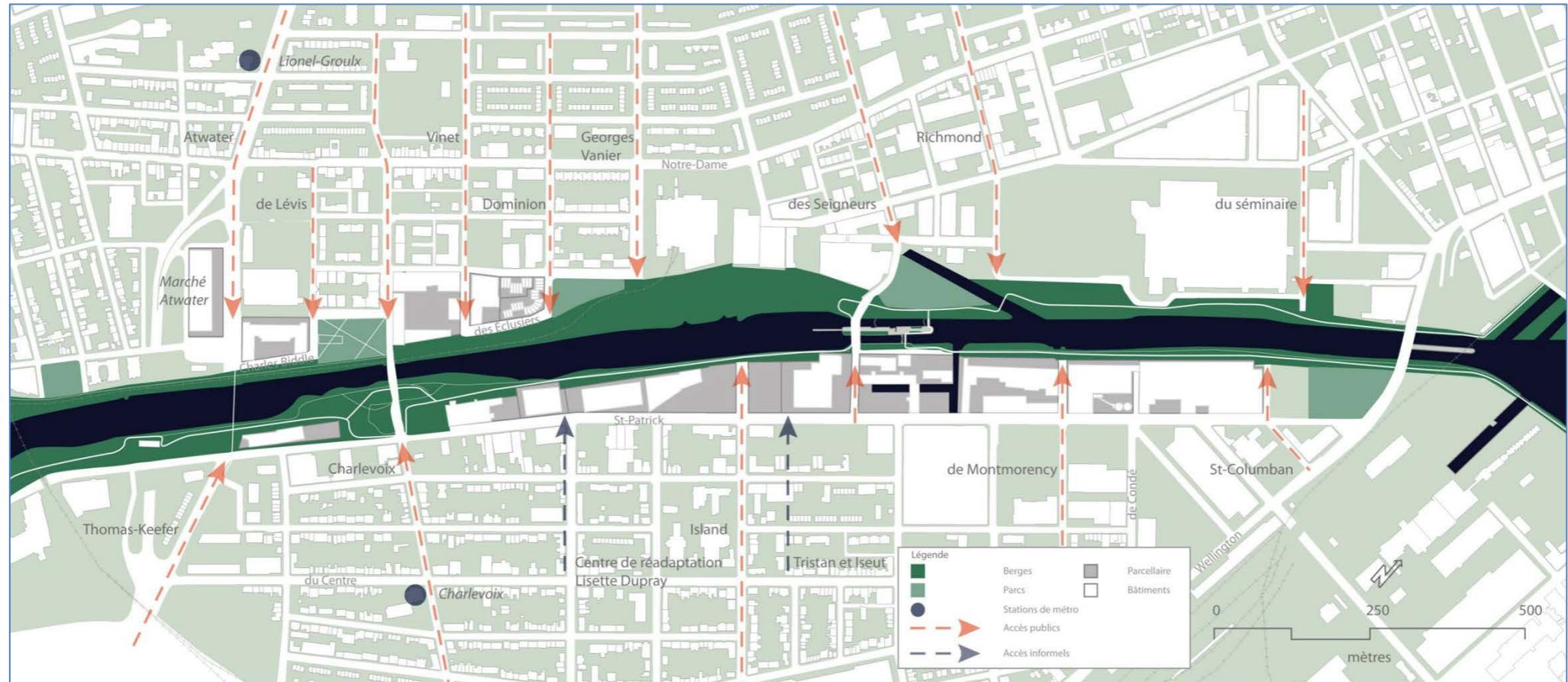
zones Atwater et Charlevoix. La berge nord, à l'exception de l'aire du marché Atwater est très peu animée. En ce qui concerne les joggeurs, leur trajectoire est la même que les marcheurs. Par contre, arrivés à la rue des Seigneurs, plusieurs poursuivent leur chemin dans la zone Saint-Gabriel.

1.1.1.1 L'accessibilité physique

Les axes transversaux qui relient le canal de Lachine à l'arrondissement du Sud-Ouest sont majoritairement constitués de rues secondaires qui viennent se buter aux berges. Les axes primaires Atwater, Charlevoix et des Seigneurs sont les seuls qui permettent d'accéder aux deux rives. Quelques parcs permettent également d'y accéder (fig. 8 : 40).

Ce sont les zones Atwater et Stelco qui comptent le plus de rues transversales, alors que les zones Charlevoix et Saint-Gabriel sont celles qui en comptent le moins. Les entrées et les sorties se font principalement par les rues transversales sud, à l'exception de la rue Atwater qui est le point d'entrée le plus utilisé. Ce sont ainsi les rues Thomas-Keefer et Charlevoix qui sont les plus utilisées et dans une moindre proportion, les rues Island et des Seigneurs. Les parcs sont très peu utilisés pour accéder à la promenade.

8 | Accessibilité physique et visuelle à la promenade



Les entrées et les sorties se font principalement par les rues Atwater, Thomas-Keefe et Charlevoix. Dans la zone Charlevoix l'espace laissé entre les édifices permet aux piétons d'accéder à la promenade par les propriétés privées. L'accessibilité visuelle est plus pauvre dans la zone Saint-Gabriel étant donné l'importante implantation au sol des bâtiments.

Bien que la rue Atwater soit un point d'entrée très utilisé, son aménagement est de faible qualité pour le piéton. Elle est une rue passante avec un îlot aménagé en plein centre (fig. 9). La coordination des feux de circulation

9 | Îlot de la rue Atwater



ne permet pas de la traverser d'un seul coup. Plusieurs piétons

qui ne veulent pas attendre sur l'îlot choisissent de traverser au feu rouge. À l'intersection de la rue Saint-Ambroise, il y a un panneau d'arrêt pour les voitures. Par contre le trafic automobile est important à cause du marché. Hésitants, parce que la priorité de passage est trop souvent prise par les automobilistes, les piétons accélèrent le pas pour traverser la rue.

La zone Stelco, bien qu'elle compte un nombre important de rues transversales, est très peu fréquentée par les passants. Les rues qui la relient au tissu urbain environnant sont de petites rues secondaires résidentielles

qui sont peu utilisées. Les quelques passants accèdent surtout à la zone par la rue Charlevoix.

La zone Charlevoix présente un cas particulier. Elle comporte peu de rues transversales, mais est tout de même perméable physiquement. C'est l'une des zones à l'étude qui est la plus animée. D'abord, contrairement à la zone Stelco, les rues transversales qui la relient au tissu urbain environnant se raccordent directement à la rue Saint-Patrick qui est passante et parallèle à la promenade. Aussi, l'aménagement du domaine privé fait en sorte que quelques passants accèdent au canal par des accès informels puisque souvent les cours ne sont pas clôturés (fig. 8 : 40).

La zone Saint-Gabriel est très peu fréquentée par les marcheurs. Les rues transversales sont peu nombreuses et éloignées les unes des autres. De plus, les aménagements de l'usine Artissimo Designs ont fait en sorte de fermer la rue de Condé (fig. 10).

On y accède surtout par la rue des Seigneurs et les rues secondaires sont

10 | Fermeture de la rue de Condé



rarement empruntées. Les constructions occupent également une importante superficie au sol, ce qui rend impossible les accès informels.

Enfin, soulignons l'absence de trottoirs le long de la rue Saint-Patrick entre les zones Charlevoix et Saint-Gabriel, qui oblige le piéton à marcher dans l'herbe (fig. 11).

11 | Absence de trottoirs le long de la rue Saint-Patrick



Les traces d'érosion au sol indiquent la présence de piétons.

1.1.1.2 La qualité de l'aménagement de la promenade

La relation cycliste / piéton

Pour le terrain à l'étude, la piste cyclable est sur la berge sud. On retrouve des sentiers piétons dans tous les secteurs, excepté dans la zone Stelco. L'espace piéton et l'espace cycliste sont différenciés par le type de revêtement au sol. Le sentier piéton est recouvert de gravier alors que la piste cyclable est recouverte d'asphalte. Le sentier longe le plus souvent la rive, ce qui permet au marcheur de profiter de l'aménité de l'eau.

Les conflits entre les passants et les cyclistes s'observent principalement aux endroits d'intersection, où les deux modes de déplacement se croisent. La piste cyclable ponctue parfois le chemin du marcheur d'arrêts gênants.

Dans la zone Charlevoix, à la hauteur de la rue des Seigneurs, la piste cyclable et le sentier piéton se croisent. Aucun signal ne consigne aux cyclistes ou aux piétons de s'arrêter, ce sont toujours les piétons qui laissent passer les cyclistes. Les marcheurs qui entrent par la rue Island ou encore par la rue des Seigneurs poursuivent souvent leur

chemin dans l’herbe, préférant ne pas traverser la piste cyclable pour rejoindre le sentier. Des traces d’érosion montrent que plusieurs empruntent ce cheminement informel plutôt que celui qui est aménagé (fig. 12).

12 | Croisement de la piste cyclable et du sentier piéton dans la zone Charlevoix

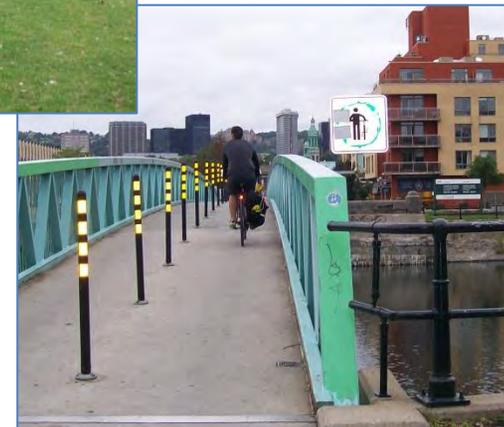


Les piétons préfèrent marcher dans l’herbe plutôt que de traverser la piste cyclable pour rejoindre le sentier piéton.

