

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

ANNEXE B

Par les étudiants d'ARC3640 et d'ARC3018D

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

SECTEUR A

Discours d'Ève Beauchemin.....	5
Discours de Kim Mignogna.....	13
Discours de Maude Ledoux.....	25

SECTEUR B

Discours de Nathan Louagie.....	33
Discours de Rhita Cadi-Soussi.....	39
Discours de Thomas Ortega.....	45

SECTEUR C

Discours de Gabriel Luz Carpes.....	51
Discours de Mélanie Magnier.....	57
Discours d'Yvette Gahimbare.....	63

SECTEUR D

Discours d'Hélène Caron.....	69
Discours de Jorge Torres Portocarrero.....	79
Discours de Marc-Antoine Bourbeau.....	89

SECTEUR E

Discours de Marion Bouchet.....	101
Discours de Marie-Lise Ouimet.....	109
Discours de Sophie Langevin.....	115

Tp3-Discours critique

Arc 3640

École d'Architecture
Faculté de l'aménagement
Université de Montréal

Ève Beauchemin

H2013-03-05

Le quartier St-Raymond est situé dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce à Montréal. Il est aujourd'hui enclavé entre le chemin de fer du CN, la falaise St-Jacques et les voies de circulations rapides qui sont littéralement liées à l'évolution de ce quartier. Ainsi, il a vu ses débuts dans les années 1702, où la falaise St-Jacques appelée coteau Saint-Pierre faisait déjà apparition sur les cartes de la ville. En 1879, le chemin Upper Lachine et le chemin de fer grand trunk railway sont présent et des terres agricoles sont subdivisées à des colons qui défrichent et exploitent celle-ci. (Image 2) Cette route et ce chemin de fer deviennent des voies de liaison importante interprovinciale et en 1964 une partie d'Upper Lachine prend le nom de rue St-Jacques. Par la suite, le quartier fut affecté par les nouvelles infrastructures routières qui l'entourent comme l'autoroute Ville-Marie, le boulevard Décarie et l'échangeur Turcot. Aujourd'hui, la falaise St-Jacques est un relief important de la ville de Montréal, elle a vécu des remblayages dus à la construction des autoroutes et une revitalisation de plantation dans les années 1990. Elle est aujourd'hui couverte de peupliers et à une emprise d'environ 3 kilomètres et une superficie de plus de 20ha. Sur la rue St-Jacques, le commerce de l'automobile prend une place immense qui se dissipe vers le quartier résidentiel sur Upper Lachine. Ces deux voies sont très achalandées et il y a une mixité résidentielle, commerciale et industrielle qui reste peu dense. Le chemin de fer du CN fait toujours office de barrière pour la mobilité et l'accessibilité du lien nord-sud. La population y est surtout anglophone et d'origine italienne ainsi qu'Antillais et Asiatiques. Les résidents sont principalement de jeunes familles et d'une population plus âgée.¹ Ce quartier est conçu pour la voiture et la vie de quartier y est affecté, des solutions devront être pris pour améliorer les conditions de ce quartier à fort potentiel.



Image 2

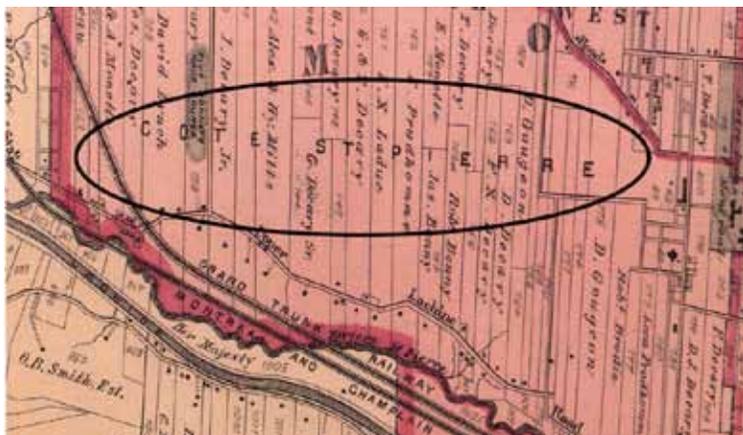


Image 1 : La côte Saint-Pierre Atlas of the city and island of Montréal, (détail), H.W.Hopkins,1879, BAnQ, Collection numérique, G/11_M_5G_75/H_/1879car



Image 3 : Échangeur Turcot en construction. Octobre 1966. Ville de Montréal

¹ La falaise Saint-Jacques, survol historique, service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine bureau du patrimoine, de la toponymie et de l'expertise, mai 2008

À l'intérieur de notre cours d'architecture verte, des solutions sont projetées dans les projets urbains pour diminuer les surconsommations d'eau, de sol, d'énergie, la dépendance à l'automobile et augmenter les milieux sociaux et naturels. Ainsi, la densification et le verdissement de nos villes devient un enjeu, car plus la ville est diffuse plus les services et les autoroutes se dissipent et s'étalent et il en vient une suite logique avec le transport de nos produits où il y a une plus grande consommation d'énergie.² De plus, nous pouvons constater que le bâti prend une place immense dans la consommation d'énergie dans le monde. Aux États-Unis, selon l'Energy Information Administration (2005), les bâtiments sont responsables de 14% de la consommation d'eau potable, 30% des déchets et 38% des émissions de CO2 (énergie, transport), 40% de l'utilisation des matières premières, 24 à 50% de l'utilisation de l'énergie et 72% de la consommation de l'électricité.³ Nous devons donc essayer de modifier nos modes de vie et trouver des solutions d'aménagement urbain et d'architecture pour améliorer les conditions de la ville. L'agence d'écologie urbaine de Barcelone propose un service d'analyse et de diagnostic de durabilité urbaine selon une approche d'écologie urbaine développée pour le contexte méditerranéen.⁴ Il n'y a pas seulement une implication du bâtiment écologique, mais aussi une prise en compte du contexte socioéconomique et du mode de vie des gens. Ainsi, la ville durable est divisée en quatre grands principes, la compacité, la complexité, l'efficacité, et la stabilité. La compacité permet un équilibre entre espace public et confort, mobilité et services du transport public et de marchandise et la place du piéton et de l'automobile dans la ville. Son but est d'améliorer la vie de quartier en augmentant les espaces publics de qualité en articulant l'occupation du sol et en créant une meilleure planification urbaine. Par la suite, la complexité permet de penser à l'organisation urbaine à l'échelle humaine et d'obtenir une meilleure biodiversité des milieux. Elle doit permettre plus d'échange entre individus en répartissant les usages et en augmentant l'accessibilité des commerces à proximité. De plus, ses espaces d'échange doivent intégrer une présence de couvert végétale et une bonne perméabilité du sol. L'efficacité traite de la bonne gestion



Image 4 : Arc3640 | cours 01 | Mertenat | Udem |22.01.2013 | p.28

de l'eau, des déchets et des ressources pour limiter la consommation d'énergie et l'épuisement de nos ressources. Tandis que la stabilité permet d'augmenter la cohésion sociale, ce qui veut dire d'offrir une meilleure accessibilité à l'éducation et à la culture et permettre la disponibilité de logements abordables.⁵ Le tout pour qu'individu de culture, d'âge et de sexe différent puissent communiquer et échanger. Ces thèmes doivent s'appliquer en aménagement urbain et en architecture et chacun des intervenants doit participer aux bons développements des villes. Chaque thème se complétant un avec l'autre, il est primordial que chaque intervenant du projet s'implique et comprenne les objectifs pour pouvoir bien les utiliser.

² Arc3640 | cours 01 | Mertenat | Udem |22.01.2013 | p.11

³ Arc3640 | cours 01 | Mertenat | Udem |22.01.2013 | p.12

⁴ Arc3640 | cours 01 | Mertenat | Udem |22.01.2013 | p.27

⁵ Arc3640 | cours 01 | Mertenat | Udem |22.01.2013 | p.40

À la suite des principes expliqués précédemment, nous avons analysé une partie du quartier St-Raymond pour comprendre avant tout le potentiel positif et/ou négatif du site. Moi et mon équipe avons analysé la partie Est du quartier à l'intersection des rues Cavendish et St-Jacques. (image 5) Notre première réaction fut de constater le caractère hostile et peu convivial de la rue St-Jacques, il est très difficile d'y circuler comme piéton dû à la grande circulation véhiculaire. Par conséquent la compacité du site est faible, car une grande majorité du site est occupé par des stationnements. Une piste cyclable pourrait être accessible de l'autre côté du chemin de fer, mais pour y accéder nous devons traverser le tunnel de béton de



l'avenue Cavendish ou de petits trottoirs bordent les grandes voies de circulation. Le quartier est desservi par des autobus, mais les aires d'attente pour ceux-ci sont désagréables, car les trottoirs ne permettent pas assez d'espaces pour les usagers qui attendent et ceux qui circulent sur ceux-ci. Le confort de l'utilisateur est faible, car le site a été pensé pour l'automobile et il n'est pas conçu pour une échelle humaine. La distance entre la rue, le trottoir et l'entrée des bâtiments commerciaux n'est pas conçue pour l'humain, mais bien pour la voiture. (image 6b) De plus, l'impact sonore est important dû aux axes routiers de Cavendish et de St-Jacques, de l'autoroute Ville-Marie et évidemment du chemin de fer. Le

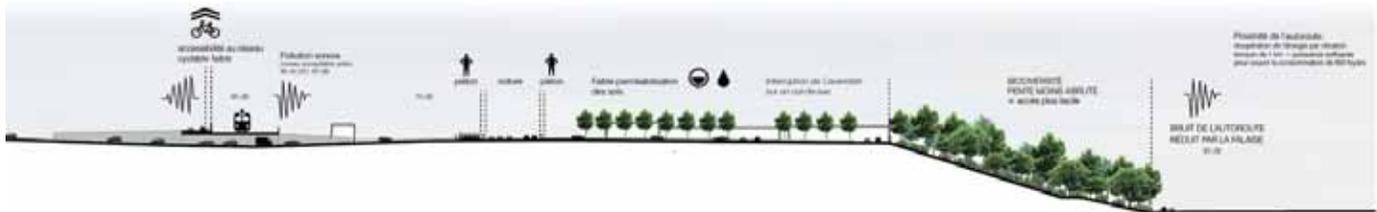


Image 6 a: Coupe Cavendish

couvert végétal est faible ce qui augmente les îlots de chaleur et les espaces sont vastes donc des bourrasques de vents sont créées. La falaise offre par contre un espace de biodiversité qui n'est pas mis en valeur où l'on y a accès difficilement, car la majorité des commerces y font dos. Par conséquent, plusieurs déchets s'y retrouvent et elle n'est pas valorisée. Ainsi, la rue St-Jacques est dominée par des usages commerciaux liés à l'automobile avec de grandes affiches peu agréables et peu de commerces de loisirs y sont présents. Il n'y a donc pas de diversité commerciale et le quartier est mal pourvu en services. Les résidents de St-Raymond doivent traverser le chemin de fer plus au Nord pour avoir accès à plus de services. Le sol est majoritairement contaminé dû aux anciennes stations-services, aux grands espaces dédiés aux commerces automobiles et évidemment à la population qui crée la voiture qui y circule. Le site au bas de la falaise



Image 6 b: Coupe St-Jacques

est aussi contaminé, car il était un ancien dépôt public. De plus, une épicerie Loblaws et son espace de stationnement prennent une place immense sur le site. Par contre, la grande surface de toiture est rarement ombragée et offre un potentiel en énergie solaire. Les déchets organiques de l'épicerie pourraient être récupérés

pour compostage. Par contre, ce stationnement est imperméable et augmente les coûts de traitements de l'eau qui se dirigent dans les égouts. La falaise St-Jacques permet quand à elle un ruissellement d'une partie de l'eau qui s'y écoule pour se terminer vers une marée au bas de celle-ci. Par conséquent, cette partie du quartier est peu dense, car il n'y a pas d'habitations et les stationnements occupent une grande partie de l'espace. Peu de cohésion sociale est créée, car peu d'espaces sont conçus pour le piéton. Le seul endroit où nous avons pu constater une cohésion sociale était à l'intérieur du Tim Hortons qui était bondé de gens de diverses cultures qui discutaient. De plus, la trame urbaine est coupée et les bâtiments sont alignés à cette trame. Il n'y a donc pas de relation entre l'intérieur et l'extérieur. Par conséquent, le quartier a de grands potentiels qui doivent être développés.

Pour faire suite à l'analyse du quartier, nous devons mettre en lien l'analyse et les thèmes d'écologie urbaine pour proposer notre vision du site. Pour commencer, nous avons dans le cadre du cours d'atelier (ARC 3018D) exprimé ce qu'était pour nous notre ville idéale à l'intérieur d'un collage. (image 7) Dans ce collage, j'ai exprimé ma ville idéale comme un stimulateur. Par conséquent, elle doit permettre l'action de stimuler et d'accroître l'activité de l'organisme et elle doit permettre la mise en jeu d'une structure à l'aide de son environnement externe ou interne. Elle doit offrir les conditions propres à agir ou réagir ou susciter ou renforcer le mouvement et elle doit nous encourager à l'action, pour permettre aux citoyens de s'exprimer et d'offrir aux quartiers la possibilité future de se développer par eux-mêmes. Ainsi, elle favorisera l'activité physique ou mentale, augmentera la sensibilité et renforcera l'activité physique. La ville idéale doit être à la recherche du progrès et de l'émerveillement pour pouvoir vivre dans un environnement sain qui offre culture et

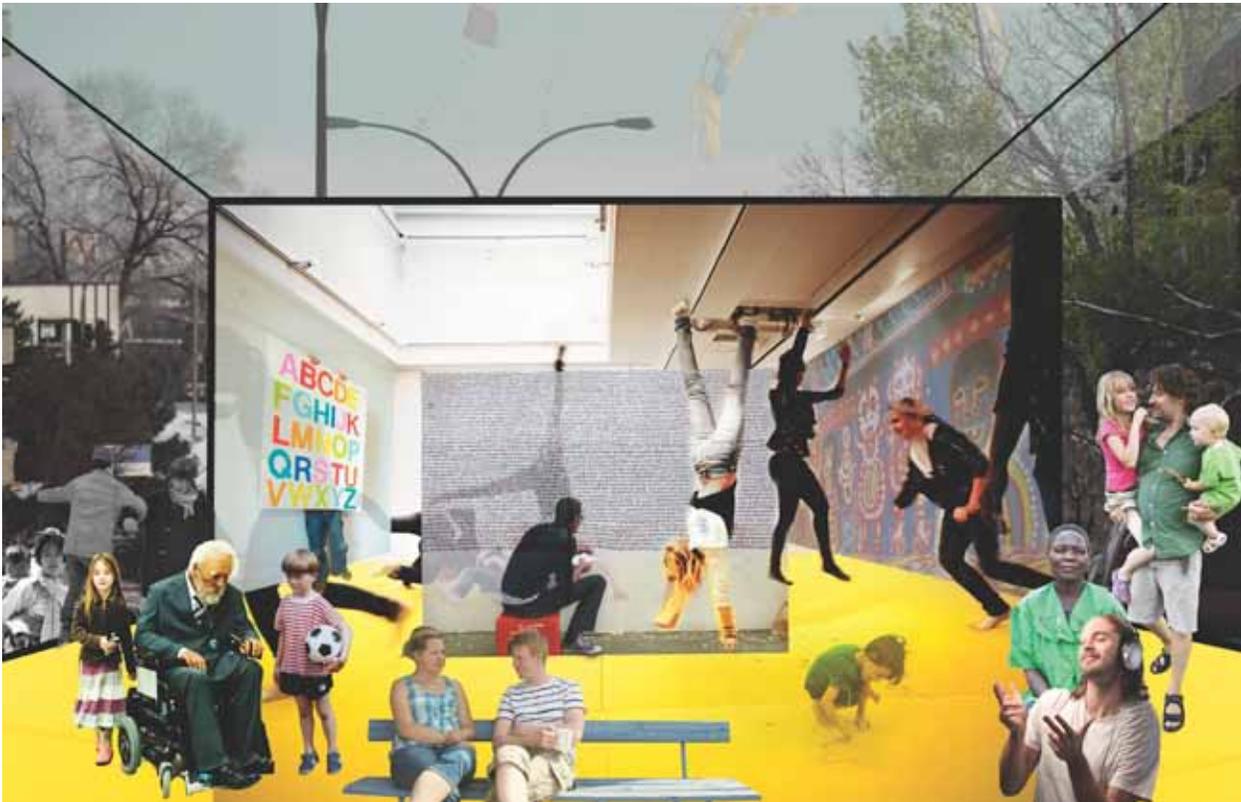


Image 7 : Collage Stimulateur par Ève Beauchemin

éducation. Elle peut nous rappeler les besoins d'un enfant envers sa mère et son père qui doivent lui offrir la nécessité d'un contact physique, d'un mouvement, d'une sécurité physique et psychique, de communiquer, de jouer et d'apprendre. Ses besoins sont toujours valables lorsque nous grandissons et c'est la ville qui nous permet de les satisfaire. Par conséquent, la ville devient la mise en application d'espace pour stimuler de manière spécifique ou générale l'être humain.

À l'aide de cette idéologie et des thèmes de l'écologie urbaine, une première proposition sera émise avec des recommandations d'aménagement pour le quartier. En premier lieu, la dimension, l'échelle humaine et l'animation du quartier seront requises dans toutes les caractéristiques de l'aménagement. Ainsi, il devient nécessaire de diminuer la circulation automobile et d'augmenter l'espace pour le piéton. Par le fait même, l'incorporation d'une nouvelle gare de train ou d'un rapid transit pourrait offrir un lieu de rassemblement où il y aurait une mixité d'activité et une meilleure accessibilité aux services et transports. Pour s'assurer que cet espace urbain fonctionne, le programme devra avant tout souscrire à une densité plus élevée. Par conséquent, le programme du site comprendra des jardins communautaires et un marché qui deviendront les espaces intermédiaires qui entrent en interaction avec les autres éléments du programme. Ses espaces transformeront le lieu lorsque l'utilisateur l'occupera et pourront offrir aux autres fonctions du programme une relation éducative et culturelle. Annexer aux jardins communautaires, des accès pour la communauté devront être prescrits, comme des salles collectives pour diverses activités et des terrains de jeux multidisciplinaires pour les enfants. Une densité de logements et de services devra être conçue pour augmenter la compacité du quartier. Le programme nécessitera une diversité programmatique pour que les individus occupent l'espace autant le jour et le soir, la semaine et la fin de semaine. Pour que l'espace soit sécuritaire, il doit y avoir le plus de gens possible à toute heure de la journée. La perméabilité des façades entre l'intérieure et l'extérieure est aussi nécessaire pour annoncer les espaces en fonctions. Ainsi, l'échelle des espaces publics devra être considérée avec le champ de vision social pour que la distance, les sens et la communication soient prescrits dans la conception. De plus, la falaise doit être mise en valeur et exposée à plus de



Image 8 : Exercice du seuil, Ève Beauchemin

liaison avec le programme et plus de connexion avec le quartier résidentielle. Cette transparence dans les façades va permettre d'insister les gens à y rester plus tard.⁶ Par conséquent, les rues devront être conçues en fonction de l'échelle humaine en diminuant leurs largeurs et en augmentant les trottoirs. De plus, les axes de rencontre des voitures et de l'autobus nécessiteront une meilleure planification pour que l'intersection soit sécuritaire pour le piéton. Les espaces de stationnement devront être réduits pour obtenir plus d'espace public pour l'humain. De plus, en diminuant celle-ci il y aura diminution des îlots de chaleur et le site sera plus perméable. Ainsi, il devra être aménagé en fonction des directions du ruissèlement tout en augmentant les sols perméables, les milieux humides et les plaines inondables.⁷ L'aménagement urbain du quartier doit permettre des espaces flexibilité pour que le quartier évolue au cours du temps. Par exemple, l'utilisation des espaces publics selon les quatre saisons, comme des espaces d'activité pour les enfants l'été et une patinoire en hiver. Cet aménagement urbain doit aussi offrir un maximum de continuité dans le sol pour un maximum de

⁶ Gehl Jan, Pour des villes à l'échelle humaine, écosociété, 2012

⁷ Villes vertes eau bleue, guide d'introduction à la gestion écologique des eaux de pluie, union St-Laurent Grands Lacs, mars 2010

fluidité pour les personnes à mobilité réduite. De plus le confort thermique dans l'aménagement urbain doit être pris en compte, donc la végétation doit être composée dans l'aménagement pour créer de l'ombre et une hiérarchie profitable. Par conséquent, plus le quartier sera prescrit pour la marche ou le vélo, plus le quartier sera sain et plus il y aura d'animation dans les espaces publics.⁸

⁸ Gehl Jan, Pour des villes à l'échelle humaine, écosociété, 2012

Kim Mignogna

TP3 : Discours Critique

L'intersection Saint-Jacques et Cavendish : un secteur au fort potentiel pour un développement viable pour le quartier Saint-Raymond dans Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce

ARC 3640: Architecture verte
par Daniel Pearl et Céline C. Mertenat
le 5 mars 2013

Université de Montréal

I. PRÉSENTATION DE LA ZONE ÉTUDIÉE

Le secteur étudié concerne la partie à l'ouest du quartier Saint-Raymond, dans l'arrondissement Notre-Dame-de-Grâce/Côte-des-Neiges à Montréal. Cette zone est comprise entre la voie ferrée au sud du boulevard de Maisonneuve et la falaise Saint-Jacques; elle est délimitée à l'ouest par le boulevard Cavendish et à l'est par le concessionnaire *Hyundai*.

C'est une zone commerciale, il n'y a aucune résidence sur ce quadrilatère. On y retrouve des commerces liés au secteur de l'automobile (concessionnaires *Hyundai* et *Harley-Davidson*, garages, détaillant de pièces d'auto, lave-auto, location d'autos *National*, etc.). Les stations d'essence qui se trouvaient sur le coin Cavendish/St-Jacques ont cependant fermé, un café *Tim Hortons* s'est installé à l'un de ces emplacements. D'autres commerces relevant de l'industrie alimentaire sont présents : une épicerie *Loblaws* et une succursale de la *SAQ-Sélection*, mais aussi deux restaurants outre le *Tim Hortons* : un *Chez Cora déjeuners* et un BBQ coréen. Le *Rose Bowl* est le seul endroit de la zone qui est lié aux loisirs, cette salle de quilles est depuis longtemps ancrée dans le quartier. Finalement, un centre d'équipement sanitaire (*Centco*) ainsi qu'un détaillant de produits financiers joint à un bureau de change (*Financière Money Wise*) complètent le tableau des commerces établis. L'unique lieu au caractère non-commercial est le centre communautaire iranien *Seena* situé sur l'intersection Cavendish/Saint-Jacques.

II. LE COLLAGE ONIRIQUE ET LA VISION POUR UNE VILLE DURABLE

Au Québec, le développement immobilier est un indicateur de la santé économique des régions (le chiffre des mises en chantier est cité comme barème des tendances du marché). Le secteur de la construction est régi par des intérêts financiers et de nombreux pans des villes sont développés dans cette optique marchande, sans égard ni pour ceux qui les occuperont (les habitants sont des consommateurs plutôt que des citoyens) ni pour la qualité constructive et environnementale des projets. S'ensuit donc des quartiers inadaptés où les résidences deviennent des produits «jetables» et périmés après quelques décennies, alors que la construction devrait être basée sur une notion de durabilité contextuelle et temporelle.

La question de l'écologie urbaine prend tout son sens : il faut considérer dans un ensemble beaucoup plus vaste les projets en tenant compte de multiples facteurs inhérents aux sites à développer. La récolte et l'analyse de données de nature historiques, biologiques, géographiques et écologiques mais aussi socio-économiques (démographie, densité, emploi), infrastructurelles, culturelles et communautaires, permettent d'élargir le champ conceptuel afin de mieux intégrer le projet dans son milieu, grâce à une approche symbiotique.



Collage Onirique / Atelier d'Écologie urbaine

L'exercice du collage onirique nous a permis d'imaginer la ville idéale de demain. La ville est un lieu fascinant qui favorise une concentration ainsi qu'une diversité incroyable de personnes, donc d'activités économiques, de savoirs, de pratiques culturelles. La cité est un territoire d'expérimentations en tous genres, d'accumulations de couches (historiques, culturelles, bâties). Les plans d'aménagements urbains font rarement *tabula rasa*, on préfère construire par-dessus l'existant, dans les interstices, par ajouts successifs. J'ai travaillé le collage de la même manière, couche par couche – l'image finale ne contient pas tous les calques, ils sont cependant présents, car ils ont influencé la construction de l'image. La mémoire de lieux disparus influence de la même façon le développement de la ville.

Ce collage représente un tissu urbain dense où nature et bâti se confondent et forment la trame de fond enchevêtrée d'un théâtre d'actions possibles, de rencontres inopinées, de rapprochements d'éléments disparates qui créent des événements éventuellement significatifs. La ville est un laboratoire de relations humaines, un lieu collectif où tous peuvent trouver leur place : la cité doit avoir une grande tolérance pour la différence et la marginalité et c'est ce qui en fait sa richesse.

Dans ce chaos peuvent exister des espaces de vie agréables, sereins. Essentiellement ceci consiste à promouvoir une vie de quartier dynamique où l'on fonctionne sur un mode coopératif, où l'on recherche des ressources dans l'entourage immédiat afin de rompre l'isolement. Les liens de voisinage suppléent à l'érosion de la base familiale traditionnelle, réalité citadine où les ménages sont à forte majorité célibataires, issus de l'immigration, etc.

L'accès facile aux services essentiels tels l'alimentation (fraîche et abordable), les transports, les commerces de proximité, est indispensable. Il faut privilégier la vie à l'extérieur: les infrastructures et les projets d'urbanisme doivent être conçus dans cette optique; l'on peut aussi penser à l'élaboration d'espaces communs entre plusieurs résidences comme des porches, des jardins communs, la création d'un réseau piéton/cycliste qui permet d'éviter l'usage de l'automobile, etc.

III. DIAGNOSTIC DU SECTEUR



Plan d'ensemble de la zone étudiée / Atelier d'Écologie urbaine

Le secteur étudié est d'une pauvreté absolue lorsqu'on le considère avec les quatre principes qui définissent les enjeux essentiels d'un aménagement urbain de qualité : compacité, complexité, efficacité et stabilité. L'humain est absent de ce secteur de la ville, rien n'est conçu pour celui-ci dans cet espace, tout est fait pour le confort de l'automobile (une machine) et encore, même pas pour celles des résidents immédiats, mais pour ceux provenant de l'extérieur. Grands boulevards à circulation rapide dont celui de Cavendish qui se termine en «T» sur Saint-Jacques, commerces liés à l'automobile, gigantesques stationnements, trottoirs minuscules et mal adaptés à tout type de circulation piétonne, sont les constats immédiats que l'on peut formuler à propos de la compacité. De plus, il n'y a pas d'accès direct à la piste cyclable sur de Maisonneuve: le viaduc de Cavendish est peu invitant, voire dangereux, pour les

piétons et cyclistes. Ceci n'est pas surprenant étant donné qu'il s'agit ici d'une zone 100% commerciale, donc elle n'est pas réfléchiée comme un lieu habitable.

