

Consultation du Secteur St-Raymond et les abords futurs du CUSM
Mémoire présenté à l'Office de Consultation Publique de Montréal

UN REGARD ÉCOSYSTÉMIQUE DE ST-RAYMOND PAR DES ÉTUDIANTS EN ARCHITECTURE

SECTEUR B

Par les étudiantes
Rhita Cadi Soussi, Thomas Ortega et Nathan Louagie

Sous la supervision de l'équipe professorale
Daniel Pearl, Sudhir Suri, Céline C. Mertenat et Amy Oliver

Dans le cadre des cours
ARC3640 Architecture Verte et ARC3018D Écologie Urbaine

Le 7 mars 2013

École d'architecture, Faculté de l'aménagement
Université de Montréal

TABLE DES MATIÈRES

Mise en contexte de l'équipe professorale	1
Introduction	1
L'ARUC-MPC.....	2
Les principes de l'écologie urbaine.....	3
Les cours d'architecture verte et d'écologie urbaine.....	4
St-Raymond.....	6
L'exercice de la rédaction d'un mémoire pour l'OCPM	7
Point de vue de l'équipe du secteur « B »	8
Présentation du secteur B.....	8
Diagnostic du secteur	9
L'analyse de Thomas Ortega	11
L'Analyse de Rhita Cadi-Soussi.....	13
L'Analyse de Nathan Louagie	15

MISE EN CONTEXTE DE L'ÉQUIPE PROFESSORALE

INTRODUCTION

Ce mémoire se veut une réflexion ouverte sur l'avenir du quartier St-Raymond à travers une perspective d'écologie urbaine et du regard neuf d'étudiants en architecture. Vous retrouverez dans ce document dans un premier temps, un survol des recherches académiques effectuées dans le secteur depuis plusieurs années par le professeur Daniel Pearl et ces collègues (S. Suri, S. Jones et C. Mertenat). Ces recherches se développent dans le cadre élargi du groupe de recherche de l'Alliance de Recherche Universités Communautés « les mégaprojets au service des communautés » (ARUC-MPC)¹, ainsi que comme sujet d'étude pour certains étudiants de l'École d'architecture de l'Université de Montréal. Dans un deuxième temps, nous vous présenterons une synthèse des réflexions des étudiants des cours ARC3640 Architecture verte et ARC3015/18 Écologie urbaine de cette année, ayant comme sujet d'étude le quartier St-Raymond.

¹ ARUC-MPC URL : <http://français.mcgill.ca/urbanplanning/mpc/>

LES DÉFIS DE L'ARCHITECTURE ET DE L'URBANISME DURABLE

L'architecte, dans son rôle de concepteur et de chef d'orchestre du projet de construction, se doit de jongler avec de multiples aspects écologiques auxquels s'ajoutent ceux de la gestion des ressources, de l'efficacité énergétique, de la provenance et de la durabilité des matériaux choisis, de la viabilité financière, de la réglementation, de l'intégration au quartier, etc. Mais cette complexité a entraîné une crise du rôle de l'architecte. Le schéma hiérarchique où l'architecte dirige une équipe fait place aujourd'hui au processus de design intégré où tous les intervenants d'un projet y participent, et ce, dès la phase conceptuelle. L'architecte n'est alors plus le créateur unique, il devient un médiateur éclairé. Ce changement de rôle est délicat, car il peut facilement donner l'impression de diluer l'importance du rôle de l'architecte tout en brouillant ses champs de compétences. Pourtant, l'architecte, en tant que généraliste et concepteur formé pour réfléchir à l'espace et à l'architecture, est tout désigné pour ce rôle. Le médiateur est amené à développer deux qualités primordiales pour la transdisciplinarité et la durabilité : la flexibilité et l'ouverture. La capacité de l'architecte-médiateur de voir les échelles micros et macros simultanément est essentielle pour atteindre la création d'un bâtiment durable, et non pas seulement vert. Il est primordial de concevoir le projet à différentes échelles allant du cycle de vie des éléments qui le composent jusqu'à sa participation à l'établissement d'un développement urbain durable.

Prendre en charge le développement durable dans l'urbanisme revient à créer, au niveau du cadre de vie, les conditions favorisant la transition vers des modes de vie et de consommation durable. En pratique, cela consiste à faire l'intégration des critères sociaux (participation citoyenne, logement abordable, santé, etc.) et environnementaux (gestion de l'énergie, de l'eau, des déchets, etc.) au sein d'opérations d'aménagement équilibrées sur le plan financier qui incitent à l'investissement. L'enjeu n'est pas la normalisation ou la reproductibilité à l'identique, mais l'adaptabilité des projets à leur environnement sociétal, écologique et économique, au sein d'un contexte existant à revitaliser. Du à la nature profondément complexe du développement urbain durable, il est très difficile d'évaluer la pertinence d'action durable en général, car il n'existe pas de recette ou de protocole infaillibles. L'outil le plus fiable dans ce domaine reste l'esprit critique, ce à quoi les cours d'architecture verte et d'écologie urbaine espèrent former les étudiants.

L'ARUC-MPC

Comme le souligne la professeure Lisa Bornstein² (2007), les mégaprojets urbains peuvent devenir de véritables catastrophes planifiées pour la population.

« Because most mega-projects focus on design and construction of physical infrastructure under tight timeframes, potential social and economic effects on the wider community often are understudied and, crucially, not properly addressed in the project itself. Moreover, they are often pursued in isolation from the communities in which they are immediately located. In so doing, opportunities to use major investments to build sustainable and inclusive communities are missed »³.

La collaboration entre les communautés et les mégaprojets s'avère donc un élément clef de la redéfinition des processus de conception de ces projets et de la prise en compte des potentiels d'impacts locaux positifs. C'est un pas nécessaire pour s'engager vers un développement plus durable des villes. Sur la base de cette hypothèse, Bornstein dirige depuis 2007 un projet de recherche concernant les processus d'interactions entre les communautés et les mégaprojets, particulièrement ceux du Centre de Santé McGill (CUSM) et du complexe autoroutier Turcot. Nommée « les mégaprojets au service des communautés » (MPC), cette Alliance de Recherche Universités Communautés (ARUC) regroupe des chercheurs et des étudiants issus de six institutions universitaires montréalaises et des plusieurs groupes communautaires (Figure 1).

² Associate Professor at the School of Urban Planning of McGill University, Montreal.

³ « Parce que la plupart des mégaprojets se concentrent sur la conception et la construction d'infrastructures physiques dans des délais serrés, les impacts sociaux et économiques potentiels sur l'ensemble de la communauté sont souvent sous étudiés et, surtout, ne sont pas correctement pris en compte dans le projet lui-même. De plus, ils sont souvent développés à part de la communauté dans laquelle ils sont directement implantés. En faisant ainsi, l'opportunité d'utiliser des investissements majeurs pour construire des communautés inclusives et durables est manquée. » Traduction, C.C. Mertenat.