Située dans l’axe du marché Atwater, la passerelle piétonne est l’endroit de passage le plus achalandé des zones à l’étude. C’est aussi un lieu mixte, piétons et cyclistes devant se partager ce passage, peu large de surcroît. Des panneaux de signalisation indiquent aux cyclistes de descendre de leur vélo pour traverser; cependant plusieurs ne le font pas. Arrivés à l’extrémité de

la passerelle, les piétons et les cyclistes s’accumulent. Les personnes désirant poursuivre leur chemin en direction de la rue Thomas-Keefer doivent s’arrêter parce que la piste cyclable croise leur chemin et bien qu’un panneau de signalisation indique aux cyclistes d’arrêter, il est rare que ces derniers le fassent (fig. 13).

13 | Panneaux de signalisation pour cyclistes à la passerelle piétonne



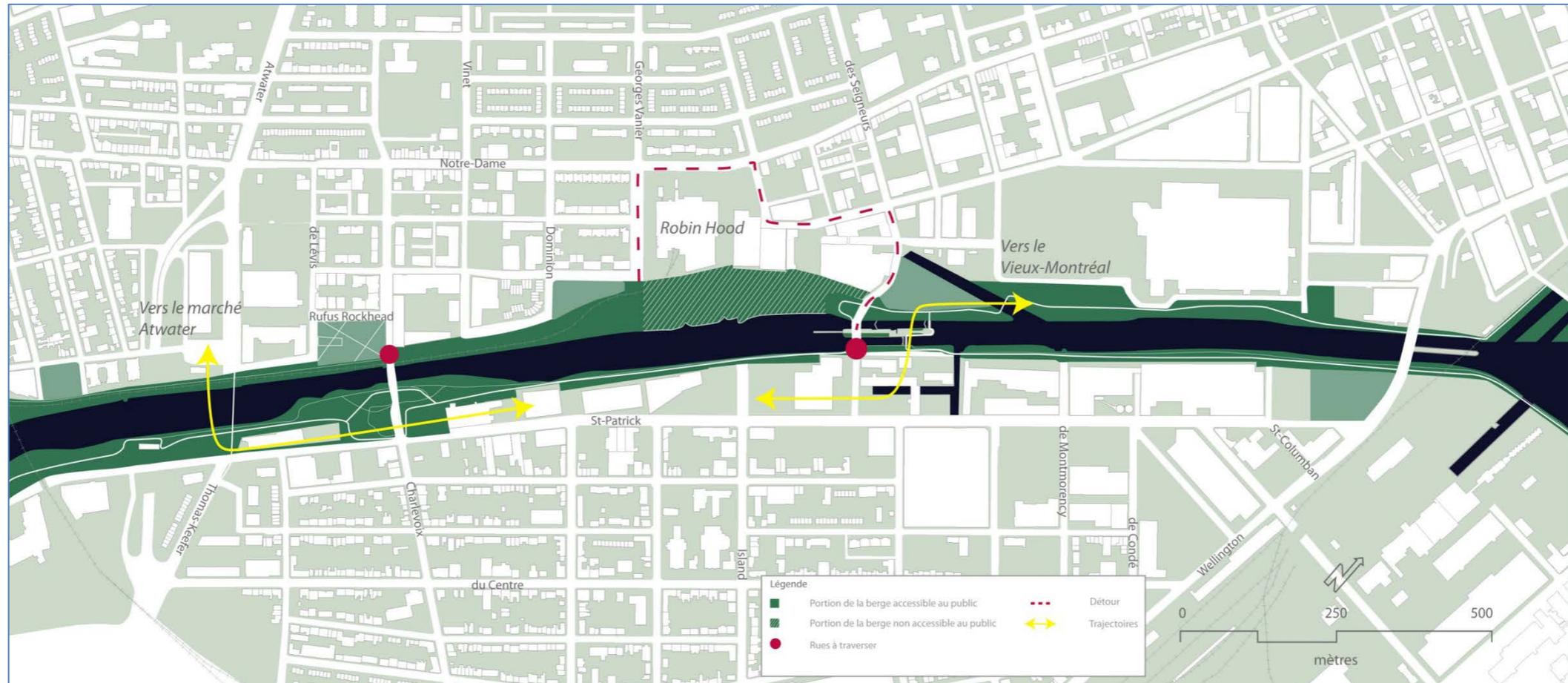
La continuité linéaire de la berge

La berge sud, entre les zones Atwater et Charlevoix, offre une bonne continuité linéaire grâce au passage aménagé sous le pont de la rue Charlevoix. Le sentier piéton de la berge sud est le plus fréquenté puisque les marcheurs n'ont pas à se soucier de traverser la rue. Par contre, arrivés à la rue des Seigneurs, ils changent de trajectoire. C'est désormais la berge nord qui devient plus fréquentée, alors que la zone Saint-Gabriel est beaucoup moins animée. Seuls quelques joggeurs s'y trouvent.

La rue des Seigneurs, qui est assez passante, est un obstacle pour les marcheurs, expliquant ce changement de trajectoire (fig. 14 : 45). Ainsi, arrivés à l'extrémité de la zone Charlevoix ils ont deux choix, soit de poursuivre leur chemin sur la berge sud en traversant un passage piéton sans feu de circulation ou encore d'emprunter la piste cyclable, dont un tunnel aménagé dans la portion nord de la berge qui leur évite de traverser la rue. Ces derniers préfèrent emprunter le tunnel. Traverser cette rue peut devenir assez embêtant. On ne sait jamais si les automobilistes vont s'arrêter. Si un automobiliste s'arrête,

on ne sait pas si ceux qui arrivent dans la direction opposée vont faire de même. Les quelques marcheurs qui la traversent sont toujours hésitants. Ils mettent un pied dans la rue, regardent si les automobilistes s'arrêtent. Lorsqu'on les laisse passer, ils se pressent de traverser, comme si la priorité était accordée aux automobilistes. Ceux qui traversent la rue des Seigneurs à cet endroit rejoignent pour la plupart la berge nord en empruntant les écluses Saint-Gabriel. Au-delà des écluses, il est rare de rencontrer des personnes sur la berge sud. À ce sujet, la continuité du parcours qu'offre la rive nord explique sans doute sa fréquentation plus importante. Ainsi, en direction est, la rive nord mène au Vieux-Port, alors que la rive sud mène sous l'autoroute Bonaventure. Celui qui emprunte la rive nord se voit donc contraint de revenir sur ses pas ou de quitter la promenade. Par contre, pour les joggeurs la berge nord est un choix de trajectoire plus populaire. Comme l'endroit est peu fréquenté, ça leur laisse sans doute plus d'espace pour courir.

14 | Continuité linéaire de la promenade et trajectoires piétonnes



Les piétons sont plus nombreux sur la berge sud en raison de l'absence d'obstacle. Les rues Charlevoix et des Seigneurs qui sont passantes obligent le piéton à s'arrêter. L'usine Robin Hood empêche tout passage dans cette portion de la berge. Elle interrompt la promenade du marcheur en lui faisant faire un détour.

1.1.1.3 L'apport des propriétés privées à l'animation de l'espace public

Les limites et les aménagements extérieurs

Les limites entre les propriétés privées et les berges se matérialisent de façon très diverse. Elles se manifestent d'abord par leur nature publique ou privée. Dans le premier cas, ce sont des rues se trouvant surtout du côté nord de la promenade (fig. 15). Dans le cas des propriétés privées, les limites sont constituées de végétation ou de clôtures, mais elles sont aussi parfois absentes, seules les différences de revêtement au sol indiquent un changement dans la

15 | Limites le long de la berge nord



Le long de la berge nord, les limites entre les domaines sont de nature publique.

propriété foncière.

L'absence ou la présence de limites sur les comportements des piétons est difficile à déterminer. Ainsi, dans les zones les plus fréquentées de la promenade, les limites entre les domaines sont nettes. C'est dans la zone Saint-Gabriel que leur aménagement est absent (fig. 16). Par contre, les piétons n'y sont pas assez nombreux pour que l'on puisse y voir un quelconque impact. Or, les quelques lieux de travail qui ont des arbres comme limites sont parfois utilisés par les visiteurs pour s'asseoir lorsque la promenade est très achalandée. Les arbres qui procurent

16 | Absence de limite dans la zone Saint-Gabriel



Le long de la berge sud les limites entre les domaines sont le plus souvent de nature privées et parfois elles sont absentes. Ici, entre la berge et l'usine Artissimo Designs, seule la différence entre les revêtements au sol indiquent un changement de propriété foncière.

17 | Cour de Tristan et Iseut



Le midi des tables à pique-nique sont disponibles pour les travailleurs. C'est la seule cour qui a des aménagements extérieurs et qui est animée.

de l'ombre aux usagers font de ces terrains des endroits intéressants pour s'asseoir par terre. Il s'agit par exemple du terrain de l'usine Carpettes Art Déco. Cependant, très peu de travailleurs utilisent le terrain de leur lieu de travail durant les pauses parce que bien souvent on n'y retrouve aucun aménagement extérieur, tel que table

18 | Limites des résidences de l'ancienne Canadian Bag Company



Les cours des résidences sont très peu utilisées. Ici, les limites entre les domaines sont trop opaques pour que les activités qui s'y déroulent participent à l'animation de la promenade.

à pique-nique ou arbre (fig. 17). Ils utilisent donc la promenade pour manger. Le dégagement de la berge dans la zone Saint-Gabriel est le plus fréquenté par les travailleurs.

Enfin, les résidences riveraines apportent peu à l'animation des berges; il est très rare de voir les résidents dans les cours. Elles sont soit collectives et peu utilisées ou soit que les limites sont trop opaques pour que les piétons puissent voir les activités qui s'y déroulent (fig. 18).

1.1.2 Les arrêts

J'ai identifié deux types de lieux pour s'asseoir sur les berges. Les premiers ont été planifiés par les concepteurs de la promenade. Il s'agit des bancs et des tables à pique-nique. Les seconds sont informels. Ce sont ainsi les usagers qui décident de l'endroit où ils désirent s'asseoir, peu importe l'emplacement des sièges aménagés.