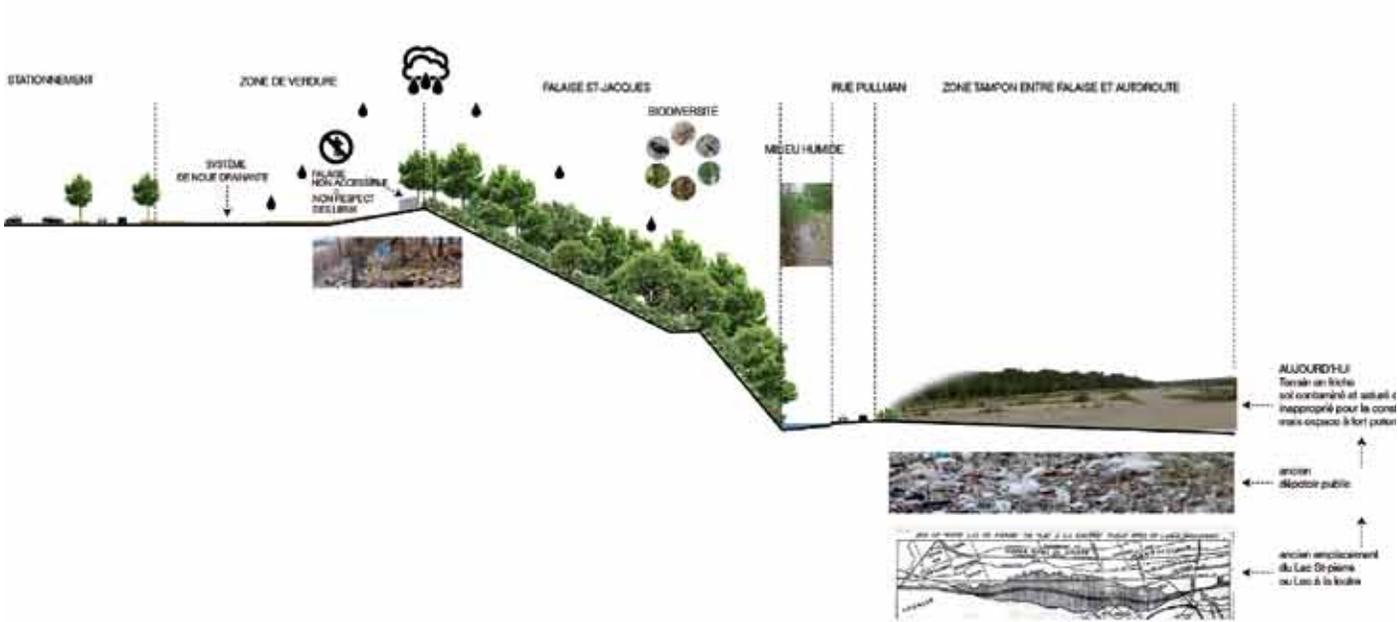
C'est un endroit insipide, qui ne présente absolument aucun intérêt. Un point positif c'est qu'il y a des arrêts au coin Saint-Jacques/Cavendish, pour les lignes 90 et 104 de la STM. On peut considérer que le degré de compacité absolue est très faible et que celui de la compacité corrigée pondérée est nul, vu qu'il n'y a aucun espace de qualité dans ce contexte. Le confort ressenti dans ces espaces est lui aussi au plus bas degré : la convergence des grandes artères (70 dB) en plus de la présence des voies ferrées (85 dB) ont un impact considérable sur le confort acoustique, le niveau acceptable étant de 60 dB entre 8h et 22h. De plus, cela a un impact sur le niveau de pollution atmosphérique et toutes ces grandes surfaces goudronnées sont autant d'îlots de chaleur qui diminuent dramatiquement la qualité du confort ambiant, d'autant plus qu'il y a zéro couvert végétal sauf sur la falaise.

Tout ce bitume et ce manque de végétation en font un espace très faible en ce qui a trait à la biodiversité. Les surfaces asphaltées signifient une grande imperméabilisation des sols (ce qui augmente la pression sur la nappe phréatique en conjonction à celle sur la gestion des eaux pluviales) et leur contamination, phénomène amplifié par tous les commerces automobiles du secteur (lave-auto, garages, anciennes stations d'essence) qui rejettent une panoplie d'éléments toxiques (huiles, métaux lourds, produits nettoyants, etc.).

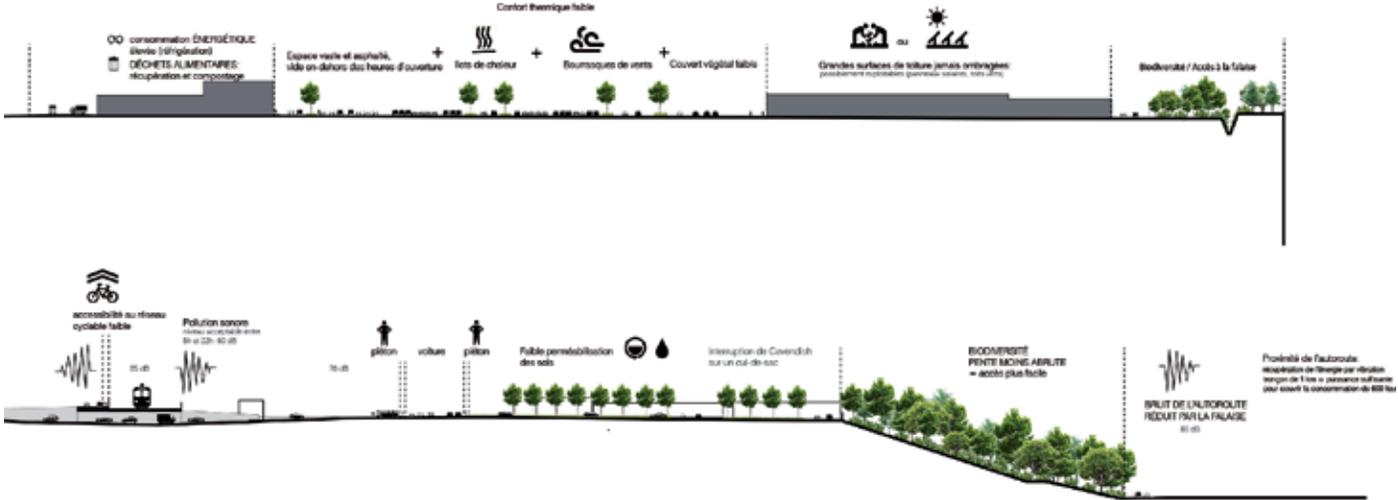
La falaise Saint-Jacques est zonée «éco-territoire», mais la biodiversité présente n'est pas de grande qualité. La falaise connaît des problèmes d'érosion, car elle est en fait le produit d'opérations de remblaiements et son couvert arboricole date des années 1980-1990. Elle offre cependant un espace de verdure qui filtre en partie bruits et pollution provenant de l'échangeur Turcot situé en contrebas et de la rue Saint-Jacques. C'est aussi le refuge pour la couleuvre brune, au statut précaire, et des populations d'oiseaux. Il est regrettable que l'accès à la falaise sur cette section du territoire soit barricadé, c'est un site qui n'est pas appropriable, donc négligé et traité comme dépotoir.

Finalement, un autre manque de la zone étudiée est sa pauvreté en ce qui concerne son organisation urbaine, sa mixité et sa cohésion sociale. En effet, les services essentiels à part l'épicerie *Loblaws* sont situés à une grande distance de marche sur Upper Lachine ou Sherbrooke. Seul le *Tim Hortons* est un lieu collectif, mais c'est un commerce et non une installation urbaine. La morphologie du bâti vs. les espaces libres jouent aussi un rôle de dissolution sociale dans ce secteur : les bâtiments sont parsemés de manière aléatoire sur le site, avec un grand recul sur rue et la plupart ont des façades qui tournent le dos à la rue Saint-Jacques. C'est un véritable paradoxe urbanistique inexplicable: alors que la trame urbaine existante au nord de la voie ferrée disparaît, le bâti reste fidèle à cette trame nord-sud.

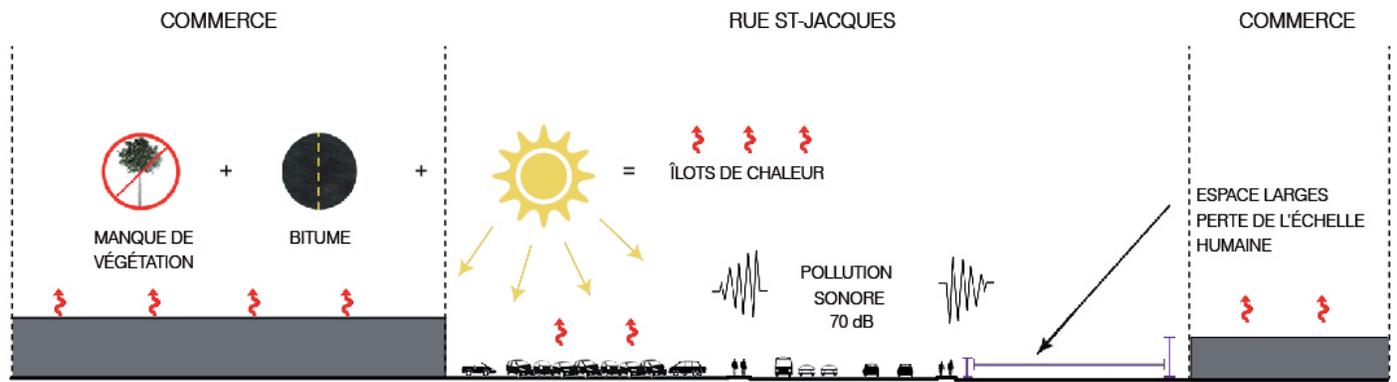
Coupe sur la falaise et le stationnement / Atelier d'Écologie urbaine



Coupe sur l'espace entre le Loblaws et le Rose Bowl / Atelier d'Écologie urbaine



Coupe sur Cavendish / Atelier d'Écologie urbaine



Coupe sur Saint-Jacques

IV. RECOMMANDATIONS POUR UN AMÉNAGEMENT DURABLE

À la suite de ce diagnostic du site très négatif, il est clair qu'il est nécessaire d'enrichir ce secteur afin de le rendre plus invitant et signifiant pour la population du quartier. Saint-Raymond est très enclavé, pris entre la falaise et la voie ferrée tout en étant un lieu de passage excessif sur Saint-Jacques d'une circulation étrangère à cette zone. Ce caractère transitoire est peut-être la plus grande doléance que l'on puisse énoncer ici et il y a un désintérêt et une impression d'impuissance qui se dégagent face au caractère du lieu chez les résidents.

Nous sommes cependant convaincus du fort potentiel pour un développement urbain de grande qualité pour le quartier, notamment parce qu'il y a énormément d'espace libre, donc il est possible de faire de grands gestes urbanistiques et programmatiques, ce qui est plus compliqué dans les parties plus denses de Saint-Raymond. Il faut réfléchir ce lieu en replaçant au centre des préoccupations les résidents, accroître le niveau de confort urbain et redonner une échelle humaine à ces vastes espaces déconnectés. Deux axes de développement complémentaires sont privilégiés : il faut pousser le principe de mobilité en accroissant l'offre pour les transports alternatifs tout en développant la rencontre des artères Cavendish et Saint-Jacques pour en faire un nœud important d'activités commerciales et communautaires en y instaurant un marché public auquel seraient jumelés d'autres types d'usages.

Le croisement Saint-Jacques-Cavendish doit être considéré comme une porte d'entrée de Saint-Raymond, mais il faut fortement décourager la circulation de transit. Le quartier doit devenir une destination intéressante, ceci permettant à la fois de consolider les liens communautaires et d'attirer l'installation de commerces et de services intéressants pour la population locale. Il faut tout d'abord réduire le nombre de voies sur Saint-Jacques et Cavendish à une dans chaque direction tout en réduisant leur largeur. Ceci diminue d'emblée la vitesse de la circulation, surtout si ces mesures sont accompagnées d'un élargissement notable des trottoirs afin de permettre une circulation aisée des piétons, la plantation d'allées arborées, l'ajout d'une piste cyclable des deux côtés et les espaces réservés pour les transports en commun – la largeur des artères ainsi que les vastes reculs sur rue rendant ceci tout à fait possible. L'intersection est aussi modifiée pour devenir un rond-point, ce qui a l'avantage de réduire la vitesse des automobilistes tout en évitant les temps d'attente aux feux rouges (il y a diminution de la concentration des gaz d'échappement et une circulation plus fluide). Les traverses piétonnières doivent être clairement identifiées et en avancées sur la voie.

Suite à ces mesures encourageant les déplacements qui ne dépendent pas de l'usage automobile, nous proposons d'éliminer le stationnement du *Loblaws* en surface pour y implanter un marché publique intérieur et extérieur ainsi que des serres à but non-lucratif et fonctionnant sur le mode coopératif. Il est possible de greffer des programmes divers qui augmenteraient la plus-value de ces installations : café, cuisine, jardins extérieurs et ateliers communautaires, petits commerces. Jardins et serres nourriront le quartier par l'entremise du marché.

Afin de réduire l'impact des îlots de chaleur de tout le quartier, les toitures plates seraient des espaces cultivables qui offriraient des points de vue intéressants sur le quartier, le Mont-Royal et la falaise. Il faut aussi améliorer le bilan de la gestion de l'eau pour éviter au maximum qu'elle se retrouve dans les égouts. Certaines mesures sont à

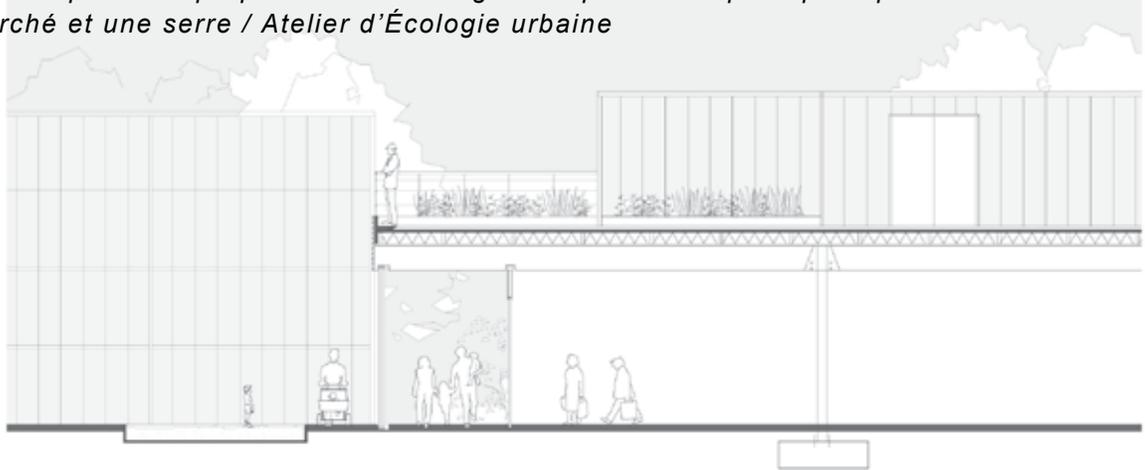
prévoir: optimiser la rétention de l'eau de pluie dans des bassins filtrants pour son usage dans les serres, jardins et le lave-auto.

Certaines parties du secteur seraient zonées résidentiel. Il y a des terrains suffisamment vastes sur le site pour justifier une typologie mixte d'immeubles résidentiels de moyenne envergure et de plex. Ceci permettrait d'autant plus de densifier et de resserrer la trame vide de cet espace où sont implantés n'importe comment les édifices commerciaux du côté nord de Saint-Jacques.

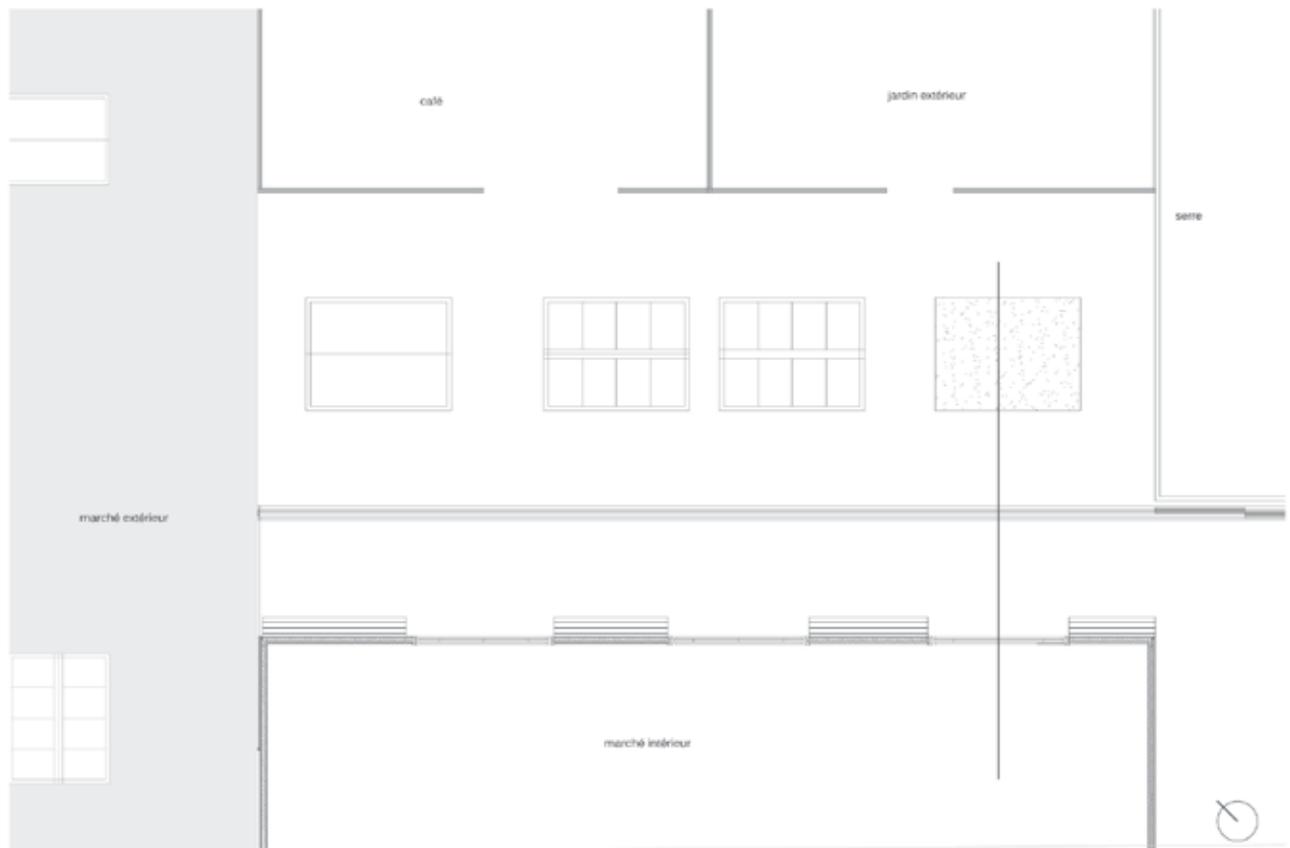
Finalement, il y a raison de croire intéressant l'ajout d'une petite gare ferroviaire jumelée à des stations de vélo- et d'auto-partage dans un espace situé entre le *GoodYear* et le concessionnaire *Hyundai*. Cette station ferroviaire serait située à équidistance de celles de Montréal-Ouest et de Vendôme, elle profiterait non seulement aux résidents de Saint-Raymond, mais aussi à ceux du quartier au nord, surtout si l'accès direct entre les deux zones est facilité par le plan d'aménagement global. Il faudrait donc aménager une voie mixte (piétonne et cycliste) traversant le lot à partir de Saint-Jacques et qui continuerait vers de Maisonneuve en surplombant la voie ferrée.

Nous avons énoncé les grandes lignes d'un plan d'aménagement durable souhaitable pour le secteur, mais il ne faut pas non plus oublier que souvent c'est l'intégration de détails qui semblent parfois anodins qui joue un rôle primordial pour le confort des occupants d'un lieu et qui en font sa richesse. Nous songeons par exemple à du mobilier urbain approprié et sécuritaire (bancs, lampadaires), à des espaces couverts permettant de se protéger des éléments naturels (soleil, pluie), à des aménagements de jeux pour enfants simples (trampoline encastrée au sol, petit carré de sable), et même, pourquoi pas à un terrain de *bocce* ou un grand jeu d'échecs qui favoriseraient les rencontres. Ce sont des éléments qui, tout en rendant des espaces de vie agréables, ne nécessitent pas beaucoup d'investissements infrastructurels.

Plan et coupe d'une proposition d'aménagement pour un espace public extérieur reliant un marché et une serre / Atelier d'Écologie urbaine



COUPE 150



PLAN 150

VERS UNE VILLE PLUS HUMAINE - TP3

Maude Ledoux

ARC3640 - Architecture Verte

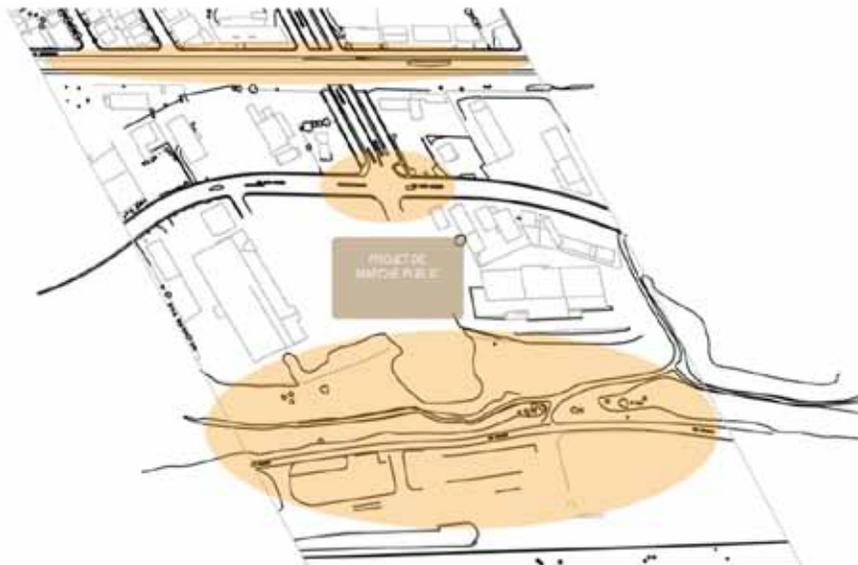
Université de Montréal

5 mars 2013

Quartier Saint-Raymond - secteur A



Le secteur à l'étude se situe dans la partie à l'extrême est du quartier St-Raymond. Il comprend plusieurs éléments importants à l'étude: l'intersection de la rue St-Jacques et du boulevard Cavendish (porte d'accès nord-sud au quartier St-Raymond) , la présence d'une section de la voie ferrée, la dominance de bâtiments commerciaux et industriels , et une partie de la falaise St-Jacques. Dans ce secteur, un projet de marché public est projeté à l'emplacement sud du boulevard Cavendish là où celui-ci se termine.



Le secteur, peu densifié, a la capacité d'accueillir de nouvelles infrastructures de grande envergure, comme c'est le cas d'un marché public, par exemple. De plus, déjà associé à une activité commerciale et situé sur un axe routier important, ce secteur, à première vue, offre les conditions nécessaires à la construction d'un marché public. L'idée ici est d'analyser ce secteur comme potentiel à l'implantation d'un projet de marché public et à de nouveaux projets d'aménagement ,et de s'assurer de la viabilité du projet comme argumentaire à la revitalisation du quartier St-Raymond.

L'aménagement urbain durable

Le principe du développement durable s'intéresse à l'impact des communautés lors de gros projets de revitalisation plus précisément en se penchant sur l'équilibre entre les besoins humains et la disponibilité des ressources¹. Dans le cas d'une ville, on peut se questionner sur les problèmes d'étalement urbain qui laissent à voir un mode d'étalement diffus qui définit la ville en zones monofonctionnelles ; zones industrielles, zones commerciales, zones d'habitations... La distance entre les différentes zones implique, entre autres, des enjeux importants en termes de déplacement, d'accessibilité, de diversité, d'interaction et surtout de qualité de vie pour la communauté. Pour atteindre les objectifs d'une ville durable, le premier geste à faire est de revoir nos modes de vie. Ceci aura comme premier impact d'observer le plein potentiel d'un site et de revoir les dynamiques urbaines inhérentes à chaque site afin que chaque personne puisse y trouver sa place.

La ville durable utilise les synergies déjà existantes de la ville et tente de multiplier les interactions entre chacune d'elles. La pensée critique des villes invite à prendre en compte toute la complexité des villes pour assurer un environnement dynamique viable, vivable et équitable.

En se basant sur les principes de la ville durable selon l'Agence de l'Écologie Urbaine de Barcelone (AEUB), il devient plus facile de schématiser tout le réseau et la complexité des synergies et enjeux qu'implique un projet d'écologie urbaine. Ces quatre principes sont : la compacité, la complexité, l'efficacité et la stabilité. À chacun de ces réseaux se rattachent des enjeux qui eux-mêmes fonctionnent en synergie ; il est donc important de constamment faire un mouvement de va-et-vient entre tous ces enjeux pour mieux assurer la cohérence du principe de la ville durable.

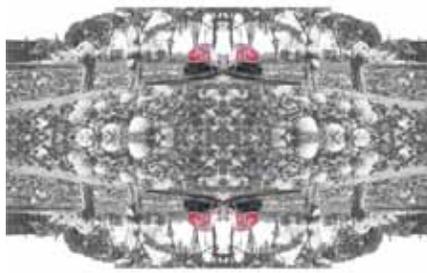
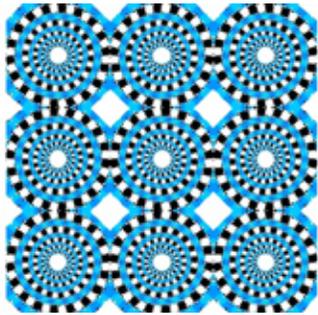


¹ Rapport Brundtland 1987

² Agence d'Écologie Urbaine de Barcelone

La pensée du projet d'écologie urbaine expose une manière de penser et de concevoir la ville d'aujourd'hui et de demain. C'est dans cette approche que s'appuie mon processus de réflexion sur la ville future. Un premier exercice de collage onirique a permis de clarifier mes intentions quant aux éléments importants qui constituent la ville et qui sont importants, selon moi, pour la société. Cette première réflexion sur ma vision de la ville témoigne de mon intérêt à concevoir une ville où il fait bon vivre et qui est favorable au développement de l'esprit humain.