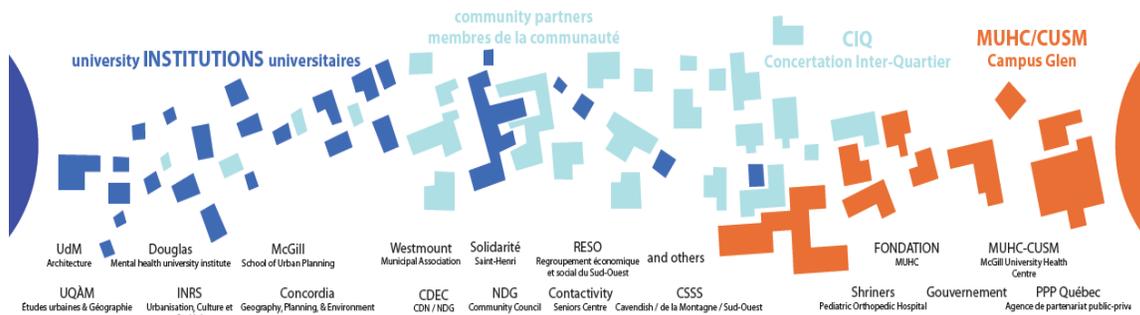


Figure 1 : Schéma illustrant les diverses partenaires impliquées dans l'ARUC-MPC.

Ce projet de recherche aborde trois enjeux généraux (Bornestein, 2009):

1. **la qualité du quartier** (structures spatiales, qualité de vie résidentielle, répercussions potentielles du CUSM),
2. **les stratégies de planification** des intervenants gouvernementaux et communautaires (participation et engagement civique, emploi et développement économique, logements abordables et communautaires, aménagement adéquat du territoire et environnements urbains durables) et
3. **la capacité de la communauté** de contribuer à la planification et à l'aménagement urbain (efficacité des alliances, interactions avec les intervenants et rôles de la collaboration).



Figure 2 : Logo officiel de l'ARUC-MPC

Cet engagement du milieu universitaire permet à court terme de renforcer l'influence de l'action communautaire sur les mégaprojets du CUSM et de Turcot, mais surtout de documenter le processus pour baliser, anticiper et renforcer à moyen et à long terme la capacité des communautés à s'engager dans des processus similaires.

LES PRINCIPES DE L'ÉCOLOGIE URBAINE

Devant les défis du développement urbain durable, plusieurs outils et théories existent pour baliser le passage des idées à l'action. Dans le cadre de leurs recherches appliquées, le professeur Daniel Pearl et son équipe ont choisi de s'appuyer sur l'approche espagnole développée par l'Agence d'Écologie Urbaine de Barcelone (AEUB) et de son directeur Salvador Rueda (Rueda, 2007). Ils s'inspirent des méthodes et des concepts de l'écologie pour aborder le milieu humain et urbain de la ville, en évitant les analogies au profit d'une adaptation élargie aux contextes de l'aménagement. L'exemple de l'AEUB est particulièrement innovant par rapport aux solutions qu'elle apporte dans l'opérationnalisation des théories complexes de l'écologie urbaine, car elle considère la ville avant tous comme un lieu de sociabilité et d'interaction humaine. Cette théorie a été développée par l'AEUB pour établir les lignes directrices du développement futur de la ville et concrétiser les engagements qu'ils ont pris en établissant leur agenda 21.

L'AEUB travaille en développant une vision projective de durabilité pour chaque secteur à l'étude, intégrant dans une logique écosystémique les enjeux de durabilité aux réalités du contexte. Leur vision préconise une ville mixte et compacte, efficace et diversifiée. Dans une logique de développement territorial compact et durable, plus un système urbain est complexe moins l'énergie est au cœur de son organisation et plus l'information devient primordiale. Alors que les besoins en ressources ne font que s'additionner et appauvrir la Terre, l'information se multiplie et participe à la complexité et à la stabilité de la ville. Cette stratégie devrait rendre possible la réconciliation entre les termes « développement » et « durable » puisque que la compétition économique entre les métropoles du monde ne sera plus basée sur la consommation risquée et limitée des ressources, mais sur la multiplication des échanges d'informations et de connaissances. L'objectif ultime étant d'augmenter à toutes les échelles la capacité d'anticipation et de résilience des multiples systèmes humains et naturels qui constituent notre planète.

Les composantes de transformation urbaine vers une ville plus durable s'appuient sur quatre principes; la compacité, la complexité, l'efficacité et la stabilité. Une ville **compacte** limite sa consommation de ressources naturelles et de territoire. La compacité s'articule autour des enjeux d'occupation du sol, de planification urbaine, de mobilité, d'espace public et de morphologie. Elle joue entre formes et fonctionnalités de la ville pour générer les contacts et les échanges qui soutiennent la vie civique. La **complexité** est une quantité extrême d'interactions et d'interférences entre un grand nombre d'unités. Mise au cœur de l'organisation de la ville, elle redéfinit une nouvelle stratégie de compétition économique basée sur l'échange d'informations et de connaissances plutôt que sur la consommation de ressources. Une ville **efficace** a un système métabolique qui limite la perturbation de l'écosystème de la Terre. L'efficacité s'articule autour des flux d'eau, de matière et d'énergie, c'est-à-dire, le flot de ressources qui l'alimentent. Une ville compacte et diversifiée offre une multitude d'opportunité et d'échange d'informations qui génèrent une plus grande **stabilité** sociale. Un cadre de vie stable et inclusif permet un attachement collectif et une identification positive au lieu qui assurent une cohésion sociale.

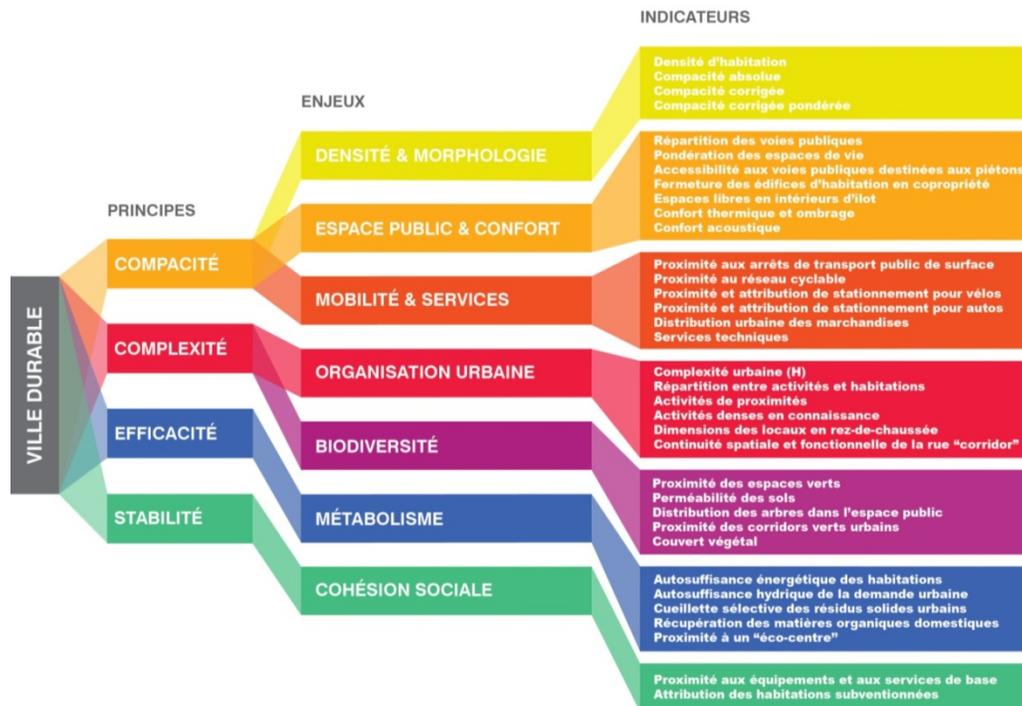


Figure 3 : Schéma illustrant un exemple de principes, enjeux et indicateurs développé par l'AEUB. (Mertenat, 2013)

Profondément imbriqués les uns avec les autres (Figure 3), ces principes guident la perception des enjeux urbains de la densité morphologique, de l'espace public, de la mobilité, de l'organisation urbaine, de la biodiversité, du métabolisme urbain et de la cohésion sociale. Ils sont évalués par un ensemble d'indicateurs, utilisés comme outils de dialogue entre les multiples acteurs du projet pour construire une cohérence globale adaptée au contexte et porteur de durabilité urbaine. Combinés, ces principes créent le potentiel de synergie nécessaire pour assurer la résilience des écosystèmes urbains et des systèmes qui les supporte.