C'est le dégagement de la berge sud des zones Atwater et Charlevoix qui est le plus fréquenté. La plupart des sièges aménagés sont situés en bordure de la rive et sont orientés de façon à tirer profit des vues du canal et de

l'activité publique. De plus, en raison de la largeur de la berge, le piéton peut s'asseoir par terre. La disposition des sièges offre aussi la possibilité d'être au soleil ou à l'ombre. À ce sujet, on retrouve beaucoup d'arbres matures dans ces secteurs. Ceux-ci jouent un rôle important puisqu'ils sont le seul dispositif qui permette à l'utilisateur de se protéger du soleil. Les comportements révèlent que la présence d'ombre et de soleil est un critère important pour l'utilisation des sièges. Ainsi, dans le dégagement de la berge de la zone Atwater, le midi quand il fait très chaud les usagers sont surtout assis sous les arbres, alors qu'en fin d'après-midi, ils s'assoient surtout au soleil (fig. 19).

19 | Dégagement de la berge de la zone Atwater



La possibilité de s'asseoir à l'ombre et au soleil fait de ce secteur l'un des lieux les plus animés de la promenade

C'est la zone Saint-Gabriel qui offre les possibilités les moins intéressantes pour s'asseoir. Plusieurs bancs sont implantés le long de la rive. Cependant, il n'y a aucune végétation qui permette à l'utilisateur de se protéger du soleil (fig. 20). Les piétons qui les utilisent ne s'y assoient que quelques minutes.

De manière générale, les usagers s'assoient là où ils peuvent profiter de la vue du canal de Lachine, tel que le démontre l'utilisation des bancs de la place publique du marché Atwater. Les bancs les plus utilisés sont ceux qui sont orientés vers l'eau, alors que les deux autres faisant face au marché, sont presque toujours vides.

20 | Série de bancs dans la zone Saint-Gabriel



Les bancs dans la zone Saint-Gabriel sont peu utilisés parce qu'ils offrent la seule possibilité de s'asseoir au soleil. De plus, comme la berge n'est pas large, il est impossible de s'asseoir par terre.

Les gens préfèrent s’asseoir à proximité de l’eau, là où il n’y a pas de barrière devant le canal. Ces barrières, sont parfois réelles et parfois symboliques. D’abord, à plusieurs endroits la rive est clôturée. Bien que la clôture ne soit pas assez imposante pour obstruer le champ de vision, son impact sur les pratiques des usagers est tout de même considérable. À titre d’exemple, devant l’édifice Tristan et Iseut, certains travailleurs vont jusqu’à passer par-dessus la clôture pour s’asseoir à proximité de l’eau (fig. 21). Ensuite, le sentier piéton est une barrière à connotation symbolique. Les sièges aménagés du dégagement de la zone Charlevoix se trouvent de part et d’autre du sentier piéton. Par conséquent, certains sont situés directement en

21 | Portion de la berge devant Tristan et Iseut



bordure de la rive, alors que les autres sont plus éloignés. Durant les heures de pointe, lorsque l’endroit est très fréquenté, les bancs et tables à pique-nique qui sont éloignés de la rive à cause du sentier sont souvent vides alors que les autres sont très prisés (fig. 22).

22 | Sièges aménagés du dégagement de la berge de la zone Charlevoix



Les endroits pour s’asseoir les plus utilisés sont ceux qui offrent une diversité de sièges, soit aménagés et informels. Par exemple, la série de bancs de la zone Atwater sont très peu fréquentés. La berge n’y est pas large

et son aménagement n'offre que la possibilité de s'asseoir sur les bancs (fig. 23). À l'opposé, le dégagement de la berge de la zone Atwater est très animé. L'aménagement y offre plusieurs possibilités dans les façons de s'asseoir. On y retrouve quelques bancs et tables à pique-nique. De plus, la largeur de la berge permet aux usagers de s'asseoir par terre.

23 | Série de bancs de la zone Atwater



1.1.3 Le cas des zones Atwater et Stelco

La portion nord de la zone Atwater et toute la zone Stelco sont des cas particuliers. Elles sont très peu fréquentées par les passants en raison de leurs caractéristiques physiques.

Ainsi, la portion nord de la zone Atwater, située à l'est de la rue Atwater est vide, même dans les moments où la promenade est très achalandée. On aurait pu penser que l'attraction que constitue le marché Atwater y aurait créé des effets de débordements.

Le principal aménagement de la promenade tient au sentier piéton, ce qui n'est pas suffisant pour inviter le marcheur à s'y promener. Il n'y a pas de bancs et d'arbres en bordure la berge. Seuls quelques petits arbres se situent le long de la rue Charles Biddle. Le seul mobilier urbain se trouve dans le parc. Cependant, ce dernier est très peu fréquenté. On ne l'utilise pas pour accéder à la promenade et on l'utilise très peu pour s'asseoir. À sujet, les bancs sont beaucoup trop éloignés de la promenade pour que les piétons qui souhaiteraient s'y asseoir puissent tirer profit des vues du canal (fig. 24). Il ne sert que de lieu de passage

pour ceux qui empruntent le raccourci entre les rues Charlevoix et Rufus Rockhead.

24 | Parc de la zone Atwater



Le marcheur n'est donc pas invité à utiliser cette portion de la berge, pas plus qu'il n'est invité à entrer dans la zone Stelco. Les quelques marcheurs qui utilisent la berge nord de la zone Atwater poursuivent très rarement leur chemin vers la zone Stelco. La plupart tournent plutôt sur la rue Charlevoix et quittent la promenade.

Plusieurs facteurs peuvent être invoqués à l'appui de ces comportements. D'abord, la zone Stelco, qui est enclavée, offre peu d'occasion de déambulation spontanée. La berge y est physiquement interrompue à l'est par l'usine Robin Hood dont les activités rendent impossible au public tout passage dans cette portion et à l'ouest par la rue Charlevoix qui est très passante. Les aménagements de l'usine exigent au marcheur de faire un détour par une série de rues pour enfin rejoindre la promenade par la rue des Seigneurs dix minutes plus tard (fig. 14 : 45). Les feux de circulation qui permettent de traverser la rue Charlevoix se trouvent à l'intersection de la rue Rufus Rockhead, ce qui demande au marcheur de faire encore une fois un détour. Malgré le nombre important de rues transversales, cette zone est difficilement accessible.

Ensuite, la porte d'entrée principale de cette zone est la rue Charlevoix. Cependant pour celui qui ne connaît pas les lieux, cette porte d'entrée peut porter à confusion. Ainsi, bien qu'il y ait une distinction claire entre le domaine privé et le domaine public, on a l'impression de se retrouver dans la cour arrière des habitations de la Stelco puisqu'il n'y a aucun aménagement qui assure le caractère

public de la promenade (fig. 25). Il n’y a pas de bancs, pas de végétation, pas de lampadaires, ni même de sentier piéton. Seules des traces d’érosion au sol marquent le chemin à emprunter.

Enfin, le seul endroit qui se prête à l’arrêt est le parc, mais comme pour celui de la zone Atwater, ce dernier est presque toujours désert. D’abord les bancs sont encore une fois très éloignés de la rive. De plus, il est situé à l’extrémité de la zone, un endroit qui est isolé des flux de circulation.

En somme les endroits les plus fréquentés par les passants et les usagers arrêtés sont les zones Atwater et Charlevoix. Celles-ci offrent en effet une bonne continuité de la berge ainsi qu’une accessibilité physique et visuelle éloquentes. Les lieux d’arrêt les plus utilisés sont ceux qui offrent une diversité de sièges, qui sont situés en bordure des rives et qui sont orientés vers l’eau. La présence d’ombre et de soleil est aussi un critère déterminant à leur fréquentation.

25 | Promenade sans aménagement et mobilier urbain



1.2 Les activités

La promenade est utilisée à deux fins, soit le loisir et le transit, auxquels correspondent deux groupes d’usagers. Pour le premier groupe, les berges sont un lieu de destination alors que pour le second elles sont un lieu de transit. Dans cette partie, je présenterai d’abord les deux groupes d’usagers. Ensuite, j’analyserai les activités ainsi que les piétons en les distinguant selon leur âge, leur sexe, s’ils sont seuls ou en groupe.

1.2.1 Les groupes d'usagers

Les berges sont une destination pour trois groupes d'usagers, soit les résidents, les visiteurs et les travailleurs qui prennent leur pause sur la promenade. Les piétons qui fréquentent la promenade comme lieu de transit sont les consommateurs du marché Atwater et ceux qui l'utilisent comme parcours utilitaire (par exemple pour aller à l'école, au travail ou encore rentrer chez eux).

1.2.1.1 La promenade comme lieu de destination

La zone Stelco est utilisée par les résidents qui viennent y promener leur chien. Vers 16 h jusqu'à environ 19 h, ils arrivent par vagues successives, parfois seuls et parfois en couple. Ils forment de petits groupes de discussion, certains quittent le groupe alors que d'autres arrivent.

Les visiteurs se trouvent plutôt dans les zones Atwater et Charlevoix. Bien que des résidents des secteurs riverains utilisent probablement ces portions de la promenade publique, rien ne laisse croire qu'ils sont des « locaux ». En effet, les personnes et les groupes n'interagissent pas entre eux, semblant ainsi étrangers les

uns aux autres. C'est pourquoi je les ai qualifiés de visiteurs. Par exemple, le dégagement de la berge de la zone Charlevoix est très prisé, les gens aiment s'y asseoir. On voit nettement les groupes se distinguer, ceux-ci gardant une bonne distance entre eux, même quand la berge est très fréquentée.

Les travailleurs sont surtout présents dans la zone Saint-Gabriel où prédominent les lieux d'emplois. En dehors de l'heure de dîner et de l'heure de pause, la zone est pratiquement déserte.

1.2.1.2 La promenade comme lieu de transit

Comme le marché Atwater est l'un des plus grands pôles d'attraction du canal de Lachine, il engendre d'importants déplacements dans l'aire du marché et sur la passerelle piétonne. De plus, puisque la promenade relie plusieurs quartiers entre eux, certains l'utilisent comme un lieu de passage dans leur déplacement plutôt que de marcher dans la rue.

1.2.2 L'activité de loisir

Les gens viennent sur les berges du canal de Lachine en premier lieu pour se détendre. Ils y piqueniquent, y lisent, s'y promènent et s'y assoient pour regarder le paysage et les passants. Ces activités de détente répondent aux besoins de repos, d'engagement passif et d'engagement actif de Carr et al. (1992).

