

Mémoire portant sur la proposition de PDUES portant sur les secteurs Marconi-Alexandra, Atlantic, Beaumont et De Castelnau à Montréal

Par Louis Bourque à titre citoyen
Bonification du document présenté à l'OCPM le 4 avril 2013

Résumé

Ce document s'intéresse principalement à l'accessibilité aux bénéfices collectifs découlant du développement d'une nouvelle centralité créatrice de connaissances et de valeurs immatérielles dans un secteur résiduel et jusqu'ici défavorisé de Montréal, et où converge toutes les frontières urbaines. L'accès au sol, la valeur usuelle de l'habitat ainsi qu'un parti optimal à tirer de ces frontières, souvent ferroviaires, en sont les thèmes principaux. Plusieurs recommandations sont proposées pour élargir l'accès à ces valeurs collectives et en reverser les contraintes. Par exemple, celle de capturer la valeur monayée de l'économie de rente afin d'augmenter la possibilité foncière d'une qualification sociale des ménages résidents, de l'économie sociale mais aussi, de la polysémie et du risque. D'autre part, les limites ferroviaires du territoire d'étude sont praticables et, dans l'interstice, donnent un accès très cohérent et sûr aux quartiers dont elles définissent très fortement la structure. L'interstice est sûrement praticable et puisque peu encombré par la circulation automobile, contrairement aux artères centrales étranglées mais bien arimées à la trame. On y accèdera et en formera le cadre bâti en prenant appui sur cette trame. On y optimisera ainsi l'appréhension corporelle du territoire. Celle-ci, par la voix, la marche, la posture transitoire entre occupation et circulation produit l'urbanité, le sens et la sensibilité nécessaires à l'éclosion d'une économie créative, à la qualification culturelle du territoire et de la personne. En ce sens, des propositions trop brèves concourent aux objectifs du PDUES visant l'adaptation corporelle du territoire comme moyen de stabilisation, d'atteinte et d'encadrement des conditions innovantes.

L'auteur a produit ce document par intérêt commun, en situation difficile tenant à la convalescence. Il remercie les lectrices et lecteurs de vouloir en tenir compte.

...

Contenu :

Résumé

Assurer l'équité habitable et harnacher l'économie de rente p.2
Recommandations p.4

Permettre des déplacements interactifs efficaces et sûrs p.5

Principes généraux p.6

Les artères p.7

L'usage des sens uniques p.7

Les voies de confins p.7

L'environnement ferroviaire p.8

L'avenue Du Parc p.8

Recommandations p.9

Une desserte motorisée plus efficace et plus conviviale p.12

Recommandations p.13

Étendre la zone d'étude et augmenter l'interface entre le domaine public et l'activité innovante p.15

...

Assurer l'équité habitable et harnacher l'économie de rente

Le logement est fois constitutif de la personne et agit comme moyeu de son organisation. Toutefois la mobilité résidentielle peut permettre d'accéder à des avantages sociaux qui valorisent le sol, et les octrois et fonds servant à la production du logement social ont une portée régionale. En ce sens, il convient d'allouer localement le logement social en fonction des obligations découlant des droits sociaux, et de l'équité d'accès aux occasions de qualification sociales produites localement. Il convient aussi de puiser la richesse collective où elle se trouve. On trouve donc deux raisons d'intervenir au territoire d'étude en fonction du logement social :

1) Ce territoire sera un haut-lieu de qualification sociale vu l'arrivée du campus, le transport abordable ainsi que le mariage observé et promu de la culture (comme donnée irrévocable et occasion d'éducation informelle) aux emplois manufacturiers (qui rémunèrent bien la pauvreté culturelle). Cela, dans un cadre polysémique et abordable facilitant la prise de risque. Ces conditions proprement innovantes s'assimilent à une situation d'embourgeoisement à suspendre dans le temps. Parallèlement le territoire du PDUES assemble et emploie une population très diversifiée (complémentaire) sur les plans culturel, ethnique et économique.

2) Ce territoire est le lieu de plus-values foncière importantes à prélever, comme occasion de collectiviser des valeurs collectives (n'étant pas issues du travail) mais autrement encaissées de façon privée, et souvent différées de l'économie productive.

Au regard de l'affectation du sol, le PDUES prend parti pour l'économie productrice de

valeur, et l'économie sociale qui vise la réponse au besoin. En matière d'habitation, on s'attend donc à l'usage d'outils permettant de concrétiser une prise de position claire envers la promotion et la protection du logement abordable locatif, et des travailleuses locataires. Car c'est bien la valeur utile de l'habitat qui est en jeu.

Plus particulièrement le PDUES reconnaît que le secteur d'étude jouxte l'un des quartiers les plus densément et les plus pauvres au pays «où une proportion considérable de ses ménages dispose de ressources inférieures au seuil de revenu de besoins impérieux pour vivre et se loger.» Il ajoute que «Malgré le fait qu'une portion de ces habitations soit offerte à un coût considéré comme abordable, elles ne correspondent ni aux besoins ni à la capacité de payer d'une partie importante de la communauté et, en particulier, des familles. (PDUES p.51).

Concrètement et localement, la Direction de l'habitation (Juin 2011) indique que 43% des ménages avoisinant le futur Campus étaient en situation de besoin impérieux de logement, soit le double de la valeur conservatrice pour le Québec, de 21,8% selon Statistique Canada en 2006. Il s'agit de gens qui consacrent plus de la moitié d'un faible revenu pour se loger, entre autres dépenses incompressibles. Selon la Direction, on trouve 5,5 fois plus de ces ménages que de logement communautaire dans l'ensemble des quartiers voisinant le campus; cela comparativement à 3,8 pour la ville. D'autre part le prix des propriétés a augmenté dans les quartiers voisins du territoire d'étude à un rythme plus élevé que dans la ville; par exemple, de 203% pour les duplex entre 2001 et 2010 comparativement à 159% pour la ville. Pour les condos, la fourchette de prix la plus usitée se situe entre 310k\$ et 400k\$ pour 23% des ventes en 2010. Pourtant, le PDUES prévoit l'ajout de 1500 condos après les 2000 condos construits depuis 2009 dans la zone d'étude et l'ancienne cour de triage voisine.