La complexité d'une ville réside en sa quantité d'éléments qui la composent mais qui se chevauchent, qui sont interalliés et qui tous, participent au métabolisme de la ville. Mon idée était de décortiquer ces éléments qui me semblaient importants à considérer. En décortiquant chacun de ces éléments, et en les superposant par la suite, j'arrive à créer mon propre manifeste de ma vision urbaine. J'ai séparé la ville en trois couches, chacune liée à une idée que je me fais de la ville. La ville est vue comme: *un métabolisme, une composition, une histoire.*



Un métabolisme: la ville est un organe vivant ou chaque élément agit en synergie. Par analogie au système nerveux du corps humain la ville agit tel un réseau qui crée les communication entre tous les organes.

Une composition: la ville est active et les éléments qui la composent sont les engrenages de son activités. Ces engrenages en mouvement assurent le mécanisme urbain; ils sont le balancier de l'équilibre d'une ville, ils génèrent le mouvement, et la qualité des engrenages doit assurer la longévité du mécanisme.

Une histoire: Une image datant du début du 20e siècle rappelle que le quartier de Notre-Dame-de-Grâce était reconnu autrefois pour la qualité de son agriculture (melons, oignons) sur ses terres agricoles et fertiles. Le train, implanté à cette même époque, devait assurer le transport des produits, parfois exportés jusqu'à New York. Transport et agriculture coexistaient déjà à cette époque.



La superposition de ces 3 couches donne une image complexe, dense mais harmonieuse à l'image de celle que je me fais de la ville.

Diagnostic du secteur A

Une première analyse a permis de faire ressortir les grandes lignes des observations faites dans le secteur. Celles-ci ont permis de comprendre la réalité du secteur, de bien cerner ses faiblesses pour mieux saisir son potentiel.

Le secteur n'est pas dense et son étalement est très diffus. Le tissu urbain est monofonctionnel et est constitué de commerces principalement liés à l'automobile et quelques autres liés à l'industrie alimentaire. Aucun logement d'habitation n'existe dans le secteur ; les plus proches se situent au nord de la voie ferrée. La présence de quelques bâtiments liés à la restauration et aux loisirs viennent s'ajouter à un ensemble trop vaste. Les bâtiments hétérogènes et dispersés laissent à voir une certaine brutalité par le traitement des façades.

L'axe de la rue St-Jacques et du boulevard Cavendish implique une circulation dense. Les rues sont larges, les trottoirs sont étroits, les intersections et les traverses piétonnes sont rares ce qui ne favorise pas l'accès piétonnier dans ce secteur. Aussi, le confort acoustique s'en voit réduit par la circulation automobile et ferroviaire. Les espaces larges, la distance entre les bâtiments entraînent tout autant une perte de l'échelle humaine que des espaces vides, bruyants et peu conviviales.

Le sol est principalement recouvert de bitume et le couvert végétal est rare; on retrouve celui-ci à plus forte densité et condensé sur la falaise. Les espaces vastes sans couvert végétal entraînent une imperméabilité du sol.

La secteur est desservi par le transport en commun et quelques arrêts d'autobus sont implantés sur la rue St-Jacques. Le service de transport permet aux résidents, venant de la partie ouest du quartier, d'atteindre le secteur. Autrement, la distance de marche à parcourir est grande, le parcours est mal aménagé, les trottoirs trop étroits et les rues larges sont plutôt adaptés à la circulation automobile. L'accès à la falaise est limité ou inexistant ; celle-ci est peu valorisée dans le secteur.



3

Coupe sur l'axe Cavendish schématisant quelques observations faites dans le secteur

Les observations faites dans ce secteur confirment un faible rendement quant aux principes de la ville durable élaborés plus haut selon les notions de compacité, de complexité, d'efficacité et de stabilité. Bien que le secteur n'affiche pas un bon rendement par l'utilisation dont on en fait aujourd'hui, nous pensons tout de même que le secteur offre un grand potentiel de solution pour l'amélioration de l'ensemble de la revitalisation du quartier St-Raymond. En effet, plusieurs aspects déjà présents dans le quartier sont des opportunités à de nouvelles propositions d'aménagement bénéfiques à une plus grande échelle. Des solutions favorables à la revitalisation du secteur sont notables principalement au niveau du transport et de la mobilité, de la densité ainsi que de la biodiversité et des espaces verts.

³ coupe réalisée par Eve Beauchemin, Maude Ledoux et Kim Mignogna dans le cadre du cours ARC3018D

Aménagement potentiel durable du secteur A

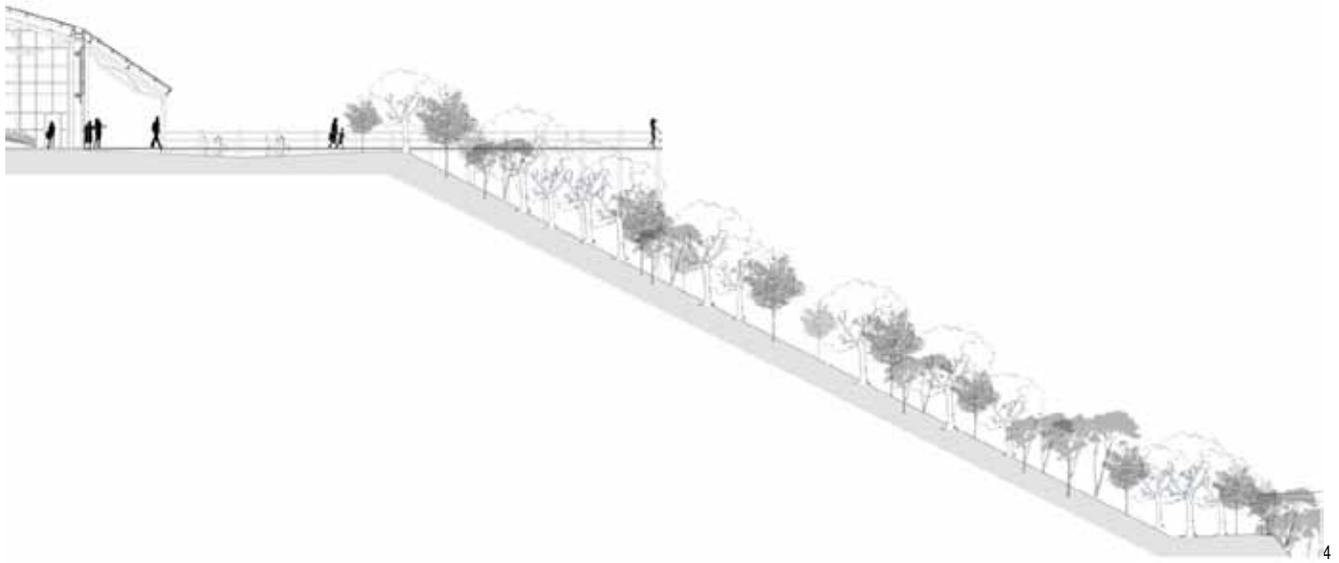
La principale solution à laquelle il serait primordial de s'attarder traite du thème de la mobilité. En effet, l'accessibilité au secteur justifierait l'implantation d'un aménagement dense et varié incluant des logements d'habitations, des services, des espaces publics. L'implantation d'un système de transport mieux adapté, la possibilité de se déplacer en tant que piétons, bref, l'implantation d'un système de mobilité varié permettra non seulement de réaménager le secteur mais aussi le rendra beaucoup plus sécuritaire et agréable à l'échelle humaine.

La première recommandation d'aménagement potentiel serait l'implantation d'une gare de train situé à proximité de la rue Cavendish. L'emplacement d'une tel infrastructure pourrait permettre l'implantation de logements d'habitations à proximité puisque ceux-ci pourrait être desservi par un réseau de transport menant directement au centre-ville. À cette gare pourraient se greffer plusieurs commerces de service répondant à l'accroissement d'une population, ainsi qu'un système de navette assurant la trajectoire entre la gare et le reste du quartier. La présence accrue d'usagers du transport accentuerait le passage piétons et aura de grande influence sur le reste du secteur routier. l'accroissement du trafic piétonnier aura comme conséquence la nécessité d'hausser la sécurité routière sur la rue St-Jacques ainsi que sur l'axe de la rue St-Jacques et du boulevard Cavendish. Des solutions d'aménagement dans le but de ralentir la circulation serait favorables autant pour la sécurité des piétons que pour le confort sonores des résidents. Voici quelques propositions comme solutions au ralentissement de la circulation:

- implantation d'un rond-point situé au croisement de la rue St-Jacques et du boulevard Cavendish
- rétrécissement de la rue Saint-Jacques limité à une voie pour chaque sens
- emplacement d'un terre plein avec couvert végétal au centre de la rue séparant les deux voies
- bordure végétale le long de la rue séparant les automobiles des piétons
- élargissement des trottoirs
- augmentation des intersections sur la rue Saint-Jacques avec feu de circulation et passages piétonniers
- réduction des espaces de stationnement et des surfaces bitumineuses au profil d'un aménagement vert et piétonnier

La densification du quartier est primordiale à la réduction de la dépendance à l'automobile, particulièrement dans ce secteur. l'implantation d'habitations au nord et au sud de la rue St-Jacques et à l'est du boulevard Cavendish assurerait le confort et la sécurité dans le but d'améliorer la vie de quartier. Ce secteur serait réapproprié par la communauté de Saint-Raymond et la création d'espaces publics deviendrait alors justifiables. Ces espaces publics incluant couverts végétales deviendrait des surfaces perméables favorables à une meilleure gestion des eaux de ruissellement tout en diminuant les sources de pollution de l'eau. La présence de résidents à proximité du marché public garantirait la réussite de ce projet. Il est primordiale d'implanter la demande pour répondre au besoin d'un marché public. Des espace publics ouverts à la communauté, des espaces récréatives pour les enfants, un réseau de piste cyclables pourraient très bien être implanter à proximité du marché. Le service du marché public devra se démarquer de la chaîne alimentaire Loblaw déjà implanté et situé à proximité. c'est par la diversité de ses activité et de ses services que le marché public pourra fonctionner. En multipliant la répartition entre activités et habitations, il sera alors possible de créer un projet appropriable pour la communauté.

Un projet de serres intérieures rattachées au marché serait une solution à l'insertion d'un projet d'agriculture urbaine en tant que solution d'autosuffisance et d'éducation. Planter à proximité de la falaise, ce projet aurait comme mandat de revaloriser la falaise et permettre à la communauté de se réapproprier cet espace riche en biodiversité et solution au désenclavement du quartier. Une promenade le long de la falaise pourrait être aménagée tel un parc linéaire. Les serres pourraient être traversées par le circuit de la promenade comme une halte, un souffle pour le promeneur.



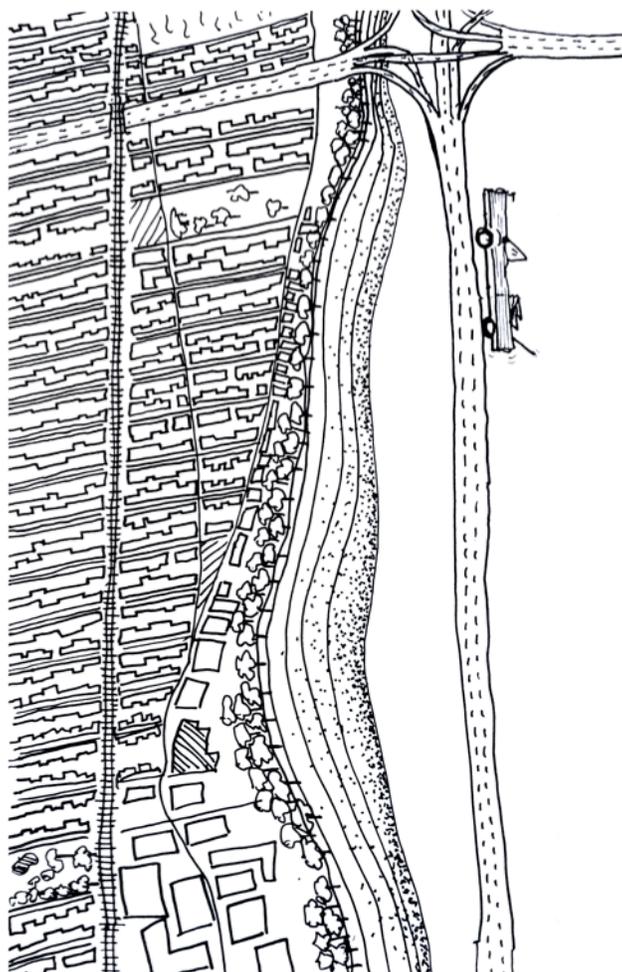
coupe du seuil entre les serres, le parc linéaire et le belvédère sur la falaise

À cet endroit, une avancée sur la falaise pourrait permettre une vue panoramique témoignant de la richesse qu'offre ce lieu tout en créant un sentiment d'ouverture vers l'extérieur. La mise en valeur de la falaise et sa réappropriation par la communauté engendrera le respect de ce milieu pour en assurer sa qualité en tant qu'espace vert et son apport synergique bénéfique au confort et à la biodiversité du quartier. La falaise St-Jacques est un espace privilégié au quartier et sa réappropriation serait une solution pour sensibiliser la communauté au principe de complexité: au même titre que ce principe est utilisé dans les enjeux d'une ville durable, il s'applique tout autant au principe de la biodiversité. Le parallèle à faire entre la synergie qui existent dans l'univers de la faune et de la flore, et celle qui existe dans les différents composants d'une ville est un point de départ vers une ville plus humaine.

⁴ coupe réalisée par Maude Ledoux dans le cadre du cours ARC3018D

Le quartier frontalier

Le mardi deux mars deux mille treize
Troisième travail dans le cadre du cours
"arc trois mille six cent quarante, architecture verte"
Encadré par Daniel Pearl et Céline C. Mertenat
Rédigé par Nathan Louagie



L'édification d'un mastodonte hospitalier allant bon train, l'attention métropolitaine se tourne peu à peu vers une zone semble-t-il longtemps oubliée. Au delà de la partie occidentale du mont, dans les contrées septentrionales du canal, s'étend tant bien que mal un quartier. Une portion de terre enserrée par les tonitruantes autoroutes Décarie et Ville Marie et séparée de son arrondissement par le privé chemin de fer. Mis à part quelques tunnels et passerelles plus que ponctuels, l'unique échappatoire réside dans l'ouest, plus loin du centre, un mince tronçon de boulevard qui organise la fuite. Comme si l'isolement ne pouvait être assez parfait, la nature s'est depuis longtemps conviée à la capture par une vertigineuse dénivellation, tantôt écosystème pas si fabuleux, tantôt dépotoir. Entre ces lignes épaisses: le quartier de la falaise avec sa rue Saint-Jacques et ses myriades de charrettes motorisées à vendre, à bidouiller ou à entendre, le bowling, le réputé Tim hortons, un centre d'entrepôt de la ville, quelques résidents perdus dans leurs rêves de vie suburbaine, peu de commerces et peu de gens pour s'y arrêter. Tout à coup, des envies de grandeur: deux écoles, une bibliothèque, un marché et pourquoi pas une nouvelle autoroute, encore plus proche, parce que finalement, l'échangeur a du charme mais il est bancal.

C'est ici que nous intervenons (nous au sens le plus majestatif, il désigne aussi bien vous, moi ou eux) entre futur et présent, une foule appelée à incarner un Nostradamus moderne. Sa fonction: identifier et avertir les manques inhérents aux plans de développements miraculeusement sortis des classeurs de la ville. Ce prédicateur est composé de qui veut, idéalement le plus grand nombre. Il constitue une addition d'avis, d'imaginaires, de souhaits destinés à dessiner une tendance annonçant les besoins auxquels la ville sera appelée à répondre dans un plus ou moins long terme. Un avis isolé ne représente qu'un dictat bien pauvre, ce n'est qu'une fois mélangé à une masse, perverti dans ses idées qu'il prend une forme consistante aux côtés de tous ses autres. C'est dans cette perspective que ce texte veut être placé. Ceci n'est en rien un rapport d'expert dressant une courbe à suivre mais bien un témoignage sur la ville partagé par un quidam. Tout y est à prendre, tout y est à jeter.

Il est plus que tentant d'anthropomorphiser la cité. Sous l'infinité de ligne droite de cette construction humaine réside un amas d'imaginaires constituant une personnalité d'une complexité extrême. Pour avoir vécu plusieurs villes, il m'a toujours été impossible de ne pas tenter de caricaturer cette complexité, en un trait bien grossier. Bruxelles, terre d'élevage, s'est toujours dessinée sous les formes vulgairement attirantes d'une prostituée portuaire. L'invitante professionnelle, toujours prête à se donner au plus offrant, désire tant bien que mal rester attachée à son émancipation si chère. Ce caractère se retrouve dans ses rues crasseuses et chaleureuses, dans ses richesses non lucratives et donc délaissées, dans la politique de ses communes, dans ses conflits linguistiques, dans ses cafés, dans mon verre et souvent même dans le crâne de ses ouailles. 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 bande 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.

Il est plaisant d'imaginer la "victoire" du second sur le premier, 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 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.

De cette vision onirique il est possible de dégager quelques grands thèmes directeurs pour une pensée de la ville actuelle. Tout d'abord, 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. Evitons par exemple de créer des stationnements durables et des autoroutes indébouillonnables. Ensuite avec une mixité des personnes et des services pour fer de lance, il est permis de bannir le zonage fonctionnel des planifications. 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 sur-planification. 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 fiéte. 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. Hors 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".

Etonnamment, 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 où 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 nouveaux. 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 encouragés, 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 pédestre. Le tout dégageant 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.

[NB : Les illustrations présentées sont des dessins personnels, dans l'ordre d'apparition : « Safari à Autoland » et « La symbiose du rhinocéros »]



ARC 3640 - Architecture Verte
TP3 - Discours critique - Option OCPM
Sous la direction de D. Pearl & C. Mertenat

- *Date de remise* :
Lundi 4 mars 2013

RHITA CADI-SOUSSI

Introduction.

Ce document s'intéresse à l'analyse du contexte du quartier Saint-Raymond et à la mise en évidence de ses potentialités, dans l'optique d'une revitalisation future et durable allant à l'encontre de son évolution actuelle éclectique.

1. Présentation du secteur et des principes de l'écologie urbaine :

Historique.

- Comprendre Saint-Raymond, c'est aussi passer par la sédimentation de son urbanisme. À l'origine terres agricoles, le territoire s'est peu à peu transformé en vaste zone dédiée à la voiture : aujourd'hui, la circulation colonise les rues, ne laissant qu'une place infime à l'homme dans une situation jalonnée de limites.

Communautés.

- Couplé à Côte-des-Neige, le quartier de Notre-Dame de Grâce est le plus peuplé de Montréal dont la diversité ethnique peut constituer une force : plus de 75 ethnies sont réunies en son sein, et l'exploitation de cette richesse par l'élaboration d'événements culturels à l'échelle même de la ville pourrait devenir un des premiers points d'attractivité de la zone.

Approche écosystémique et théorique.

- La ville est notre mode de vie principal. Son problème majeur est son étalement, qui au-delà de la surconsommation du sol, devient un territoire dépendant de l'automobile. Régit uniquement par des principes économiques plus que sociaux depuis les années 50, sous l'égide d'un système se voulant toujours plus rentable, la ville connaît aujourd'hui une crise liée à sa durabilité : vivre en surconsommant n'est plus un mode de vie ni même une alternative. Alors que cette idéologie s'essouffle, comment notre profession d'architecte et d'urbaniste, peut apporter des réponses concrètes par le recul et les recherches contemporaines ?

- C'est dans le prisme d'une étude développée par l'Agence d'Écologie Urbaine de Barcelone, ***l'Agenda 21***, que s'organise un travail sur différentes données du quartier dans le but de faire avancer chacune de ses données afin de maximiser les principes mis en jeu par Salvador Rueda dans le but de " densifier et verdier ". Englobant à la fois recherches environnementales, économiques et sociales, cette méthode établit à travers ces données le futur d'un secteur urbain où mobilité, biodiversité, cohésion sociales et ressources sont réparties équitablement.

4 principes d'équilibre.

- *Compacité*. C'est l'indice de qualité de vie de quartier corrélée à une consommation énergétique minimale : le tissu urbain est plus dense, mais aussi plus vivant, la subtilité se situant entre forme et fonctionnalité afin de générer les échanges qui soutiennent la vie civique. Tout environnement, bâti ou non bâti, doit donc servir de plateforme partagée entre tous.

- *Complexité*. C'est la multiplication d'interactions toujours plus nombreuses qui au lieu de consommer des ressources, deviennent le nouveau moyen compétitif économique régit par les échanges d'informations et de connaissances.

- *Efficacité*. C'est la consommation intelligente et régulée des ressources (eau, matières et énergies).

- *Stabilité*. C'est la clarté d'une dynamique de quartier, d'un point de vue de ses temporalités et de son activité, permettent aux habitants de s'y identifier plus facilement, et de s'y attacher plus durablement, et pouvant aussi et surtout, y apporter leur propre contribution.

Mobilité.

Le défi de la ville de demain, se situerait dans le partage de l'information : la mobilité, au-delà d'être un processus physique, constitue aussi et surtout un partage de données dématérialisées, informatisées, qui aujourd'hui deviennent l'objet d'échanges de plus en plus rapides entre les différents agents d'une ville. Accessibilité, connectivité, et développement, seraient donc les points primordiaux et directeurs de l'urbanisme futur : répondre à ses

besoins présents, sans le compromettre. Nous savons aujourd'hui que la construction est le premier secteur en terme d'émissions de CO2 avant même les transports et les industries. Le bâtiment est donc en interaction permanente avec son environnement humain, physique et climatique et son impact sur son entourage est le phénomène à réfléchir puis à combattre, pour un glissement lent vers un équilibre entre consommation et disponibilité énergétique, trouver le modèle urbain capable de réussir ce défi qu'on se lance.

2. Présentation du diagnostic de durabilité et point de vue critique :

Introduction.

- 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 une vaste front de rue de garages, de motels et d'enseignes, de moyens déployés pour les automobilistes, potentiels consommateurs.

- La falaise derrière s'efface devant tant de pression urbaine. Aucune transition n'est faite, que ce soit d'un point de vue de la mixité fonctionnelle que de l'effort paysager. Le système de transport en commun reste extrêmement faible, ce qui oblige les familles, quasi-enclavée sans voiture, d'en avoir. Le métro se situe à plus d'1 km de la zone, et constitue le seul lien commun vers 'la ville'.

- 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 20^{ème} siècle, qui gentiment prend sa place d'antiquité, pour ne devenir que le moyen exceptionnel du déplacement ?

Compacité.

- *Densité.* La densité idéale se situe entre 45 et 60 habitations par hectare. (cf. données compacité thomas)

- *Qualité des espaces publics.* Les espaces liés aux véhicules sont de loin supérieurs à 20% (qui s'échelonnent selon différentes typologies, parfois même à vocation de services : voies de circulations, stationnements en plein air, garages et motels). Les espaces liés aux piétons sont quant à eux minimes et mal agencés, parfois inexistantes, ils évoluent dans un espace bâti où le front de rue est inexistant et où le sentiment d'insécurité ne fait que croître au fur et à mesure que la journée s'achève. On pose donc la question de l'éclairage public et du commerce en rez-de-chaussée qui permet de donner l'illusion d'un espace vivant la plupart du temps.

- *Espaces verts.* 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. 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 polluante.

- *Conclusion.* Ces oppositions secrètent des espaces résiduels, souvent donnant une sensation d'insécurité ce qui mènent à l'absence de cohésion sociale. Considérés comme des fractures, ils constituent cependant les potentiels sols du redéveloppement futur.

Complexité.

- 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.

Efficacité.

- 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 privatifs qui aujourd'hui n'ont qu'un rôle d'apparat ou de jardinage dominicale, pourraient servir de potager communautaire dans un imaginaire de territoires partagés plus collectifs.

Stabilité.

- La majeure problématique du quartier se situe dans l'absence de variété et de proximité des services culturels, sportifs, éducatifs, sanitaires, d'assistance sociale dédiés 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 rassembleurs de plusieurs d'entre eux, tandis que chacun peut nécessiter par exemple un établissement éducatif ou culturel.

3. Présentation des recommandations adaptées au contexte :

- 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. C'est donc dans l'étude objective dans un premier temps (en suivant rigoureusement la méthode de l'Atelier de Barcelone) puis dans la compréhension du quartier dans un second temps, que l'on établit un système et un plan de renouvellement de Saint-Raymond. Son analyse a mis en évidence la faible durabilité et la fragilité du secteur. 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'éco-territoire.* 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 21ème 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 à accepter. C'est prendre le temps de réfléchir ses options, et considérer l'offre que l'on nous fait afin de nous déplacer : multiplier les arrêts de bus dans une limite de 150 à 200m tout en augmentant les passages, créer des pistes cyclables, sur St-Jacques mais aussi près des zones d'habitations : ce qui permet parfois d'aller en vélo de chez soi au métro, et par la suite emprunter le métro (chaînes de déplacement).

4. Conclusion générale :

- 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.

TP3 – Discours Critique – Architecture verte

Dans le cadre de l'Office de Consultation Publique de Montréal

05/03/2013

Secteur B – Thomas Ortega

Entre ville et périphérie, un quartier banal ?



Entre villes, contrastes et moindres, une identité particulière. Vers une renaissance durable.

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 coincé 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 économique, 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.

Mon 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 restaurant ou bureaux complètent l'offre dédié exclusivement à une population en transite sur le territoire. Cette population qui emprunte la zone sans s'y attarder s'arrête parfois cependant et explique la présence massive de parking et de surface bétonnées pour satisfaire une toujours plus grand 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 coté 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 fait 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 perturbé par un rare train de la journée et les voitures des habitants qui vont et viennent du travail.

Potentiel durable/

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 sociale 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'ai 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 sociales 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.