1.2.2.1 Le repos

Les activités reliées au besoin de repos ont principalement lieu dans le dégagement de la berge des zones Atwater et Charlevoix. Soulignons que la présence d'éléments naturels (arbres, gazon, eau) ainsi que le retrait à la circulation automobile et au bruit de la ville y créent une atmosphère reposante qui contraste avec l'environnement urbain immédiat. Les usagers sont surtout de jeunes adultes et s'assoient généralement par terre. Le plus souvent ils sont en couple (homme / femme) et quelques fois ils sont seuls. Les personnes seules lisent, se font bronzer ou dorment, tandis que les couples discutent ou regardent le paysage. Quelques adultes plus âgés fréquentent aussi les aires de repos, cependant ils ont plutôt

tendance à s'asseoir sur les bancs. Ajoutons enfin que ce besoin est associé à l'idée de calme et d'intimité. Ainsi, la plupart des gens tournent le dos au sentier piéton.

1.2.2.2 L'engagement passif

L'activité reliée au besoin d'engagement passif, soit regarder les autres, s'observe principalement sur la place publique du marché, lieu de passage le plus important des zones à l'étude. Durant les heures de pointe et la fin de semaine, on peut voir plusieurs personnes assises sur les bacs à fleurs regarder les piétons et cyclistes passer.

Bien que la série de bancs de la zone Atwater soit dans un endroit de passage dense, elle est très peu fréquentée pour cette activité. À ce sujet, rappelons que selon Cooper Marcus, les gens veulent observer les autres tout en évitant les contacts visuels. Ainsi, la distance physique entre les observateurs et les observés est particulièrement importante. La série de bancs est donc trop près du sentier piéton pour que les utilisateurs s'y assoient pour regarder les passants. Rappelons également que les éléments physiques évoqués plus haut (l'unique possibilité de s'asseoir sur les bancs, la clôture devant la berge et

l'absence d'ombre) contribuent à expliquer la faible fréquentation de ces lieux.

1.2.2.3 L'engagement actif

Le besoin d'engagement actif est une expérience plus directe avec l'espace public et les personnes qui s'y trouvent. Ce besoin est relié aux activités de socialisation et à la pratique d'exercice physique comme la marche et le jogging.

Les activités de socialisation

D'abord, dans les lieux d'arrêt, les activités de socialisation se font où il est possible de s'asseoir face-à-face, par terre ou sur les bancs des tables à pique-nique. Pour les visiteurs, les activités de socialisation ont principalement lieu dans les aires de repos. On y voit le plus souvent des jeunes adultes assis par terre en rond et discutant en groupes de 3 à 4 personnes. Aussi certains pique-niquent dans le gazon ou sur les tables. Pour les travailleurs de la zone Saint-Gabriel, les berges sont un lieu de socialisation durant l'heure de dîner. On les voit le plus souvent manger ensemble en groupes de de 5 ou 6 personnes et parfois plus. Ils mangent principalement assis

dans l'herbe puisqu'il n'y a aucune table à pique-nique dans cette zone. Plus rarement, ils mangent assis sur les bancs en groupes de 2 à 3 personnes.

La promenade dans la zone Stelco est très large et aucun mobilier urbain ne vient encombrer l'espace, ce qui en fait un endroit intéressant pour laisser courir son chien. Cette activité est non seulement reliée au besoin de bouger, on y voit les maîtres jouer avec leur chien, mais aussi au besoin de socialisation avec les autres.

Les activités physiques

Le sentier piéton des zones Atwater et Charlevoix est le plus fréquenté de la promenade. Signalons que la continuité de la berge sud en fait un endroit favorable à la pratique de cette activité. Les marcheurs sont généralement en couple et comme pour les lieux d'arrêt, il s'agit surtout d'adultes. Toutefois, sur le sentier piéton il m'est arrivé de croiser des couples ou des mères se promenant avec leurs enfants, mais sans s'arrêter, sans doute parce que la berge ne comporte pas d'aménagements spécifiques pour les enfants.

Les joggeurs sont le plus souvent seuls. Ce sont généralement de jeunes adultes et on voit un peu plus de femmes courir que d'hommes. Ils pratiquent leur sport surtout entre 16 h et 20 h, le plus souvent sur la piste cyclable (fig. 26). Il n'y a pas de conflits entre cyclistes et joggeurs puisqu'ils courent toujours en bordure de la piste. Les conflits s'observent entre joggeurs et piétons qui marchent souvent en groupe de deux. Les joggeurs qui utilisent le sentier piéton doivent souvent en sortir pour éviter d'accrocher les piétons. La piste cyclable est donc sans doute plus adaptée pour cette activité.

26 | Joggeurs sur la piste cyclable



1.2.3 L'activité de transit

En semaine, la fréquentation des zones Atwater et Charlevoix fluctue sensiblement en fonction des heures d'ouverture du marché Atwater. Le jeudi et le vendredi la fréquentation du soir est plus dense puisque le marché ferme à 21 h, alors que les autres jours de semaine il ferme à 18 h.

Puisque le canal relie plusieurs quartiers entre eux, les berges sont aussi utilisées comme lieux de passage. Le passage piéton du parc de la zone Atwater reliant les rues Charlevoix et Rufus Rockhead, la passerelle piétonne reliant les rues Atwater et Thomas-Keefer et la portion de la berge reliant les rues des Seigneurs et Island, sont les principaux lieux de passage. Ces passages répondent à la stratégie du plus court chemin, les marcheurs préférant les lignes droites dans leur déplacement.

Enfin, la zone Saint-Gabriel, bien que faiblement fréquentée par les marcheurs, est aussi un lieu de transit pour les visiteurs qui s'y arrêtent rarement en raison des faibles qualités environnementales.

Tableau 2 | Les activités sur la promenade

Activités	Besoins	Zones et postes	Type de milieu	Groupes d'usagers	Âge et sexe	Seul, en couple ou en groupe
1-Le loisir						
<i>-Regarder le paysage, discuter, lire, dormir.</i>	Repos	Zones Atwater et Charlevoix, dégagement de la berge	En retrait	Visiteurs	-Jeune adultes -Hommes et femmes	-Surtout en couple (homme/femme) -Parfois seuls, autant d'hommes que de femmes
<i>-Regarder l'activité publique de la promenade</i>	Engagement passif	Zone Atwater, place publique du marché	Animé	Visiteurs	-Adultes -Hommes et femmes	-Surtout en couple (homme/femme) -Parfois seuls, autant d'hommes que de femmes
Les activités sociales : <i>-Pique-niquer, discuter</i> <i>-Promener son chien</i> Les activités physiques :	Engagement actif	Zones Atwater et Charlevoix, dégagement de la berge; zone Saint-Gabriel, dégagement de la berge Zone Stelco, portion de la berge devant le parc	Promenade large Sans mobilier urbain	Visiteurs Travailleurs Résidents	-Surtout jeunes adultes -Hommes et femmes -Adultes -Hommes et femmes	-En groupe de 3 à 4 personnes -En groupe de 5 à 6 personnes -Seuls et en couples (homme/femme)

- <i>Marche</i>		Berge sud : zones Atwater et Charlevoix	Animé et continuité de la berge	Visiteurs	-Adultes, parfois enfants -Homme et femme	-Surtout en couple (homme/femme) -Surtout seuls
- <i>Jogging</i>		Berge sud : zones Charlevoix et Atwater à (piste cyclable et sentier piéton)	Continuité de la berge	Visiteurs	-Jeunes adultes -Plus de femmes	-Seuls
		Zone Saint-Gabriel (piste cyclable et sentier piéton)	Peu animé	Visiteurs		
2-Le transit						
Magasinage		Zone Atwater, passerelle piétonne	Usage commercial	Consommateurs	-Adultes -Hommes et femmes	-Seuls ou en couple
Passage		Zone Atwater, passerelle piétonne et parc; zone Charlevoix, portion de la berge entre les rues des Seigneurs et Island		Passants	-Adultes, enfants -Hommes et femmes	-Seuls

2.3 Le temps

La fréquentation des zones répond à des rythmes d'appropriation alternés. Les rythmes diurne / nocturne, semaine / fin de semaine, heure de pointe / hors heure de pointe et soleil / pluie, s'opposent et font varier le nombre d'utilisateurs de la promenade.

2.3.1 La semaine

Les zones Atwater et Charlevoix sont fréquentées de manière assez continue durant toute la journée. Cependant, de 16 h à 21 h la fréquentation est beaucoup plus dense. Ainsi, des lieux d'arrêt qui sont habituellement de courte durée, deviennent de longue durée. Par exemple, dans la zone Atwater, la série de bancs est surtout utilisée comme un lieu de petite halte en dehors des heures de pointe. Les passants ne s'y assoient que quelques minutes, souvent seuls, dans le but de se reposer avant de poursuivre leur route. En fin d'après-midi on peut voir des visiteurs investir les lieux plus longuement. Ils y lisent ou s'y assoient en couple pour discuter.

La zone Stelco, qui est résidentielle, reste vide toute la journée. Elle devient animée qu'à partir de 16 h. De ce moment, jusqu'à environ 19 h l'endroit est très fréquenté, mais par un seul type d'utilisateur : les propriétaires de chiens et leur chien. Ce sont donc uniquement les résidents, sans doute après leur travail, qui viennent investir cette zone.

L'animation de la zone Saint-Gabriel, à l'exception de l'écluse qui attire un certain nombre de visiteurs, dépend beaucoup des pauses des travailleurs. À l'heure du dîner, les travailleurs prennent leur repas sur la promenade. Lorsque la pause est terminée l'endroit redevient vide, quelques personnes seules ne font que passer et rares sont celles qui s'arrêtent. Les lieux de travail en dehors des heures de pause n'engendrent pas beaucoup de va-et-vient. Ce sont surtout de petites industries avec peu de travailleurs (fig. 27 : 60).



Les usages aux abords du canal sont principalement des résidences et des lieux de travail qui apportent peu d'animation. Les industries qui sont surtout légères, engagent peu de travailleurs. Bien que l'usine Artissimo Designs soit de grande taille, il est rare de voir les travailleurs prendre leur pause sur la promenade. Les commerces sont peu nombreux, ils se situent le long de la rue Atwater.