Ces conditions inflationnistes expulsent les locataires, typiquement travailleuses de l'économie réelle et de la culture pour enrichir les détenteurs du sol. Cette inflation de la valeur du sol comparée à celle du bâtiment contribue fortement à l'insalubrité du logement locatif. Dans ces conditions, nous mettons en cause l'ajout de fonds public pour améliorer la salubrité du logement, lorsque le soutien à la valeur d'usage du bâtiment ou la coertition du meilleur usage y parviendraient à meilleur coût. On se demande surtout laquelle des marchands d'une part ou de l'autre, la mise hors marché du sol doivent bénéficier de l'aide publique prévue à la propriété (PDUES, p.55) dès qu'il s'agit de promouvoir la valeur d'usage rendue par l'habitat.

Cela, d'autant plus qu'au niveau national le gouvernement canadien consentait 200G\$ aux banques ou 10% du PIB dont 120G\$ en rachat d'hypothèques à risque; Pendant ce temps, l'aide au logement locatif avoisinait 2G\$ à l'échelle du pays. Déjà avant la crise, Statistique Canada (2006) indiquait que la rente foncière était le premier facteur d'«enrichissement» des Canadiens. Ou plutôt, d'un enrichissement factice de certains canadiens au dépend de d'autres, par un transfert de richesse des locataires et travailleuses vers les propriétaires détenteurs. Alors les firmes de cotations (Moody's et sa consoeur) avisent actuellement que le marché canadien de la propriété du sol est l'un des plus sur-évalué de l'OCDE.

Dans ce cadre, le PDUES indique très justement que « L'ampleur des besoins, la singularité du milieu et la portée très particulière du PDUES sont des aspects qui justifient le recours à des mesures d'exception pour assurer non seulement la

diversification de l'offre résidentielle, mais également une certaine mixité sociale».

La Ville doit donc inventer rapidement des outils novateur pour puiser et affecter les valeurs foncières à des fins de logement et de lieux d'emploi qualifiant les personnes moins intégrées ou favorisées. Cette vigueur novatrice augmenterait la cohérence du PDUES qui mise sur la Stratégie d'inclusion du logement social et abordable tout en admettant que « le territoire et les quartiers avoisinants ne comportent que très peu de sites susceptibles d'accueillir des projets assujettis à la Stratégie d'inclusion de logements abordables».

Ainsi des recommandations peuvent être formulées, de façon à refléter le rôle du logement dans l'économie canadienne, comme principal vecteur de transfert de richesse :

Recommandations :

1) Rehausser les droits de mutation dans les arrondissements partageant les limites de la zone d'étude ou dans la zone d'influence de l'investissement compris dans la zone d'étude; cela, de façon à augmenter puis à conserver le rapport entre le coût de substitution du bâtiment et la valeur du sol où il se trouve. À cette fin il semble opportun de partager plus également le fardeau de ces droits entre les vendeurs et les acheteurs : Actuellement, leur acquittement par les seuls acheteurs limite l'ampleur possible des prélèvements sur les mutations autant qu'il pèse sur les résidentEs via les taxes annuelles. Une augmentation de la prise spéculative et une diminution de la valeur d'usage du bâtiment en sont les conséquences prévisibles. L'instabilité inhérente à cette fiscalité est néfaste au développement humain vu l'importance des liens sociaux, de l'attachement, de l'investissement local et du contrôle des conditions de vie, comme déterminants.

2) Consacrer le surcroît fiscal de cette hausse de façon partagée entre le Fonds d'investissement de Montréal, le Fonds d'acquisition de Montréal et les programmes d'Habitations à loyers modiques et de Supplément au loyer de la SHQ. Cela, principalement de façon à créer une réserve foncière destinée au logement et au lieu d'emploi social, comprenant les besoins des familles et des travailleuses de l'économie mixte prônée par le PDUES. Cette réserve comprendrait des lots situés a) au secteur De Castelneau près des équipements collectifs de la rue Saint-Roch ; b) dans le secteur d'emploi longeant la promenade Marconi projetée ou l'ensemble du lot 1 868 713 au coin nord-ouest de l'avenue Du Parc et de la future voie d'accès au Campus ; c) dans la zone d'affectation mixte comprise au secteur Marconi-Alexandra, agrandie par l'expropriation d'une partie du stationnement de Home Depot inc. dans l'axe de la rue Jeanne-Mance. Les «propriétés municipales occupées par des stationnements» (PDUES p.29) doivent également être traités comme des réserves foncières.

3) Affecter le seuil d'application de la Stratégie d'inclusion du logement abordable à tout le territoire du PDUES et répartir les contributions entre promoteurs au prorata des mises en chantier dans les arrondissements compris dans ce territoire d'étude.

...

Permettre des déplacements interactifs efficaces et sûrs

Le PDUES souhaite favoriser les déplacements actifs et collectif, et concevoir ceux-ci comme déplacements interactifs par son intention de créer un réseau d'espace libres pourvu de qualités impressionnistes et d'occasions d'expression culturelle. Cette intention nous semble très urbaine, bien définie et propice à créer de véritables milieux de travail et de vie, porteurs d'externalités informationnelles et culturelles. Cela, d'autant plus que Plan vise le recel des valeurs identitaires imprégnés aux lieux de façon sensible et signifiante (constitutive d'un tout) depuis l'espace libre et les ouvrages d'art ferroviaires. Il est intéressant de souligner que les interstices résiduels et ouvrages d'art que le Plan compte mettre en réseau sont structurants, ou au confins des fragments structurés par ces ouvrages «barrières». La clarté, la sûreté, l'intensité et la complexité des interactions, entre personnes ou à l'environnement bâti en seront augmentées.

Vu les conditions transactionnelles et informationnelles attendues de ce cadre offert au déplacement actif, cet objectif du PDUES nous semble très cohérent avec d'autres, visant la fécondité de l'économie du savoir et de la créativité, ou la sécurité civile informelle. Ainsi, il semblerait intéressant d'adopter le concept de «rue habitée» développé dans Griffintown, et de spécifier l'importance parfois prépondérante de l'occupation piétonne (citoyenne) de la voie, et de la circulation transversale sur la voie.

Selon notre compréhension, ce concept vise précisément à faire de la rue un lieu de séjour et d'appréhension sensible et signifiante d'autrui et de la normalité. Concrètement, il s'appuie sur l'agrandissement du domaine piéton à même l'emprise qui, plus étroite, cède place à du mobilier urbain pouvant induire le jeu (d'eau, d'équilibre, d'observation, etc), la parole ou le rassemblement sur la voie. Il prend également appui sur des dispositifs d'apaisement de la circulation automobile installés au sol, forçant la décélération automobile et limitant la vitesse motorisée. Cependant, il s'agit d'un concept d'aménagement visant la production d'un contexte; il sera signifiant, voire hypersignifiant en ce que la forme et l'usage permis par la forme informent le comportement social par leur immanence et la coutume découlant de l'usage. La relation au bâtiment, formant un cadre compact, coutumier et documentaire importe en ce qu'elle définit la voie. On veut cette relation immédiate, enseignante et en démocratie, perméable et accessible.