LES COURS D'ARCHITECTURE VERTE ET D'ÉCOLOGIE URBAINE

Les projets d'études du cochercheur ARUC-MPC et professeur Daniel Pearl, de l'École d'Architecture de l'Université de Montréal, tournent beaucoup autour de l'analyse des contextes autour du CUSM, dont Saint-Henri et Saint-Raymond pour en faire ressortir leurs potentiels dormants inhérents, dans l'optique d'une revitalisation durable de ceux-ci. Depuis 2008, une partie des recherches est effectuée par des étudiants au baccalauréat en architecture de l'Université de Montréal, dans le cadre de deux enseignements suivis en parallèle : un cours théorique sur l'architecture verte (ARC 3640) et un atelier de projet sur l'écologie urbaine (ARC 3015/18), encadré par le professeur Daniel Pearl, le professeur invité Sudhir Suri, les chargés de cours Simon Jones et Céline Mertenat et de l'auxiliaire Amy Oliver (Figure 4).

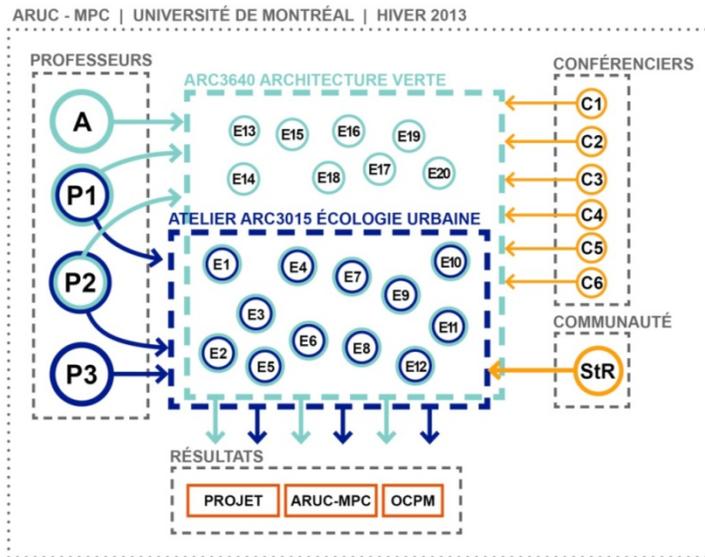


Figure 4 : Schéma de l'organisation des cours ARC3640 et ARC3015

En résumé, les objectifs d'apprentissage de ces cours sont;

- › comprendre les impacts mutuels entre le projet et le contexte urbain, social et environnemental;
- › apprendre à analyser et à situer le projet selon son contexte et les enjeux de durabilité;
- › apprendre à intégrer les systèmes techniques et structuraux aux projets et juger de leurs efficacités et leurs impacts sociaux et écologiques;

ARC3015/18 ATELIER D'ÉCOLOGIE URBAINE

L'atelier ARC3015/18 Écologie urbaine vise à développer une approche durable de design intégré qui s'applique à des projets à l'échelle urbaine. Les étudiants sont amenés à réfléchir au projet urbain de l'échelle du plan directeur jusqu'au détail architectural et à développer leurs compétences en conception durable selon trois axes;

- › qualité de vie et communautés;
- › viabilité de l'environnement;
- › processus de conception intégrée multidisciplinaire.

Plus précisément, les étudiants sont amenés à développer leur compétence afin d'effectuer des projets d'aménagement, d'architecture et d'espaces publics qui répondent à des intérêts multiples, selon des analyses approfondies du site. Ils doivent définir les principes de développement durable adéquat au contexte et les utiliser pour guider leur processus de conception. Des projets urbains et architecturaux y sont menés, dont l'établissement de plans d'ensemble visant la revitalisation du secteur à l'étude et la conception d'un complexe communautaire comprenant de l'agriculture urbaine.

ARC3640 ARCHITECTURE VERTE

Les méthodologies développées par l'AEUB ont été reprises dans le cours d'architecture verte ARC3640. L'objectif est de familiariser les étudiants avec les principes et les enjeux de l'écologie urbaine et de les appliquer à un contexte particulier, cette année, le quartier Saint-Raymond dans le sud-ouest de Montréal. Le cours explore de manière critique la théorie liée à l'architecture verte au moyen d'une série de conférence, de lectures spécifiques et de discussions, parallèlement à des exercices d'analyse urbaine et de diagnostic de durabilité. Le tout mène à des recommandations d'aménagement durable préconcept. L'objectif de la première moitié du cours est de comprendre les théories, les principes et le vocabulaire de base de l'écologie urbaine dans un cadre élargi et multidisciplinaire. Les étudiants « calculent » quelques indicateurs clés et illustrent leurs résultats sous forme de carte et de statistiques. Puis, ils

interprètent les informations selon les principes et les enjeux de l'écologie urbaine pour faire ressortir les problèmes ou les opportunités potentiels du secteur. Des parallèles sont faits entre les différents indicateurs qui s'influencent mutuellement. L'histoire du quartier, le patrimoine, la culture et l'économie locale sont intégrés dans l'approche écosystémique, qu'ils colorent de leurs spécificités. Ce travail de comparaison et de réflexion mène les étudiants à construire leur compréhension du quartier, à faire des choix adaptés à son contexte et à poser leur diagnostic sur son niveau de durabilité actuel et potentiel. La deuxième moitié du cours vise à faire le lien entre la théorie et le projet en appliquant les connaissances acquises à un projet de conception bioclimatique à l'échelle réduite. Cette approche écosystémique est approfondie en parallèle dans l'atelier de projet ARC3015 écologie urbaine

ST-RAYMOND

Cette année, le choix du site d'étude, soit le quartier St-Raymond et les zones connexes, s'est fait en collaboration avec Halah AL-Ubaidi et Catherine Thibault du Conseil communautaire NDG Community Council (que nous tenons à remercier toutes deux pour leur précieuse collaboration). Ce choix est aussi axé sur la problématique d'un secteur qui est plus connu comme une « zone de passage » sur la rue St. Jacques, limitant les relations entre la falaise St. Jacques est le quartier St-Raymond. Dans le cadre du cours, le quartier St-Raymond est délimité au nord par le boulevard de Maisonneuve Ouest, à l'est par le boulevard Décarie, au sud par la cour de triage Turcot et la rue Pullman (incluant la falaise St-Jacques) et à l'ouest par le boulevard Cavendish. Afin de répartir le travail d'analyse entre les équipes d'étudiants, le site est divisé en cinq (5) secteurs (Figure 5).