2.3.2 Le soir

Vers 21 h la promenade se vide. Les berges du canal deviennent un lieu de transit entre les différents quartiers. La passerelle piétonne est l'endroit de passage le plus fréquenté. Les passants sont surtout en couple. Contrairement à la fréquentation de jour, on ne voit aucune femme seule.

Dans les zones Atwater et Charlevoix, qui sont habituellement des lieux d'arrêts importants, on ne voit personne assis par terre ou sur les bancs. Les zones Stelco et Saint-Gabriel sont pour leur part complètement vides.

Les immeubles résidentiels et industriels occupant les propriétés privées riveraines aux berges n'incitent pas la fréquentation de la promenade. Ainsi, la plupart des lieux de travail ferment le soir. De plus, l'éclairage public est absent dans certains des endroits les plus animés le jour. Le dégagement de la berge de la zone Atwater n'est pas du tout éclairé. Comme les lampadaires se situent toujours le long de la piste cyclable (fig. 28), et qu'à cet endroit celle-ci se trouve loin des lieux d'arrêt et du sentier piéton, aucun usager fréquente les lieux. De plus la lumière est atténuée

par les arbres. Le manque d'éclairage public crée sans doute un sentiment d'insécurité. La situation est particulièrement problématique dans la zone Stelco où il n'y a aucun lampadaire. Dans la zone Saint-Gabriel, la faible perméabilité physique et visuelle ainsi que les grandes façades aveugles de de l'usine Artissimo Designs contribuent probablement à l'insécurité perçue

28 | Éclairage sur la promenade



2.3.3 La fin de semaine

Durant la fin de semaine on observe sensiblement le même phénomène qu'en semaine, mais le nombre d'utilisateurs est beaucoup plus important. Durant le jour, les zones Stelco et Saint-Gabriel sont les moins fréquentées. Les zones Atwater et Charlevoix sont très animées et ce durant toute la journée, sans baisse de fréquentation en milieu d'après-midi. On peut aussi remarquer une plus grande mixité d'utilisateurs. Alors qu'en semaine, la promenade est surtout utilisée par des adultes, la fin de semaine, quelques personnes âgées viennent profiter du soleil en s'asseyant sur les bancs des zones Atwater et Charlevoix. Le soir, par contre, tout comme en semaine, les lieux se vident à partir de 21 h.

2.3.4 Les journées de pluie

Lorsqu'il pleut, la promenade est très peu animée. On ne voit pas de visiteurs dans les zones Atwater et Charlevoix, les résidents ne promènent pas leur chien et les travailleurs choisissent de manger à l'intérieur. Comme le soir, la berge devient un lieu de transit faiblement fréquenté par les passants. D'abord, il n'y a pas

d'aménagement qui permettent aux utilisateurs de se protéger de la pluie et ensuite, l'eau s'accumule beaucoup sur le sentier piéton qui est en gravier, ce qui n'est pas agréable pour marcher.

En terminant, le canal de Lachine a un fonctionnement diurne lié au beau temps. À cet effet, durant le jour lorsqu'il pleut, la promenade est peu animée. De plus, les usages des abords n'invitent pas les utilisateurs à la fréquenter le soir. Enfin, les rythmes d'appropriation des zones d'étude dépendent des utilisateurs qui s'y trouvent. Dans les zones Stelco et Saint-Gabriel, l'appropriation se fait de manière très tranchée, obéissant aux horaires d'une population très homogène, soit les résidents et les travailleurs. Pour les zones Atwater et Charlevoix, les rythmes d'appropriation le jour sont plus diffus en raison d'une plus grande diversité d'utilisateurs qui est due à la qualité de l'environnement qui y favorise les déplacements et les arrêts.

Conclusion

Les zones Atwater et Charlevoix sont celles qui sont les plus animées. La qualité de l'aménagement de la berge est le critère le plus déterminant pour l'appropriation de la promenade par le piéton. Les facteurs de l'environnement qui sont les plus significatifs sont la continuité linéaire et de parcours de la berge, l'aménagement des lieux pour s'asseoir et les qualités spatiales qui rencontrent plusieurs types de besoins.

L'absence d'obstacle pour le marcheur sur la berge sud en fait l'un des endroits les plus animés. À partir de la rue des Seigneurs les trajectoires sont redirigées sur la berge nord qui offre une continuité de parcours vers le Vieux-Montréal. Les zones Stelco et Saint-Gabriel sont faiblement fréquentées par les visiteurs parce que la berge est physiquement interrompue par la rue Atwater et l'usine Robin Hood ainsi que par la rue des Seigneurs.

La présence de sièges aménagés et informels, la possibilité de s'asseoir à l'ombre et au soleil, l'orientation des sièges et leur proximité à la rive sont les facteurs qui font en sorte que l'on reste sur place. Ainsi, la place

publique du marché et le dégagement de la berge des zones Atwater et Charlevoix sont les lieux d'arrêt les plus animés. Les lieux d'arrêt des zones Stelco et Saint-Gabriel sont les moins fréquentés parce qu'ils offrent peu de confort à l'utilisateur. Dans les parcs les bancs sont trop éloignés de la rive et sur la promenade il n'y a que la possibilité de s'asseoir au soleil et sur les bancs.

Les activités reliées aux besoins de repos et d'engagement actif sont les plus pratiquées sur la promenade. C'est principalement dans le dégagement de la berge des zones Atwater et Charlevoix que ces activités ont lieu. Les visiteurs sont surtout de jeunes adultes qui s'assoient par terre. L'aménagement des zones Stelco et Saint-Gabriel répond qu'à un seul besoin; l'engagement actif, soit promener son chien et prendre une pause avec les collègues de travail. Ces zones ont aussi des rythmes de fréquentation beaucoup plus tranchés en raison de l'homogénéité des usagers.

Ensuite, soulignons que l'accessibilité physique, la relation cycliste / piéton et les usages riverains sont des

facteurs qui ont un impact plus ou moins significatif pour l'appropriation des berges.

Une bonne accessibilité physique, soit le nombre de rues transversales, favorise l'appropriation de la promenade lorsque celle-ci est à proximité de de rues passantes. Elle n'a pas de réel impact lorsque la promenade est dans un milieu résidentiel et peu achalandé. Ainsi, la zone Stelco, bien qu'elle ait plusieurs rues transversales est peu fréquentée. Aussi, bien que la rue Atwater soit difficile à traverser, elle est le point d'entrée le plus utilisé par les piétons.

De façon générale, la cohabitation des deux modes de déplacements ne dissuade pas les piétons d'utiliser la promenade, même lorsqu'il a des conflits, notamment aux endroits de passage mixte.

Le jour, l'impact des usages riverains sur l'appropriation des berges, à l'exception du marché Atwater qui est le pôle d'attraction le plus important, est peu significatif. Ainsi, les milieux industriels riverains ne sont pas moins propices à la fréquentation des berges que les milieux mixtes ou résidentiels. La zone Charlevoix, qui

est dans un milieu industriel, est l'une des zones les plus animées. Aussi, les résidents riverains ne sont pas plus nombreux que les autres usagers. La promenade est surtout fréquentée par les visiteurs. Les zones Stelco et Saint-Gabriel qui sont respectivement résidentielle et industrielle, ne sont pas appropriées surtout en raison de l'absence de continuité linéaire et de parcours ainsi que de la faible qualité de l'aménagement de la berge.

L'observation de l'impact des limites entre le domaine privé et le domaine public et des aménagements extérieurs des propriétés privées n'a pas été significative. Ainsi, c'est dans la zone Saint-Gabriel que l'aménagement des limites est le plus faible. Par contre, la zone n'est pas assez animée pour qu'on puisse y voir un effet sur les comportements. L'impact de l'aménagement des propriétés privées sur l'expérience de l'utilisateur est aussi difficile à mesurer puisque la plupart des terrains, qu'ils soient industriels ou résidentiels, ne sont pas aménagés et très peu utilisés.

Pour terminer, la dimension temporelle n'est pas prise en compte dans l'aménagement de la promenade.

D'abord, il n'y a pas d'aménagements qui favorisent la fréquentation de la promenade durant les journées pluvieuses. Ensuite, le soir l'ensemble de la promenade devient un lieu de transit faiblement animé. Bien que le jour les usages privés riverains n'ont pas de réel impact sur les pratiques des visiteurs, le soir la situation est toute autre. Ainsi, les usages privés riverains n'invitent pas les piétons à investir les lieux. De plus, les lacunes de l'éclairage public, la faible perméabilité visuelle de la zone Saint-Gabriel et les façades aveugles de certaines usines contribuent au sentiment d'insécurité sur les berges.

2- Recommandations

Depuis les dernières décennies de nombreuses études portant sur le canal de Lachine ont été réalisées, soit par Parcs Canada, responsable des berges ainsi que par la Ville de Montréal et l'arrondissement du Sud-Ouest, responsables de ses abords. *Le canal de Lachine, une vision actualisée*, de la firme Cardinal Hardy, fait la synthèse des orientations d'aménagement de ces différents intervenants. À la fin du document des interventions touchant à la fois au domaine public et au domaine privé sont proposées.

Cette dernière partie concerne les recommandations qui peuvent être faites à la suite du diagnostic de l'appropriation des berges du canal par les piétons. En reprenant les trois critères d'appropriation, les recommandations tirées des observations seront discutées avec les propositions développées par les différents intervenants du document.

2.1 L'accessibilité physique et visuelle

Pour améliorer l'accessibilité physique et visuelle les intervenants proposent d'uniformiser les accès publics afin qu'ils soient facilement repérables (fig. 29), de privilégier la création de parcs aux abords du canal et de multiplier les accès physiques et visuels, notamment dans l'axe des rues transversales et sur les propriétés privées (servitudes).