Il peut s'agir, par exemple, d'offrir un contexte de substitution à la socialisation de puissance et à la décharge pulsionnelle motorisée, qui tolère l'étrangeté de l'autre par l'exercice abusif ou symbolique mais commode de la force motorisée (normalisée par fonction usitée). Le concept vise donc à former une offre spatiale signifiante comprenant des usages, la sociabilité et la socialisation verbale, l'accès à la projection ou l'exercice de compétences corporelles (notamment pour les enfants). Cet espace étant alors normalisé à l'usage et par la production de sens stable (à commencer par un statut de plein droit à l'usager corporel de la route, devant la force motorisée). Il distingue ainsi la rue de la route, typiquement régulée par la signalétique et l'équilibre des forces en mouvement. Le rendement du concept est politique, sociologique mais aussi économique en ce qu'il permet l'accessibilité en réduisant le besoin de mobilité, par une forme et une pratique urbaines compactes, complexes et plus lisible.

Il faut rappeler en aparté que la cohabitation avec l'automobile pose un péril évident à l'usage corporel de la voie. Par exemple selon la DSP, près de 13 000 montréalais sont blessés chaque année par une collision avec une voiture. Les piétons comptent pour 14% des blessés, 29% des hospitalisations et 47% des décès routiers à Montréal.

Ce que l'on appelle transport actif permet un passage rapide entre différentes compétences corporelles comme la station et la circulation, la contemplation ou l'appréhension, la parole et l'acte. Ce passage faisant l'effcience et l'urbanité des transports actifs.

L'effcience et la sûreté des déplacements actifs revêt une importance déterminante, car ces déplacements surviennent souvent dans l'espace partagé avec l'automobile et autres véhicules lourds, ou en concurrence avec la voiture. Cela, tant à l'égard du déplacement que de façon expressive et conflictuelle (entre cession et intimidation).

Dans ce cadre, on voudra respecter trois grands principes qui semblent traduits de façon insuffisante par le PDUES :

Puisque la structure des voies le permet,

1) Accommoder de façon distincte mais connexe le transit cyclable rapide (régionale hors rue) et les déplacements actifs de proximité, piétons et cyclables sur rue. Cette distinction peut être traduite via l'emploi des emprises ferroviaires qui permet le saut des grandes voies carrossables et de leurs intersections d'une part; d'autre part, via la provision de chaussées partagées liée à une placette.

Typiquement les voies actives dédiés sont rares et gagnent donc à intégrer les niveaux de circulation. L'accroissement de l'offre permet plutôt leur hiérarchisation. Dans le secteur du PDUES, la structure des voie permet une hiérarchisation des circulations actives par la connectivité des voies : les emprises ferroviaires (désaffectées) traversent et bordent un campus universitaire et des milieux de proximité; l'une d'entre elle jouxte la promenade Marconi prévue pour la mobilité de proximité.

2) Permettre la desserte active des grands générateurs de déplacements (voies commerciales, gares et station de métro) tout en épargnant aux usager corporels le danger des grandes circulations automobiles s'y trouvant. Cela, par l'emploi des rues tertiaires adjacentes aux artères et voies commerciales, ou attenantes aux gares.

3) Généralement, de développer le réseau de places et de voies actives de façon fidèle aux quantités et qualités de la circulation automobile. Cela, de façon à aiguiller les cyclistes et piétons vers les voies i) les moins carrossées; ii) montrant le moins de virages par des automobiles de même direction à l'intersection; iii) soustrayant des manoeuvres automobiles telles que la recherche de stationnement et l'ouverture des portières; iv) instaurant un statut de plein droit et limitant les exceptions fonctionnelles; v) offrant une circulation constante en comportement et débit, prévisible et patiente.

Ces cinq sous-principes généraux du point 3 nous semblent décroissant en importance, i) étant le plus important.

Quelques précisions et critiques s'imposent à l'égard de ces trois principes, à la

lumière de l'incongruité souvent observée entre l'offre cyclable, la géographie du danger encouru par les cyclistes ou encore, de leur commodités.

Les artères

Premièrement, la DSP (JASP, 2008: 8) indique qu'à débit de circulation égal, les intersections des artères sont deux fois plus dangereuses que celles des rues locales pour les piétons. Vu autrement, les artères et les collectrices comptent 80% des piétons blessés. Les collisions blessant les cyclistes se répartissent de façon plus diffuse dans la trame (à travers les voies tertiaires dont le nombre domine). Mais l'instabilité de la géométrie de l'espace cyclable (donnée par le stationnement et la discrétion des conducteurs), la proximité omniprésente des voitures en mouvement et la susceptibilité des cyclistes à leurs virages imprévisibles confortent l'homologie piétonne et militent pour l'emploi des rues tertiaires. On évitera donc l'emploi des artères, d'autant plus que le rapport des collectrices et l'environnement commercial y a souvent cours, multipliant les manoeuvres automobiles. En ce sens, la proposition par le PDUES d'une piste sur la rue De Castelneau, assortie d'un passage à niveau nous semble très avisée. Cette piste devrait toutefois être continuée.

L'usage des sens uniques

On évitera donc d'abord l'emploi d'artères autant que l'axe médian (le centre) d'un couple de rues à sens unique où s'établit une boucle de virage automobile, notamment cherchant du stationnement (avec comme contre exemple, la piste Maisonneuve périlleuse, qui devrait être sise du côté nord). On prônera un côté de rue sans stationnement (surtout près des commerces) ou placera une piste de façon à ce qu'une portière soit refermée par l'impact (la piste Brébeuf devrait être du côté Est si le sens unique carrossable est vers le nord). Sur les voies portant deux directions carrossables, la bande nous semblera plus sûre que le troisième niveau fonctionnel d'une piste. La piste nous semble une modalité de déplacement rapide plus sûre en site propre, et la bande assortie de décélérateurs automobiles sur rue tertiaire, une figure optimale aux déplacements actifs de proximité.

L'appui du PDUES (p.42) sur la piste Saint-Urbain et la provision d'une piste à double sens sur le boulevard Saint-Laurent sous la traverse ferroviaire nous semble inapproprié, même si la piste y est du côté extérieur à la boucle de virage. L'emploi du viaduc Rockland (et de son delta échangeur) nous semble particulièrement périlleux par son débit et l'intimidation au delta. Par contre, le recours aux servitudes (numéro 9 en p.35) épargnant l'emprunt du boulevard Saint-Laurent semble fidèle aux trois principes ci-mentionnés.