Figure 5 : Carte des secteurs à l'étude dans les cours d'architecture verte et d'écologie urbaine

Les années précédentes, les quartiers à l'étude ont été le Village des tanneries et le secteur de Saint-Henri situé en dessous et à l'est de l'échangeur Turcot, jusque vers la rue de Courcelle. Il sera intéressant de voir à la fin de la session les différences et les similitudes entre ces deux quartiers, l'un en haut, l'autre en bas de la Falaise St-Jacques, tous deux directement perturbés par les mégaprojets du CUSM et de l'échangeur Turcot, mais tous deux aussi différents dans leur population et leur organisation communautaire.

L'OPPORTUNITÉ DE L'OCPM

Un des objectifs majeurs de ces recherches et de leur enseignement vise à sensibiliser à la fois les étudiants envers la réalité et les enjeux des communautés locales en les côtoyant et en étant amené à produire des documents pour les informer et les sensibiliser aux changements potentiellement durable de leur environnement et à la fois en aidant les membres des communautés à apprivoiser les discours et les dialogues souvent imposants et intimidants associés aux mégaprojets autant qu'aux plans de développement local. Cette année, l'OCPM est une occasion exceptionnelle d'atteindre un niveau sans précédent d'échange concret et surtout officiel avec à la fois les communautés locales et les organisations municipales. Pour des étudiants en architecture, dont la formation jusqu'ici a été principalement axée sur la conception de bâtiment, il est impressionnant d'être confronté à la réalité des mécanismes de planification d'un territoire et surtout aux critiques et remarques du public, même indirectement. Cela permet aux étudiants de mieux

saisir leur rôle et l'impact potentiel de leur décision et aux publics de peut-être mieux saisir le processus de création et de projection associé aux professions souvent mal compris de l'architecture, du design urbain et de l'urbanisme.

L'EXERCICE DE LA RÉDACTION D'UN MÉMOIRE POUR L'OCPM

Le dépôt d'un mémoire à l'OCPM rédigé par les étudiants n'était pas initialement prévu au plan de cours, et la date du dépôt correspond à la semaine de relâche et la moitié de la session. Avec l'accord des étudiants, enthousiastes à participer aussi concrètement à la vie publique de Montréal, nous avons adapté un de leurs travaux pour le rendre présentable sous forme de mémoire. Le déroulement combiné du cours et de l'atelier suit la logique du passage des théories de l'écologie urbaine et de l'Architecture verte à leur application, selon un processus :

- › d'analyse du contexte,
- › de projection d'une vision souhaitée de la ville,
- › d'un diagnostic de durabilité du secteur,
- › d'identification de principes d'aménagement adapté et
- › de conception de projet de bâtiment et de design urbain.

La session n'étant pas finie, les réflexions présentées par les étudiants dans leur mémoire correspondent aux étapes d'analyse, de projection et de diagnostic du secteur. Certaines recommandations d'aménagement et d'interventions sont présentées. Elles ne visent pas une liste exhaustive, mais illustrent les gestes que les étudiants ont identifiés comme prioritaires. Le 22 mars prochain sera un moment clé (présentation des plans d'ensemble, incluant un diagnostic plus complet des secteurs) et s'il est encore possible d'ajouter des annexes aux mémoires après le 7 mars, nous serons ravis de vous fournir des informations plus abouties.

DESCRIPTION DU TRAVAIL

Le « mémoire » est un travail individuel qui consiste à rédiger un texte critique sur le quartier à l'étude, soit St-Raymond, dans le cadre de la consultation publique de l'OCPM. Ce texte est l'occasion pour l'étudiant de s'exprimer et de participer à un processus réel de planification potentiellement durable de la ville. Sur la base des principes de l'écologie urbaine, des conférences et des travaux du cours et de l'atelier, l'étudiant produit un texte critique qui présente son diagnostic du secteur et ses propositions d'aménagement potentiel. Le mémoire suit la logique de présentation suivante :

- › Présentation sommaire du secteur
- › Description et explication des thèmes de l'écologie urbaine et de leur importance pour l'aménagement urbain durable, ainsi que la vision personnelle de l'étudiant à la ville future.
- › Diagnostic du secteur, sur la base de l'analyse du quartier et des principes d'écologie urbaine.
- › Présentation de recommandations d'aménagement potentiel durable pour le secteur.

Les mémoires individuels sont compilés par l'équipe de professeur et officiellement déposés à l'OCPM pour consultation publique.

BORNSTEIN, L., et coll., 2009. Rapport synthèse des recherches. Alliance de recherche Université-Communauté. "Les mégaprojets au service des communautés". 23 pages. [En ligne] [consulté le 18.06.2010]. URL : <http://www.mcgill.ca/files/urbanplanning/CURA.Booklet.Final.pdf>

BORNSTEIN, L., 2007. Confrontation, collaboration and community benefits: lessons from Canadian and U.S. cities on working together around strategic projects. Confrontation, collaboration, community benefits, 43rd ISOCARP Congress 2007. 16 pp.

RUEDA, Salvador P. 2007. Barcelona, a compact and complex Mediterranean city. A more sustainable vision for the future. Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona / Ajuntament de Barcelona / Agenda 21 (version originale espagnol 2002). 90 pages. [consulté le 05.12.2012] URL : <http://bcnecologia.net/en/publications/barcelona-compact-and-complex-mediterranean-city-more-sustainable-vision-future>

PEARL, Daniel. BILLION, Eliane. 2012. Écologie urbaine, le cas Saint-Henri. Alliance de recherche Université-Communauté. "Les mégaprojets au service des communautés". [En ligne] <http://français.mcgill.ca/urbanplanning/mpc/> [consulté le 07.03.2013]

POINT DE VUE DE L'ÉQUIPE DU SECTEUR « B »

« Nous pensons sincèrement que l'identité et les qualités du secteur sont en sommeil et qu'il suffit de juste repenser les espaces en incluant l'homme et son quotidien et non plus seulement la voiture, pour redynamiser le quartier. »

- Thomas Ortega, Université de Montréal

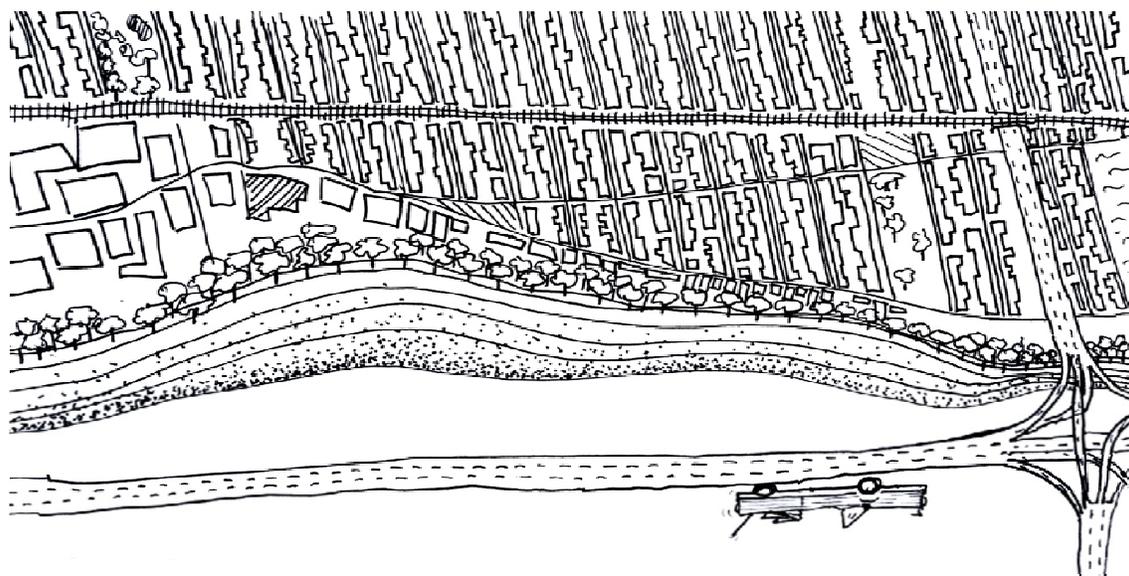


Figure 6 : Safari à Autoland, Nathan Louagie.