Les interventions proposées sont les suivantes :

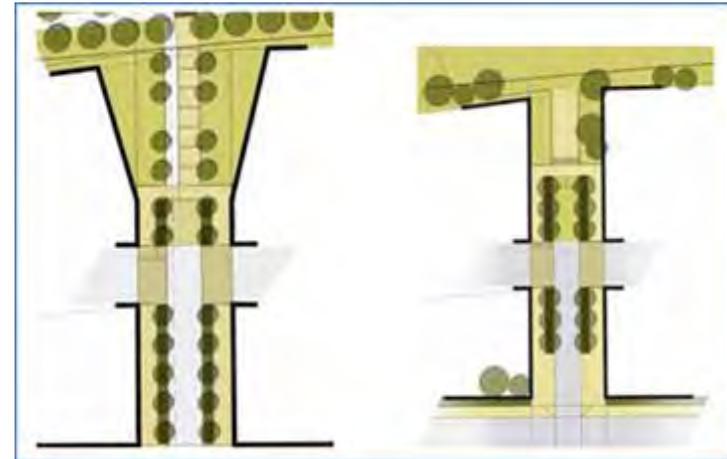
- Réaménagement de l'accès et élargissement de la rue Thomas-Keefer afin de créer des percées visuelles vers le marché Atwater
- Réouverture de la rue de Condé
- Aménagement d'accès sur les propriétés privées dans l'axe des rues d'Argenson, Roperly et Laprairie
- Aménagement de trottoirs le long de la rue Saint-Patrick

29 | Accès proposés pour la portion sud de la promenade



Première variante

Seconde variante



Source : Cardinal Hardy, 2010 : 17

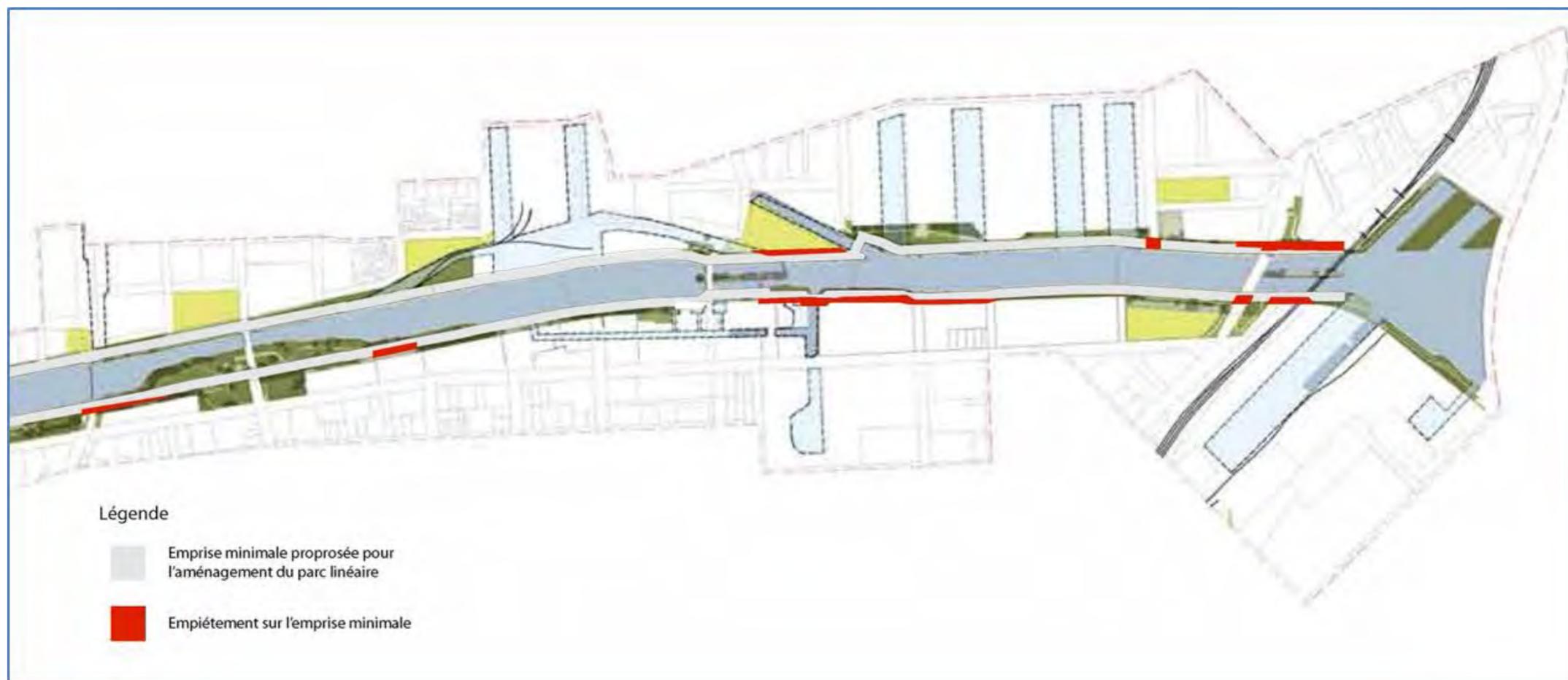
On prévoit également que le secteur sud du canal de Lachine subira d'importants changements au cours des prochaines années. À ce sujet, une étude menée en 2010 par le groupe Altus porte sur la réutilisation des sites industriels sur la rue Saint-Patrick, entre les rues Atwater et Wellington. Selon les conclusions de l'étude les occupants industriels seraient tentés de se relocaliser à cause des obstacles au maintien de la vocation industrielle sur la rue Saint-Patrick, les bâtiments étant de facture trop ancienne et le camionnage étant difficile sur cette rue.



Pour améliorer l'accessibilité aux berges et pour maximiser la promenade qui est étroite, l'Atelier In situ dans son document de planification du secteur sud du canal de Lachine, avance les propositions les suivantes :

- Implantation fragmentée le long de la rue Saint-Patrick pour une meilleure accessibilité visuelle et physique aux berges
- Création d'espaces verts et semi-publics dans tous les nouveaux développements
- Modification des paramètres de développement : un taux d'implantation au sol plus faible et une marge de recul en bordure de la promenade pour maximiser la « frange verte ». On suggère une emprise minimale variant de 15 m à 18 m pour la promenade (fig. 31 : 69).

32 | Emprise minimale proposée pour l'aménagement de la promenade



Source : Cardinal Hardy, 2010 : 19

Les interventions proposées ne touchent qu'à la portion sud de la promenade qui est déjà l'un des secteurs à l'étude les plus accessibles, à l'exception de la zone Saint-Gabriel. L'accessibilité à la portion nord n'est pas abordée. Ainsi, la zone Stelco bien qu'elle comporte un nombre important de rues transversales est peu fréquentée d'abord parce que les rues secondaires sont peu utilisées pour accéder à la promenade et parce qu'elle est éloignée des rues passantes, comme Notre-Dame. Ainsi, pour faciliter l'accès à cette zone les rues pourraient recevoir le même type d'aménagement qui est proposé dans la portion sud. Pour ce qui est de la zone Saint-Gabriel, il n'y a pas de changements prévus pour l'implantation au sol de l'édifice Artissimo Designs dans l'étude de l'Atelier In Situ.

Cependant, à cause de cet édifice l'accessibilité visuelle à la zone est grandement réduite et conséquemment source d'insécurité. Ainsi pour le redéveloppement de cette zone, il serait souhaitable de proposer des édifices avec une implantation au sol moins importante comme dans les zones Atwater et Charlevoix.

Enfin pour améliorer la sécurité et l'accessibilité à la promenade, il faudrait que sur la rue Atwater :

- Les feux de circulation de l'îlot permettent de traverser la rue en une seule fois
- Réduire la circulation sur la rue Saint-Ambroise

32 | Bâtiments de la zone Saint-Gabriel



Source : www.atelierinsitu.com

2.2 La qualité de l'aménagement de la berge

2.2.1 Les déplacements

Pour faciliter les déplacements, on propose de multiplier les passerelles piétonnes ainsi que de poursuivre les aménagements piétons et cyclistes.

2.2.1.1 La continuité linéaire de la berge

Les interventions proposées sont les suivantes :

- Des passerelles piétonnes sont projetées dans l'axe du boulevard Georges-Vanier, de la rue Montmorency ou de Condé et à l'emplacement de l'ancien pont tournant du CN
- Sur la berge nord, un sentier piéton et une piste cyclable seront aménagés
- Il est envisagé que l'usine Robin Hood soit relocalisée et que les anciens bassins soient déblayés

La démolition de l'usine Robin Hood et les nouvelles passerelles piétonnes favoriseront sans doute les déplacements dans les zones Stelco et Saint-Gabriel. Par contre, il faudrait s'assurer de la continuité linéaire de la

promenade lorsque les bassins de la zone Stelco seront déblayés en y aménageant des passerelles.

Aussi, comme les rues transversales sont actuellement des obstacles pour les marcheurs, des passages piétons plus sécuritaires devraient être aménagés sur les rues Charlevoix et des Seigneurs. Ainsi pour améliorer l'expérience du marcheur on devrait :

- Recouvrir le sentier piéton avec une surface en dur
- Lorsque la promenade est entrecoupée par des rues, utiliser le même revêtement de sol pour le sentier et les traverses piétonnes (fig. 33)
- Éviter que l'emplacement des feux de circulation fasse faire un détour au piéton
- Utiliser un seul type d'aménagement pour les traverses piétonnes (fig. 34)

33 | Utilisation du même type de revêtement au sol pour les trottoirs et les traverses piétonnes



Source : Gehl, 2004 : 36.

34 | Traverses piétonnes actuelles des rues Charlevoix et des Seigneurs



Avec marquage au sol



Sans signalisation

Les aménagements des traverses piétonnes de la promenade sont variés. Certaines ont des feux rouges, d'autres un marquage au sol et certaines n'ont simplement pas de signalisation.

Sur la berge sud, le démantèlement de la partie surélevée de l'autoroute Bonaventure sera l'occasion de poursuivre le réseau vert actuel. Le parc linéaire proposé fera le lien entre l'arrondissement de Verdun, le canal de Lachine, le parc Jean-Drapeau et le Vieux-Port (fig. 35 : 73). La transformation de l'autoroute en boulevard urbain favorisera aussi l'utilisation de la berge sud vers le Vieux-Port.

2.2.2.2 L'éclairage public

Il faudrait voir à la continuité de l'éclairage public sur la berge nord. Des lampadaires devraient aussi être implantés le long des sentiers piétons et il faudrait s'assurer que la végétation n'obstrue pas la lumière.