Les voies de confins

Sur les voies de confins bordant les voies-ferrées s'engouffrent les voitures en provenance des artères depuis les tunnels ferroviaires et les ponts d'étagement. Elles sont, par analogie, là où le goulot se déverse et soutiennent souvent des secteurs d'emploi. Ces voies de confin soutiennent donc des circulations très variables entre périodes de pointes et d'étiage, en qualité et en quantité : le temps vécu y est difficilement supportable produisant l'impatience des conducteurs, augmentée par la déficience de la surveillance formelle et informelle. En ce sens, l'emploi des rues Bellechasse et Bates nous semble inapproprié. L'emploi de la rue Querbes, collectrice

confinée à la voie du CP depuis l'autoroute 40 nous semble également adverse à la sûreté.

L'environnement ferroviaire

Les traverses ferroviaires sont des passages oblités formant des goulots d'étranglement. Les intersections qui les voisinent, où s'échappe la circulation, sont donc particulièrement dangereuses. Outre le fait qu'elles canalisent cyclistes et piétons sur les artères, leur environnement est lieu d'une appropriation clandestine, d'abord automobiliste. Ponts et passages dénivelés interrompent le territoire de l'obligation citoyenne, la surveillance informelle, la clarté et la perméabilité soutenue au Guide d'aménagement sécuritaire de Sophie Paquin évoqué par le PDUES, formant des zones franches à l'exercice abusif de la force (motorisée). Lorsqu'elle est citoyenne et culturelle, c'est-à-dire piétonne, l'appropriation clandestine du tablier des rails est proprement artistique ou exploratoire-créatrice de sens neuf; là où des passages à niveaux informels sont pratiques, des personnes s'y font bronzer entre les installations artistiques éphémères. Pour franchir les infrastructures ferroviaires (p. 26) le PDUES devrait s'appuyer sur cette propension à l'appropriation piétonne pour formaliser des passages à niveau (depuis les rues locales) là où elle en reconnaît la nécessité :

«Les couloirs obscurs sous les ponts ferroviaires et le viaduc Van Horne sont des points de passage obligés et peu engageants pour franchir les voies du CP qui fractionnent le territoire. Plusieurs brèches dans les clôtures protégeant ces voies témoignent de liens manquants pour compléter des parcours que les piétons effectuent manifestement sur une base régulière (...) Le territoire a hérité d'un réseau artériel conçu pour assurer une circulation fluide des biens et des véhicules avec peu d'égards pour la qualité du milieu riverain et l'environnement dans lequel les individus doivent évoluer (...)

Les interventions envisagées sur les principales voies de circulation visent principalement à rompre avec cette situation, qui s'apparente à un dysfonctionnement du réseau artériel (...) Par ailleurs, l'aménagement du domaine public, la répartition des activités (...) devraient être guidés par le souci de créer, au fil des interventions, un réseau de rues locales offrant une ambiance généralement propice à la marche. Ainsi, l'espace piéton, généreux et à l'écart de la circulation, devrait être planté d'arbres, bien éclairé et offrir ponctuellement l'occasion d'une halte».

L'avenue Du Parc

On se demande si la dysfonction du réseau artériel provient d'une incapacité à soutenir et à répartir des activités (au sens urbanistique d'usage du bâtiment) par l'accès, la circulation et la taille des lots qu'elles assurent. De ce point de vue, les artères apparaissent toujours fonctionnelles malgré les discontinuités héritées. De notre point de vue, cette dysfonction renvoie à l'inflation de la circulation automobile, lourde et persistante grévante l'espace de séjour prévu par l'emprise dès l'ouverture de ces artères... à l'époque où y dominaient les modes biologiques et ferroviaires de transport, la voiture et le vélo étant objets insolites dédiés au tourisme, et avant le fonctionnalisme comme en témoigne la photographie 1 en p.9 du PDUES.

En ce sens, il nous importe enfin de mettre en cause l'usage prôné de l'avenue du Parc aux fins de transport actif proprement dit. Cela, vu la lourdeur et la permanence des

entraves à la sécurité corporelle, objective et subjective, que représentent le transit motorisé régional, l'environnement des traverses et l'accès aux voies de confins engorgées. L'avenue du parc intègre toutes ces entraves et nous doutons que les fonds disponibles puissent les conjurer. Nous convenons toutefois que la marche au pôle d'emploi de l'Avenue du Parc est persistante et souhaitable; que les intersections entourant la gare Jean-Talon doivent être impérativement sécurisées et que des feux doivent permettre la traverse de l'avenue du Parc. Ainsi nous louons la production projetée des deux placettes publiques projetées sur l'avenue en p. 35 du PDUES, mais dans une perspective de séjour public au pôle d'emploi, de représentation urbaine et de promotion du civisme (comme fonction originelle de l'emprise artérielle). Proche du concept de rue habitée, cette offre augmentera la surveillance informelle, valorisera le temps de déplacement automobile en l'apaisant.

Vu la subsistance des entraves à la sécurité personnelle sur l'avenue du Parc après des investissements des plus importants (PDUES p.27), nous proposons de réserver une partie des sommes affectées à l'avenue pour des alternative décrites ci-dessous.

Bien que le PDUES ne soit pas un Plan de déplacement, l'importance des déplacements actifs et l'offre importante de voies actives nous incitent à formuler plusieurs recommandations. Celles-ci visent la desserte alternative du boulevard Jean-Talon et de l'avenue du Parc, la sécurisation de la voie publique, le désenclavement et l'efficacité des déplacements actifs :

Recommandations :

1) Produire une chaussée partagée dans tout l'axe de la rue Hutchison, entre la rue Ogilvy et l'avenue du Mont-Royal, et dédier cet axe aux déplacements actifs nord-sud ainsi qu'à la desserte active de l'avenue du Parc. Cette chaussée vise la desserte alternative et immédiate des deux grands générateurs de déplacements dans cet axe, le pôle d'emploi Parc (ou toute l'avenue) et la gare Jean-Talon. Il s'agit de se rapporter à l'avenue du Parc de la même façon que le PDUES se rapporte au boulevard Jean-Talon par l'axe tertiaire De Castelnau-Ogilvy-Brookfield : ces deux artères ont une fonction très comparable de centres de quartier et de pôles d'emplois, traversés par le transit motorisé lourd. Cette proposition augmente donc la cohérence du PDUES.