Analyse/

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 bâti 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 parking qui occupe une grande surface au sol pour une faible densité. Il y a donc un problème d'échelle car 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 pondérée qui réduit encore les zones de compacité plus élevées. En plus des accès piéton réduit et dangereux, c'est tout les équipements public et de loisirs qui sont sous représenté ici. Si l'on écarte les voies uniquement liées à la circulation, on observe qu'il n'existe comme domaine publique 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. Cette organisation ne petit îlots raccordés à la ville uniquement par le biais de Saint-Jacques forment presque un petit lotissement ou les voies agissent comme des voies de dessertes secondaires. 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. 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 constitue un micro climat favorable à une bonne vie de quartier. 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. On nous décrit un zone où les habitants sont défavorisées et issue de l'immigration mais cette présence d'emplois et de micro industries peuvent jouer leur rôle dans la requalification vers un développement plus durable. Je ne pense d'ailleurs pas que notre rôle est de « nettoyer » purement et simplement mais plutôt d'insuffler une dynamique de changements vers un modèle plus responsable.

Aujourd'hui la zone B d'étude possède plusieurs éléments à fort potentiel mais ils sont pas mis en valeur et sont mis au profit d'une toujours plus grande efficacité en matière de transport pour simplifier toujours plus le passage du centre ville vers le sud de l'île, les infrastructures sont présentes, les bus circulent, l'affluence permettrait à des de nouveaux commerces de se développer et des habitants pourraient vouloir faire partie de l'aventure et venir habiter en densifiant la zone. Une nouvelle sécurité serait apportée à des zones délaissées. C'est précisément le sens que nous voudrions donner à notre plan d'ensemble.

Interventions/

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 existante 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. 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 prendre appuie sur la passerelle au dessus des voies ferrées et formera une série d'axes « vert » reliant le Nord et le Sud. Cette trame ne se voit pas imaginée de toute pièce 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 secondaire 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 pourrait nous permettre 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 automobile 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 voiture, si on réorganise l'ensemble pour plus de fonctionnalité on pourrait réduire l'espace nécessaire et sans supprimer aucun commerces 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.

Nous voyons notre action comme une amorce de changement et voulons donner au quartier des nouveaux axes de développement, en rationalisant les rues, en transformant en voies vertes. Ainsi un nouveau dynamisme pourrait attirer des commerces de proximité et créer un avenir. Créer des points d'arrivée au Sud de Saint-Jacques avec des programmes suffisamment forts et faciles d'accès pourrait contraindre à améliorer la zone et serait plus efficace que de simplement exproprier les garagistes qui participent à la vie économique du quartier.

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. La falaise est un excellent moyen de recréer une gestion des déchets verts et alimenter en compost toutes les futures serres et jardins, 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 !

TP3 - ANALYSIS, DIAGNOSOS, SUGGESTIONS

Urban observations of Saint-Jacques.

GABRIEL LUZ CARPES
ARC3640-ARCHITECTURE VERTE
UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL – HIVER 2013
05/03/2013

SECTOR PRESENTATION

My zone of analysis consists of the area between Av. Regent to the west and Beaconsfield to the east, it is limited by the Falaise St. Jacques to the South and by the train railway at Av Maisonneuve to the north. During our first analysis we noted that the area is mostly a residential one, with little to no commercial activities to serve its residents, the main commercial activity that is present in the area are various car shops scattered around the zone. There is a Motel present in the area (Motel Sunrise) and several parking lots.

The form is defined by several streets in se North-South direction that consist mostly of residential areas and are cut by to East-West high traffic avenues. This generates blocks that are longer in the North-South direction and most façades have either an east or a west orientation. The East-West avenues (Chemin Upper-Lachine and Rue Saint-Jacques) come to an intersection near cross near Av. Hingston which generates a triangle like space that starts at Av. Belgrave. This space, while having a high potential for a public space, is now more of a residue.

REASONS TO DESIGN AND ANALYSE A CITY VIA THE CONCEPTS OF URBAN ECOLOGY

Cities are the habitat of human beings, and we are complex animals for we are social animals and we may be the only species with a sense of culture, we are also very fragile and a gorilla could easily smash us like pudding. While these are obvious statements, they are keys to understanding why we build cities. To escape gorillas and talk to each other. I state this because I believe that there is no better place for a human being than in a city. However it is very common for us to hear the romanticizing of the wild (As seen in novels such as "Into the Wild") and a will to live in a more calm suburban places rather than busy cities. I believe that one of the reasons for this is because contemporary cities have lost its key characteristic of being a social place. That is why, when we study urban areas, it is important to weight in the complexity and their social stability. These are factors that are directly linked with the idea of a city being a public living social space that gives people the possibility to move around and serves as a way of expanding our human capabilities, rather than crush our individuality like a gorilla would do to our bones. We must always aim to give people the possibility to freely and easily move around the city, public spaces for them to enjoy the outdoors (without gorillas), services to supply their basic needs as well as not letting social differences be translated in to spacial segregation. These to me are very important social factors that play in studying and developing new city spaces.

But not only must we design having in mind human needs, we now face ourselves with a planet too small for our needs. Not only that, but we've seen in the last weeks the effects of dire pollution in China, as Beijing saw extremely high levels of air pollution. As a sense of responsibility we must design having in mind that, when we build cities, we take away what was once a natural space. If we are to continue building, then we must do so in an efficient manner, regarding the need of bio diverse spaces for our local fauna to flourish. Such characteristics go beyond just being responsible with our

environment, they also increase the quality of our spaces.

SECTOR DIAGNOSIS

The zone is basically an intersection between the residential part of west Saint-Jacques and a more "industrial residue" zone of the east part of the neighborhood. With this situation you have a clear clash between the spreading residential tissue which is very regular and relatively dense and the more post-metropolitan tissue of the car shops. It lacks organization as there are car shops present in what otherwise would be a solid residential tissue, and parking lots on the other side are scattered and poorly organized. The biggest problem is that in the way that the tissue is today, the falaise St-Jacques is isolated from the resident population as it's border is used for parking lots.

The streets are generally too large for the movement that they have, with maybe the exception of Rue Saint-Jacques, the result is that the sidewalk is too small in several areas that possess little car movement, this is the case for the small residential streets, also, the ability to park by the street really can be considered a problem when you think about these streets as possible living spaces for the residents.

The presence of car shops in Upper-Lachine is also a problem, as these streets are mostly residential areas and the car shops have the need of parking spaces that end up taking space of the already small sidewalks, the zone is almost completely polarized in terms of urban tissue and program.

The area lacks services for its residents, it has one laundry shop and one small market, but no living space or small shops, something that would go very well with a residential area of that size. The triangle zone made by the intersection of Upper-Lachine and Saint-Jacques has a lot of potential for becoming a multi-use zone that would furnish these necessities to the overall population, but now it is more a residue.

Upper-Lachine has some problems. It should be the main street of the zone, as it concentrates all of its services and the bus lines, but it's too big for the traffic that is present there. The result is an unpleasant street with too much wind and serves more like a barrier than a link between the two halves of the zone. It lacks quality in the sidewalks and vegetation for it to be more pleasant. Rue Saint-Jacques is also too wide, but it has more traffic and it serves most of the car related commercial buildings on that side. It is, however, a barrier between the population and the Falaise.

Overall the zone has a lot of potential due to it's interesting residential tissue which has a pleasant mixture of density VS suburban feel. The main avenues that cut the zone are a problem as they are too large for little movement and end up having too small sidewalks. The lack of services for the population is also a problem as, for most things, they would have to take a bus to go into more dense areas of the city. It has some residual spaces that need sorting. One of the main problems may be the presence of the car shops in Upper-Lachine, as they would be difficult to resolve (how exactly do you remove a bussness without jeopardizing it's owner?).

RECOMMENDATIONS FOR THE SECTOR

One of the first things I identified as a problem is that the zone has too much car space and not enough traffic. The residents use the streets as parking lots and the result is a small sidewalk for a residential area that could be entirely a living space. For these small streets I would recommend taking away the parking space on the street and create a pedestrian living space on the street that would generate more interactions between the neighbors. As for the resident's cars, there could be a study for a communal and organized parking space, maybe even underground, this way you could concentrate the cars in one area and force people to walk around their neighborhood, generating more pedestrian traffic.

For Upper-Lachine, I would densify it in height a little bit more and let the street level to be mainly commercial services for the population. The amount of space donated to cars on that street is also massive for the level of traffic that is presents, so I would give more space to bicycles and remove the streets parking space, leaving more space for a bigger sidewalk with, maybe, some vegetation on it to stop the wind. Since Upper-Lachine will be closed to the west, I assume the traffic in it will diminish even further and the zone would otherwise be left as a residue of other urban operations. However, by placing more pedestrian space, street commerce would flourish naturally on the zone since there are already residents there that lack certain services, a street that attracts more pedestrians would see it's commercial activities increase in number.

Rue Saint-Jacques is more complicated. The presence of car related commerce there is strong and they need parking space as well as a bigger street, but they also serve as a barrier between the population and the falaise. What I would do would be to concentrate and organize the parking spaces in one single spot and then use this new object (probably a building) as a belvedere for the falaise. I am aware that this does not address the larger car issue that plagues modern cities, but I believe that, in that region, the car is a necessity due to the presence of car orientaded shops around the area.

The triangle residue in the center of the zone has the potential to become a very important public square with equipements surrounding it to increase the quality of the area. Overall, it could be a place to organize that community as well as the urban space. Interior gardens could be accompanied by communal kitchens to teach the residents the value of healthy local food as well as instructing them in how to prepare healthy meals. Stores could be viewed as income generators as they present job oportunities for young adults as well as business oportunities for small entrepreneurs. Using that space to densify the region in terms of program would, eventually, remove the need for cars that the general population has.

The connection between our zone and the neighborhood to the north is a problem, as the only ways to cross the railway are located outside our area. However, near the railway there is a small gap between the houses and the fence that separates the train from the pedestrians, such space could be viewed as a linear park that connects our zone to the railway crossings.

Basically, my recommendations for the area are to: Try as good as possible to remove car space from Upper-Lachine and North-South streets;

Organize parking spaces as to concentrate than rather them leave them as they are; Give more pedestrian space to attract small business and stores; Create a public, multi-purpuse square in the residual triangle. I would start with the residual triangle and place there a multi-function building with a public square, this building would attract investments to the zone and more commerce would open around it, eventually with the closing of Upper-Lachine and the increase in services around the area, the need for cars would diminish, opening more space for the creation of squares and living zones on the neighborhood.

À la croisée des Chemins
(TP3)

Université de Montréal

Mélanie MAGNIER -
Présentation du secteur étudié :

- ARC 3640 Architecture Verte -

- 5 Mars 2013

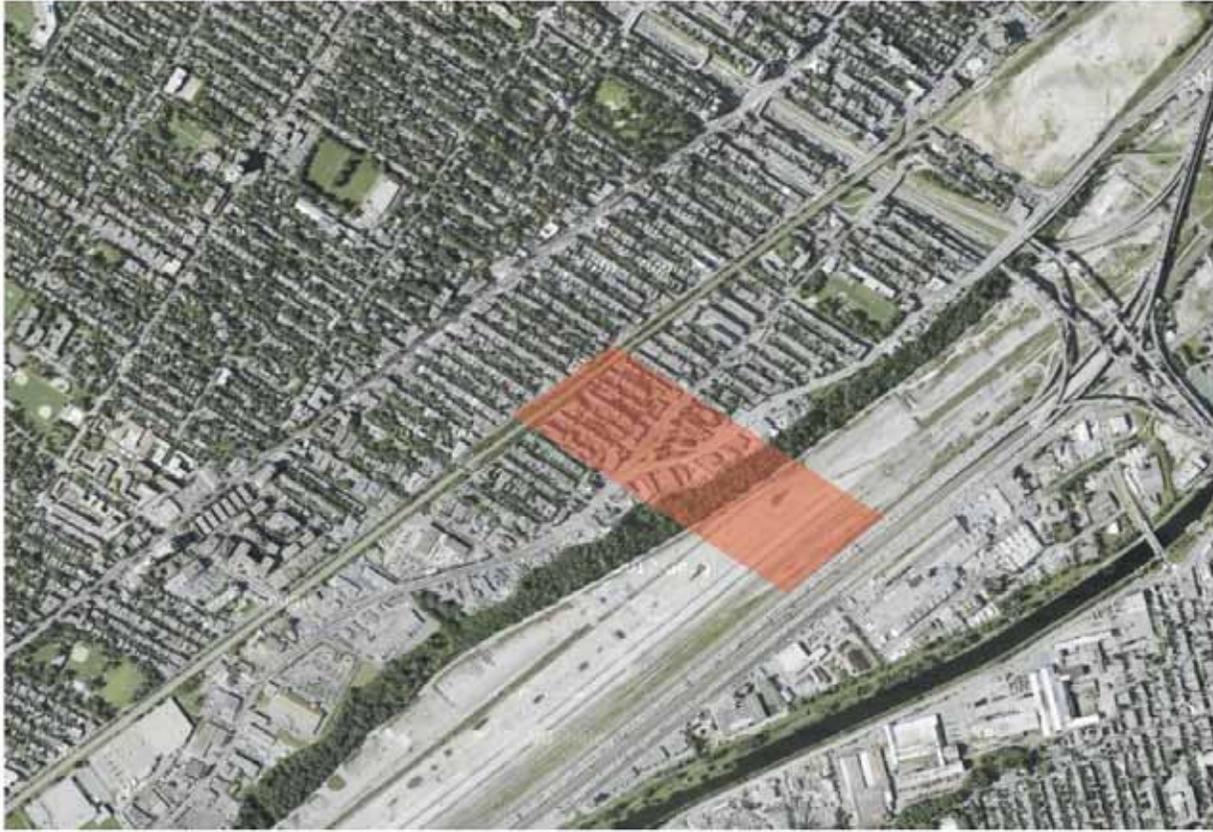


Image produite par Mélanie Magnier, Gabriel Carpes et Yvette Gahimbare.

Le secteur étudié, situé dans le quartier Saint-Raymond, est délimité au nord par la voie ferrée, au sud par la falaise St-Jacques, à l'est par l'avenue Melrose et à l'ouest par l'avenue Beaconsfield. Il s'agit d'un secteur enclavé entre la voie ferrée et la falaise Saint-Jacques. Le lieu est traversé par les rues Saint-Jacques et Upper-Lachine, qui sont deux axes de circulation majeurs. Il est vu comme un espace de transition entre une zone résidentielle et une zone commerciale, principalement axé sur les besoins liés à l'automobile.

Présentation du diagnostic de durabilité et point de vue critique :

L'écologie urbaine se base sur quatre principaux critères : la dimension sociale et économique, la conservation et la gestion des ressources aux fins de développement, le renforcement des principaux groupes sociaux, et enfin les moyens mis en œuvre pour réaliser l'ensemble (Agendas 21 locaux).

La dimension sociale et économique se traduit tout d'abord par l'engagement du public. En effet, les citoyens sont impliqués dans le processus de réflexion sur le projet de réaménagement du quartier. De plus, des habitations subventionnées sont attribuées. Enfin, la proximité des équipements mis en place pour le quartier est primordiale.

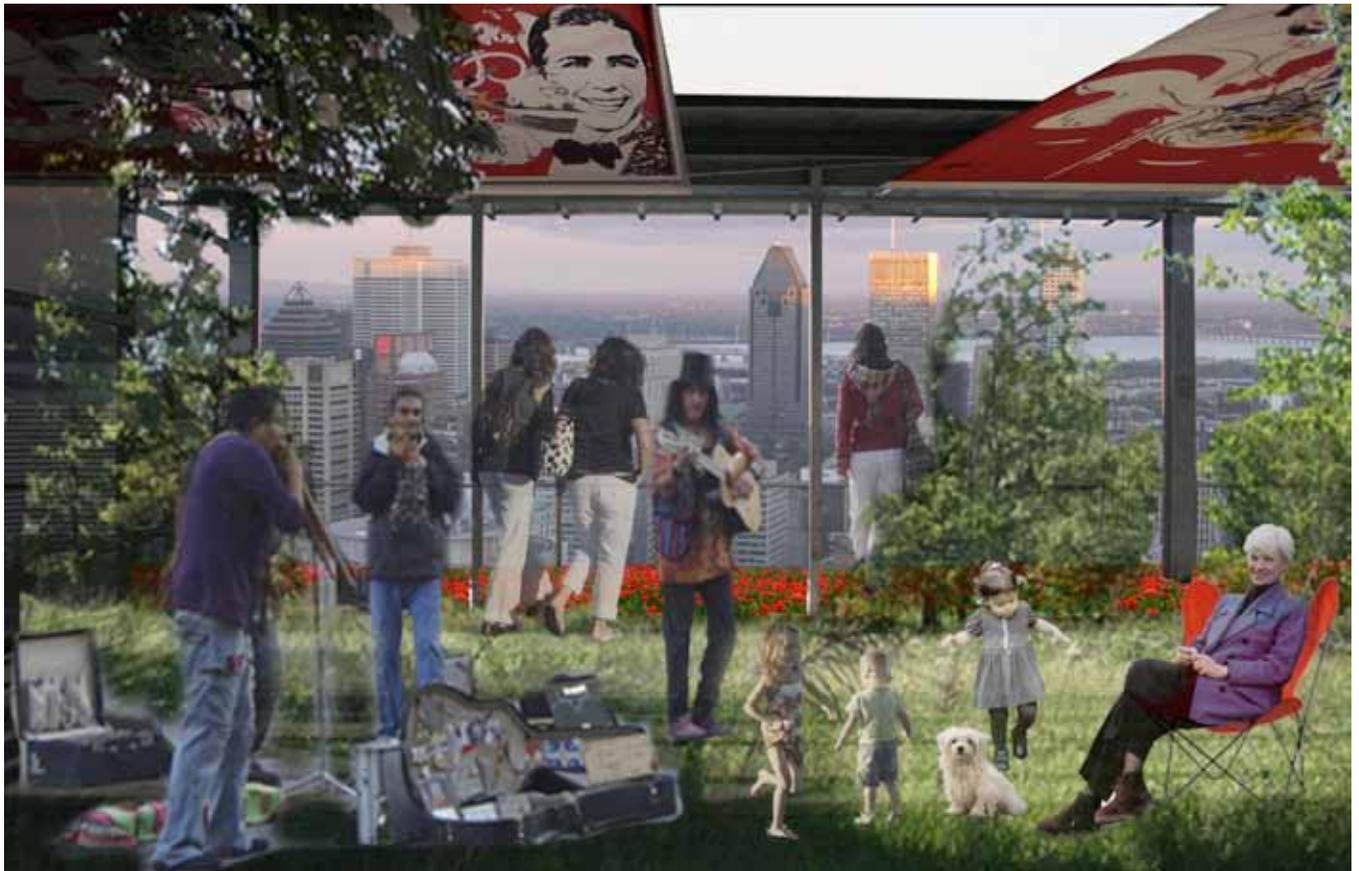
Étant donné que les habitants sont impliqués dans leur quartier et sentent que l'on s'intéresse à leur qualité de vie, ils vont rester impliqués dans les démarches et dans l'évolution future du quartier.

La conservation et la gestion des ressources aux fins de développement prennent en compte le fait que les habitations doivent atteindre une autosuffisance énergétique. De plus, une cueillette sélective des résidus solides urbains doit être mise en place, ainsi que la récupération des matières organiques domestiques.

La gestion des énergies et des ressources est un enjeu majeur du développement durable urbain. Ces moyens mis en place, permettent d'impliquer les habitants dans la gestion de ces paramètres. Une fois que les gestes et que les habitudes sont prises, ils participent au développement durable du quartier et transmettent cette préoccupation.

La bonne cohésion sociale d'un quartier est d'une part due à une bonne qualité des espaces publics, et d'autre part à une diversification des différents groupes sociaux. Plus la cohésion sociale est élevée, plus le quartier va vers un développement durable.

Enfin, l'agenda 21 est un plan d'action mis en place au 21^{ème} siècle. Il permet d'articuler les préoccupations locales et globales, à court et à long terme. L'agenda 21 permet d'avoir une vision du développement durable du quartier sur quinze ans. Il est important pour fixer les objectifs à atteindre à court et à long terme.



« Collage onirique » produit par *Mélanie Magnier*.

La réalisation du « Collage onirique » permet de réfléchir à la ville future souhaitée. Il me semble important de pouvoir donner aux habitants du quartier Saint-Raymond l'envie de vivre à cet endroit, sans rêver d'un ailleurs. Étant étudiante étrangère à Montréal, une des premières choses qui m'a séduite, fut la vue sur Montréal offerte depuis le belvédère du parc du Mont-Royal. Il s'agit là d'une chose exceptionnelle, d'offrir aux habitants la possibilité de venir admirer leur ville depuis un nouveau point de vue. En deuxième point, je souhaiterais que l'art et

la culture puissent être accessibles facilement par tous, qu'elle face partie du quotidien de chacun. La nature quant à elle devra être au cœur de chaque demeure, au centre de chaque projet, et jouer le rôle d'interaction sociales et de lien entre les différentes générations.

Présentation du diagnostique du secteur :

L'accessibilité au secteur étudié se fait principalement en véhicule motorisé. La position du métro est assez éloignée, il faut compter au minimum vingt minutes de marche à pieds. Deux lignes de bus desservent la zone, mais on peut très vite remarquer l'absence de piste cyclable. Ce secteur du quartier Saint-Raymond est un espace de transition entre un secteur résidentiel et industriel, principalement tourné vers des commerces liés aux besoins de l'automobile.

Les rues qui desservent les résidences sont étroites. Les habitations sont en recul par rapport à la rue, offrant des espaces arborés, mais d'accessibilité privée. Ces petits espaces verts contribuent tout de même à améliorer la qualité visuelle et le caractère paysager de la rue.

Le pignon de chaque îlot sur le chemin Upper-Lachine est constitué principalement de commerces liés à l'automobile, tout comme les commerces présents sur la rue Saint-Jacques. On peut donc observer d'emblée qu'il y a très peu de diversification du type de commerces.

La zone résidentielle est constituée principalement de duplex et de quelques triplex, ce qui contribue à conserver un certain lien avec l'espace de la rue. Nous sommes confrontés ici à une zone résidentielle peu dense, avec 20 hab/ha.

La place du piéton dans la rue n'est pas mise en valeur. En effet, ces deux axes routiers que sont la rue Saint-Jacques et le chemin Upper-Lachine donnent principalement la place aux véhicules motorisés. Les trottoirs sont souvent peu larges et très souvent occupés par le stationnement de voitures, mettant le piéton dans une situation d'insécurité. Ses sens sont en alerte face à un éventuel danger procuré par la présence de la voiture. Il n'éprouve donc pas de plaisir à se promener dans le quartier. La présence d'un chemin longeant la voie ferrée a été relevée. Actuellement non aménagé, il offre cependant le potentiel de créer une promenade piétonne.

La présence de la falaise Saint-Jacques dans le secteur, présente un potentiel de qualité de vie. Cependant, elle n'est pas du tout accessible au public, physiquement et visuellement, car elle se trouve derrière une barrière de commerces automobiles. On peut donc en conclure qu'il y a peu, voir pas du tout d'espaces aménagés actuellement pouvant procurer une interaction sociale entre les habitants du quartier.

Le chemin Upper-Lachine, la rue Saint-Jacques et la voie ferrée sont des sources de pollution sonores importantes pour le secteur. De plus, la circulation automobile intense sur les deux principaux axes de circulation provoque une pollution de l'air importante, qui couvre l'ensemble du secteur.

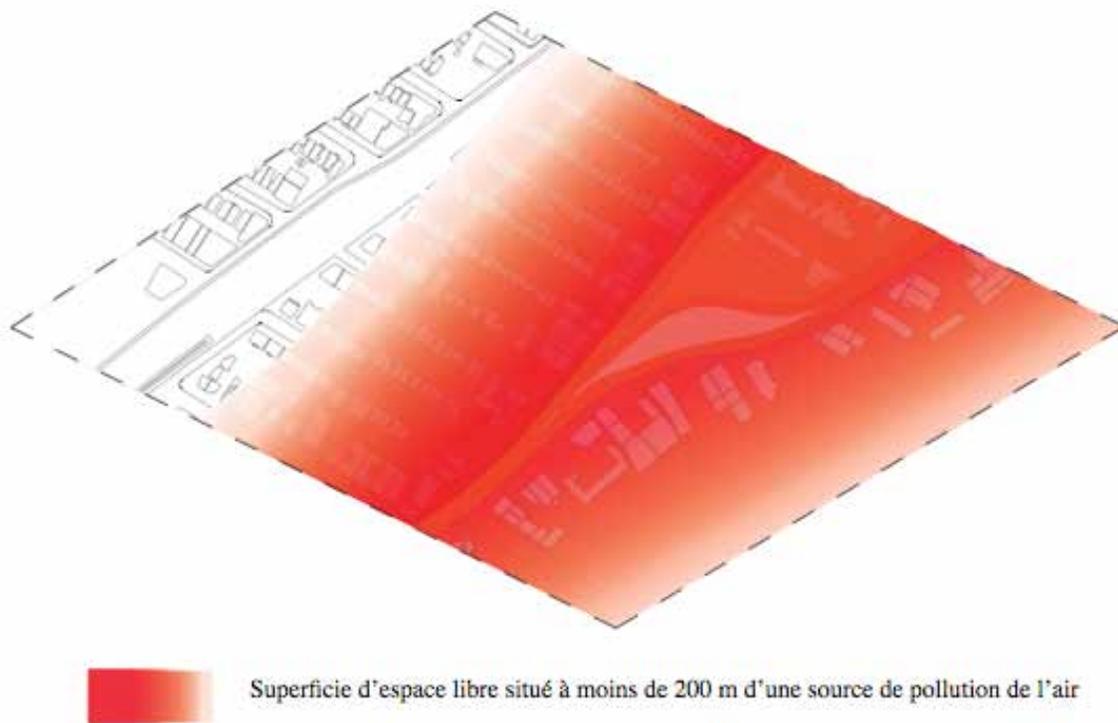


Image produite par Mélanie Magnier, Gabriel Carpes et Yvett eGahimbare.

Présentation des recommandations d'aménagement potentiel durable pour le secteur :

L'enjeu majeur du secteur, afin de pouvoir y implanter du logement au niveau du croisement entre la rue Saint-Jacques et le chemin Upper-Lachine, est de réduire la vitesse de circulation des voitures. Il s'agirait d'abord de dévier la voie de circulation qui traverse actuellement la parcelle libre, afin de pouvoir densifier cette zone en habitations. La largeur des voies dédiées à la circulation des véhicules motorisés sera réduite, pour permettre l'implantation d'une piste cyclable et l'élargissement des trottoirs. Cet espace dégagé et redonné au piéton sera aménagé principalement comme étant une promenade piétonne. Ainsi, la rue devient un espace de confrontation entre le vélo, le piéton et la voiture. Cette simple cohabitation forcée permettra d'emblée de changer le comportement des automobilistes.

Comme la présence et le confort du piéton seront privilégiés, un large retrait entre le bâtiment et la rue sera effectué. Dans une transition végétale qui mènera au bâtiment, des bassins de récupération pour l'eau de pluie (grâce à la pente de la toiture) seront mis en place.