En vert pâle, le réseau vert actuel. En vert foncé, le prolongement projeté

Source : Société du Havre de Montréal, 2006 : 35

2.2.1 Les lieux pour s'asseoir

Sur la berge nord, on suggère d'enlever la voie ferrée qui dessert actuellement l'usine Robin Hood, ce qui laisserait plus d'espace pour poursuivre les aménagements. On ne donne toutefois pas de détails sur l'aménagement des sièges. Quant à la végétation, on suggère de densifier le couvert végétal par un alignement d'arbres sur les rives afin de souligner l'ancien tracé du canal. Le rôle de la végétation n'est pas en lien avec le confort de l'utilisateur.

Ainsi, pour favoriser le confort et répondre aux besoins de plusieurs types d'utilisateurs il faudrait :

2.2.1.1 L'aménagement des sièges formels et informels

- Orienter les bancs projetés vers le canal et les implanter directement en bordure de la rive.
- Conserver une distance entre les bancs et le sentier piéton
- Laisser les rives dégagées pour que l'on puisse s'y asseoir par terre quand cela est possible
- Éviter de mettre le sentier piéton et une clôture en bordure de la rive quand cela est possible

- Aménager des tables à pique-nique dans les zones d'emploi
- Dans les parcs, les bancs devraient être plus près de la promenade et orientés vers celle-ci pour que les utilisateurs puissent tirer profit des vues

2.2.1.2 Les microclimats

- Densifier le couvert végétal en tenant compte de l'utilisation des lieux d'arrêt et ne pas mettre une végétation trop dense sur la rive afin de ne pas obstruer les vues vers le canal
- Prévoir des endroits pour se protéger de la pluie, surtout dans les zones Atwater et Charlevoix qui sont les plus fréquentées

2.3 L'apport du domaine privé à l'animation des berges

2.3.1 Les usages

Pour les usages privés aux abords du canal de Lachine, le Plan d'urbanisme prévoit une mixité des usages. Les principes qui guident le développement du domaine privé sont la protection du caractère public et

l'accessibilité aux berges. Devant la multiplication des développements immobiliers résidentiels depuis l'ouverture du canal à la navigation de plaisance en 2002, on préconise désormais des activités commerciales et publiques aux rez-de-chaussée des édifices afin de contrer le sentiment de privatisation et pour créer une animation sur la promenade.

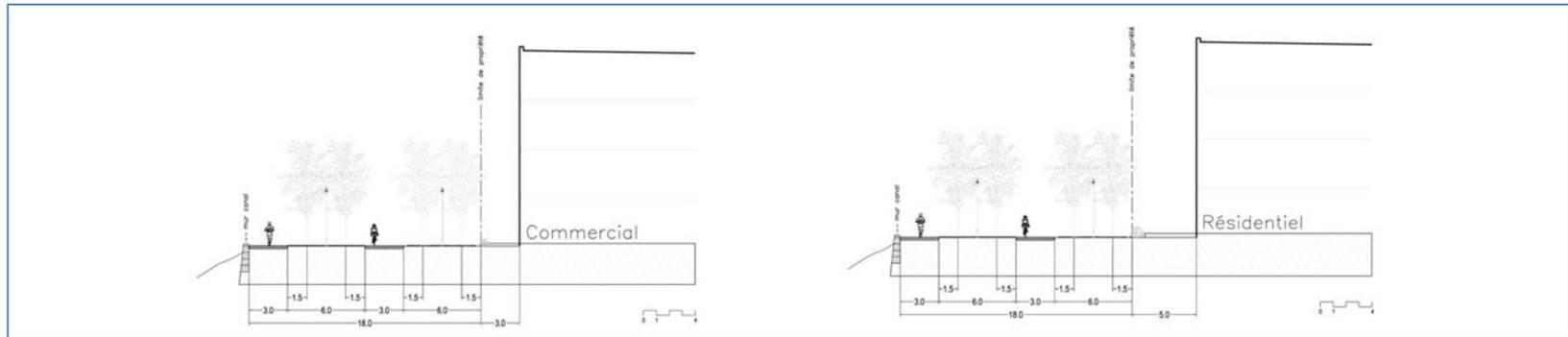
Toutefois, on n'aborde la dimension temporelle. Ainsi, pour encourager l'utilisation des berges le soir et améliorer le sentiment de sécurité, on devrait aussi prévoir des usages privés qui invitent les gens à fréquenter la promenade le soir, comme des restaurants et des bars.

2.3.2 L'aménagement des propriétés privées

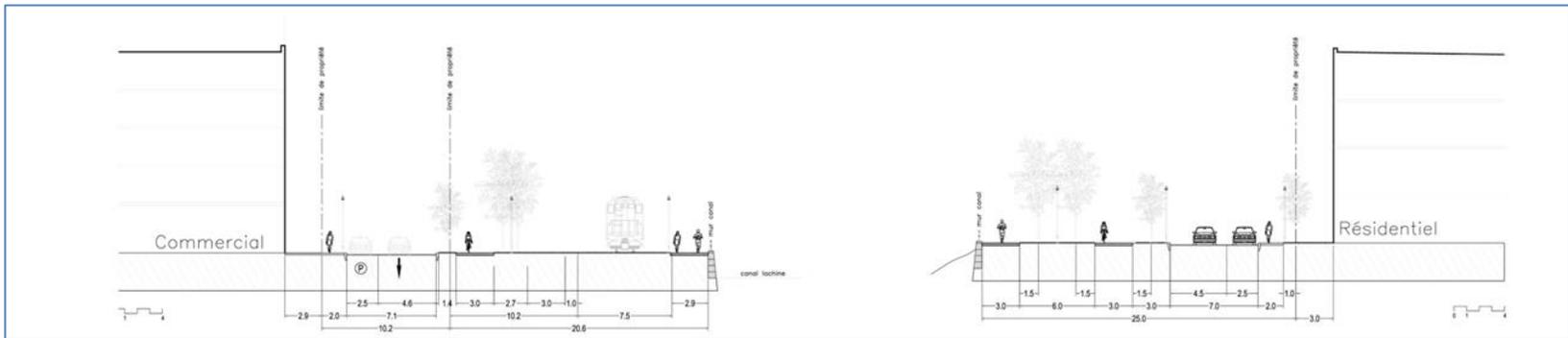
2.3.2.1 Les limites

Entre le domaine public et le domaine privé on suggère des limites de nature publique, soit un alignement d'arbres le long des propriétés privées (fig. 36 et 37 : 76). Les arbres viendraient procurer de l'ombre aux visiteurs et aux travailleurs qui utilisent les propriétés privées. Celles-ci seraient sans doute plus animées. Visuellement, un alignement d'arbres régulier uniformiserait les limites privées qui sont actuellement hétéroclites. Il faut aussi s'assurer de leur perméabilité afin que les piétons puissent voir les activités qui se déroulent dans les propriétés privées.

36 | Limites entre le canal et les propriétés privées, sans rue



37 | Limites entre le canal et les propriétés privées, avec rue



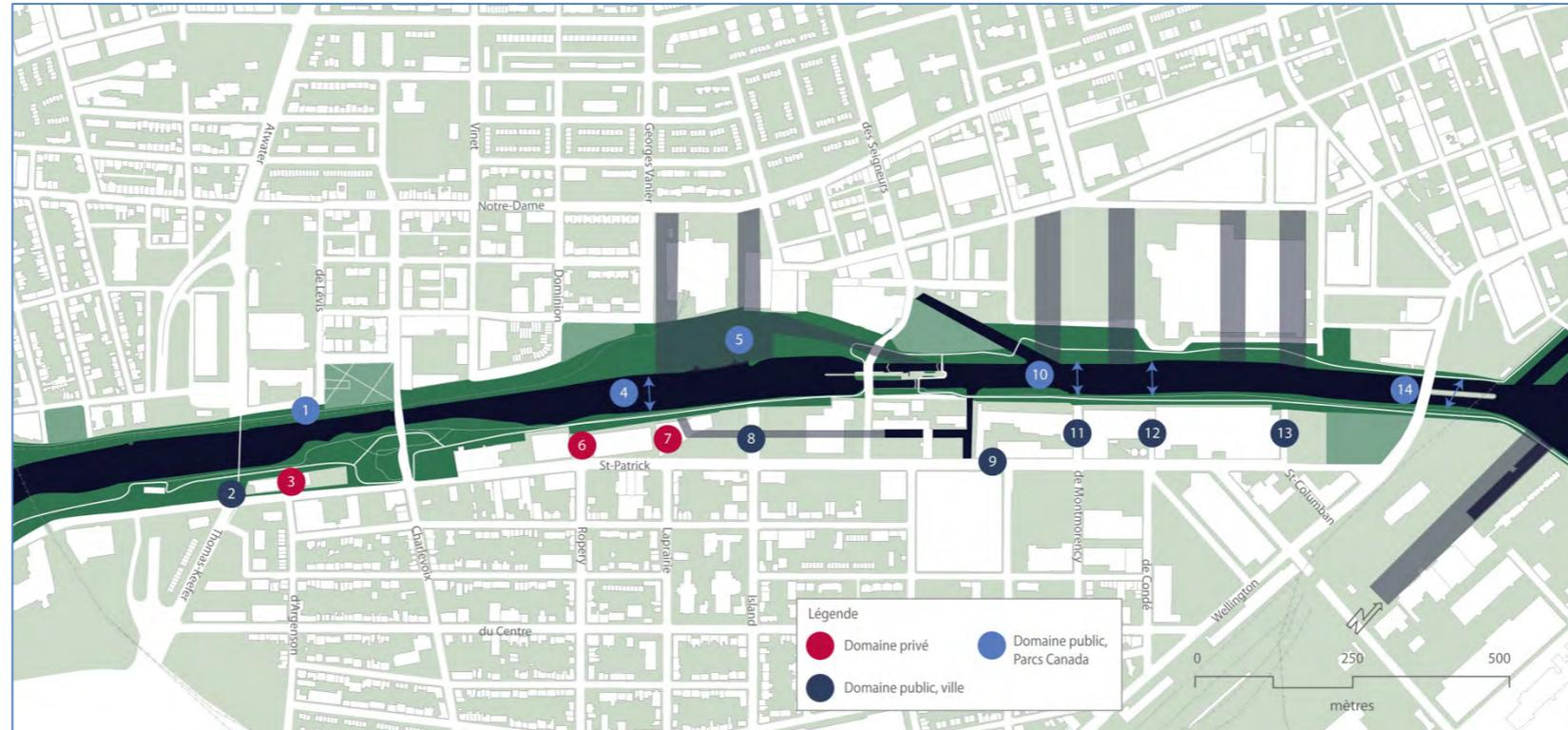
Source : Cardinal Hardy, 2010 : 18-19.