1a) En ce sens, développer des passages transversaux sur les îlots bordés de la rue Hutchison et de l'avenue du Parc tout en y favorisant l'accès traversant des bâtiments. Cela, afin de desservir sans danger et d'offrir un séjour convivial aux usagers de l'avenue.

1b) Autour de la gare Jean-Talon, un traitement du sol et des mesures d'apaisement permettraient la marche transversale en tout point de la rue, une vitesse motorisée réduite et l'occupation en certains points, par l'augmentation du parvi de la gare. Ce parvi s'étendrait à l'intersection des rues Hutchison et Ogilvy pour la sécuriser.

1c) Depuis la rue Ogilvy, la rue Hutchison serait carrossable à sens unique vers le sud (pour un partage véhicule-vélo en pente descendante) et des dispositions décélérantes en assureraient l'apaisement. la bande cyclable à contre-sens serait protégée (du virage dominant en étant sise côté ouest) par terre-plein. Alternativement, une piste cyclable à deux directions du côté ouest de la rue Hutchison assurerait le relais de la

piste du CP; cela, vu la largeur offerte par l'emprise et sa continuité axiale vers le centre (voir proposition 5).

1d) Réaliser ainsi deux passages à niveau cyclables et piétons uniquement sur la rue Hutchison. Les tunnels ferroviaires serviraient lorsqu'un train aperçu serait stationné sur les voies, ou par simple agence.

Cette double fonction de desserte alternative de l'avenue Du Parc et d'efficacité cyclable (connexe à la proposition 5) offrirait plus de commodité (de désenclavement direct) et de sûreté qu'une piste sur la rue Querbes. Cette dernière force l'emprunt de Beaumont, périlleuse, par deux intersections supplémentaires et surtout, de toute une maille pour accéder au centre-ville et à l'avenue du Parc ou au Mile-End, les prochaines centralités. Mais dans une perspective de proximité et d'accès au campus sur l'axe Querbes, des chaussées partagées sur un couple-parc De l'Épée et Bloomfield (apaisées avec bandes en contre-sens) nous semble plus appropriées que la piste cyclable proposée vu leur nature directe et plus diffuse. Champagneur au lieu de Bloomfield relierait davantage d'écoles. Un traitement «parc» des deux rues aurait une valeur civique plus grande, en lien formel avec la succession de trois parcs offerte par le couple.

2) Affecter le passage à niveau prévu sur la rue De Castelnau aux piétons et cyclistes seulement. Des économies en découleraient permettant les passages Hutchison. Surtout, on éviterait d'accroître ainsi la circulation automobile autour de la gare, la dangerosité remarquable de la rue Ogilvy et d'étendre la circulation de l'avenue du Parc à la rue De Castelnau, des plus sûres (selon la cartographie des accidentés par Morency&Cloutier - DSP, 2005 : 137).

3 a) Réduire le volume de circulation dans l'équerre formée du boulevard Jean-Talon et de l'avenue du Parc, entre le boulevard De l'Acadie et la rue Beaumont. Cela, dans l'optique du PDUES en opérant la rue Beaumont à sens unique dans le temps, dans la continuité de la voie de sens alternatif de l'avenue du Parc (l'idée revient à Mme Calmel et M. Fradet participant aux audiences). La distribution égale d'un nombre important de blessés sur le boulevard Jean-Talon, entre l'avenue Du Parc et le boulevard de l'Acadie le justifie. La rue Ogilvy près de la gare en serait d'autant sécurisée (voir Morency&Cloutier - DSP, 2005 : 137). La cartographie montre que, par opposition, les voies Beaumont et De L'Acadie ne montrent pratiquement pas d'accident du fait qu'elles génèrent peu de déplacements actifs même s'ils y sont dangereux (pp.137,138).

3 b) Sécuriser les intersections du boulevard Jean-Talon par la création d'ilots pourvus de bolards de protection; particulièrement celles où le boulevard Jean-Talon croise l'avenue du Parc, la rue Hutchison et la rue Querbes. La proposition du PDUES nous semble judicieuse, en y ajoutant l'intersection Marconi.

4 a) En ce sens, coupler le pont ferroviaire enjambant l'avenue Du Parc à hauteur de la rue St-Zotique d'une passerelle piétonne et cyclable reliant la piste du CP, les bandes Saint-Zotique à la chaussée partagée Hutchison.

4 b) Installer un feu de circulation entre le CHSLD et le CLSC, à l'intersection de l'avenue Du Parc et de la rue Jean-Roby.

5) Accomoder des déplacements actifs d'échelle supra-locale dans l'axe nord-sud en prolongeant le réseau vert jusqu'à la rue Van-Horne dans l'emprise de la voie du CP longeant la rue Marconi, sans détours ni ajout d'intersections. Cela, de façon distincte mais connexe à la promenade Marconi projetée, via l'espace prévu pour les stationnements automobiles. Et connecter cette piste à la chaussée partagée Hutchison (proposition 1).

D'une valeur inestimable (de dizaines de vies humaines), cette piste permettrait (éventuellement) d'enjamber le Métropolitain et autres grandes artères en suspendant la pratique de leurs intersections. Elle éviterait localement les conflits d'usage avec les piétons et les camions usant de la continuité de la rue Marconi. Tout cela, améliorant dramatiquement la sécurité et la rapidité des déplacements par rapport aux modes motorisés.

Cette piste connexe, la plus proximale au centre-ville, éviterait pour y accéder la traversée de l'avenue du Parc (via la passerelle St-Zotique). La dangerosité du viaduc VanHorne milite pour l'emploi de Hutchison au lieu de Jeanne-Mance (voir Morency&Cloutier - DSP, 2005 : 94, 102 et selon un concensus en audiences du Comité citoyen-Acertys).

Au sud, on aurait soin de garder des intersections avec le triangle artériel formée des avenues Du Parc, Du Mont-Royal et de la Côte-Ste-Catherine, notablement dangereuses; l'intersection Parc-Mont-Royal étant la plus dangereuse de l'arrondissement PMR, et remarquable dans Ville-Marie (Morency&Cloutier - DSP, 2005 : 102, 134). Cela par exemple, en créant via Hutchison une succession de feux cyclables francs (mais synchronisés à ceux du triangle artériel) avec la Côte-Ste-Catherine et l'avenue Mont-Royal via un sas au triangle. La piste serait prolongée du côté nord de l'avenue du Parc, à même le parc Jeanne-Mance et atteindrait Hutchison à la rue Des Pins. Cette piste serait partie de la trame régionale.