PRÉSENTATION DU SECTEUR B

Le secteur B est constitué des avenues Madison, Beaconsfield et Grand Boulevard et leurs alentours. Il est situé au milieu de la vaste étude allant approximativement du métro Vendôme et l'échangeur autoroutier Decarie jusqu'au Boulevard Cavendish. Le site est coïncé entre plusieurs limites fortes telles que les voies ferrées du Canadian Pacific au Nord et la falaise Saint-Jacques au Sud. Même si le tracé des rues suit le schéma du reste de la ville de Montréal, perpendiculaires aux courts d'eau, il s'agit d'un territoire enclavé et relié à Métropole via quelques points. Les ponts, les tunnels comme celui d'Upper Lachine ou les passerelles deviennent alors des points stratégiques du territoire influençant la mobilité, les activités économiques, la vie sociale et les habitudes de vie. Ces entrées conditionnent des axes majeurs en transport et dynamisme économique et industrielle comme la rue Saint-Jacques et traverse toute la zone d'étude. Il s'agit là d'un axe d'importance à l'échelle de la ville puisque c'est un contournement des difficultés d'engorgement de l'autoroute Ville-Marie.

Ce secteur révèle un fort contraste de deux ambiances urbaines. La première est formée par la proximité de la rue Saint-Jacques qui rassemble autour d'elle un grand nombre de commerces liés à l'automobile. Quelques restaurants ou bureaux complètent l'offre dédiée exclusivement à une population en transit sur le territoire. Cette population qui emprunte la zone sans s'y attarder s'arrête parfois cependant et explique la présence massive de stationnement et de surface bétonnée pour satisfaire une toujours plus grande mobilité et efficacité de l'utilisation de l'automobile. Cela se traduit par une diminution de l'espace praticable pour le piéton. On notera également qu'aucun commerce n'est présent sur notre portion d'étude, contraignant les habitants à aller plus au nord sur Saint-Jacques ou à rejoindre la rue Sherbrooke de l'autre côté des voies de train. C'est aussi par l'axe Saint-Jacques qu'arrivent les lignes de Bus qui offrent un raccordement au réseau de transport en commun de la ville de Montréal. Le long des rues perpendiculaires qui

courent vers le nord et les lignes de train, se développe un quartier résidentiel mélangeant de petites maisons jumelées à de petits immeubles collectifs faits de briques rouges tel qu'on les trouve ailleurs à Montréal. Ces rues forment une micro ambiance qui ne se laisse pas deviner quand on fait que traverser le quartier sur Saint-Jacques. La végétation y est plus présente, les oiseaux et la tranquillité sont seulement perturbés par un rare train de la journée et les voitures des habitants qui vont et viennent du travail.

DIAGNOSTIC DU SECTEUR

La diversité d'ambiances, de programmes et de logements est un atout pour le quartier. Qui plus est qu'il existe une communauté soudée autour du centre social de Notre Dame de Grâce notamment. Ce pont est un fort levier potentiel quand on sait qu'une bonne conception durable est à la croisée des préoccupations environnementales, sociales et économiques. Les trois ne vont pas sans les deux autres. Ici on a une falaise faisant partie d'un petit éco territoire, des commerces présents en nombre et une communauté diversifiée et dynamique.

La ville idéale serait ainsi le théâtre de ces trois acteurs sans que l'humain, l'environnement ou le cadre bâti n'ait le premier rôle, mais où tous jouent en harmonie pour former une urbanité complexe, mais à l'échelle de l'Homme et la nature. L'aménagement urbain doit encourager cette démarche participative des éléments qui forment la ville. On assiste trop souvent à la sur importance de l'un ou l'autre alors qu'ils forment une seule et même ville. Le zonage, les typologies de voies de circulation, les axes de développements ou encore l'approche sociale sont autant de domaines dans lesquels l'architecte et l'urbaniste peuvent intervenir. Ainsi, la compacité, la complexité, le social, la mobilité, la biodiversité ou encore le métabolisme de la ville interfèrent les uns avec les autres. Ils sont présents à différent niveau d'efficacité, notre action doit être de la développer conjointement et créer des séries d'effets à la chaîne et de créer une nouvelle synergie qui impactera l'ensemble de la vie du quartier. Là réside un enjeu majeur de l'aménagement, le contexte économique et politique n'est pas infini, le tout étant de déterminer et cibler des interventions. Notre travail est de les trouver, mais cela requière une grande connaissance du site ainsi qu'une analyse diverse et pluridisciplinaire.

RUPTURE

Montréal est un pur produit de l'urbanisme nord-américain. Sur l'île se diffuse un territoire fragmenté, étalé, où se chevauchent de larges zones monofonctionnelles. Dans le cas de St-Raymond, et principalement du secteur situé entre l'avenue Beaconsfield et l'avenue West Hill, le tissu urbain est une succession de limites allant du nord au sud : la voie ferrée, Saint-Jacques et ses voitures, puis la falaise. Les trottoirs s'amincissent sous l'effet du flux incessant d'automobiles, où l'homme circule difficilement entre deux zones colonisées soit par des zones d'habitations faisant face à un vaste front de rue de garages, de motels et d'enseignes, de moyens déployés pour les automobilistes, potentiels consommateurs.

La fracture entre le nord et le sud pressentie est bien confirmée avec l'étude de la complexité et de la densité. C'est un véritable quartier coupé en deux. La présence de la falaise Saint-Jacques révèle que la plupart des zones densément construites le sont sur des terrains constructibles plats ou gagnés sur la falaise par opposition aux terrains escarpés et contaminés au bas du relief. Cette compacité bâtie met en évidence la rupture programmatique avec une zone d'habitation plus dense que les abords de la rue Saint-Jacques qui abrite essentiellement des commerces à un niveau accompagné de stationnement qui occupent une grande surface au sol pour une faible densité.

ACCESSIBILITÉ

Cette disposition encourage de plus longues distances entre les services, ce qui montre bien la favorisation de l'usage automobile. Cette tendance se confirme avec la compacité corrigée et pondérée⁴ qui réduit encore les zones de compacité plus élevées. Il reste cependant le pourtour plus problématique, les axes piétons inexistant isolent le cœur agréable du secteur et pire le masque totalement. Ce potentiel est coupé de celui de la falaise ou au nord du raccordement avec la zone résidentielle le long de la rue Sherbrooke. Pour autant doit-on définitivement supprimer ce paysage autoroutier du quartier? Cet « autoland » moche, rapide et polluant? Pas si sûr. Interpellés par une habitante nous avons senti cette nécessité économique et de dynamisme auquel le quartier aspire. *Si l'on écarte les voies uniquement liées à la circulation, on observe qu'il n'existe comme domaine public que des espaces résiduels entre deux immeubles, mais ne formant en aucun cas parc ni jardin.* Les îlots en rectangle de 100m par 250 environ forment des cœurs d'îlots verts, mais découpés et privés.