Un nouvel espace dédié au piéton va aussi voir le jour le long de la voie ferrée, derrière les îlots d'habitation. Imaginons ici une voie piétonne, propice à la flânerie, permettant d'offrir aux habitants la possibilité de passer d'un îlot à l'autre, sans avoir à passer par le Chemin Upper-Lachine s'ils le souhaitent.

Le remplacement d'une partie des commerces liés à l'automobile par des cafés, boulangeries, dépanneurs, à proximité des futurs logements, permettrait d'engendrer une

meilleure interaction sociale. L'espace dédié aux futurs logements collectifs va devenir le cœur attractif du secteur. Il est vu comme un lieu convivial offert aux habitants du quartier, leur permettant de venir cultiver ou admirer les plantations présentes dans les serres urbaines, et les jardins. L'édifice sera lui-même un lieu d'interaction sociale, grâce aux jardins, aux serres accessibles au public et aux différentes activités proposées directement au niveau de la rue. La présence du végétal sera forte, et la circulation sur la parcelle sera fluide, traversée facilement par le piéton, et prolongée par un parc faisant face à la falaise.

Yvette Gahimbare

Quartier Saint Raymond : une opportunité en développement
durable

TP3 – ARC 3640 Architecture verte

Mardi le 5 mars 2013

Université de Montréal

Introduction

Le quartier Saint Raymond est en voie de subir de grandes transformations dues à l'arrivée du nouvel hôpital du CUSM. Cette transformation offre une occasion à la ville de Montréal de faire de ce quartier un projet pilote où nos savoirs faire en matière de développement durables sont mis de l'avant. J'ai eu l'occasion d'étudier ce quartier à l'aide d'analyses tirées des méthodes de l'agence d'écologie urbaine de Barcelone. Cette étude a été centrée, pour ma part, sur le secteur se situant entre les avenues Regent et Beaconsfield. Ce secteur du quartier est caractérisé par la rencontre et la jonction des rues Upper Lachine et St-Jacques. Cette jonction crée un espace qui est résiduel en ce moment et où passe une partie de la rue St-Jacques qui débouche sur la jonction. Ce triangle ainsi formé a été pensé par la ville pour être réaménagé et ainsi y construire des habitations. Je vais donc, dans ce texte, vous présenter l'analyse que j'ai eu l'occasion de faire sur ce secteur avec mes collègues étudiants ainsi que ma vision pour le futur de Saint Raymond, mais tout d'abord, seront présentés les différents thèmes abordés par l'écologie urbaine.

Principes du développement durable

L'agence d'écologie urbaine de Barcelone a développé quatre grands principes pour aider à penser le réaménagement de Barcelone d'une manière durable. Ces quatre principes permettent d'analyser la ville à différentes échelles et ainsi mieux comprendre les synergies entre différents facteurs qui composent une ville. Ces quatre principes sont la compacité, la complexité, l'efficacité et la stabilité. La compacité traite de tout ce qui est en lien avec la densité d'habitation par rapport aux espaces publics extérieurs ainsi que la mobilité. Elle s'intéresse surtout à un équilibre entre le bâti et la quantité jumelé à la qualité des espaces extérieurs. Cet équilibre vise à offrir aux habitants l'espace extérieur nécessaire à une vie de quartier saine et qui favorise les échanges. La sécurité de ces lieux est également un facteur très important. Le transport quant à lui doit permettre une diversité de possibilités et être efficace afin que le transport public puisse être une option viable pour les résidents. La compacité touche le domaine de l'organisation urbaine, donc principalement à la diversité des usages et des commerces ainsi qu'à leur proximité aux lieux de résidences. Elle permet aussi d'analyser la biodiversité du secteur, soit tout ce qui concerne le couvert végétal présent qui permet d'accueillir une faune et une flore diversifiée. Cette biodiversité rend compte également de la perméabilité des sols, un facteur de plus en plus important à Montréal où le réseau d'égout est surchargé. Une perméabilité élevée du sol permet d'infiltrer les eaux des pluies et ainsi réduire les eaux de ruissèlement qui se retrouvent ensuite dans les égouts, ce qui peut être problématique lors de grandes averses. L'efficacité concerne les cycles de production, de consommation et de rejet de différents produits et sources d'énergie. Ce principe permet après analyse, de trouver des synergies qui permettent de mieux gérer la production, mais surtout de mieux traiter les rejets dans un meilleur respect de l'environnement. Le dernier principe est celui de la

stabilité qui touche la cohésion sociale. Cette cohésion sociale est influencée par les autres principes et permet une stabilité qui mène à une communauté plus résiliente, donc plus apte à s'adapter à différents changements. L'échange d'informations et le sentiment d'inclusion de tous les habitants sont très importants pour atteindre la cohésion sociale. Ces quatre principes sont donc au cœur de l'étude faite du quartier dans le cadre de notre atelier. En réfléchissant à ces principes lors de l'élaboration d'un projet permet de développer une ville durable et dans laquelle il est agréable de vivre, ce qui peut permettre de ralentir l'exode des populations vers les banlieues que la ville de Montréal connaît.

Ayant ces principes à l'esprit, nous avons réalisé un premier travail qui consistait à réaliser un collage onirique qui nous a permis de réfléchir sur la ville idéale. Les points qui sont ressorti de mon travail sont que la ville ne doit pas être figée dans une direction, mais doit permettre d'offrir des diversités d'occasions afin de permettre au plus grand nombre de s'épanouir. C'est ce qui en fait est la force d'une ville en comparaison à la banlieue ou à la campagne. La ville doit également offrir des espaces extérieurs aménagés de manière à attirer différents groupes d'âges ayant à première vue des intérêts différents. Cette diversité permettrait un échange intergénérationnel qui, selon moi, est la base d'une cohésion sociale forte et qui permet un échange d'informations des plus intéressants et efficaces. Le transport collectif efficace est également un point important de ma vision de la ville idéale car la mobilité permet de réduire ou même éliminer le besoin de la voiture individuelle en ville.

Diagnostic du secteur

Pour l'analyse du quartier, mes coéquipiers et moi nous sommes concentrés sur le secteur délimité par les avenues Regent et Beaconsfield. Comme mentionné plus tôt, ce secteur est caractérisé par la jonction des rues Upper Lachine et St-Jacques qui crée un espace triangulaire non qualifié.

Du point de vue de la compacité, la densité d'habitations au nord de la rue St-Jacques est une densité appropriée pour le quartier. Par contre au sud de la rue St-Jacques, on y retrouve uniquement des commerces qui de plus ne sont pas organisés d'une manière dense, ce qui crée de grands espaces interstitiels dédiés à des stationnements. Le triangle formé par la jonction entre les deux rues importantes du secteur crée une zone non densifiée qui offre un potentiel de développement d'espaces bâtis mais également d'espaces extérieurs aménagés qui offrent un espace de vie communautaire agréable car ce type d'espace est déficient dans ce secteur. Les espaces de vie privés semblent assez agréables, mais les espaces communs eux ne le sont pas. Les espaces existants sont principalement dédiés au stationnement des voitures, ce qui les rend hostiles pour les piétons. Les voies piétonnes sont aussi des espaces très peu accueillants car le piéton se retrouve, sur les rues Upper Lachine et St-Jacques qui sont les rues où se trouvent les commerces et les arrêts d'autobus, sur un trottoir étroit se situant entre un espace de stationnement devant les commerces et une rue où la vitesse des automobiles est élevée. De plus, la présence de ces grandes voies de circulation, de la voie ferrée et de l'autoroute au sud fait en sorte que le confort acoustique extérieure est de piètre qualité. Le son de la voiture est ce

qui domine dans le paysage sonore du secteur. Un point fort du secteur est la présence de deux lignes d'autobus qui ont un horaire assez fréquent afin d'être une option viable pour les habitants. Par contre, la fermeture de la rue Upper Lachine va, selon-moi, réduire cette efficacité car en déviant le trajet de l'autobus, le trajet sera considérablement plus long durant les heures de pointe où l'autobus devra passer sur des rues déjà achalandées, ce qui aura pour effet de diminuer l'attrait des résidents envers ce moyen de transport. C'est donc pour cela que je crois qu'il serait grandement avisé de considérer à conserver la rue Upper lachine ouverte aux autobus de la STM. Par contre, aucune piste cyclable n'est présente au sud du chemin de fer. Les cyclistes ne disposent donc pas d'un espace pour circuler de manière sécuritaire.

Du point de la complexité, ce qui est le plus frappant dans cette section de Saint Raymond est la présence de plusieurs commerces reliés à la voiture et le manque de commerces de proximité et de services à la communauté. La présence marquée des commerces liés à la voiture explique en grande partie la présence démesurée de stationnements sur les rues Upper Lachine et dans les espaces vacants au sud de la rue St-Jacques. On y trouve de petits garages ayant seulement quelques employés, mais qui ont des espaces de stationnement immenses qui ne sont pas tous occupés. Ces stationnements, qui sont tous asphaltés, contribuent à augmenter le ruissellement des eaux de pluies et à augmenter les effets d'îlot de chaleur. Pour ce qui est des espaces verts, ils sont présents mais ne sont pas en quantité suffisante, surtout pour ce qui est des espaces verts accessibles, la falaise n'étant pas accessible entre les avenues Regent et Beaconsfield. Le triangle à la jonction des deux rue est un espace vert mais qui ne contient pas beaucoup d'arbres ou d'autres sortes de plantes et n'est pas accessible autant pour les humains que pour les animaux à cause de la présence des 2 voies de circulation automobile assez rapides et l'absence de trottoir au pourtour de ce triangle. De plus, ce périmètre est dangereux car il est coupé par voie double reliée à la rue St-Jacques. Il n'y donc pas de corridor vert permettant un passage sécuritaire des animaux voulant voyager de la falaise vers le nord.

Du point de vue de l'efficacité, nous avons moins étudié ce point lors de nos analyses en atelier, ce point étant laissé à l'étude par un autre groupe. Je peux tout de même dire que le compostage est une option qui n'est pas présente en ce moment sur ce secteur et qui mérite d'être développé.

Finalement, pour ce qui est de la cohésion sociale, après la présentation que nous avons eu avec une responsable du conseil communautaire NDG, il semble y avoir une division entre les différents groupes communautaires malgré les efforts fournis par les groupes communautaires. Cela pourrait être dû au manque en quantité et en diversité de commerces de proximités qui offriraient une occasion aux différentes communautés de se croiser sur les rues et dans ces espaces. Le manque d'espace public extérieur ne contribue pas non-plus à la cohésion sociale.

Recommandations d'aménagement

Ma première recommandation concerne la rue Upper Lachine. La raison pour laquelle la ville dit vouloir fermer cette rue est qu'il y a beaucoup de circulation de transition dans ce quartier. Pourtant ce n'est pas cette rue qui engendre le plus de circulation indésirable, mais plutôt la rue St-Jacques. La fermer n'aurait que pour effet d'enclaver encore plus ce secteur et d'allonger les trajets d'autobus. Ces 2 effets ne sont tout à fait non souhaitables selon moi. Il est difficile, selon mon opinion, de justifier la fermeture de la rue qui semble être la plus empruntées par les résidents pour transiger du quartier vers le reste de la ville alors que St-Jacques resterait intacte même si c'est cette rue qui forme une barrière vers la falaise que les résidents tentent depuis longtemps de se réapproprier. Le plan projeté de bonifier le boulevard Maisonneuve ouest en réponse à la fermeture de Upper Lachine, mais ce boulevard, se trouvant au nord du chemin de fer, ne contribue pas à la vie des résidents de Saint Raymond. C'est donc pour cela que j'ai recommandé plutôt de conserver l'accessibilité du chemin Upper Lachine au minimum pour le transport collectif. Ce serait également l'occasion d'y aménager une piste cyclable afin de favoriser encore plus le transport durable. Le Chemin Upper Lachine offre un grand potentiel pour devenir une voie très achalandée par les résidents et très agréable. Une élimination des commerces liés à la voiture serait souhaitable pour pouvoir y insérer des commerces de proximités qui seraient dédiés aux résidents. Il faudrait également ajouter des panneaux de Stop et des traverses piétonnes afin d'accroître la sécurité des piétons allant aux commerces ou aux arrêts d'autobus. Cette rue deviendrait donc un espace où il aurait un haut niveau d'interaction sociale.

Un travail sur la rue St-Jacques serait exigé afin de réduire la vitesse de circulation automobile, d'où découle ma seconde recommandation. Une diminution de vitesse est envisageable puisque l'autoroute ne se trouve qu'à quelques mètres de là. Donc ceux qui voudraient circuler rapidement peuvent toujours emprunter celle-ci. Cela pourrait ce faire en réduisant la largeur des voies de circulation à une voie dans chaque sens, ce qui permettrait également d'éliminer la voie qui traverse le triangle se trouvant à la jonction de cette rue avec le Chemin Upper Lachine. Une diversification des commerces au sud de la rue St-Jacques (en y insérant des commerces de proximité) permettrait également de réduire la vitesse de circulation et de renouer l'intérêt des résidents vers cette portion du quartier qui est présentement dominé par la voiture. Cela ouvrirait des opportunités à la réappropriation de la falaise, même si celle-ci n'est que visuelle. La réduction des voies de circulation permettrait également d'aménager des trottoirs plus larges qui seraient alors plus accueillants pour les piétons.

Ma troisième recommandation concerne les espaces de stationnements. Il serait souhaitable de les éliminer complètement devant les commerces du chemin Upper Lachine afin d'avoir des trottoirs plus conviviaux et sécuritaires pour les piétons. Cela permettrait d'y aménager des espaces publics extérieurs et d'y installer un revêtement plus perméable à l'eau. Pour les espaces de stationnement au sud de St-Jacques, ils seraient réduits pour n'y avoir que le strict nécessaire par commerce. Cela offrirait également l'occasion de réorganiser les commerces de manière plus compacte et ainsi libérer des espaces pour une diversification et introductions de

petits jardins communautaires. Je crois qu'il serait également avisé d'y introduire un écocentre, celui desservant l'arrondissement étant éloigné ainsi qu'un centre de compostage. Cela inciterait les résidents à éliminer leurs déchets d'une manière plus responsable envers l'environnement.

Ma dernière recommandation concerne le terrain triangulaire formé par la jonction des rues Upper Lachine et St-Jacques. La première intervention serait d'éliminer la voie véhiculaire qui la traverse. Il faudrait également aménager des traverses piétonnes pour donner accès à ce périmètre ainsi que des trottoirs. Je suis en accord avec l'idée d'y aménager de logements. Pour rester dans la continuité de l'idée du chemin Upper Lachine, les rez-de-chaussée de ces résidences seraient commerciaux ou réservés à des services offerts à la communauté. Cet espace offre également une opportunité de mixité où les logements pourraient être jumelés à des jardins de villes à l'usage des résidents ainsi qu'une serre intérieure pour permettre l'agriculture urbaine en saison froide. Il va sans dire que la perméabilité du sol serait à préserver au maximum.

En conclusion

Voilà donc mon analyse de ce quartier ainsi que les ébauches de recommandations que je vous suggère afin de revitaliser ce quartier qui sera transformé par l'ouverture prochaine du CUSM. Cette transformation est l'occasion de repenser la ville et de son rôle envers ses résidents et des opportunités qu'elle peut leur offrir. J'espère que ce mémoire vous donnera l'occasion de continuer votre réflexion sur le futur de Saint Raymond.

Travail pratique 3

Saint-Raymond: L'actuel et le possible

Par: Hélène Caron

ARC3640-Architecture verte

Université de Montréal

5 Mars 2013

Présentation du secteur

Le quartier Saint-Raymond se situe dans l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grace, en bordure de la falaise Saint-Jacques. Son bassin de population se compose en grande partie de jeunes familles et possède un caractère multiethnique conférant au quartier une dynamique qui lui est propre.¹

Les principaux accès à Saint-Raymond se font par le Chemin Upper Lachine et la rue Saint-Jacques. Cette dernière est une voie achalandée sur laquelle circule un trafic automobile accru et des véhicules lourds desservant les commerces du secteur ou utilisant la voie pour accéder à d'autres secteurs de la ville. Le quartier Saint-Raymond est également traversé par un tronçon de chemin de fer de la compagnie Canadian Pacific scindant ce dernier en deux zones distinctes. (voir annexe 1)

Le secteur sud, dont il sera plus particulièrement question ici, comprend plusieurs commerces de type «grande surface» longeant Saint-Jacques ainsi que plusieurs garages et concessionnaires automobiles dans sa portion ouest. On y retrouve peu de petits commerces d'alimentation ou de restauration pour desservir les zones résidentielles. La portion possède déjà quelques commerces liés au domaine de la santé se trouvant non loin du nouveau Centre de Santé Universitaire McGill. Le quartier possède également des infrastructures offertes à la population, tel que des parcs, des jardins et un centre communautaire.

Les thèmes de l'écologie urbaine et l'aménagement urbain durable.

L'aménagement des villes durables se fait autour d'un ensemble de facteurs interagissant les uns avec les autres et permettant l'obtention d'un équilibre assurant le bon fonctionnement de l'ensemble urbain. Quatre grands thèmes permettent de cibler et de comprendre les synergies caractérisant la ville durable: compacité, complexité, efficacité et stabilité.

La compacité d'une ville s'explique par sa capacité à minimiser ses impacts sur son environnement par la planification de ses aménagements et infrastructures dans le but de favoriser sa vitalité urbaine. Les questions de mobilité, d'occupation du sol, d'espaces urbains et de morphologie sont au cœur du principe en question.

La complexité réfère aux interactions et interdépendances entre les multiples facettes structurant l'activité urbaine de la ville. Elle tend à favoriser une économie tournée vers le partage des connaissances et du savoir, plutôt que de rechercher la consommation de biens et de ressources. La qualité et la proximité des espaces verts ainsi qu'une saine gestion des notions liées à l'organisation urbaine permettent l'obtention d'une telle économie.

¹ THIBAUT, Catherine, Organisatrice communautaire, Conseil communautaire NDG, conférence du 12 février 2013

L'efficacité dans la planification des villes durables veut limiter au maximum l'impact des actions humaines sur l'écosystème terrestre. La gestion des ressources telles que le flux des eaux, des énergies et des déchets est cruciale pour l'obtention d'une ville propre et durable.

Le principe de la stabilité concerne les relations humaines entre citoyens et la notion identitaire rattachant ces derniers à leur milieu. Un aménagement générant des possibilités d'échanges et favorisant la communication permet d'obtenir un cadre social stable et d'accentuer le sentiment d'appartenance.²

L'amalgame de ces quatre principes dans un processus d'aménagement urbain permet de toucher un nombre élevé d'aspects qui caractérisent une ville et viennent influencer sur sa qualité de vie. Ainsi, l'utilisation des principes de l'écologie urbaine permet d'aménager des villes durables par l'obtention d'un climat social, environnemental et économique stable, agréable et fonctionnel.

Le collage onirique et la ville idéale.

La conception d'aménagements pour une ville durable nécessite, en plus de la compréhension des principes nommés ci-haut, une réflexion personnelle sur la ville. Dans le cadre de l'atelier d'écologie urbaine, il nous a été demandé de nous questionner sur la ville idéale et d'en cibler les points clef à l'aide d'un collage onirique. (voir annexe 2)

Ma réflexion s'est basée sur l'importance de la vie de quartier dans un centre urbain, notamment en ce qui concerne la proximité des services et l'appropriation de la rue par ses résidents. Les questions d'équilibre ville-nature, de mixité des usages, d'harmonie entre les divers modes de transport (marche, vélo, transport en commun, automobile), de la fonction de la rue (piétonne, mixte, vouée à l'automobile, ...) et de la présence d'une population multi-générationnelle ont été illustrées dans le collage de manière à représenter une vision harmonieuse de la vie de quartier telle que je la conçois.

Diagnostic du quartier,

Les aménagements urbains actuels du secteur montrent, après visite des lieux et analyses, certaines problématiques entrant en contradiction avec les principes de l'écologie urbaine. Cependant, certains aménagements en place montrent un potentiel certain et gagneraient à être retravaillés pour offrir des espaces publics optimaux et durables aux citoyens de Saint-Raymond.

La zone du quartier dont il est ici question comprend un ratio important de bâtiments résidentiels. On retrouve, dans la majorité des cas, les rares commerces et institutions en tête d'îlots, tournés vers le Chemin Upper Lachine ou la rue Saint-Jacques. Les espaces publics

² ARUC, Écologie urbaine sommaire anglais-français version 11 janvier 2013-1.pdf [en ligne], pp.7, <https://www.webdepot.umontreal.ca/xythoswfs/webui> (fichier consulté le 2 mars 2013)

présents dans ce secteur du quartier sont le Parc Georges Saint-Pierre, Le Parc Terry Fox, les jardins communautaires en bordure de la voie ferrée et le centre communautaire sur Upper Lachine. On retrouve également, sur la rue Old Orchard, le centre d'Études commerciales Shadd et le pavillon de l'École des Métiers des Faubourg-de-Montréal à Saint-Raymond sur le Chemin Upper Lachine. Le site prévu pour la construction de la nouvelle école primaire de Saint-Raymond est celui de l'actuel pavillon de l'École des Métiers des Faubourg-de-Montréal, qui devra être démoli le cas échéant.

-Typologies résidentielles et densité de population

Les typologies résidentielles du quartier sont majoritairement des duplex et des triplex, parmi lesquels on retrouve quelques blocs appartements offrant une quantité variée de logements. On note également la présence d'un nouveau complexe de logements en rangée, accessible par les avenues Harvard et Wilson, se démarquant par ses aménagements ne cadrant pas avec l'organisation traditionnelle des îlots Montréalais.

Le carte de densité d'habitation par hectare (voir annexe 3), qui est un des indicateurs de l'indice de compacité d'un milieu, illustre les réalités du secteur quand à la quantité de logements disponibles et à leur répartition sur le site. Nous sommes donc en mesure de noter l'absence de bâtiments résidentiels du côté sud de la rue Saint-Jacques ainsi que sur l'espace correspondant au Parc George Saint-Pierre. Cependant, un ratio important des hectares situés au nord de la rue Saint-Jacques (18 sur 30) compte 45 habitations et plus par hectare, ce qui correspond à une densité étant potentiellement assez élevée pour assurer l'achalandage nécessaire à la survie de commerces et d'infrastructures communautaires. Certaines zones comprennent quant à elles une faible densité, ce qui peut s'expliquer (particulièrement dans le cas des hectares traversés par la voie ferrée) par une occupation du sol majoritaire des réseaux de transport à ces endroits. Le conseil communautaire NDG nous a également informé, lors de la rencontre d'information du 12 février 2013, que la densité de population du quartier reste toutefois inférieure à celle du reste de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grace.³

-Les espaces et services publics

Tel que mentionné plus haut, un certain nombre d'espaces publics s'offre déjà à la population de Saint-Raymond et possède un potentiel certain. Le Parc George Saint-Pierre et le Centre communautaire du quartier présentent un espace vert et des services de qualité pour ses citoyens tout en étant accessibles de par leur situation et leur proximité au réseau de transport en commun. Cependant, le Parc Terry Fox, situé au bord de la falaise Saint-Jacques, est isolé du reste des installations publiques par la rue Saint-Jacques et son accès y est difficile. Sa fréquentation est également peu agréable vu le bruit causé par le trafic automobile, son manque d'entretien et la présence de commerces adjacents nuisant à la qualité esthétique du milieu.

³ THIBAUT, Catherine, Organisatrice communautaire, Conseil communautaire NDG, conférence du 12 février 2013

Les jardins communautaires sont quant à eux d'un intérêt certain mais leur emplacement nuit à leur visibilité, ce qui risque d'en diminuer l'achalandage ou la demande. L'aménagement des rues et des espaces de circulation voués aux piétons sont également à considérer dans l'analyse de la qualité des espaces publics. De façon générale, il apparaît que, pour le secteur en question, les trottoirs sont trop étroits pour qu'il soit agréable d'y circuler, et les voies réservées aux automobiles souvent trop larges pour le besoin réel. Aussi, la qualité de l'environnement entourant ces espaces, comme il est question pour le Parc Terry Fox, a un fort impact sur son niveau de fréquentation. Le complexe de logements en rangée comporte plusieurs problématiques en ce sens, puisqu'il ne présente aucun aménagement extérieur encourageant sa fréquentation. De plus ses façades linéaires et répétitives ne créent aucun intérêt pour le regard, ne s'ouvrent pas sur l'espace public et la largeur exagérée de ses rues montre l'importance accordée à l'automobile. Il entre donc en contradiction avec plusieurs des principes de l'écologie urbaine et ne cadre donc aucunement avec l'organisation de la ville durable. Il convient également de mentionner la présence, au centre des îlots, d'un second type d'espace urbain: le réseau de ruelles Montréalais. Ces espaces présentent un fort potentiel d'appropriation et un nombre élevé d'opportunités pour alimenter la vie urbaine du quartier.

-Les commerces et institutions

Tel que mentionné plus haut, les commerces du secteur sont majoritairement liés au domaine de l'automobile. On n'en retrouve qu'une faible quantité qui œuvre dans le domaine de la restauration. Ces derniers occupent, selon le cas, les rez-de-chaussée de bâtiments situés en tête d'îlot ou encore un édifice à part entière. Un centre de la petite enfance, un lieu de culte ainsi que les bâtiments scolaires dont ils fut précédemment question offrent leur services à la population. Toutefois, outre les services et enseignements qui y sont donnés, le centre d'Études commerciales Shadd est un bâtiment problématique quant à son emplacement et à sa relation avec son environnement immédiat. Le bâtiment occupe la presque totalité du côté sud-ouest de la rue Old Orchard et coupe totalement les résidences qui lui font face du Parc George Saint-Pierre. De plus, l'arrière du bâtiment est clôturé, empêchant de ce fait l'accès au parc, et sert d'espace de stationnement. Le centre Shadd fait donc complètement dos au Parc et agit comme barrière en bloquant les vues et les accès par la rue Old Orchard.

-La mobilité

Le transport automobile est le moyen de transport dominant dans Saint-Raymond. Ce trafic, particulièrement présent sur la rue Saint-Jacques et le Chemin Upper Lachine, n'est toutefois pas généré par les résidents du quartier, mais plutôt par les usagers du réseau routier utilisant ces voies pour se déplacer dans la ville.⁴ Saint-Raymond est également desservi par le transport en commun (autobus de la STM no.90)⁵ et la station de métro Vendôme, situé à plus

⁴ THIBAUT, Catherine, Organisatrice communautaire, Conseil communautaire NDG, conférence du 12 février 2013

⁵ STM, Les lignes d'autobus de la STM, Réseau local [en ligne] http://www.stm.info/bus/lignes_local.htm (fichier consulté le 5 mars 2013)

ou moins 750 mètres du secteur à l'étude. Il n'y a pas de piste cyclable au sud de la voie ferrée et la présence accrue de l'automobile décourage l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport. La circulation piétonne est elle aussi diminuée vu les impacts de l'automobile sur l'environnement urbain de Saint-Raymond. La manque de traverses piétons, l'étroitesse des trottoirs, la pollution sonore produite par les automobiles et la vitesse de ces dernières découragent ce mode de déplacement.