6 Les voies Est-Ouest sont moins nombreuses (leurs intersections plus fréquentes), moins hiérarchisées et plus encombrées; Elles sont donc typiquement plus adverses aux déplacements actif. Ce qui demande de tirer parti des voies échappant à ce constat, ou d'innover pour y remédier mais à l'écart des voies de confins aux limites ferroviaires.

6 a) Replacer la piste cyclable prévue de la rue Bates plutôt sur l'axe Ducharme-Place Darlington-Kent, si possible par servitude à travers le complexe résidentiel Northcrest. Cet axe permettrait d'accrocher les principaux équipements communautaires du quartier Côte-des-Neiges et l'offre commerciale de l'avenue Van Horne.

6 b) Former le couple des rues Beaubien et Saint-Zotique et l'opérer à sens unique pour y placer des pistes cyclables et améliorer la desserte par transport collectif. Nous suggérons que la rue Bellechasse, voie de confinement à certains égards, ne soit pas plus sûre que la rue Beaubien dans la Petite-Patrie (selon la cartographie des collisions par Morency et Cloutier avant qu'une piste ne soit implantée sur

Bellechasse). Or, la rue Beaubien comporte beaucoup plus de destinations que la rue Bellechasse (laquelle est toutefois un corridor scolaire plus important dans Rosemont, et est plus sûre que Beaubien dans l'est de l'arrondissement).

Les voies «est-ouest» de l'arrondissement RPP sont très étroites et peu hiérarchisées. Elles ont aussi les facultés antinomyques d'être au centre d'une vie de quartier et d'accommoder un transit sous-régional important; la valeur des deux usages et du séjour en est mitigée. Ces quatre attributs limitent l'efficacité du transport collectif (lenteur pathétique), de la livraison par camion, alors que l'étroitesse combinée aux attentes d'efficacité régionale par les motoristes (aux portières s'ouvrant sur la centralité et le commerce) y font des conditions très périlleuses pour les cyclistes. La proposition vise à hiérarchiser les cinq voies «est-ouest» (entre desserte motorisée et desserte alternative) et à pallier aux conflits d'usage.

Le sens unique est une condition de fluidité et de simplification fonctionnelle, permettant de loger des pistes cyclables. Celles-ci seraient placées du côté sud de Beaubien et nord de Saint-Zotique, à l'extérieur de la boucle de virage. Une option offerte par le sens unique placerait le stationnement d'un seul côté de rue (à l'intérieur de la boucle de virage), de façon conventionnelle ou en biais. L'engagement laborieux du bus après l'arrêt en serait facilité et les portières ne menaceraient plus les cyclistes; la géométrie de l'espace partagé serait plus stable et le statut cyclable, d'autant rehaussé.

6 c) Réserver la possibilité de loger une piste cyclable entre le boulevard Jean-Talon (l'avenue Beaumont) et la voie ferrée longeant celui-ci. Ou, rétablir la continuité des rues tertiaires et proximales à Jean-Talon depuis l'axe Ogilvy-Brookfield-Kirkfield-Glenoe et au delà, présagé par le PDUES. Cela, de façon à pallier au manque de perméabilité tertiaire à travers les quartiers Parc-Extension, Ville Mont-Royal et les quartiers en partie réalisés sur le croissant De la Savane et l'ancien hippodrome. Pour les cyclistes, ce segment (obligé) du boulevard Jean-Talon est objectivement périlleux : lourdement carrossé d'un transit pur, d'une circulation «performante luxueuse», terrifiante.

...

Une desserte motorisée plus efficace et plus conviviale

Recommandations :

1 Préserver et optimiser les voies de camionnage, notamment vers et depuis le secteur Chabanel complémentaire d'un point de vue logistique. Cela, facilitant l'intégration de la culture et de la production matérielle, l'un des axes les plus importants des Plans et Stratégies de développement économiques (VdM, CMM). Contrairement au PDUES (p.62) nous ne pronons pas «l'exclusion du camionnage d'une grande partie du territoire» mais l'exclusion du camionnage des heures d'achalandage informel, et la capacité des entreprises à maintenir des liens logiques avec d'autres aires productives plus économes.

2 Pour la STM Remanier les circuits de façon à mieux desservir de part et d'autre de l'avenue du Parc, et à lier les Campus universitaires aux autres pôles d'emploi en transition entre manufacture et culture (comme orientation économique de la VdM et

de la CMM).

Cela, visant à atténuer la rupture factice des circuits de sens est-ouest à la ligne orange du métro en rapprochant celle-ci des pôles d'emploi en croissance entourant l'avenue du Parc, reflétant le déplacement de l'axe économique nord-sud dominant.

Ainsi nous proposons de...

2a) Prolonger le circuit 18 Beaubien via Beaubien jusqu'à l'avenue du Parc, ou même jusqu'à station de métro Édouard-Montpetit (directement ou par l'hôpital Sainte-Justine). Cela, afin de le rendre connexe au circuit 51 et de mieux le sud du Campus et du secteur d'étude. Cela, en lieu du segment de la ligne 160 entre le métro Beaubien et la station Outremont. L'utilité et la fonctionnalité du réseau en serait accrue : les circuits 18 et 80 ont une structure de desserte hors-pointe semblable convenant à une desserte universitaire et hospitalière, et une fréquence s'approchant de celle du 51. Il semble qu'arrêt du circuit 80 puissent être supprimés (choisir entre Des Pins et Léo-Parizeau, voire entre Saint-Joseph et Laurier) pour améliorer l'efficacité du circuit 80. Similairement, quelques arrêts rapprochés du circuit Beaubien pourraient être supprimés. Il semble que la conduite des trains de l'AMT sous la station de métro Édouard-Montpetit ajoute à l'intérêt éventuel d'y faire une jonction intermodale.

2b) Le circuit 51 (universitaire mais doté d'une forte pointe AM typique d'un secteur d'emploi) pourrait se fondre aux circuits 27 St-Joseph et 47 Masson, alternativement. Autrement, les circuits 27 St-Joseph et 47 Masson prendraient, depuis le métro Laurier, le relais du circuit 51 jusqu'au métro Édouard-Montpetit. La desserte entre Rosemont et le campus principal de l'UdM, et celle du mile-end (lacunière) en serait améliorée. Éventuellement, si la rue Bernard et le boulevard Rosemont devenaient connexes, le Mile-End et son important pôle d'emploi serait mieux desservi en rapportant le circuit 51 sur la rue Bernard vers le métro Rosemont. Le court circuit 46 pourrait être abandonné.