La majeure problématique du quartier se situe dans l'absence de variété et de proximité des services culturels, sportifs, éducatifs, sanitaires, d'assistance sociale dédiée à toutes les classes d'âges, toutes les classes sociales, possiblement accessibles à pieds, en transports en commun ou en vélo : aujourd'hui on ne fait qu'en constater l'absence, et en évaluer les besoins, déterminés par, à mon sens, l'élaboration d'une vision plus globale, à l'échelle du regroupement de tous les secteurs. Certains programmes peuvent être rassembleur de plusieurs d'entre eux, tandis que chacun peut nécessiter par exemple un établissement éducatif ou culturel.

ESPACE VERT

La voiture y est alors relativement peu présente et laisse place, devant les maisons et immeubles, à des allées bordées d'arbres et de petits jardins qui forment un espace tampon entre la route et les habitations. Les seuls espaces verts sont des jardins privés, souvent des jardins de représentations, qui ne permettent pas un confort suffisant afin de les utiliser dans leur plein potentiel. *Ces espaces sont aménagés et pour la plupart soigneusement entretenus démontrant ainsi l'investissement fort que les habitants ont pour leur cadre de vie.* Ces espaces sont autant de point de rencontres possibles et de lieux propices à des activités extérieures. Ces espaces étant plus verts et écarté des routes fréquentées, les pollutions de l'air, sonore et visuelle y sont moins présente et *constitues un micro climat favorable à une bonne vie de quartier.* La falaise est quant à elle bien trop détachée du reste du quartier pour être utilisée actuellement, cachée par une forteresse interminable de garages : une barrière visuelle, mais aussi à fortes nuisances sonores, olfactives, auditives, et sans doute polluantes.

ESPACE DE VIE

Aucun commerce n'est présent en rez-de-chaussée, aucun programme rassembleur ou public hormis une église et une école qui n'ont pas l'échelle suffisante afin d'avoir un impact réel. La seule caractéristique qui se dégage serait donc la voiture. Toujours et encore elle. Qu'en faire? La déplacer, l'éradiquer, pour que le problème apparaisse ailleurs? Ou la dompter petit à petit, dédramatiser son image, et l'élever presque au rang de figure du 20e siècle, qui gentiment prend sa place d'antiquité, pour ne devenir que le moyen exceptionnel du déplacement?

⁴ **Compacité corrigée** (volume bâti en m³/ surface d'espace de vie en m²). Cet espace de vie exclut les zones dédiées à l'automobile telle que les routes et les stationnements.

Compacité corrigée pondérée (volume bâti en m³/ surface d'espace de vie pondérée en m²). Une pondération accroit l'importance des espaces de vie selon leur potentiel d'interaction sociale et la qualité de vie quotidienne qu'ils apportent.

Source : CURA (2012), « Écologie urbaine – Le cas saint-Henri »

COHÉSION SOCIALE

Le constat est presque une évidence, et deux monofonctionnalités s'opposent clairement dans le secteur : Saint-Jacques rue de la voiture, où l'homme a disparu, où il n'est présent que de passage (dans les motels), ou pour faire réparer sa voiture (activité temporaire une fois de plus). Il n'a pas sa place, et est reclus dans les rues perpendiculaires à l'allure faussement "suburbs" où la nuit, rien ne les anime. [La cohésion sociale est donc en crise dans le quartier, et les activités présentes actuellement ne sont pas suffisantes afin de combler le nombre d'emplois nécessaires.](#)

METABOLISME URBAIN

Métabolisme urbain, comment récupérer de l'énergie? Les hypothèses avancées ne sont que des prospections possibles de l'amélioration de la gestion énergétique du quartier. L'importante surface d'asphalte disponible (stationnements en plein air qui tendent à disparaître) peut être un premier indice pour la récupération de l'eau. Les surfaces de jardins privés qui aujourd'hui n'ont qu'un rôle d'apparat ou de jardinage dominical pourraient servir de potager communautaire dans un imaginaire de territoires partagés plus collectifs.

L'ANALYSE DE THOMAS ORTEGA

L'une des principales volontés que nous avons pour le quartier serait de recréer une unité. L'un des enjeux serait également de mettre en avant des qualités existantes sur le lieu, mais les rendre plus évidente et accessible tel que le calme des zones d'habitation, la végétation plus dense et la sociabilité des habitants. On voudrait relier les différents paysages du lieu, que les commerces ne soient pas uniquement pour les automobilistes de passage, que la tranquillité du centre du quartier puisse devenir un élément d'attraction et de revalorisation.

RECOMMANDATIONS POUR UN AMÉNAGEMENT DURABLE

Nous voulons mettre en place une nouvelle trame basée sur des modes de transport doux qui relirait les différentes ambiances du quartier et plus au-delà également puis que cette trame prendrait appui sur la passerelle au dessus des voies ferrées et formera une série d'axes « verts » reliant le Nord et le Sud. Cette trame ne se voit pas imaginée de toutes pièces et calquée sur le territoire, mais elle vient s'appuyer sur des éléments forts du site.

Les îlots formeraient des « super îlots » pour améliorer l'efficacité des rues secondaires qui aujourd'hui ne sont utilisées que très ponctuellement, des zones de parking seront aménagées pour laisser sa voiture à l'entre de ces nouveaux espaces rendus aux piétons et aux habitants. Les anciennes rues deviendront des voies vertes qui alterneront espaces verts, jardins pour enfants, serres communautaires, cabanes de jardins ainsi que tout plein d'éléments favorisant la rencontre. On peut imaginer ces axes passant au-dessus des voies de train dans l'esprit passerelle et courant jusqu'à la falaise pour recréer une unité.

La rue Saint-Joseph sera requalifiée, aujourd'hui elle est surdimensionnée et l'espace que l'on pourrait gagner en passant de 17 à 13 mètres sans supprimer de voies sera rendu au piéton créant ainsi des axes perpendiculaires aux voies vertes et fermant la nouvelle trame. Au sud de la rue et le long de la falaise, on y accéderait par des voies de traversée plus sécurisantes ou des passerelles vertes.

Le programme de bibliothèque permet de se positionner à cet endroit pour raccorder définitivement le Sud avec le Nord. Elle viendrait se positionner à l'arrivée d'une des voies vertes entre les garages automobiles et serait une amorce à la transformation ou la requalification des interstices entre tous ces commerces. On observe que les garages ont un accès depuis la rue, mais que tout autour se développent des endroits de stockage ou de manœuvre de voitures, si on réorganise l'ensemble pour plus de fonctionnalité on pourrait réduire l'espace nécessaire et sans supprimer aucun commerce, ni activité, gagner de l'espace dans lequel pourrait se prolonger la promenade verte amorcée au nord de Saint-Jacques. La bibliothèque est un programme assez fort pour, s'il est développé en collaboration avec les habitants, redonner un intérêt à ce qu'il y a autour. Si on peut y accéder par voies douces et sans danger au carrefour avec Saint-Jacques alors un phénomène de recolonisation des abords de la falaise pourra être entamé.