Recommandation d'aménagement potentiel durable

L'énumération des réalités du secteur montre que ce dernier comprend des problématiques sur lesquelles il convient d'intervenir à différents degrés d'intensité tout en considérant le potentiel des éléments fonctionnels déjà en place. Sachant que l'actuel emplacement du pavillon de l'École des Métiers des Faubourg-de-Montréal est prévu par la Ville de Montréal pour recevoir la nouvelle école primaire du quartier, il est également nécessaire de se questionner sur le choix de ce site, suite à la prise de conscience des faits nommés ci-haut.

Je propose donc, comme première intervention, d'utiliser l'actuel site du Shadd, qui devra être relocalisé, pour venir implanter la nouvelle école primaire de Saint-Raymond. Ce faisant, les enfants auraient un accès direct à des infrastructures récréatives et communautaires existantes de qualité, et il serait possible de concevoir, pour les résidents de la rue Old Orchard, un aménagement agréable leur donnant des vues et accès sur le parc George Saint-Pierre.

La vocation du site du pavillon de l'École des Métiers des Faubourg-de-Montréal pourrait, quand à elle, être redéfinie de manière à stimuler l'économie et la vie de quartier avec l'implantation d'une épicerie de quartier, l'agrandissement des jardins communautaires existants et la construction d'espaces résidentiels à forte densité.

Il est également primordial de réfléchir au cas du nouveau complexe résidentiel, qui brise le rythme de la trame urbaine et dont les espaces favorisant la cohésion sociale sont tout à fait inexistantes. Puisque les bâtiments actuels se ferment sur eux-mêmes et sur le quartier, et malgré la densité élevée qu'ils possèdent, je crois qu'il serait avantageux de démolir ces immeubles et d'y réaménager une zone résidentielle tout aussi dense, en respect avec l'organisation traditionnelle des ilots Montréalais.

La qualité des espaces voués à la circulation piétonne doit être améliorée de manière à en favoriser la fréquentation. Sur l'ensemble du secteur, il convient d'élargir les trottoirs, d'y intégrer du mobilier urbain à fréquence régulière pour en améliorer le confort et favoriser la cohésion sociale, ainsi que de la végétation. Un contrôle de la circulation routière est également primordial pour y arriver. La diminution des limites de vitesse, le rétrécissement des voies de circulation automobile et l'ajout de feux de circulation avec traverses piétonnes rendraient la fréquentation de ces espaces agréables, tout en augmentant le sentiment de sécurité lors des déplacements. Vu l'éventuelle augmentation des commerces de proximité sur le Chemin Upper Lachine, de la densité et la présence d'équipements communautaires, cette voie de circulation

pourrait devenir un espace partagé. Ainsi, piétons, cyclistes et automobilistes circuleraient en restant attentifs à leur environnement, tout en profitant de l'espace public et des services offerts. Aussi, les automobilistes qui ne sont pas résidents du quartier et utilisent actuellement cette voie comme accès rapide et pratique à d'autres secteurs de la ville, seraient dans ce cas forcés à utiliser un autre accès pour ce type de déplacement, ce qui diminuerait l'achalandage sur Upper Lachine. Évidemment, cela aurait un impact sur la circulation routière de la rue Saint-Jacques, qui est déjà très présente. Il m'apparaît que cette rue, qui lie le centre ville de Montréal et l'ouest de la ville, a sa raison d'être et que l'arrivée du nouveau Centre de Santé Universitaire McGill ne fera qu'en augmenter l'achalandage. Ainsi, je considère que des solutions simples telles que la diminution des limites de vitesse pour la secteur, l'augmentation des feux de circulation et l'utilisation d'un revêtement de sol forçant le ralentissement, tel que le pavé uni, permettraient de minimiser les impacts causés par les automobiles.

Le parc Terry Fox, qui est peu fréquenté dû à sa situation actuelle, deviendrait premièrement plus accessible avec un meilleur contrôle du transport automobile occasionné par les interventions proposées précédemment. Ensuite, une valorisation de la falaise Saint-Jacques et l'intégration d'équipements encourageant la cohésion sociale et l'activité urbaine permettrait de redonner au parc un potentiel d'appropriation et favoriserait sa fréquentation.

Le quartier Saint-Raymond et, plus spécifiquement, le secteur dont il est question dans ce rapport, aurait donc avantage à optimiser la qualité de certains de ses aménagements de manière à offrir à ses citoyens un environnement urbain durable. Les principes d'écologie urbaine, utilisés à la lumière des réalités du secteur et en fonction de ses besoins, permettront de concevoir, pour le quartier, un climat social, environnemental et économique stable, agréable et fonctionnel. C'est dans cette optique que les propositions d'aménagement durable pour le quartier Saint-Raymond furent pensées.

Bibliographie

ARUC, Écologie urbaine sommaire anglais-français version 11 janvier 2013-1.pdf[en ligne],
<https://www.webdepot.umontreal.ca/xythoswfs/webui> (fichier consulté le 2 mars 2013)

THIBAUT, Catherine, Organisatrice communautaire, Conseil communautaire NDG, conférence
du 12 février 2013

MERTENAT, Céline, Mertenat_mémoire_chap5 AEUB.pdf[en ligne],
https://www.webdepot.umontreal.ca/Enseignement/AME/Intranet/ARC3640/Documents%20du%20cours/Biblio/MERTENAT_MEMOIRE_CHAP%205%20AEUB.pdf?uniq=-1bfu38 (fichier
consulté le 2 mars 2013)

STM, Les lignes d'autobus de la STM, Réseau local [en ligne]
http://www.stm.info/bus/lignes_local.htm (fichier consulté le 4 mars 2013)

VILLE DE MONTRÉAL, Profil sociodémographique arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-
Dame-de-Grâce[en ligne],
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIOD%20MO_CDN-NDG.PDF(fichier consulté le 1er mars 2013)

Annexe 1



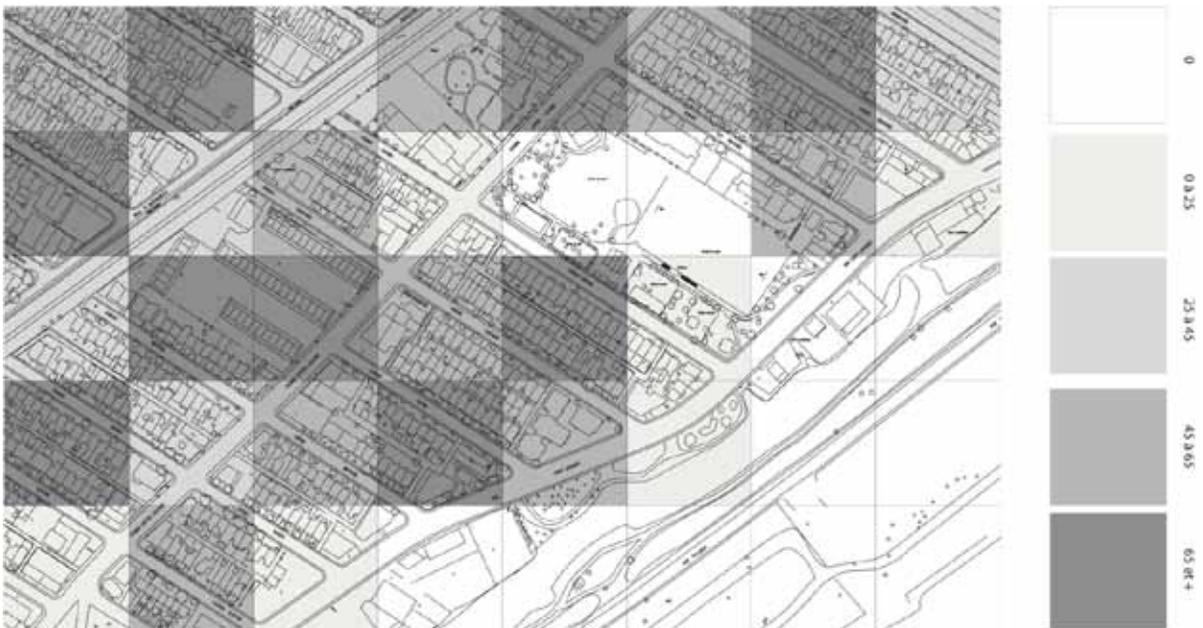
Ville de Montréal. 2004-2005. fichiers géomatiques 2004-2005. Bibliothèque, Faculté d'aménagement [en ligne]. https://www.webdepot.umontreal.ca:443/xythoswfs/webui/_xy-6503125_1-t_e8wGTOWy (fichier consulté le 29 janvier 2013)

Annexe 2



Collage onirique sur la ville idéale réalisé par Hélène Caron pour l' Atelier d'écologie urbaine-ARC3018D

Annexe 3



Analyse de densité d'habitation par hectare faite par Hélène Caron pour le cour Architecture verte-ARC3640

TP3 : Analyse critique du quartier Saint-Raymond

Par : Jorge Torres Portocarrero

Dans le cadre du cours
Architecture Verte
ARC3640
Sous la direction de D. Pearl et C. Mertenat

Le 5 mars 2013

Faculté de l'aménagement
Université de Montréal

Présentation du quartier

La mise en fonction imminente du futur Centre Universitaire de Santé McGill (CUSM) ainsi que le réaménagement de l'échangeur Turcot transformeront considérablement la dynamique du quartier de Saint-Raymond situé à la limite sud de l'arrondissement de Côtes-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce.

Délimité au nord par la voie du chemin de fer du Canadien Pacifique, au sud par la falaise Saint-Jacques, à l'est par le boulevard Décarie et à l'ouest par le boulevard Cavendish, ce secteur se situe aux abords du centre-ville de Montréal.

Historiquement, la topographie de la falaise Saint-Jacques a toujours constitué un obstacle naturel entre le secteur Saint-Raymond et l'arrondissement du Sud-Ouest. À cela s'ajoute, la mise en chantier des grands projets d'infrastructure autour du secteur et qui ont eu comme conséquence d'aggraver la rupture du lien entre le secteur Saint-Raymond et le reste de la ville. En effet, la construction du chemin de fer du Canadien pacifique au nord de la falaise a eu pour effet de scinder en deux le territoire de Notre-Dame-de-Grâce. La construction de l'autoroute Décarie a, quant à elle, coupée l'accès vers le centre-ville.

Avec la venue d'un nouveau mégaprojet comme celui du nouveau CUSM, nous avons l'opportunité de ne pas répéter les mêmes erreurs du passé et de penser l'aménagement du secteur de façon d'améliorer et d'assurer la pérennité de la qualité du cadre de vie du quartier.

Le quartier de Saint-Raymond a toujours présenté une population multiculturelle. Les premiers résidents du quartier étaient d'origines italiennes principalement anglophones. Ils habitaient le secteur et travaillaient pour la plus part dans les gares de triage au pied de la falaise Saint-Jacques. À ce jour, 43% de la population du secteur est immigrante. La population italienne est toujours présente cette fois-ci accompagnée d'une forte croissance des immigrants en provenance de la Chine. Les résidents du quartier maîtrisent majoritairement les deux langues ce qui reflète la bonne intégration de la population immigrante.

En ce qui a trait à l'accès à la propriété, le quartier est majoritairement constitué des locataires dans une proportion de 77% avec un loyer moyen de 570\$. Ce qui laisse un 23% des personnes qui possèdent une propriété.

Quant au profil économique 21% des emplois présents sur le territoire de Saint-Raymond sont dans le secteur commercial, 12% dans le secteur de fabrication, 11% dans le secteur de la santé et 10% dans celui du transport et de l'entreposage.

Écologie urbaine et aménagement urbain durable

Dans le cadre de l'atelier de projet sur l'écologie urbaine et du cours théorique parallèle sur l'architecture verte de la faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal, nous nous intéressons à la revitalisation du quartier de Saint-Raymond dans une approche écosystémique de la ville durable.

Ainsi, dans l'approche écosystémique, une ville durable est définie comme celle qui voit dans son potentiel historique, culturelle, géographique, géologique, morphologique et écologique l'opportunité de définir les paramètres économiques, sociaux et environnementaux qui satisferont leurs besoins. À ceci, il faut ajouter la notion de résilience qui consiste à la capacité du système à s'adapter, s'organiser et anticiper face aux perturbations futures. Celle-ci assurera la pérennité de la qualité du cadre de vie.

Pour mettre en pratique cette théorie, l'Agence d'Écologie Urbaine de Barcelone (AÉUB) a défini quatre principes d'organisation urbaine : la compacité, la complexité, l'efficacité et la stabilité. Ces notions s'influencent mutuellement et englobent les principaux enjeux qui définissent la ville tels que la densité, l'espace public, la mobilité, l'organisation urbaine, la biodiversité, le métabolisme et la cohésion sociale. Les enjeux sont quant à eux chiffrés à l'aide d'indicateurs

La notion de **compacité** tient compte de la réalité physique du territoire. Elle s'articule autour des enjeux de densité, morphologie, espace public, confort, mobilité et services. Son but est d'améliorer la vie du quartier avec la constitution d'un cadre bâti sain, sécuritaire et confortable; par la réduction de la dépendance à l'automobile, une bonne qualité d'espaces publics et une réduction de la consommation énergétique.

La notion de **complexité** tient compte du degré de mixité d'usages du territoire. Elle s'articule autour des enjeux d'organisation urbaine et de biodiversité. Ainsi, elle se définit comme une quantité extrême d'interactions, un mélange d'ordre et désordre qui maximise le potentiel de synergie. Son but est de rapprocher les personnes aux différents services et emplois

La notion **d'efficacité** tient compte du métabolisme urbain. Elle s'articule autour des flux d'eau, de matière et d'énergie. Son but est de cesser d'être des consommateurs d'énergie pour devenir des producteurs d'énergie renouvelable dans une optique d'autosuffisance.

La notion de **stabilité** tient compte du degré de mixité et d'interaction entre les groupes de personnes d'âge, de culture et de condition sociale différents qui habitent le quartier. Elle s'articule autour de la cohésion sociale. Un cadre de vie

stable et inclusif permet un attachement collectif et une identification positive au lieu.

Collage onirique



Figure 1: Collage onirique produit par Jorge Torres portocarrero dans le cadre de l'exercice 2 du cours d'écologie urbaine de la faculté d'aménagement de l'Université de Montréal.

La ville en rose... vraiment?

La ville idéale ressemble à un quartier typique de Montréal. Des duplex et des triplex mitoyens avec des commerces au rez-de-chaussée et implantés devant un parc de quartier ou les grands arbres font le témoignage d'une végétation centenaire. Les personnes prennent les trottoirs d'assaut afin de se déplacer de la maison au travail et les rues étroites sont partagées entre cyclistes et automobilistes.

Ce rêve de ville et un collage des principes qui souvent sont appliqués comme remède miracle aux problèmes des secteurs de la ville qui ont besoin d'être revitalisés. Augmenter la densité de la ville, proposer une mixité d'usages, donner une plus grande place aux piétons et aux cyclistes, créer des espaces verts entre autres. Cependant, ce rêve peut facilement tourner au cauchemar; Habitations trop chères qui appartiennent à une poignée de personnes et où le loyer est difficilement payable par la grande majorité des personnes, les commerces implantés en rez-de-chaussée ne sont destinés qu'aux personnes

« riches », le parc devant les maisons est mal conçu et devient un parc enclavé par des clôtures et difficilement accessible le jour et foyer de délinquance la nuit, les trottoirs ne sont utilisés que pour des déplacements et il n'existe aucun contact entre les personnes qui y circulent, les rues sont dangereuses où la loi du plus fort est celle qui domine, tant les cyclistes comme les automobilistes ne se respectent pas mutuellement.

Ce collage se veut plutôt comme une critique de la façon dont l'avenir de la société est dirigé. De mon point de vue, tant et autant que l'avenir de la société reste basée sur l'intérêt personnel, et économique des promoteurs, et que les intérêt communs soient laissés de côté la ségrégation sociale, la dégradation de la nature et de la qualité de vie resteraient toujours des problèmes dans les villes.

Diagnostic du secteur



Figure 2: Secteur d'études D. Présentation des observations du secteur Saint-Raymond dans le cadre de l'exercice 1a du cours d'écologie urbaine de la faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal

Lors de la séance d'information de l'office de consultation publique en date du 12 février 2013, nous avons présenté notre interprétation des informations recueillies sur le quartier de Saint-Raymond. L'information avait été obtenue à partir des observations effectuées lors des différentes visites du secteur. Le but de l'exercice était de faire ressortir les problématiques mais surtout les opportunités potentielles du secteur. Ce qui nous a permis par la suite de créer notre propre diagnostic du quartier basé sur les principes et les enjeux de l'écologie urbaine.

Dans le but de faciliter l'étude du secteur, celui-ci a été divisé en cinq sous-secteurs A, B, C, D, E

Le diagnostic qui sera présenté ci-bas tient en compte du secteur qui entoure le parc Georges-Saint-Pierre, secteur D (voir figure 2). Il se basera sur les enjeux de densité et de morphologie, d'espace public et confort, de mobilité et services, d'organisation urbaine, de biodiversité, de métabolisme et de cohésion sociale toujours dans une optique de compacité, de complexité, d'efficacité et de stabilité.

Le secteur du parc Georges-Saint-Pierre présente une concentration importante d'espaces verts par rapport aux autres parties de Saint-Raymond. En effet, en plus de la présence du parc déjà mentionné, on retrouve le parc/belvédère Terry Fox, la falaise Saint-Jacques et un jardin communautaire. Ces espaces publics sont en grande partie sous-utilisés. Le belvédère Terry Fox est inaccessible, car il est coupé par le trafic lourd de la rue Saint-Jacques. Le parc Georges-Saint-Pierre clôturé du côté ouest est caché du côté est par la barrière physique qui représente le bâtiment de l'école Shaad. Le jardin communautaire enclavé entre la cour arrière du centre d'hébergement des personnes âgées et le chemin de fer n'est accessible que par le stationnement de l'école de Faubourgs.

La présence de ces espaces non construits fait en sorte que la densité d'habitations moyenne du quartier se situe autour de 38 habitations par hectare ce qui est inférieure à la densité idéal pour un tel secteur qui est de l'ordre de 45 habitations par hectares, ce qui explique en partie le peu de commerces de proximité dans le territoire de Saint-Raymond car la densité rencontrée n'assure pas leur possible rentabilité.

Le cadre bâti du secteur ressemble aux quartiers typiques de Montréal; des duplex et des triplex construits au début des années 1910 avec une marge de recul végétalisé et une présence d'arbres matures ce qui aide au confort et à la qualité de la rue. Par contre, les trottoirs sont sous-dimensionnés, ils ne font, dans la grande majorité des cas, pas plus d'un mètre et demi de largeur. La chaussée des rues nord-sud sont quant à elles surdimensionnées, il n'est pas

rare de trouver une rue de quartier qui fait la largeur d'une voie à double sens avec stationnement sur les côtés.

Les têtes d'îlots sont orientées vers les rues collectrices est-ouest ce qui crée une ruelle de service à l'intérieur du bloc bâti.

La présence de nouvelles constructions en condominium datant des années 2000 créent une rupture avec la logique de ce cadre bâti. Ces bâtiments homogènes ne possèdent pas de tête d'îlot, cette omission nous fait découvrir la ruelle qui, dans ce cas-ci, est réduite à un simple stationnement.

Les principaux axes de circulation sont le chemin Upper-Lachine et la rue Saint-Jacques. Saint Jacques est une route utilisée surtout comme lien entre l'ouest de la ville et le centre-ville. La circulation sur cette voie est très lourde aux heures de pointes et son aménagement est fait pour accueillir ce volume d'achalandage. Plusieurs accidents sont survenus et le bruit des voitures représente un grand inconfort acoustique pour le secteur. Pour traverser la rue Saint-Jacques il faut faire preuve de témérité, car il n'existe pas beaucoup d'intersections où il est possible de la traverser en toute sécurité. Compte tenu de l'inexistence des piétons et du statut de route de service, des commerces destinés à l'entretien des voitures avec de grands stationnements se sont implantés. Malheureusement, ces commerces cachent la vue des résidents vers la falaise et leur donne plutôt une image désolante de leur secteur. Le chemin Upper-Lachine présente un caractère différent à celui de la rue Saint-Jacques. Cet axe est surtout destiné à la circulation locale tant pour les habitants que pour la distribution des marchandises. Certains commerces ainsi que des services tels que le centre communautaire et des écoles se sont implantés un peu aléatoirement sur cette rue, est-ce des vestiges d'une activité commerciale plus importante dans un passé récent? Par ailleurs, il existe certaines difficultés aux intersections des rues surtout à la jonction avec la rue Girouard. Le secteur est desservi par le passage du service de transport collectif sur cet axe.

En somme, cette portion du quartier de Saint-Raymond présente une concentration de zones vertes, services et commerces. Avec une bonne interaction entre ces éléments importants de la ville, ce secteur pourrait devenir le cœur du quartier, l'endroit où les personnes de tout âge se réunissent et font des activités ensembles.

Recommandations d'aménagement

Comme déjà mentionné, le secteur présente un grand potentiel afin de devenir le cœur du quartier. Des interventions ponctuelles sont proposées afin de retrouver des synergies qui animeront le quartier tant le jour que la nuit.

Ces prémices sont des pistes d'aménagement à être approfondis et validés dans une étude ultérieure. Dans une deuxième étape d'étude, il sera question de développer davantage ces pistes dans le but de produire un plan d'aménagement global dans lequel toutes ces interventions travailleront ensemble afin de requalifier et prolonger la qualité du cadre de vie du secteur de Saint-Raymond.

Ainsi, il est important d'assurer une consolidation des activités commerciales et des logements sur le chemin Upper-Lachine afin de mieux desservir le secteur en termes de commerces de quartier tels que boucherie, pharmacie, épicerie, cafés, restaurants ainsi que des activités qui amèneront un achalandage en tout temps de la journée. Ces bâtiments mixtes aideront également à augmenter le nombre de logements du secteur et assureront la viabilité des commerces et services.

Prévoir le remplacement et la relocalisation de l'école Shadd à l'est du parc Georges-Saint-Pierre au profit d'une école primaire qui pourrait bénéficier du lien privilégié avec le parc et au même temps ouvrirait le parc à la vie du quartier.

Envisager le remplacement de l'école des matières du Faubourgs au coin de l'avenue Oxford et du chemin Upper-Lachine par un marché de quartier encadré par des logements de façon à tirer le meilleur profit de l'implantation en coin de ce terrain. D'autre part, il faudrait voir à l'agrandissement du centre communautaire de façon à pouvoir accueillir une école de métiers.

Sur le chemin Upper-Lachine, l'automobile et le piéton devront cohabiter ensembles, la vitesse de circulation serait diminuée afin de favoriser les échanges dans toutes les directions.

De plus, il serait pertinent de penser à l'élargissement du parc Terry Fox de façon à créer un lien entre le parc Georges Saint-Pierre et la falaise Saint-Jacques. Cette intervention s'inscrit dans une idée globale de création d'un réseau d'espaces verts. Le verdissement des ruelles assurera un lien entre le parc George-Saint-Pierre et les habitations.

Finalement, la rue Saint-Jacques continuera à relier l'ouest de la ville au centre ville mais cette fois-ci localement. La circulation lourde sera déviée par la rue Pullman au sud de la falaise. Cette intervention permettra de réduire considérablement le trafic et des interventions ponctuelles aux intersections faciliteront le flux piétonnier entre le sud et le nord de cet axe.

Bibliographie

Agencia de ecologia urbana de barcelona. (en ligne).
<http://bcnecologia.net/es/modelo-conceptual> (consulté le 4 mars 2013)

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

Martenat, C (2007) « Outils pour un langage commun : La construction d'un environnement durable autour du projet du CUSM au site Glen »

Martenat, C (2012) « Entre complexité et résilience, l'influence d'une approche d'écologie urbaine sur le projet urbain durable »

Office de la Consultation Publique de Montréal. (en ligne)
<http://www.ocpm.qc.ca/node/3520> (consulté le 4 mars 2013)

Marc-Antoine Bourbeau
Bac en sc. Architecture, 3^e année

Architecture verte
ARC 3640

TP 3 – Discours critique
Un parc, un cœur pour Saint-Raymond

École d'architecture
Faculté d'aménagement
Université de Montréal
Mardi 5 mars 2013 12h00

Description du secteur

Le quartier sur lequel reposera ce texte critique, c'est-à-dire Saint-Raymond, n'est certainement pas le quartier le plus envoûtant de la région métropolitaine. Effectivement, enclavé dans les quatre directions, soit par la falaise Saint-Jacques au sud, l'autoroute Décarie à l'est, le chemin de fer du Canadien Pacifique au nord et la présence exagérée de l'automobile à l'ouest, ce secteur de Notre-Dame-de-Grâce et principalement les citoyens qui y vivent méritent qu'on leur apporte une aide particulière afin de leur offrir un environnement répondant plus adéquatement à leurs besoins.

Dans ces circonstances, notre étude s'est portée plus spécifiquement sur la partie de Saint-Raymond allant approximativement de l'Avenue Regent à l'Avenue Girouard. Les grandes particularités de ce secteur, comparativement à ceux étudiés par les autres équipes, reposent sur le fait qu'une partie importante du domaine construit est de nature résidentiel, qu'on y retrouve le seul parc présent dans les alentours et que plusieurs bâtiments de nature communautaire sont déjà présent. Ainsi, malgré certaines problématiques, ce secteur offre néanmoins un grand potentiel quant à son développement futur comme nous le verrons tout au long de ce texte.

Thèmes de l'écologie urbaine

Le rapport présenté ici s'inspire grandement des thèmes et de la vision développée par l'Agence d'Écologie Urbaine de Barcelone qui se démarque par la vision innovatrice qu'elle propose sur la conception et la définition de l'avenir de la ville. Cette approche permet, grâce à ses perspectives intégrantes et systémiques, de définir les caractéristiques idéales de la ville future en se basant sur ses caractéristiques environnementales, économiques et sociales. Ce mode d'analyse compte quatre grands thèmes, soit : la compacité, la complexité, l'efficacité et la stabilité.

La compacité se définit par une utilisation efficace du territoire dans un rapport d'équilibre entre le domaine bâti et des espaces publics de qualité. Une ville compacte permet une accessibilité plus facile aux ressources et aux services dans un périmètre rapproché. Ceci permet alors de réduire la dépendance des résidents à la voiture ce qui, par la même occasion, permet une amélioration du milieu de vie avec des espaces publics plus sains, sécuritaires et agréables.