2c) Similairement, les circuits 161 VanHorne et 197 Rosemont pourraient être unifiés car ils comportent des fréquences similaires et des pointes PM étendues; celles-ci pourraient être aplaties davantage pour convenir à une desserte universitaire.

2d), par le biais du circuit 80 devant éventuellement sur rail, formaliser l'axe de développement socio-économique qui se préfigure entre l'École de technologie supérieure (Griffintown) et le secteur du PDUES.

Du nord au sud de l'île, l'axe de l'avenue du Parc est celui où la concentration de personnes en âge de travailler (25 à 64 ans) est la plus importante en 2006; bien que la polarité du centre-ville soit dominante quant à l'âge, l'axe loge les plus fortes densités de population, une concentration appréciable de 25 à 64 ans et relie deux des pôles les plus appréciables à cet égard (VdM 2010, Atlas socioéconomique de l'agglomération).

D'autre part, cet axe relie les deux plus importantes aires de plancher commercial de la région, soit le centre-ville et le secteur Chabanel. On y trouve l'intérêt de pouvoir connecter facilement

On pourrait donc suggérer que l'axe de l'avenue du Parc soit traité comme un axe d'emploi et de complémentarité économique, reliant des secteurs industriels légers en déclin aux universités, places d'affaires et aux lieux éminents des manifestations culturelles, en plus de relier des secteurs densément peuplés, de personnes d'origine culturelle et de revenus très dissemblables. Et suggérer l'intérêt de le concevoir comme un axe de développement culturel et social, en lien aux orientations du PDUES.

Plus particulièrement,

l'Atlas de la Zone métropolitaine de l'emploi (INRS, 2009) montre une transformation de la dynamique de l'emploi dans la région de Montréal : les quartiers centraux de Montréal et le centre-ville regroupent le plus d'emploi, respectivement 21,7% et 16,7% des emplois de la ZME, principalement concentrés dans l'axe Est-Ouest de la ZME (2009 : 12). Cependant, l'axe nord-sud gagne trois nouveaux emplois sur cinq. Si le centre concentre et gagne toujours fortement l'emploi (2009 : 11 tableau 7), la tendance est à la diffusion des gains d'emploi du secteur secondaire, et la concentration au centre des services à la production. Géographiquement donc, le secteur Chabanel est d'une importance stratégique, dès qu'il s'agit de constituer un milieu industriel en synergie avec les entreprises ajoutant de la valeur.

La consolidation du secteur Chabanel serait justifiée par le fait que la zone Montréal-Centre contient 16,7% des emplois du secteur secondaire de la ZME (la plus grande concentration à Montréal) mais qu'à peine 13,1% des emplois de cette zone soient de nature secondaire. Ces parts y sont respectivement de 20,6 et de 29,3% pour les services à la consommation. Ces données expriment à la fois une légère concentration régionale de l'emploi industriel dans Montréal-Centre, une sous-spécialisation industrielle (un potentiel ou signe de déclin) et la forte spécialisation de Montréal-Centre dans une activité improductive. Se trouve donc le potentiel d'ajout de valeur, et l'intérêt spatio-économique de concentrer à Chabanel une démarche de valorisation; d'autant plus on trouve dans Montréal-Centre une spécialisation au secteur des services à la production : dans la région, la zone représente 18,8% des emplois de ce secteur économique, tandis que ce secteur économique offre 23,4% des emplois de cette zone (Atlas ZME, 2009 : 12 tableau 8).

D'un point de vue dynamique, le secteur (domaine) secondaire est le seul pour lequel certaines zones affichent des pertes d'emplois, Montréal-Centre étant la plus importante d'entre elles (18 635 emplois entre 2001 et 2006) selon l'Atlas (2009 : 13 tableau 9). Cependant, les gains dans le secteur des services à la production et surtout, les services publics y ont été supérieurs aux gains dans les services à la consommation; si bien que durant l'intervalle, le nombre d'emploi de service à la production crût davantage à Montréal-Centre qu'au centre-ville, qui compte pourtant 32% de ces emplois comparativement à 18,8% pour Montréal-Centre à la fin de l'intervalle.

Ces données expriment encore une fois, le remarquable potentiel local d'ajout de valeur aux activités industrielles en déclin. Particulièrement, la proximité, la forte connectivité possible de Chabanel avec la partie du centre-ville où se côtoient l'administration des affaires, la culture et la recherche universitaire y forme sûrement le meilleur mobile d'ajout de valeur aux activités secondaires.

Ainsi devient-il pertinent de formaliser cet axe de développement socio-économique en

y arrimant, par un transport public structurant (éventuellement tram) le futur Quartier de l'innovation autour de l'ETS, l'université McGill, le Mile-End, le secteur du PDUES et le secteur Chabanel.

...

Étendre la zone d'étude et augmenter l'interface entre le domaine public et l'activité innovante

Tout d'abord, les considérations sur l'équité résidentielle présentées ci-haut, de même que celles portant sur la dominance la nature créative des activités économiques défendues par le PDUES vaudraient pour un autre secteur connexe à la zone d'étude : celui compris entre les rues Bellechasse et Saint-Denis, et la voie ferrée du CP. Il nous semble donc essentiel de planifier la nature des activités, autant que d'utiliser les instruments de maîtrise foncière de façon connexe avant que les valeurs foncières y aient atteint le niveau de celui de la zone d'étude. Il est typique de voir la Ville de Montréal déposer un document de planification, et adopter les règlements afférant à un secteur lorsque la part majeure du sol constructible ait été entamé et que les valeurs foncières accrues y aient scellé la nature des activités (et des groupes sociaux) admis.

Nous nous attendons à un exercice prospectif plus étendu, et plus audacieux de la part de la Ville en fait de maîtrise foncière. Nous mettons donc aussi en cause la scission de la planification du Campus Outremont de celle du secteur Marconi-Beaumont connexe. Eut-elle été intégrée, l'enclavement des quartier, l'intégration sociale des populations riveraines et la distribution des espaces verts auraient été moins problématiques. Car à bien des égards, le plan de l'Université de Montréal, par son arrimage parfait au coeur civique enchassant le tissu banal d'Outremont, par la provision de parcs d'aparât depuis Ville-Mont-Royal, est une opération de valorisation foncière exclusive, d'une forme urbaine exclusive. Cela, au détriment de l'économie productive, d'un meilleur arrimage aux secteurs d'emploi comme celui de Beaumont.