La falaise est un excellent moyen de recréer une gestion des déchets verts et alimenter en compose toutes les futures serres et jardin, la vue que l'on pourrait obtenir attirerait de nombreux commerçants et la topographie constitue une super possibilité de gestion de l'eau. Nous voulons une nouvelle trame qui mette en valeur le quartier, le travail de ses habitants ainsi que toutes les qualités du site. En avant!

COLLAGE ONIRIQUE



Figure 7 : Collage onirique de la ville de Thomas Ortega.

L'ANALYSE DE RHITA CADI-SOUSSI

COLLAGE ONIRIQUE



Figure 8: Le collage onirique de la ville de Rhita Cadi-Soussi

RECOMMANDATIONS D'AMÉNAGEMENT POTENTIEL DURABLE

St Raymond c'est l'Autoland, et l'Autoland n'est pas l'endroit où l'homme à sa place, vivant discrètement à des heures où plus une voiture ne passe. Faire muter le tissu urbain non pas en traumatisant l'existant, mais en s'y rattachant semble être la première des idées à prendre en compte. Ce que l'urbaniste oublie souvent, sous l'impulsion viscérale de la *tabula rasa*, c'est que les hommes dans leur microcosme quotidien, se créent des histoires, des chemins, et des souvenirs, sur un territoire urbain qui objectivement ne présente à première vue que des situations négatives. Ce que l'expérience nous aura appris, c'est que la brutalité du changement peut donc affecter l'essence même de ce qui le constitue : les gens qui y habitent et la sédimentation de son histoire. Sa revitalisation est plus que nécessaire dans un contexte où plus rien ne définit vraiment son identité : passer par sa redéfinition, *c'est faire ressortir son histoire et son patrimoine, et redynamiser son économie*. Ces interventions, en fonction de leur but, devront se faire à différentes échelles : de celle du quartier et donc intégrée à une vision plus globale, à des interventions locales plus subtiles et particulières, symptomatiques d'un cas particulier à régler.

Le cas Saint-Jacques et la mixité programmatique. Son plus grand défaut, mais aussi sa plus grande qualité. Seul endroit potentiel capable de soutenir une activité commerciale nouvelle, supporté par le flux des voitures, qui sauf miracle, ne pourra que se stabiliser dans les prochaines années, et qui par la disparition certaine, mais progressive des garages, pourra laisser place à des activités plus diversifiées. Par l'insertion d'une bibliothèque, c'est la genèse d'une polarité diffuse qui se met en place : un programme public, assez fort, et surtout aujourd'hui inexistant, qui pourrait être le point rassembleur d'une communauté très individualisée par l'aménagement actuel. Cette cohésion sociale pourra donc être

porteuse d'une mutation locale en plus d'être l'exercice de l'urbaniste : rendre le citoyen concerné par les changements urbains c'est le rendre conscient du potentiel proche, et la réduction de ses déplacements quotidiens ou hebdomadaires vers d'autres lieux de divertissements ou de loisirs, pouvant même devenir un territoire attractif à plus grande échelle.

La falaise et le potentiel paysager de l'écoterritoire. Sa topographie la rend presque impraticable la plupart du temps, mais cette raison n'est pas suffisante pour que la ville lui tourne le dos. Lieu de certaines espèces en disparition, cette raison est suffisamment valable pour la conserver ainsi. La question qui se pose est la manière dont l'homme devrait se l'approprier. À mon sens, cette confrontation entre ville et nature pourrait dans ce cas précis être l'idée même de son avenir et de son aménagement futur : comme on porte un regard sur la ville idéalisée sur les écrans, l'homme pourrait cette fois-ci être confronté quotidiennement à ce que la nature apporte comme ressource, comme la vue d'un 21^e siècle axée sur d'autres points que la croissance économique et la consommation. C'est le paysage synonyme d'une forme de lenteur, à laquelle on avait oublié qu'on appartenait.

Repenser *les espaces verts* privatifs comme un possible rassemblement dans le but de créer un espace public de qualité ce qui passe par repenser le "vide" urbain, remplaçant la vacuité par des corridors et une potentielle activité d'agriculture urbaine.

Les transports en commun, mais aussi la réduction des voies de voitures (supprimer des ruelles, les verdir, et agrandir cette idée de partage en allant s'étaler sur les jardins privés) : la mobilité comme mutation nécessaire et primordiale.

Proposer différentes façons de *se déplacer*, c'est ne plus réduire l'option à attendre longtemps un bus qui ne viendra peut-être pas, et une voiture qui consomme beaucoup trop d'énergie, mais que la conscience générale a acceptée. C'est prendre le temps de réfléchir ses options, et considérer l'offre que l'on nous fait afin de nous déplacer.

L'approche écosystémique objective couplée à une étude plus sensible et subjective de la situation critique de Saint-Raymond, nous a permis de déterminer le monde possible et merveilleux de l'Autoland. [La dystopie pourrait laisser place à la construction d'une synergie où, chaque donnée séparément réfléchie pourrait devenir un des éléments de l'engrenage du changement à plusieurs échelles.](#) On réorganise pour redévelopper, on imagine de nouveau sans préjugés, ces espaces aujourd'hui contestés, que la simplicité d'esprit aurait comme unique solution de raser l'intégralité de ce qui nous dérange. Reconnecter le tissu, le redessiner en ayant conscience de ses besoins, est une manière à la fois discrète et intrusive d'éradiquer les problèmes qui aujourd'hui sous-tendent et retiennent les dynamiques urbaines de St-Raymond.

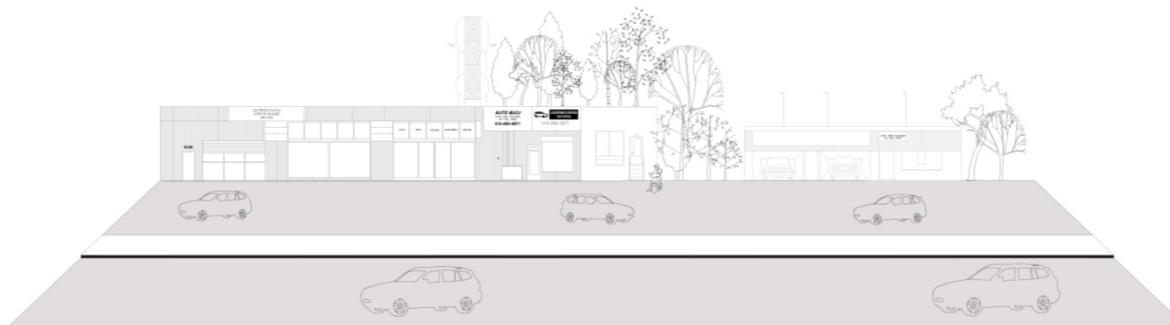


Figure 9 : Illustration d'Autoland par Rhita Cadi Soussi.

L'ANALYSE DE NATHAN LOUAGIE

COLLAGE ONIRIQUE

Montréal est autre, bien qu'également bilingue, elle l'est de façon plus manichéenne. Un boulevard, une ligne nord-sud, marque une séparation historique des deux camps. En outre, lorsque tout est rassemblé sous un manteau blanc, elle s'empresse de le transformer en une vaste marre gazoline. Une Janus, perdue entre un idéal de rêve américain du tout à l'économie et donc à l'automobile et une idéalisation de la vie en cabane, de la reconnexion à sa nature. **En somme, certains veulent toujours plus de bandes d'asphaltes, d'autres rêvent de nouveaux sillons dans la terre urbaine. L'exemple réel du terrain vague en spéculation; premier embranchement: condominiums ou jardins collectifs? Un choix pour deux demandes différentes, deux idéaux difficilement conciliables, le paradoxe est de mise.**



Figure 10 : Collage onirique de la ville par Nathan Louagie.