2.3.2.2 Les aménagements extérieurs

Les nouveaux usages projetés devraient aussi favoriser l'utilisation extérieure des propriétés privées, tels que cafés et restaurants avec terrasses pour rendre l'expérience du piéton plus intéressante. Combiné avec des usages qui invitent le piéton à fréquenter la promenade le soir, l'animation des propriétés privées aiderait sans doute à améliorer la sécurité perçue sur les berges.

2.3.3 La transparence des façades des immeubles riverains

Enfin, on suggère que dans tous les nouveaux développements, les façades principales des édifices soient orientées vers la promenade. Soulignons également que ces dernières devraient être transparentes puisqu'elles contribuent au sentiment de sécurité sur la promenade le soir.



Zone Atwater

- 1 Poursuite des aménagements et des liens (sentier piéton et piste cyclable)
- 2 Réaménagement et élargissement de l'accès existant vers le canal, création de percées visuelles et consolidation du pôle Atwater
- 3 Aménagement d'un accès public dans l'axe de la rue d'Argenson

Zone Stelco

- 4 Passerelle dans l'axe du boulevard Georges-Vanier (métro Geoges-Vanier)
- 5 Mise en valeur du secteur Island (canal de 1825) et interprétation du pouvoir hydraulique

Zone Charlevoix

- 6 Aménagement d'un accès physique et visuel dans l'axe de la rue Roperly et mise en valeur de la cheminée de la Stelco
- 7 Aménagement d'un accès physique et visuel dans l'axe de la rue Laprairie et redéfinition du parc linéaire
- 8 Réaménagement et élargissement de l'accès au canal dans l'axe de la rue Island

Zone Saint-Gabriel

- 9 Nouvelle géométrie de la rue Saint-Patrick et réaménagement des intersections (trottoirs de part et d'autre, plantation d'arbres, signalisation, etc.)
- 10 Nouvelle passerelle dans l'axe de la rue de Montmorency ou de Condé
- 11 Réaménagement de l'accès au canal, rue de Montmorency
- 12 Réouverture et aménagement d'un accès physique et visuel au canal dans l'axe de la rue de Condé
- 13 Réaménagement de l'accès rue Saint-Columban
- 14 Nouvelle passerelle sur le pont du CN

D'après Cardinal Hardy, 2010 : 21

Conclusion

En terminant, l'observation des pratiques piétonnes sur la promenade du canal de Lachine a permis de constater que les comportements dans l'espace public ne sont pas indifférents de l'environnement. Ainsi, les pratiques des berges sont influencées, à divers degrés, selon les trois critères dégagés dans la littérature, soit l'accessibilité physique et visuelle, la qualité de l'aménagement de la berge et l'apport des propriétés privées à l'animation de la promenade. Les critères tels que la continuité linéaire, le confort des lieux d'arrêt et les milieux répondants à plusieurs types de besoins sont les plus déterminants pour l'appropriation des berges du canal de Lachine.

Or, ces critères ne peuvent être pris en compte seuls. Rappelons que le concept d'appropriation n'est possible qu'en relation à une autre chose. Les dimensions spatiale, sociale et temporelle affectent ainsi la relation des piétons à la promenade. Les observations ont montré que le temps est une dimension qui a un impact sur le rôle de l'espace public. La promenade est un lieu de destination durant les

jours de beau temps et elle devient un lieu de transit faiblement fréquenté durant les jours pluvieux.

L'analyse des comportements a ainsi permis de comprendre les habitudes de fréquentation des piétons et d'apporter quelques pistes d'intervention qui sont plus adaptées aux pratiques des usagers.

Le travail de recherche s'est toutefois réalisé en été. Ainsi, comme les propositions des intervenants, les recommandations concernent le moment de l'année où la promenade est la plus achalandée. Lors de la consultation publique, plusieurs participants ont plaidé en faveur du développement d'activités qui favoriseraient la fréquentation du canal de Lachine durant les mois d'hiver. Par contre, Parcs Canada n'entretient la promenade que d'avril à novembre, au-delà de ces dates l'organisme n'est pas en mesure s'assurer la sécurité des usagers.

Les espaces publics sont malheureusement trop souvent pensés en fonction de la période estivale et l'hiver ils sont vides. Toutefois, les propositions ne manquent pas. Comme le canal est un axe de transit important entre les quartiers, certains citoyens proposent de déblayer la piste

cyclable durant la saison froide. D'autres souhaitent que le sentier piéton soit entretenu pour faire du ski de fond ou de la raquette.

L'organisme Canal Bleu, un regroupement de résidents du Sud-Ouest qui participe au développement du canal de Lachine, veut que Parcs Canada autorise le patinage sur le plan d'eau. Serge Turgeon, membre de l'organisme dit qu'il y a là un besoin, puisque malgré l'interdiction les citoyens viennent quand même patiner sur le canal (Lefebvre, 2010). L'ouverture des berges à l'année soutiendrait également les activités commerciales projetées.

Pour Gehl, il n'y a pas de raisons que les espaces publics restent vides l'hiver, il faut simplement savoir utiliser le potentiel de l'hiver. La ville de Copenhague présente de belles initiatives en ce sens où les pistes cyclables sont déneigées et les terrasses des commerces sont ouvertes durant la saison froide.

Bibliographie

Volumes et articles

Cardinal Hardy (2010). *Le canal de Lachine, une vision actualisée*, Rapport final.

Carmona, M., Heath, T., Oc, T., et Tiesdell, S. (2003). *Public places-Urban spaces*, Oxford, Architectural Press.

Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. et Stone, A. (1992). *Public space*, Cambridge, Cambridge University Press.

Cosnier, J. (2001). « L'éthologie des espaces publics », dans *L'espace urbain en méthodes*, sous la dir. de Michèle Grosjean et Jean-Paul Thibaud, pp. 13-28, Marseille, Éditions Parenthèses.

Delpey, C. (2005). *L'espace public*, Fiches notions, AMTER / PDM.

Fleury, A. (2008). *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences : de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul*. Thèse de doctorat, Paris, Université de Paris 1, 685 p.

Gehl, J. (1987). *Life between Buildings: Using Public Space*, New York, Agincourt.

Gehl, J. (2004). *Towards a fine City for People: Public Spaces and Public Life*, Londres, Gehl Architects-Urban Quality Consultants.

Gehl, J. (2010). *Cities for people*, Washington, Island Press.

Jacobs, A. (1995). *Great Streets*, MIT Press.

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Vintage Books.

Korosec-Serfaty, P. (1988). "La sociabilité publique et ses territoires - Places et espaces publics urbains", dans *Architecture et comportements*, Vol 4, no 2, pp. 111-132.

Lefebvre, S-R. (2010). « Défier la loi pour s’amuser sur le canal de Lachine », *24h*, 17 février, consultation en ligne.

Legendre, A. et Depeau, S. (2003). ‘La cartographie comportementale : une approche spatiale du comportement’, dans *Espace de vie : Aspects de la relation homme-environnement*, sous la direction de Moser, G. et Weiss, K., Paris, Armand Colin, pp. 267-304.

Madanipour, A. (2003). *Public and Private Spaces of the City*, Routledge, Londres.

Merry, S. E. (1981). “Defensible Space : Social Factors in Crime Control Through Environmental Design”, dans *Urban Affair Review*, vol 16, no 4, pp. 397-422.

Michon, P. (2005). *Des Docks aux Docklands. Modalités morphologiques et politiques de la production d’un nouveau morceau de ville*. Thèse de doctorat, Lyon, Université Jean Moulin-Lyon III, 342 p.

Moser, G. (2003). ‘Questionner, analyser et améliorer les relations à l’environnement’, dans *Espace de vie : Aspects de la relation homme-environnement*, sous la direction de Moser, G. et Weiss, K., Paris, Armand Colin, pp. 11-42.

Nemeth, J. et Schmidt, S. (2007). “Toward a Methodology for Measuring the Security of Publicly Accessible Spaces”, dans *Journal of the American Planning Association*, vol 73, no 3, pp. 283-297.

Newman, O. (1972). *Architectural Design for Crime Prevention*, Washington, DC: U.S. Department of Justice.

Perkins, D. D., Meeks, J. W. & Taylor, R. B. (1992). “The Physical Environment of Street Blocks and Resident Perceptions of Crime and Disorder: Implications for Theory and Measurement”, dans *Journal of Environmental Psychology*, vol 12, pp. 21-34.

Serfaty-Garzon, P. (2003). ‘L’appropriation’, dans *Dictionnaire critique de l’habitation et du logement*, sous la direction de Segaud, M., Brun, J. et Driant, J-C., Paris, Éditions Armand Colin, pp. 27-30

Whyte, W. H. (1980). *Social life of small urban spaces*, Washington, D.C. : Conservation Foundation.

Whyte, W. H.(1988). *City: Rediscovering the center*, New York, Doubleday.

Sites Internet

Atelier In Situ

www.atelierinsitu.com, en ligne, site consulté en novembre 2011.

Arrondissement du Sud-Ouest, *Les abords du canal de Lachine*
ville.montreal.qc.ca, en ligne, site consulté en décembre 2011.

Parcs Canada, *Plan directeur du canal de Lachine*

<http://www.pc.gc.ca/fra/lhn-nhs/qc/canallachine/docs/plan1.aspx>, en ligne, site consulté en octobre 2011.

Project for Public Spaces, *What Makes a successful Place ?*

<http://www.pps.org/articles/grplacefeat/>, en ligne, site consulté en octobre 2011.