La complexité est caractérisée par la quantité d'interactions rendues possible dans un milieu. Plus on favorise la mixité des usages et des fonctions dans un environnement donné, plus ceci encourage les interactions et les probabilités de contacts sont amplement favorisées. On comprend donc le lien qui existe entre la ville compacte et ce deuxième thème. La complexité comprend également la notion de biodiversité en milieu urbain qui traite de la proximité des espaces verts, la perméabilité des sols et la diversité du couvert végétal.

L'efficacité, quant-à-elle, vise à limiter les perturbations de l'écosystème de la terre, c'est-à-dire que le cycle de production, consommation et rejet des déchets doit être géré convenablement afin d'éviter la pollution et l'épuisement des ressources. On s'intéresse entre autres, dans ce thème, à la consommation et la production d'énergie renouvelable, la gestion des eaux et la production des déchets et leur réutilisation.

La stabilité se concentre sur la résilience de la population, soit sa capacité à s'adapter aux perturbations. Ce principe passe notamment par l'accessibilité à l'information et à la culture, mais également par la cohésion sociale présente chez les résidents. Plus celle-ci est importante, plus elle favorisera une identification forte de la population au lieu qu'ils habitent et plus les citoyens seront en mesure de s'entraider pour surmonter les obstacles.

L'avantage de cette approche est qu'elle offre un processus de réflexion sur les caractéristiques de la ville future souhaitable en mettant l'emphase sur le contexte et ces caractéristiques inhérentes de façon à orienter son développement futur. De plus, les quatre indicateurs mentionnés précédemment offrent un type d'analyse qui prend en compte une panoplie de facteurs que l'on peut aisément quantifier par l'utilisation de graphiques et de calculs facilitant ainsi la cueillette d'informations.



Figure 1 : Collage onirique réalisé par Marc-Antoine Bourbeau dans le cadre de l'atelier ARC 3018D

Bref, cette approche est tout le contraire de l'exercice du collage onirique réalisé dans le cadre du cours ARC 3018D qui se basait davantage sur une interprétation personnelle de la ville et de son idéale à travers notre propre système de valeur. Néanmoins, cet exercice n'est pas pour autant inintéressant puisque certains des principes représentés dans cette image s'entrecoupent avec ceux de l'Écologie Urbaine, soit : l'importance du rapport entre densité, espace public et cohésion sociale. Ce collage se voulait donc une réflexion en

trois temps sur ces principes. Dans un premier temps, une critique du centre-ville qui apparaît en arrière plan sous une représentation cataclysmique pour en fait questionner sa relation entre une densité forte, mais une absence presque complète de cohésion sociale, possiblement dû au manque d'espaces publics de qualités. Ceci en comparaison, dans un deuxième temps, avec la réalité vécue dans les quartiers représentée par le style graphique du Pop art et la scène en elle-même qui font allusion à l'importance mise sur la vie collective présente dans ces milieux. Dans lesquels la densité joue un rôle bien important, si l'on pense par exemple au Plateau Mont-Royal. Dans un troisième et dernier temps, à travers ce processus de réflexion sur la ville idéale, il y avait une remise en question de la place de l'automobile dans nos villes qui occupent trop souvent une emprise démesurée sur cette vie collective et les espaces publics. L'idée étant ici de verdir la rue, pour laisser davantage de place aux résidents et moins à celle de la voiture.

Diagnostic du secteur

Mis à part du phénomène d'enclavement mentionné en introduction, Saint-Raymond devra faire face à d'autres défis tout aussi importants. Effectivement, en plus d'être dans un espace confiné, le secteur est traversé par d'importantes voies de circulations très achalandées, soit le chemin Upper Lachine et la rue Saint-Jacques qui sont majoritairement utilisées à des fins de déplacement de transit. De plus, la présence de véhicules lourds qui empruntent ces artères pour effectuer des livraisons dans la partie ouest de Saint-Raymond ou pour accéder à un autre secteur de la ville est passablement problématique considérant la nature résidentielle de notre zone d'étude. Quant-à la fermeture d'Upper Lachine qui est à prévoir éventuellement celle-ci risque de déplacer une bonne partie de la circulation de cette rue vers Saint-Jacques et la construction du CUSM de l'autre côté de Décarie ne devrait qu'aggraver la situation. Cette réalité aura donc pour conséquence de réduire la qualité de vie des résidents, qui est déjà suffisamment affecté par la réalité actuelle, en augmentant le bruit et la pollution,

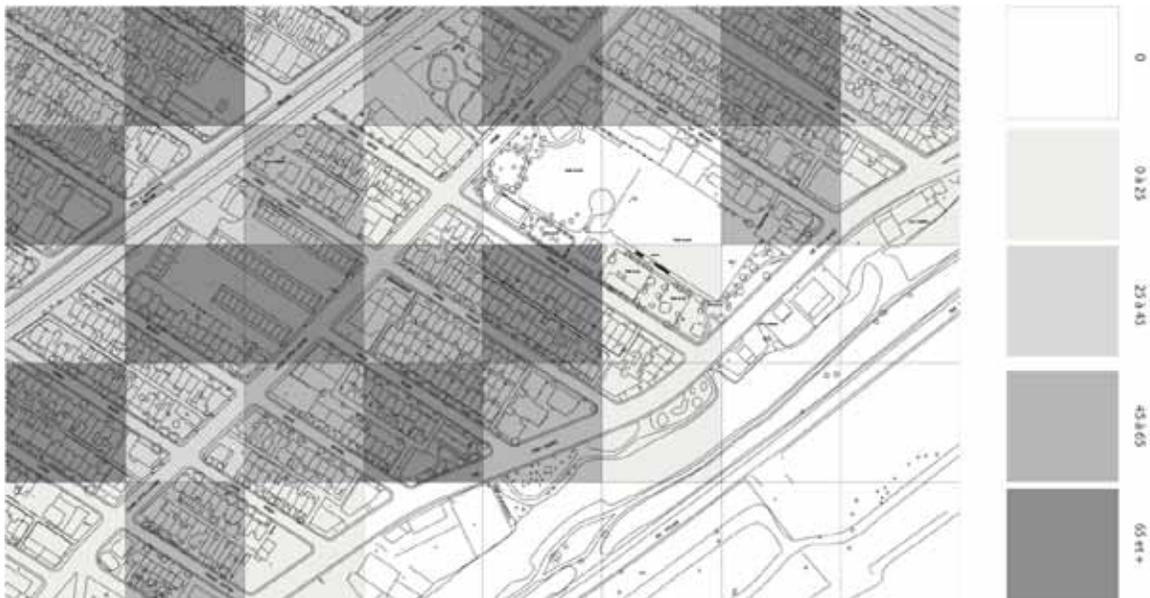
mais également en affectant leur sécurité. En effet, considérant la vitesse de la circulation automobiles de ces artères et le fait que celles-ci sont inhospitalières aux piétons et aux cyclistes de part la déficience des aménagements des trottoirs et des intersections, les citoyens de ce secteur se trouvent contraints de devoir subir les conséquences d'un achalandage dont ils ne sont presque pas responsable.

Ces problématiques associées à la rue Saint-Jacques accentuent encore davantage le phénomène d'enclavement du secteur puisqu'en étant difficilement praticable par les piétons, elle bloque l'accès au parc Terry Fox qui pourrait grandement bénéficier d'un accès à la falaise. Effectivement, si celle-ci devenait accessible par des sentiers piétons et une piste cyclable avec des endroits de contemplation sur la partie sud de la ville cela permettrait de réduire cette sensation de fermeture du quartier. D'autant plus qu'en liant ces sentiers au réseau déjà existant de la ville cela pourrait fort probablement permettre d'attirer des gens de l'extérieur vers le quartier de Saint-Raymond. Cette accessibilité de la falaise pose néanmoins certains défis quant-à la présence des commerces liés aux domaines de l'automobile situés entre la rue Saint-Jacques et la falaise qui bloque son accès, mais engendre également une grande partie de la pollution présente dans la falaise.

Contrairement au cas de la rue Saint-Jacques qui est sans aucun doute problématique, le cas d'Upper Lachine demande plus de subtilité dans son diagnostique. Effectivement, bien que la circulation soit problématique et les aménagements déficients la présence des bâtiments en tête d'ilots orientés sur la rue sont un élément très positif, car ils participent à l'activation de la vie sociale et engendrent un sentiment de sécurité chez les passants. Néanmoins, certaines constructions récentes font abstraction de ce type d'implantation. Il suffit de penser aux habitations se trouvant sur les rues Wilson et Girouard au nord d'Upper Lachine. D'autant plus que le type architectural de ces habitations diffère de la réalité du secteur avec ses duplex et ses triplex qui permettent la création

d'une cohésion sociale et une interactivité de la population grâce aux balcons et aux marges de recul des résidences. Des traits architecturaux absents de ces constructions au nord d'Upper Lachine dont il était question précédemment. De plus, bien que l'implantation des bâtiments en tête d'îlots vers Upper Lachine soit une bonne chose, on constate une lacune au niveau des commerces de proximité qui pourraient bénéficier aux résidents et leurs éviteraient de devoir sortir de Saint-Raymond pour profiter de ces services. La compacité et la complexité sont donc des notions tout à fait appropriées à cette réalité. De plus, l'apparition de petits commerces sur Upper Lachine pourrait permettre une revalorisation de cette artère engendrant une plus grande cohésion sociale et une meilleure qualité de vie.

Par contre, pour assurer la viabilité de ces commerces une densité adéquate devra être atteinte pour favoriser l'activité économique. Effectivement, comme le démontre la carte présentée en-dessous, la densité est relativement



élevée au nord de Saint-Jacques, mais complètement nulle au sud ce qui pourrait être l'occasion d'effectuer une densification à cet endroit. Finalement, l'un des points positifs du chemin Upper Lachine est sa proximité avec le parc Georges-Saint-Pierre puisque ce dernier aura favorisé l'implantation de

bâtiments communautaires et éducationnels qui bénéficient et participent à la complexité du quartier.

Recommandations d'aménagement pour le secteur

Concernant nos recommandations, nous avons déjà parlé de l'accès de la falaise et du caractère communautaire du parc. Nos interventions visent donc à tirer profit de cette réalité potentielle afin que le parc devienne un cœur de revalorisation pour Saint-Raymond et d'utiliser la falaise comme artère verte venant se greffer au parc. Cela pourrait permettre d'améliorer la qualité de vie des résidents, mais également profiter au reste des citoyens de la ville de Montréal. L'idée d'un développement de l'accès de la falaise doit néanmoins être faite en accord avec les caractéristiques de cet écoterritoire en conservant suffisamment d'arbres pour éviter de rendre son sol instable étant donné sa pente abrupte et son sol grandement composé de remblais. D'autant plus que ces arbres ont un rôle de protection contre le bruit et la pollution en provenance de l'autoroute 20.

De plus, afin de perméabiliser l'accès à la falaise, la possibilité de faire dévier une partie du trafic vers la rue Pullman en bas de la falaise pourrait être une option à considérer. Ainsi, en reliant, par exemple, le Boulevard Cavendish à la rue Pullman et la rue Pullman au Boulevard Saint-Jacques à proximité de l'intersection avec la rue Saint-Rémi cela permettrait possiblement de déplacer une partie du trafic de Saint-Jacques. De plus, un réaménagement de la configuration de cette rue serait nécessaire. Effectivement, un ralentissement de la vitesse de circulation devrait être pris en considération. Cela pourrait être réalisé par une diminution du nombre de voies de quatre à deux qui pourrait permettre d'aménager des trottoirs plus large et d'augmenter la plantation d'arbres en bordure de rue qui est actuellement inexistante. Cela permettrait d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes ainsi que de donner une plus belle vitrine au quartier et redorer son image considérant l'important transit

automobile sur cette rue. Toujours dans cette vision d'ouvrir l'accès à la falaise, les commerces automobiles au sud de Saint-Jacques devraient être relocalisés et remplacés par des constructions résidentielles qui permettraient d'augmenter la densité du secteur afin de combler l'offre des commerces de proximités qui viendraient s'implanter sur Upper Lachine.

Effectivement, considérant les qualités déjà présentes d'Upper Lachine, cette rue serait idéale pour y aménager des commerces de proximités. Cela permettrait d'offrir des produits de bases à la population qui peut difficilement, dans l'état actuel des lieux, accéder à ces produits considérant que le marché le plus près est à plus de 1500 m ce qui est largement au dessus de la distance de marche confortable, soit de 800 m. Cette rue pourrait être aménagée sur le principe de l'espace partagé, à la façon d'une grande place publique plantée qui pourrait accueillir piéton cycliste et automobiliste considérant que la circulation sera beaucoup moins importante avec la fermeture de l'intersection entre le boulevard de Maisonneuve et le chemin Upper Lachine.

Ces premières interventions dont il a été question jusqu'à présent auront pour conséquence de réduire la vitesse de la circulation automobile et de favoriser le déplacement des piétons, leur confort et leur sécurité. Ainsi, nous pensons qu'il serait possible d'ouvrir davantage le parc George-Saint-Pierre sur les rues qui le bordent et de lier ce dernier avec le parc Terry Fox et la falaise. Dans cette même optique, l'idée de réimplanter la future école à l'endroit actuel du centre de formation SHADD pourrait être envisageable afin de créer une dynamique avec le parc qui serait bénéfique pour l'école. Cela permettrait également de modifier le type d'implantation du bâtiment, considérant que le centre SHADD ignore complètement l'existence de ce dernier en n'en tire profit d'aucune façon. Dans ces circonstances, le centre de formation pourrait être réimplanté au sud de Saint-Jacques bénéficiant ainsi d'un accès à la falaise pour les étudiants et un bâtiment avec marché au rez-de-chaussée et habitations aux étages pourrait s'implanter sur Upper Lachine où se trouve l'école actuelle. Ces

modifications auraient pour rôle de revaloriser la création d'un pôle communautaire autour du parc et d'exploiter son plein potentiel afin qu'il puisse favoriser une vie urbaine collective basé sur des principes de mixité et de cohésion sociale.

Bibliographie

- Mertenat, C. (2007). « Outils pour un langage commun: La construction d'un environnement durable autour du projet du CUSM au site Glen ». Outils d'engagement communautaire CE07-01F. Montréal: CURA Mégaprojets au service des communautés - Making Megaprojects Work for Communities.
- MONTRÉAL, CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL. Plan du quartier vert actif et en santé NDG Sud-Est, 2011 [En ligne], http://www.ecologieurbaine.net/sites/www.ecologieurbaine.net/files/documents/plan_quartier_vert_de_ndg_sud-est_complet_0_0.pdf (Page consultée le 5 mars 2013)
- MONTRÉAL, DIRECTION DES GRANDS PARCS ET DE LA NATURE EN VILLE. Écoterritoire de la falaise Saint-Jacques, Québec, 29 Janvier 2008 [En ligne], <http://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P65/3b3.pdf> (Page consultée le 5 mars 2013)
- OFFICE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL. [En ligne], <http://www.ocpm.qc.ca/node/3520> (Page consultée le 5 mars 2013)

TP3 : Analyse critique du quartier Saint-Raymond

Présenté à
Céline C. Mertenat
Et
Daniel Pearl

Par
Marion Bouchet

Dans le cadre du cours
Architecture Verte
ARC3640

Le 5 mars 2013

Faculté de l'aménagement
Université de Montréal

Analyse critique du quartier Saint-Raymond

Ce travail a pour but de dresser un portrait critique du quartier Saint-Raymond (secteur E) analysé dans le cadre du cours ARC3640 (architecture verte) et ARC3018D (écologie urbaine), en utilisant les indicateurs et concepts étudiés dans le cours d'architecture verte et les travaux effectués dans l'atelier.

Sommaire du secteur

Le secteur du quartier Saint-Raymond que j'ai eu la chance d'étudier plus en profondeur, se situe entre le boulevard Décarie et l'avenue Oxford. Comme tout le quartier en général, le secteur analysé est une zone très enclavée. On retrouve au nord les voies du chemin de fer du CP, à l'est, l'autoroute Décarie et au sud, la falaise Saint-Jacques. Ce quartier est présentement pensé à l'échelle de l'automobile. Il sert de toile de fond à une circulation véhiculaire de transition qui ne fait que passer dans le quartier sans jamais s'arrêter. Les voies principales (Upper Lachine mais surtout Saint-Jacques) sont très larges. Quant aux trottoirs, ils sont très étroits et en mauvais état. Ce qui n'est pas du tout agréable pour la circulation piétonne puisqu'elle évolue dans un milieu bruyant et pollué où il est impossible de marcher côte à côte à en raison de l'étroitesse des trottoirs. D'ailleurs, en faisant le compte rendu des lieux, mon équipe et moi n'avons croisé aucun piéton sur les trottoirs. Les seuls endroits où nous avons observé de la vie sur ceux-ci, c'est aux arrêts d'autobus. Aussi, à ces emplacements, il fallait marcher dans la rue ou longer les bâtiments pour pouvoir continuer notre chemin.

Réflexion sur la ville et l'importance de l'aménagement urbain durable

Dans le cadre du cours architecture verte, j'ai été sensibilisée aux thèmes de l'écologie urbaine. Les différentes conférences m'ont permis de nourrir ma

réflexion sur l'aménagement urbain. Que ce soit avec l'opportunité d'aménager des espaces pour l'agriculture urbaine qui permettent aux résidents de bénéficier de produits frais (fruits et légumes) qui sont à la base d'une saine alimentation en plus de permettre le verdissement de la ville, et de créer de la cohésion sociale autour du thème de l'agriculture. Il y a aussi l'importance de la gestion de l'eau qui est de plus en plus présente avec l'imperméabilisation des sols liés au développement urbain. Il faut concevoir, parallèlement aux développements des sites, des infrastructures vertes qui permettent de soulager le réseau d'égouts de la ville en traitant et en redirigeant l'eau de son propre site.

L'aspect de la biodiversité est aussi à prendre en compte. Bien que la falaise Saint-Jacques ne représente pas un écosystème riche et varié en termes de biodiversité, il s'agit tout de même d'un espace vert qui pourrait améliorer la vie du quartier. Il serait intéressant de la relier au parc pour créer un éco-corridor pour permettre le déplacement des espèces, et ce, d'un espace vert à l'autre. De plus, la mise en place d'un système favorisant la résilience sociale et économique serait aussi à privilégier pour permettre au quartier de rebondir parallèlement aux changements majeurs qui s'opèrent à proximité de cet emplacement : la construction du CUSM, la transformation de l'échangeur Turcot et la modification du tracé véhiculaire de Upper Lachine. De plus, il serait important de redéfinir la place de la voiture dans la ville, celle des transports en commun, sans oublier l'échelle piétonne pour maximiser la mobilité durable. Conjointement à l'étude des principes d'écologie urbaine, j'ai dû réfléchir par le biais d'un collage onirique à ce qui est important dans la société urbaine et j'ai dû prendre position à savoir si la ville était un endroit idéal et pourquoi? Pour ma part, je suis persuadée que la ville c'est pour tout le monde! Des enfants aux aînés, des jeunes professionnels aux familles, on doit créer une variété sociale pour favoriser des échanges riches entre les gens, et ainsi créer une solidarité forte entre les résidents de la ville.

Également, la ville a l'avantage de la proximité des services, de la culture, du savoir, des communautés, de l'art, etc. Par contre, il faut la verdir. Il faut rassembler les opportunités urbaines à un cadre plus naturel. Ces aspects naturels ne sont pas là que pour embellir la ville et la rendre plus agréable. Ils permettent aussi de la rendre plus responsable et durable (diminution des îlots de chaleur, diminution de l'imperméabilisation du sol, absorption de la pollution, du bruit, etc.).

Diagnostic du secteur

Maintenant, si on aborde le secteur en utilisant les thèmes de l'écologie urbaine, on peut faire ressortir d'autres points intéressants. Premièrement, si on observe la compacité du quartier sans avoir encore fait les calculs de densité résidentielle, on peut tout de suite identifier une faible compacité résidentielle. En effet, beaucoup de territoires sont occupés par l'autoroute, des rues extrêmement larges, des stationnements, des terrains vacants privés sans oublier la présence du parc Gorges Saint-Pierre. De plus, les types de logements présents dans le secteur sont principalement des duplex ou des triplex. Ce manque de densité résidentielle a probablement un impact sur le manque de diversité commerciale présente dans le secteur ainsi que sur sa précarité. Cette lacune, en termes de commerces de proximités, oblige les gens à sortir du quartier pour subvenir à une grande majorité de leurs besoins (alimentaires, services, etc.).

Ensuite, si on se penche sur le thème de la complexité, il est possible de remarquer que le quartier est principalement résidentiel et que le type de commerce le plus présent est relié au secteur automobile. Point intéressant à soulever, le secteur de la santé est lui aussi présent dans le quartier et il sera sûrement renforcé avec l'ouverture du CUSM, ce qui permettra aux résidents de bénéficier d'un pôle médical important à proximité de leur résidence. Quant à l'analyse de la complexité, en termes de biodiversité culturelle, on remarque que

celle-ci est très variée puisqu'on dénombre 75 ethnies différentes, ce qui veut dire de nombreuses visions différentes des façons de vivre et de s'approprier l'espace.

Pour ce qui a trait à l'efficacité, le quartier a une faible efficacité énergétique puisque les résidents ont presque toujours besoin de sortir du quartier pour aller travailler, faire leur épicerie ou bénéficier des services. L'automobile devient alors un choix très alléchant pour couvrir ces longues distances, car rapporter l'épicerie familiale en transport en commun peut s'avérer une tâche ardue. Par contre, pour ce qui est du service de transport en commun, celui-ci semble plutôt efficace puisque durant notre analyse des lieux nous avons observé le va et vient fréquent des autobus sur les rues Upper Lachine et Saint-Jacques. Pour ce qui est de l'accès au métro, ce dernier est un peu plus éloigné de notre secteur. Il faut donc marcher une dizaine de minutes, minimalement, pour y accéder ou encore pour prendre l'autobus. En termes d'efficacité de gestion de l'eau, la dénivellation du site (point haut au nord du site, point bas au pied de la falaise) crée une pente naturelle qui oriente l'écoulement de l'eau, mais il faudrait des infrastructures qui permettraient de récupérer et de traiter ces eaux de pluie. La présence du parc et de la falaise offre au site une grande étendue de sol perméable qui permet l'absorption rapide de la pluie, ce qui limite le ruissellement de l'eau. De plus, ces mêmes espaces permettent de combattre les îlots de chaleur, mais sont-ils suffisants pour compenser tous les espaces goudronnés et les industries polluantes que l'on retrouve sur le site?

Finalement, si on analyse le site en termes de stabilité, on constate pour le moment qu'il y en a peu, car le manque de densité résidentielle ne permet pas de soutenir les commerces de proximité, et l'installation d'infrastructures de base qui permettent la cohésion sociale. Comme mentionné plus haut, on retrouve cependant un peu de cohésion sociale aux arrêts d'autobus puisque c'est à cet endroit que les gens du quartier se rencontrent principalement. Par contre, ces arrêts d'autobus ne sont pas adaptés, pour le moment, à ce genre d'activité.

De plus, un autre problème majeur, est l'enclavement du site qui renforce l'aspect négatif du lieu. Il y a donc peu d'attachement collectif vis-à-vis du quartier. Toutefois, avec l'implantation du CUSM à proximité du quartier, cela permettra d'augmenter la cohésion sociale, puisque ce dernier apportera certainement un bassin d'emplois accessibles aux résidents du quartier, en plus de leur rendre le système de santé plus accessible.

Recommandations d'aménagement potentiel durable pour le secteur

En somme, après avoir analysé en profondeur le quartier, travaillé à plus grande échelle la connexion entre le parc et la falaise Saint-Jacques en utilisant la réflexion du seuil, et après avoir entamé ma réflexion sur le plan d'ensemble, voici mes premières recommandations pour le secteur. Les mots clés sont continuité et bande végétale. Il faudrait maximiser les bénéfices produits par le parc en étalant cette bande végétale du nord au sud du quartier. Cette première action permettrait de verdir davantage le quartier, mais aussi de créer toute une vie communautaire autour de cet espace vert qui agirait à titre de noyau central dans le quartier. On retrouverait dans ledit noyau, l'école primaire, le centre communautaire, le parc et la falaise.

Par contre, pour reconnecter la falaise au reste du parc, il faudrait impérativement intervenir sur la rue Saint-Jacques qui agit comme une barrière entre ces deux espaces. Comme il serait impossible de fermer cette rue à la circulation routière sans engorger le reste du quartier, il serait alors peut-être possible d'intervenir sur cette artère pour en réduire la vitesse de circulation, minimalement sur la distance de l'îlot du parc (entre les rues Oxford et Orchard). Pour y arriver, il faudrait réduire le nombre de voie à une, et ce, dans chaque direction pour diminuer aux maximum la largeur des voies. Cette diminution des voies permettrait au parc et à la falaise de s'étaler davantage et de réduire la

séparation entre ces deux zones. Il serait aussi possible de réaménager les trottoirs pour ramener la bande végétale à l'échelle du piéton. Ce geste permettrait du même coup de rendre la falaise plus accessible aux citoyens puisque, pour le moment, elle est peu accessible et n'est pas aménagée pour être utilisée. Une fois ce ruban végétal affirmé, il ne reste plus qu'à le connecter au reste du secteur en utilisant les ruelles vertes comme principales moyens. Ce réseau vert à l'échelle humaine permettrait aux usagers de se déplacer parallèlement à la circulation routière dans un cadre beaucoup plus agréable et ainsi créer des points de rencontres à l'échelle humaine. Sans oublier que ce réseau permettrait de relier plusieurs espaces verts entre eux à l'image des éco-corridors.

Un autre élément de verdissement important serait de créer une zone tampon entre l'autoroute Décarie et le secteur résidentiel qui se situe juste à côté. En plus d'embellir le quartier, cette bande végétale permettrait d'absorber une partie du bruit et de la pollution générées par l'autoroute. De plus, comme soulevée dans l'analyse, il serait important de revitaliser la rue Upper Lachine pour permettre aux commerces de proximité d'évoluer dans une stabilité qui leurs permettraient de se développer davantage. Ils pourraient ainsi répondre de manière plus adéquate aux besoins des gens du quartier. Une première action pour aider cette revitalisation serait d'instaurer des commerces au rez-de-chaussée des immeubles de cette rue. Une seconde action serait de modifier la configuration actuelle des bâtiments en têtes d'îlots qui donnent sur la rue Upper Lachine, car leurs façades sont présentement sur les rues perpendiculaires à Upper Lachine. Relocaliser les façades de ces bâtiments sur la rue Upper Lachine permettrait une reconnexion entre la rue et les bâtiments. Ce qui redynamiserait du même coup la rue qui est totalement dénuée d'intérêt.