Dans ce même ordre équitable et à plus fine échelle, nous recommandons d'inclure dans la zone d'étude les éléments du projet de Campus Outremont qui se rapportent éminent à la collectivité, notamment la Cour de voirie prévue sur le site du Campus, le viaduc Rockland tout comme les équipements universitaires à caractère civique. Ce «compromis» permettrait à l'Université de traduire spatialement sa mission d'enseignement et de recherche, tout en reflétant son obligation sociale envers toute la collectivité. À moins que les voies ferrées rabattues le long de l'avenue Beaumont le soient plutôt le long de la diagonale Sud, séparant le tissus banal d'Outremont et le futur campus.

Le lieu prévu par l'Université de Montréal pour la relocalisation de cette cour de voirie (dans l'axe de la rue De l'Épée) est celui où le campus s'articule avec les arrondissements dont la population est la plus pauvre, et potentiellement des plus instruites (les minorités visibles sont mieux scolarisés mais sous-employés, et la présence de l'Université accentuera cet écart socio-géographique). Leur participation sociale doit donc être favorisée informellement par l'accès libre, et formellement par le statut (civique) donné aux voies d'accès. La cohésion sociale ou l'«intégration ethno-culturelle» souhaitée par la Ville mais aussi, la pertinence sociale des travaux de recherche universitaire pourrait en être augmentée. En effet la perception d'une

problématique (de société, de santé) est-elle nécessaire à sa résolution et l'accès informel des personnes moins privilégiées mais plus instruites aux facilités et aux chercheuses est-elle favorable à l'équité, autant qu'à la pertinence des questions posées. des plus instruits. Foncièrement, le rôle économique du Campus Outremont doit se traduire dans l'affectation du sol pour en optimiser la participation. L'affectation à titre de secteur d'emploi proposée par le PDUES à proximité de la cour de voirie projetée, autant que le caractère mixte (et civique) de l'Avenue du Parc rendent le fragment logeant la cour de voirie stratégique en termes économiques et civiques. Le lieu revêt également une importance sécuritaire vu le lien piéton projeté entre le campus et les quartiers riverains, à travers des zones industrielles peu animées (notamment via le parc et la rue De l'Épée vers Parc-Extension). Encore une fois, des équipements universitaires à caractère collectifs répondraient mieux à ces préoccupations sécuritaires, économiques et civiques. Ils pallieraient partiellement au sous-équipement historique de toute la Petite-Patrie.

En cela, nous recommandons que la Cour de voirie soit plutôt localisée sous le viaduc Rockland et que la réfection projetée de ce pont d'étagement permette cette localisation alternative. Nous recommandons aussi que l'Université de Montréal installe ses Services aux étudiantEs et à la collectivités (centre sportifs, services de consultation professionnels) de même qu'un auditorium, certaines bibliothèques et Services de développement des affaires au lieu où on prévoit placer la cour de voirie (dans l'axe de l'avenue Durocher).

...

Une bonne part des signes, repères culturels et sociaux attribués aux objets et aux personnes dans la création de sens et de valeurs nouvelles sont mobilisés de façon informelle (tacite) et se trouvent inscrits dans la ville, dans ce tout signifiant, immanent mais organisé. Dit autrement le processus de l'innovation repose en grande partie sur l'urbanité démocratique. Cette ville démocratique en référence et en organise le processus.

En coordonnant la production culturelle (spirituelle) et matérielle par des représentations et facultés organisationnelles immanentes, englobantes et issues de l'épreuve de la coutume, la ville comme organisme répondrait en partie à une préoccupation de fond, celle de la convivialité et de la subordination de l'innovation à l'exigence de la citoyenneté. Cette production éthique urbaine, cette vertu conviviale doit baliser la toute puissance de la technique s'exprimant par son usage concurrentiel irrésistible et sa prise inextricable sur la science

Face à l'innovation, la ville est concernée comme document culturel et langagier, modalité d'agencement et de production éthique, lieu d'échange et contenant assurant la diversité et la stabilité relative des participants engagés dans ce processus instable. À terme, elle est concernée comme substrat et outil, fruit de la production matérielle et du dialogue intersubjectif. Rompue par l'usage, elle est aussi l'épreuve, le laboratoire des formes neuves; le processus d'innovation, notamment dans ses aspects dialogiques et symboliques, recouvre en partie le processus de transformation de la ville, plus inerte, où l'épreuve de la coutume, le procès social, le travail (et l'autorité) jouent leur rôle de façon plus prononcée, et persistante. En ce sens, la ville joue un rôle d'arrière-garde publique devant l'innovation mais ne la suscite et soutient pas moins. Face à l'innovation, le rôle de la ville serait précisément d'inspirer, de

référencer, d'organiser mais aussi de contenir, de partager et d'éprouver le processus à l'exigence de la citoyenneté. Les orientations et les interventions du PDUES permettent généralement à la ville de jouer ce rôle. En ce sens, nous proposons généralement un agencement plus serré, et plus pénétrant entre les lieux de production et le domaine public...

Notamment par des catégories d'affectation et des critères architecturaux permettant l'observation publique des processus industriels et créatifs (galleries industrielles permettant de voir ou d'interpeler la production depuis le domaine public). Cela depuis la rue, ou les places publiques greffés à ces galleries industrielles.

Notamment par la dissémination des moyens de production ou l'atelier communautaire (renvoyant au bâtiment et à l'îlot) comme usage permettant une production artisanale ou industrielle à petite échelle, au milieu d'un ensemble résidentiel ou de façon connexe à un immeuble habitant une organisation de service à la collectivité ou de défense des droits sociaux

Et par le logement de fonction, une forme décentralisée de siège social, comme usage attribué à une habitation privée, isolée ou groupée, comprenant des chambres bureautiques, des facilités d'accueil et d'hébergement du public, et comprenant ou partageant un accès à des technologies de l'information en réseau, filaire ou viaire.

Enfin, nous apprécions trop rapidement l'attention très fine portée par le PDUES à la dissémination des rez-de-chaussées commerciaux, d'emploi et de fenêtres le long des parcours piétonniers. Nous voudrions suggérer d'incorporer plus systématiquement les formes d'une typologie commerciale ou industrielle typique aux rez-de-chaussée, afin qu'ils en soient réversibles depuis la résidence. Cela, afin de permettre une résistance aux secousses du capitalisme financiarisé, au coût croissant de l'énergie ou aux changements coutumiers. Cela, notamment en fait d'enseignement et plus généralement, pour permettre à l'université, qui jouit d'un pouvoir local d'expropriation, d'adapter sa mission ou de décentraliser éventuellement sa prestation de service.