Il est plaisant d'imaginer sa "victoire", une disparition de la voiture dans l'espace intramuros qui mènerait la ville vers une libération d'espaces, une augmentation de la mixité des services et commerces, de la densité et une nouvelle définition de la cité par rapport à ses limites. La ville serait elle vue comme une zone préservée de l'automobile à l'inverse de sa banlieue, les deux seraient alors séparées par une couronne de stationnement. Ou plutôt, aurions-nous une réorganisation de la ville allant de pair avec son espace périurbain qui se ramènerait dans l'espace citadin alors transformé. Ceci faisant ainsi disparaître les infernales migrations pendulaires des travailleurs banlieusards. Une ville cintrée par sa campagne et reliée à ses condisciples par les voies de transport de masse efficaces. Un espace offrant une notion d'urbanité et de suburbanité disponible aux imaginaires, riches d'ambiances variées. Les restes de la ville diffuse constitueraient quant à eux une zone de transition entre une poche de vies urbaines et les contrées des "grands espaces". Une terre de non-droit ou rien n'est à personne, tout peut être à tous l'espace d'un instant. Une couronne aux inspirations romantiques constituant la soupape de sûreté de la cité.

RECOMMANDATIONS D'AMÉNAGEMENT POTENTIEL DURABLE

Pour une revalorisation de la vie de quartier: réinventer le tout à disposition dans un périmètre pédestre par une amélioration de l'affectation des lots, une meilleure perméabilité des fronts de rue et une densité mieux balancée. En outre, ne plus miser sur l'attraction de la ville uniquement pour les facilités offertes et l'imaginaire citadin qu'elle dégage, mais bien comme lieu disponible à une multitude d'imaginaires tous appelés à se retrouver dans l'une ou l'autre de ses ambiances.

Il faudrait donc écouter attentivement ce que l'existant transmet afin d'exacerber les tendances d'appropriation déjà en cours ainsi que libérer des espaces d'accueil pour de nouveaux mondes. Le respect et la compréhension des imaginaires, aussi bien des résidents que des travailleurs, déjà présents sur le site est une préoccupation essentielle. Dans le même sens, respecter les espaces-temps de non-droits, terrains vagues et autres, essentiels dans l'établissement temporaire d'appropriation. Une ville n'est pas à personne, mais bien à tout le monde selon des temporalités plus ou moins longues. [La terre est à celui qui en profite. Ainsi, urbanistes, architectes et autres mégalomanes de la cité seraient appelés à retenir leurs désirs de contrôle et de surplanification.](#)

La décroissance et la disparition de la voiture envisagées nous poussent à imaginer les espaces automobiles comme appelés à disparaître, nous pouvons donc dessiner la rue avec cette composante éphémère bien en tête en anticipant déjà sa nouvelle polarité. Évitions par exemple de créer des stationnements durables et des autoroutes indéboulonnables. Ensuite avec une mixité des personnes et des services pour fer de lance, il est permis de bannir le zonage fonctionnel des planifications.

Finalement, la notion du cycle, à toutes les échelles, est primordiale. Le rétablissement du cycle qu'entretient l'humain avec ses déchets allant de ses selles à ses bâtiments. Que la ville se réconcilie avec sa fiente. Pour l'instant nous sommes tous dans un déni de celle-ci, en évacuant allègrement nos étrons dans des litres d'eau potable, en enfouissant des déchets imputrescibles, en enterrant des morts dans des cercueils d'aluminium, l'homme se veut intemporel. Or tout ce qui touche à l'humanité est mortel, tout connaît une fin, de nos corps à nos bâtiments. Pour l'instant cette fin constitue souvent un imposant point final, au jour où "durable" s'écrit partout, il est important de se rappeler que tout est éphémère, que le dessin prend vie dans un lieu, mais surtout dans un temps. Permettre à cet éphémère de compléter un ou des cycles est un défi majeur d'une "écologie urbaine".

Étonnamment, Saint-Jacques et particulièrement le secteur de travail situé entre les avenues Belgrave et Grand Boulevard représente assez fidèlement la caricature de Montréal. Nous avons à nouveau un personnage schizophrène, perdu entre une ville-automobile sur cette grosse rue et des îlots résidentiels affichant le calme de leurs homologues suburbains vers le chemin de fer. La rue constitue un point d'entrée et de sortie de grande échelle dans l'ouest de la ville. Son flux est difficilement négociable. [Réduire la circulation sur cette portion reviendrait à déplacer le problème. Une solution équivaldrait à attirer les navetteurs dans des logements citadins ou à améliorer l'offre de transports périurbains collectifs.](#) Autant dire que le flux de circulation risque de subsister un bout de temps. De même, les commerces de garages et autres magasins "service au volant" font de cette zone un véritable no man's land ou « Autoland ». [Beaucoup aimeraient les voir disparaître, mais à nouveau, tant que la voiture constitue le moyen de transport majoritaire, les supprimer revient à les déplacer plus loin. Profitons donc de cette ambiance et encourageons là, elle représente le quartier à grande échelle. De quoi ont besoin ces garages? De stationnement, or il est préférable d'éviter d'en créer de nouveau. Mais il n'est pas un impossible d'imaginer un stationnement invisible une fois vidé.](#) De même, un processus de traitement des déchets des garages est primordial afin de libérer les flancs de la falaise. Des infrastructures autres que liées à l'automobile pourraient permettre aux habitants des rues perpendiculaires de s'approprier ce voisin gênant. L'accès et la vue sur la falaise encouragée, le caractère de la zone préservée, seuls son image et son fonctionnement auront évolué. Quant à la partie résidentielle, il faut réfléchir à son caractère particulier: elle est en bordure de ville, dissimulée derrière des concessionnaires et une voie de chemin de fer, ses rues sont aussi fréquentées qu'une allée de garage, les oiseaux chantent, les gazons sont verts. [On dirait une banlieue déguisée en quartier. Pourquoi ne pas profiter de ce déguisement pour faire avancer ce modèle incongru de banlieue urbaine.](#) En effet, cette ambiance est fort appréciée dans la cité et pourrait également être exacerbée afin de représenter une des nouvelles manières d'habiter la ville. En réponse au caractère fort de la rue Saint-Jacques et en profitant de la proximité

et des temporalités complémentaires des stationnements commerciaux, les rues et ruelles résidentielles, perpendiculaires à la grande rue peuvent se vider de leurs voitures et garages afin de créer un quartier entièrement piéton. Le tout dégagant l'espace des bitumes et autres asphaltes pour libérer des terres de culture, de jeux, d'habitation et d'appropriation. Un super îlot dans lequel le "réseau" automobile laisse place à des réseaux de chemins, d'eau et de déchets alimentant et alimentés par les habitations et les cultures. Plus de précisions à suivre. Pour achever sur une note de naïveté supplémentaire : permettons-nous simplement d'imaginer la ville comme un élément inspiré d'une symbiose naturelle et non comme l'éternel ennemi de cette vieille mère.