Pour ce qui est des types de commerces à intégrer, le premier commerce qui devrait s'installer, selon moi, c'est une petite épicerie de quartier pour permettre aux résidents d'avoir à portée de mains des aliments frais sans avoir à toujours

sortir du quartier. Par la suite, des commerces qui permettraient le développement de la cohésion sociale aideraient fortement à ramener de l'animation sur la rue Upper Lachine. Dans le même ordre d'idée, avec l'établissement du CUSM à proximité du quartier, il pourrait être intéressant d'augmenter le nombre de bâtiments à vocation médicale déjà présent dans le secteur. Ceux-ci seraient en partenariats avec le CUSM pour consolider le pôle médical et ainsi attirer à l'intérieur du quartier des gens de l'extérieur qui viendraient utiliser les services (médicales, restauration, commerces, etc.) disponibles dans le quartier. Ce qui permettrait de créer une certaine stabilité économique dans le quartier.

Finalement un dernier point serait d'augmenter la densification résidentielle, principalement dans les îlots entre l'avenue Prud'homme et le boulevard Décarie : En relocalisant le concessionnaire automobile Mazda, plus loin, sur la rue Saint-Jacques avec les autres concessionnaires automobiles; En plus de rassembler tous les petits garages présents sur ces îlots avec le garage Napa existant. En densifiant les îlots de cette section avec l'ajout de nouveaux bâtiments sur les anciens espaces de garage et en augmentant la densité des bâtiments existants en ajoutant par dessus des logements supplémentaires. Ce changement d'échelle du cadre bâti serait alors davantage en relation avec l'échelle du CUSM qui se construit juste à côté et permettrait ainsi d'augmenter la densité résidentielle sans trop briser l'échelle du quartier.

TP3.

**DISCOURS CRITIQUE ET RECOMMANDATIONS SUR LE
DÉVELOPPEMENT DURABLE DU SECTEUR EST DE SAINT-RAYMOND**

MARIE-LISE OUMET

ARC 3640 - ARCHITECTURE VERTE

UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL

LE 5 MARS 2013

PRÉSENTATION SOMMAIRE DU SECTEUR

Le secteur à l'étude constitue l'extrémité est du quartier Saint-Raymond, soit la porte d'entrée et de sortie du quartier. Le chemin de fer forme une limite non perméable au nord, alors que la Falaise Saint-Jacques en crée une seconde au sud. Le chemin Upper Lachine et la rue Saint-Jacques, les deux axes routiers principaux du quartier, sont les principales voies d'entrée et de sortie pour les véhicules; on note la présence du bruyant et achalandé Échangeur Turcot à proximité, ainsi que le CUSM, présentement en construction. Le secteur est scindé par l'autoroute Décarie, qui isole un îlot à typologie mixte mais essentiellement résidentielle du côté nord-est.



Figure 1: Vue aérienne et découpage du secteur à l'étude.
(©2013 DigitalGlobe, GeoEye + MLO)

Alors que la rue Saint-Jacques forme un axe principalement utilisé par les véhicules, le chemin Upper Lachine fournit une desserte du secteur en termes de transport en commun, menant les usagers à la station de métro Vendôme sur le boulevard de Maisonneuve qui se situe tout juste à 5 ou 10 minutes de marche, selon le point de départ. Le secteur à l'étude est délimité par le Parc Georges-St-Pierre à l'est, face auquel le plan d'ensemble vise à implanter une école primaire en remplacement de l'École des Métiers des Faubourgs-de-Montréal.

THÉMATIQUES D'ÉCOLOGIE URBAINE

L'analyse du secteur a été réalisée sur la base de principes applicables au développement durable de la ville. La méthode, basée sur celle de l'Agence d'Écologie Urbaine de Barcelone (AÉUB), comporte une quarantaine d'indicateurs, qui sont des systèmes de pointage pondérés ou non, regroupés sous sept grandes thématiques:

1) **Densité et morphologie urbaine.**

Il s'agit de l'étude du bâti, de l'aire et du volume qu'il occupe dans la ville. Une ville dense est visée.

2) **Espaces publics et confort.**

Cette catégorie regroupe des indicateurs sur la qualité de vie quotidienne et piétonne. Elle prend en compte les espaces dédiés aux véhicules (circulation, stationnement), les espaces publics présents dans le secteur, la pollution de l'air et le confort acoustique.

3) **Mobilité et services.**

Ces indicateurs concernent les relations et les distances de parcours entre les divers usagers du réseau viaire: transport collectif, réseau cyclable, autopartage, éco-centres, centres de gestion des matières résiduelles, etc. Ils analysent également la connectivité, la répartition et l'accessibilité des

voies publiques.

4) **Organisation urbaine et mixité.**

La mixité entraîne la viabilité d'un quartier. On étudie ici les typologies d'usages, le bassin d'emplois locaux et le niveau d'interaction présent dans les rues.

5) **Biodiversité.**

Non seulement doit-il y avoir des espaces verts à proximité, ces derniers doivent être d'une certaine qualité. Ces indicateurs portent attention à l'accessibilité des espaces verts, à la qualité du couvert végétal, à la diversité de l'écosystème, à la perméabilité et à la possibilité de contamination du sol. Elle cherche à identifier les zones consacrées à l'agriculture urbaine / production locale d'aliments.

6) **Métabolisme urbain.**

Ces indicateurs considèrent la consommation, les précipitations, la récupération, le traitement et la gestion naturelle de l'eau, de l'énergie et des déchets.

7) **Cohésion sociale et gouvernance.**

On porte ici une attention particulière au côté humain: pour encourager la vie sociale dans le quartier, il faut amener les gens à marcher, à se croiser. Les résidents doivent avoir accès, à distance de marche, à une diversité de services. On analyse donc la diversité d'habitations présentes ainsi que le niveau d'accessibilité à distance de marche depuis des habitations ciblées.

COLLAGE ONIRIQUE

Dans le cadre d'un exercice d'atelier individuel, nous avons été amenés à proposer notre vision de la ville du future idéale. Ce collage illustre ma proposition, où s'impose la redéfinition de la limite entre la ville de la voiture, rapide, efficace, essentielle à l'économie, et la ville de la famille, plus paisible.



DIAGNOSTIC DU SECTEUR



Figure 3: Analyse vert-viaire-bâti. (MLO)



Figure 4: Analyse des typologies. (MLO)

L'analyse du bâti, poché en noir à la figure 1, poché en noir, révèle que la densité est fragmentée en trois types. La zone comprenant le parc est peu dense malgré l'immeuble multi-logements et les institutions qui y prennent place, puisque les espaces verts associés à l'école, à l'immeuble multi-logements et au parc représentent une densité nulle. Les zones qui délimitent l'autoroute Décarie, qui représente elle aussi une densité nulle, sont caractérisés par une densité moyenne. Les duplex et triplex s'alignent sur de longues rues, mais la grande profondeur des îlots contrebalance l'amorce d'une densité élevée.

La figure 2 réalise une analyse des typologies présentes dans le secteur. Du côté ouest de l'autoroute Décarie, on retrouve quelques longs îlots orientés perpendiculairement au chemin Upper Lachine qui sont de typologie essentiellement résidentielle. Se mêlent une majorité de duplex ainsi que quelques triplex et immeubles multi-logements. Une résidence unifamiliale historique entourée d'une vaste étendue végétale prend place sur l'avenue Girouard, implantée de manière distincte, dévoilant en quelque sorte son ancienneté. Sur la rue Saint-Jacques et sur le chemin Upper Lachine se sont établis des commerces. Alors que ceux sur Saint-Jacques sont majoritairement l'unique occupant du lot, les commerces sur Upper Lachine sont souvent investis d'un ou deux logements aux étages supérieurs. Les institutions prennent place sur Upper Lachine à proximité du Parc Georges-St-Pierre: cet axe est bien desservi par les transports en commun, et il apparaît logique d'y avoir implanté ces services de proximité.

La qualité des déplacements piétonniers est véritablement médiocre dans le secteur. Il apparaît difficile de croiser la rue Saint-Jacques sans se faire frapper, les klaxons retentissant entre les véhicules qui roulent à

une vitesse ahurissante, sans oublier les camions de livraison dont les pneus frappent le fond des nids de poule en provoquant un fracas assourdissant. De plus, la largeur et l'état des trottoirs sont déplorables. Il est difficile de reprocher à un résident du secteur qui éprouve la nécessité de se rendre à un commerce à distance de marche sur la rue Saint-Jacques d'avoir utilisé sa voiture pour s'y rendre, puisque présentement, le réseau est prévu de manière à favoriser ce type de déplacements.

La biodiversité a besoin d'être mise en valeur. La Falaise Saint-Jacques, qui constitue un environnement naturel où prolifèrent les couleuvres brunes et petits mammifères, est présentement sous-utilisée, servant à l'occasion de dépotoir. On note un couvert végétal bien présent dans les rues résidentielles et ruelles. Le Parc Georges-St-Pierre constitue principalement une vaste étendue gazonnée, mais offre également quelques arbres pouvant servir de refuge aux oiseaux, insectes et rongeurs.

RECOMMANDATIONS - PLAN D'ENSEMBLE

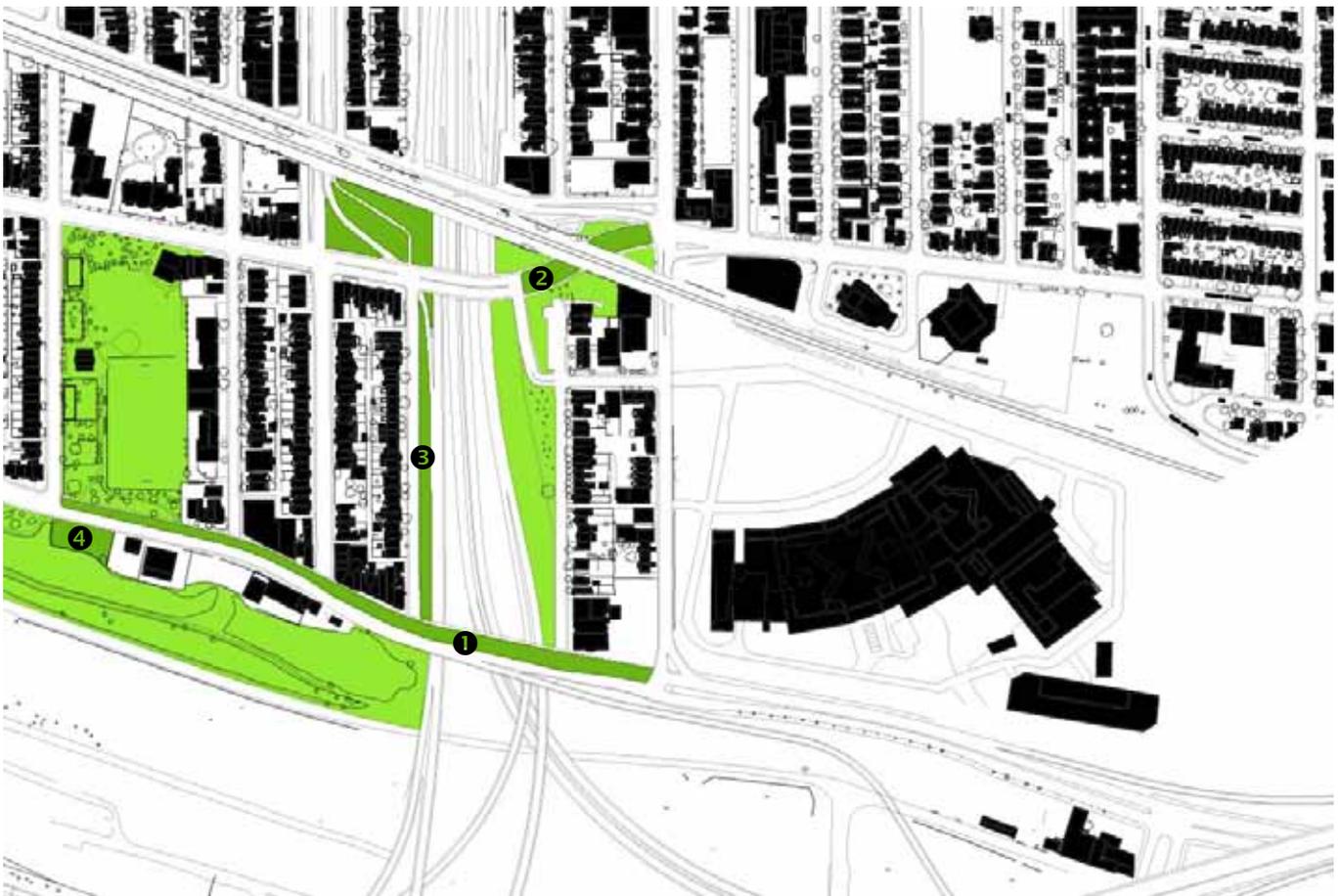


Figure 5: Proposition de plan d'ensemble. (MLO)

Dans l'optique de promouvoir les échanges entre résidents, il faut promouvoir les déplacements actifs: marche, course et vélo amènent les gens à se croiser, à échanger. Les portions résidentielles du quartier sont existantes et présentent une densité moyenne qui pourrait gagner à être augmentée: l'ajout d'un étage aux duplex pour les convertir en triplex permettrait d'augmenter la densité, mais il est à envisager que peu de structures existantes puissent accommoder cet ajout sans modifications. Cette stratégie pourrait être encore

plus profitable dans la portion attenante au CUSM, offrant un plus grand nombre de logements à proximité d'un centre d'emploi, de santé et de l'accès au métro.

Interventions ciblées

- ❶ La circulation sur la rue Saint-Jacques deviendrait à sens unique en direction est à partir de l'avenue Oxford. L'espace récupéré permet de mettre en place un parc linéaire qui joint la portion isolée du secteur, offrant un espace de promenade protégé en plus de relier les divers espaces vers afin de faciliter les déplacements des petits membres de la faune qui ne peuvent pas nécessairement traverser des routes. Ainsi, la rue Saint-Jacques devient la sortie du quartier.
- ❷ Retrancher l'entrée par Saint-Jacques, c'est appeler à une nouvelle entrée: cette dernière se ferait via Décarie, Crowley et Prud'homme, contournant la nouvelle place publique qui a été créée suite à la fermeture du chemin Upper Lachine à la circulation véhiculaire entre l'avenue Prud'homme et le boulevard de Maisonneuve.
- ❸ Pour protéger les résidences de la rue Addington contre le bruit et la poussière dégagés par l'autoroute Décarie, je propose l'aménagement d'arbres et arbustes sur la portion végétale entre la rue et l'autoroute ainsi que dans le 'triangle Girouard-Upper Lachine'. En plus de fournir un excellent écran aux désagréments, ces aménagements fourniraient une vue plus gaie aux résidents, en plus d'agrandir le réseau vert et sa connectivité.
- ❹ Ce site en friche, jadis hôte d'un bâtiment qui a été démoli, représente une occasion de prolonger le Parc Terry Fox afin d'augmenter la connectivité entre le Parc Georges-St-Pierre et la falaise. Ce type d'intervention augmenterait la visibilité d'un possible accès à la falaise, tendant à la mettre en valeur: la mise en valeur incite à l'utilisation, qui décourage à son tour la mauvaise utilisation des lieux.

CONTINUITÉ ET MOBILITÉ

TP3 - Discours critique

SOPHIE LANGEVIN

Baccalauréat en architecture

ARC3640 - Architecture Verte

Daniel Pearl

Céline Mertenat

Université de Montréal

Faculté de l'aménagement

5 mars 2013

Présentation du secteur

Dans le cas de notre analyse, le secteur à l'étude est celui qui se situe à l'est du quartier Saint-Raymond, en fait, la porte d'entrée du quartier et l'endroit où du coup nous sentons et percevons le plus son enclavement. En effet, Saint-Raymond est ceinturé par trois axes de transports importants, au nord par la voie ferrée du canadien pacifique, à l'est par l'immense autoroute Décarie et au sud par la rue Saint-Jacques qui borde la falaise portant le même nom. Tandis que la rue Upper Lachine qui est perçue comme l'artère principale, propose des vis-à-vis de façades quelque peu étranges et un parcours peu conviviale vers l'extérieure du secteur (vers la station de métro Vendôme), en passant par-dessus l'autoroute et au-dessous de la voie ferrée. De plus, le site borde le nouvel hôpital universitaire de McGill en construction sur l'ancienne cours Glen et le fameux échangeur Turcot en réfection qui auront tous deux un impact majeur sur celui-ci. Saint-Raymond renferme toutefois des zones vertes aux forts potentiels, tel que le parc Georges Saint-Pierre et Terry Fox, de larges ruelles et la falaise Saint-Jacques considérée comme un éco territoire par la ville de Montréal.

Écologie urbaine

La plus simple façon de vulgariser l'importance et l'étendue de ce thème qui peut sembler au premier abord bien complexe, est de le comparer au corps humain. Pas besoin de leçons pour reconnaître que le corps humain est un système, une machine de très grande complexité, où indispensablement, de multiples acteurs, à l'échelle de l'invisible au visible, interagissent entre eux de milliers de façons possibles. Prenons exemple du fer présent dans notre corps, une carence de ce minéral peu causer une fatigue importante et une accélération du rythme cardiaque dû à une diminution des globules rouges qui transportent l'oxygène vers les organes. Une telle carence peut être engendrée par différentes causes, tel qu'un problème au foie ou aux intestins, une nutrition déficiente en fer ou à une perte de sang importante. Quelque soit la cause, il faudra remédier à cette carence pour retrouver l'énergie et la motivation pour retourner au travail et au centre sportif, et du coup, de retrouver un bien-être et une vie sociale désirables. Maintenant, remplaçons le fer par l'abeille. Ce petit insecte peut sembler insignifiant, mais en fait, il est responsable du tiers de notre alimentation. S'il n'y a pas d'abeille pour poloniser les plantes à fleurs, il n'y aura plus de fruits, de légumes et de graines. Elles sont donc indispensables pour stabiliser nos écosystèmes en ville. Mais en plus, très sensible à son environnement, l'abeille est un indicateur naturel de la qualité de l'air en ville. Cet insecte devient ainsi un outil de pédagogie fort intéressant pour sensibiliser les gens sur la biodiversité en plus d'être garant des potagers urbains fort important pour le bien-être de la communauté et pour une économie locale riche. Nous pourrions répéter le discours en énonçant l'importance des sols perméables ou des commerces locaux en ville, mais ce qu'il faut retenir de tout cela, c'est que multiples interdépendances existent entre les acteurs du système complexe qu'est la ville, et qu'il nécessite peut-être, tout comme la médecine, une étude rigoureuse pour soutenir une

ville durable. Mais comme le corps humain, la ville aura toujours une part de mystère et de miracle!

La ville idéale

Restons sur le thème de la médecine. Un texte de Jacques Dufresne sur la résilience sociale pose des questions pertinentes et déstabilisantes. Il s'appuie entre autre sur les principes d'Hippocrate. À ses yeux, il trouve étrange qu'aujourd'hui, des sociétés font objets de compassion et que nous utilisons des thèmes comme développement ou réanimation pour générer des mouvements sociaux, mouvements autrefois spontanés.¹

«Quand communauté a besoin pour retrouver vie et dynamisme des experts et de l'argent de l'état, est-elle encore une communauté? Sous prétexte de l'aider à se reconstituer, ne la prive-t-on pas de ce qu'il lui restait de dynamisme spontané?»²

Ces termes ébranlent certes, mais il faut tout de même avouer qu'il est nécessaire, dans cette nouvelle ère où technologies et médias sont omniprésents, le travail d'intervenants pour stimuler la société. Il faut éveiller et éduquer les citoyens enfin de retrouver la spontanéité d'une communauté trop souvent mise de côté par la machine embellie, l'automatisation de la vie et les pensées préétablies. Et c'est là qu'Hippocrate rentre en jeu. «Ce n'est pas la médecine qui guérit la nature, que c'est cette dernière qui se guérit elle-même, aidée parfois par la médecine»³ La ville, comme le corps humain, se régénère d'elle-même, mais peut être soutenue par nos interventions qui ne doivent évidemment pas nuire. Il ne faut pas encourager la surdose de boissons énergisantes pour se garder éveiller, comme il ne faut pas agrandir les autoroutes pour rendre le transport prétendument plus fluide, ce n'est que de déplacer et même amplifier le problème. La ville idéale doit donc tirer profit du citoyen et de sa communauté, elle doit leur offrir la liberté de création, la liberté de s'approprier leurs espaces, en sachant assurément que chacune de leurs interventions auront un impact sur autrui et leur environnement et engendreront rencontres et échanges. Les ruelles de Montréal sont un bon exemple ou spontanéité, traces du passé, verdure et climat heureux cohabitent. Ces petits bijoux sont sources d'indices pouvant être très utiles et inspirants pour repenser la ville durable. Mais encore, les ruelles démontrent à quel point la présence de la nature\campagne est importante et apaisante pour tous les êtres humains, quelque soit sa forme ou sa présence.

¹ Dufresne, 2012

² idem

³ idem

«La vie ne peut naître que de la vie, que de la raison, dans le lent processus de la régénérescence, ne doit jouer qu'un rôle humble, subtil et discret, qu'elle doit respecter les rythmes, les lois et les hiérarchies de la nature...suivant les étapes de l'évolution.»⁴

Diagnostic du secteur

Comme énoncé plus tôt, le secteur est de Saint-Raymond est tronqué par d'importantes infrastructures, mais en plus, les rues qui le desservent; Upper Lachine, Girouard et Saint-Jacques, sont fortement utilisées par les voitures et même les camions. Ces grandes sources de pollution de l'air et de bruit sont en plus mal planifiées, ou plutôt, planifiées que pour la circulation automobile. La largeur exagérée des rues encourage des vitesses qui surpassent les limites exigées. Malheureusement, rien dans le quartier n'encourage les déplacements à pied ou à vélo. Imaginez la situation aux intersections de ces rues, les risques d'accidents sont augmentés. Et pour sortir du quartier, les piétons et cyclistes doivent passer sous des viaducs (Girouard et Upper Lachine) non conviviaux, où les trottoirs sont étroits, l'éclairage déficient et le bruit de la circulation motorisée est amplifié. Et le même constat pour la traversée incommode de l'autoroute 15 sur Upper Lachine, encore qu'un petit trottoir. Pourtant, ces accès sont essentiels pour les résidents du quartier, c'est leurs sorties pour se diriger au travail, au métro ou aux commerces divers. Car à Saint-Raymond, les services et les commerces de proximité sont déficients et sont pourtant essentiels pour stimuler une dynamique sociale. Le centre communautaire et le parc constituent à eux seuls les principales destinations du quartier, cela est insuffisant. Des données du centre d'écologie urbaine démontrent que la majorité des déplacements à pied sur Upper Lachine se déroulent davantage la semaine, car les résidents se dirigent au travail.⁵ Et la fin de semaine, le nombre de piétons diminue. Ceci s'explique sans doute par le manque d'attraits sur cette rue considérée comme la rue principale du secteur. Ce site dégage tout de même un fort potentiel de verdissement par la présence du parc Georges Saint-Pierre, la falaise Saint-Jacques, les belles larges ruelles et les jardins communautaires. Toutefois, actuellement, l'accès à la falaise et au parc Terry Fox est difficile par la présence du fort débit de circulation sur la rue Saint-Jacques. Tandis qu'au parc Georges Saint-Pierre les activités qui s'y déroulent sont diversifiées, mais son environnement proche crée parfois des moments peu conviviaux, par exemple à côté de l'école de commerces Shadd et de ses stationnements qui le bordent et les deux axes de circulations qui limitent le parc au nord et au sud.

⁴ Dufresne, 2012

⁵ Centre d'écologie urbaine de Montréal, 2012

Recommandations d'aménagement

Sur les grands axes de circulations (Girouard, Saint-Jacques et Upper Lachine) qui parcourent le secteur est de Saint-Raymond, un réseau important et cohérent d'autobus s'y joint. Mais comme souligné plus tôt, leurs trottoirs étroits qui longent le trafic sont inhospitaliers pour les piétons et encore moins confortables pour les résidents qui attendent l'autobus, car aucun aménagement accueille ces personnes. Pourtant, dans ce secteur où le service d'autobus semble bien utilisé par les citoyens, cet élément ne pourrait-il pas être le point de départ pour un aménagement adéquat pour le secteur. En élargissant et en verdissant les trottoirs dans l'idée de créer des lieux captivants, des points de repères aux arrêts d'autobus, nous engendrons les premiers balbutiements d'une très possible interaction sociale. Toutefois, ce nouveau dynamisme devra être appuyé par d'autres acteurs tout aussi importants. La transformation des rues principales encouragera la marche et le cyclisme tout en réduisant la vitesse et la densité du transport motorisé, et l'ajout de végétation au sol le rendra plus perméable aux pluies. Tout cela aura un impact important sur la santé et le bien-être des gens. Mais encore, l'embellissement de ces rues jusqu'aux viaducs Girouard et Upper Lachine atténuera l'effet de coupure généré par la voie ferrée et l'autoroute Décarie et rendra les déplacements plus agréables. Pour assurer le fonctionnement et le dynamisme social de ces nouveaux aménagements, l'ajout de commerces et de services de proximité sera nécessaire sur Upper Lachine et Saint-Jacques. Davantage de commerces engendreront davantage de circulations piétonnes et d'interactions sociales qui réduiront du coup la vitesse automobile. Par cette intervention, il sera possible de créer une continuité du parc de la voie ferrée jusqu'à la falaise Saint-Jacques. Le retour de l'agriculture urbaine près de la falaise et l'ajout d'activités culturelles seraient un atout, de même que la présence d'une école primaire et d'une serre du côté de Upper Lachine. Cette école sera le cœur de cette grande bande verte, une place publique entre la rue principale, l'école et le parc accentuera cette idée. Mais pour que cette école et ces commerces parviennent à s'établir dans le quartier, il faudra augmenter le nombre de résidents et donc d'habitations. Avec le nouvel hôpital près du métro Vendôme, il est certain que la demande en logements accroîtra aux alentours. Dans le secteur est, le sol est déjà bien occupé par les «plex» de deux et trois étages, un nouveau mode d'habitation serait fort intéressant, tel des logements construits au-dessus de ceux-ci. Il est fascinant, lorsqu'il est possible, de faire la lecture du passé d'un quartier, lorsque celui-ci se déploie comme une ligne du temps par la multitude de types de logements. Et que toutes ces transformations proposées se réalisent de sorte que tous les résidents se sentent vivement invités à participer à la métamorphose de leur quartier et qu'ils comprennent qu'ils sont les premiers intervenants de toutes modifications, qu'il possède cette opportunité, ce pouvoir nourrissant.

