

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

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

SECTEUR E

Par les étudiantes
Marion Bouchet, Marie-Lise Ouimet et Sophie Langevin

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

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

Le 7 mars 2013

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

TABLE DES MATIÈRES

Mise en contexte de l'équipe professorale	1
Introduction	1
L'ARUC-MPC.....	2
Les principes de l'écologie urbaine.....	3
Les cours d'architecture verte et d'écologie urbaine.....	4
St-Raymond.....	6
L'exercice de la rédaction d'un mémoire pour l'OCPM	7
Point de vue de l'équipe du secteur « E »	8
Présentation du secteur E.....	8
Diagnostic du secteur	9
L'analyse de Sophie Langevin.....	12
L'analyse de Marion Bouchet.....	14
L'analyse de Marie-Lise Ouimet.....	15

MISE EN CONTEXTE DE L'ÉQUIPE PROFESSORALE

INTRODUCTION

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

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

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

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

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

L'ARUC-MPC

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

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

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

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

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

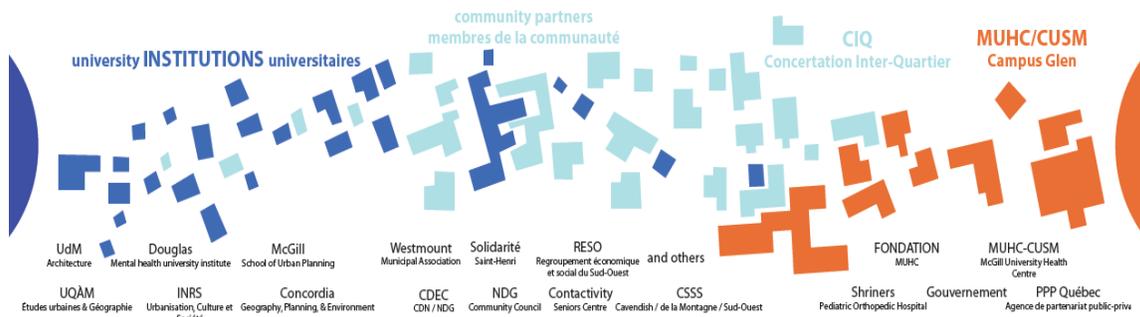


Figure 1 : Schéma illustrant les diverses partenaires impliquées dans l'ARUC-MPC.

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

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



Figure 2 : Logo officiel de l'ARUC-MPC

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

LES PRINCIPES DE L'ÉCOLOGIE URBAINE

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

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

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

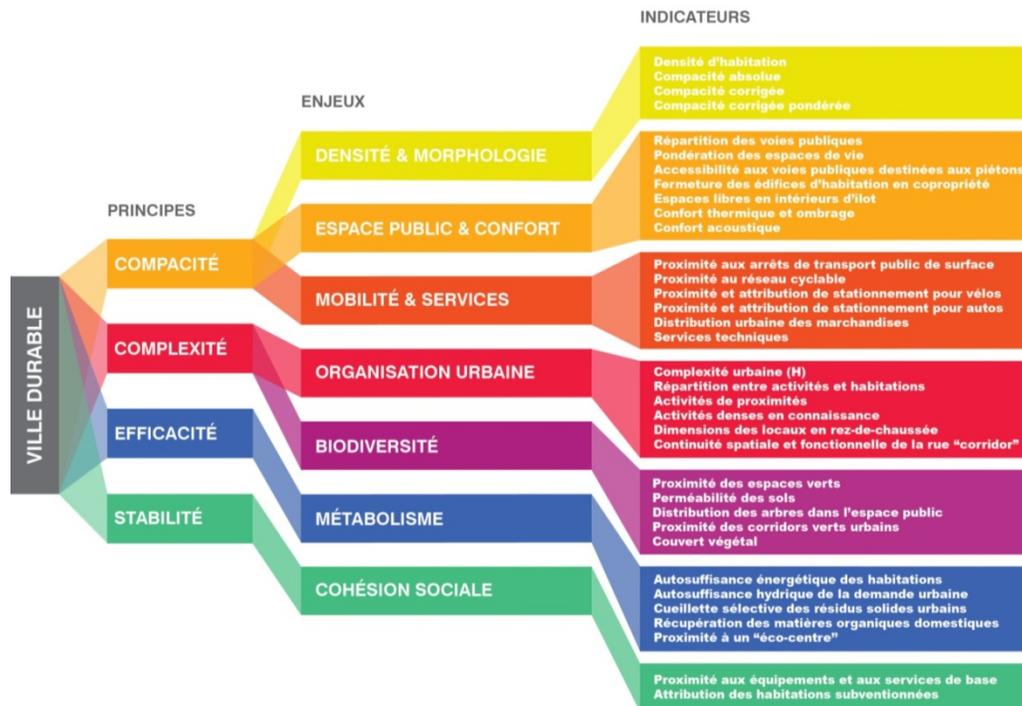


Figure 3 : Schéma illustrant un exemple de principes, enjeux et indicateurs développé par l'AEUB. (Mertenat, 2013)

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

LES COURS D'ARCHITECTURE VERTE ET D'ÉCOLOGIE URBAINE

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

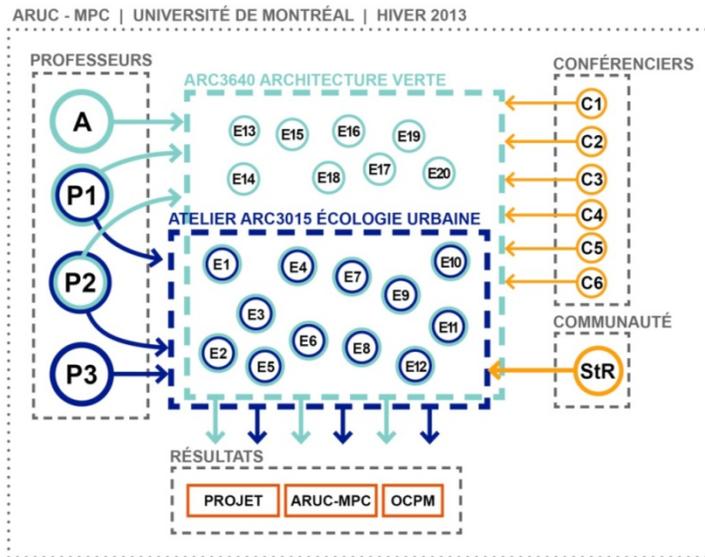


Figure 4 : Schéma de l'organisation des cours ARC3640 et ARC3015

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

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

ARC3015/18 ATELIER D'ÉCOLOGIE URBAINE

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

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

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

ARC3640 ARCHITECTURE VERTE

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

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

ST-RAYMOND

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



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

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

L'OPPORTUNITÉ DE L'OCPM

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

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

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

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

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

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

DESCRIPTION DU TRAVAIL

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

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

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

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

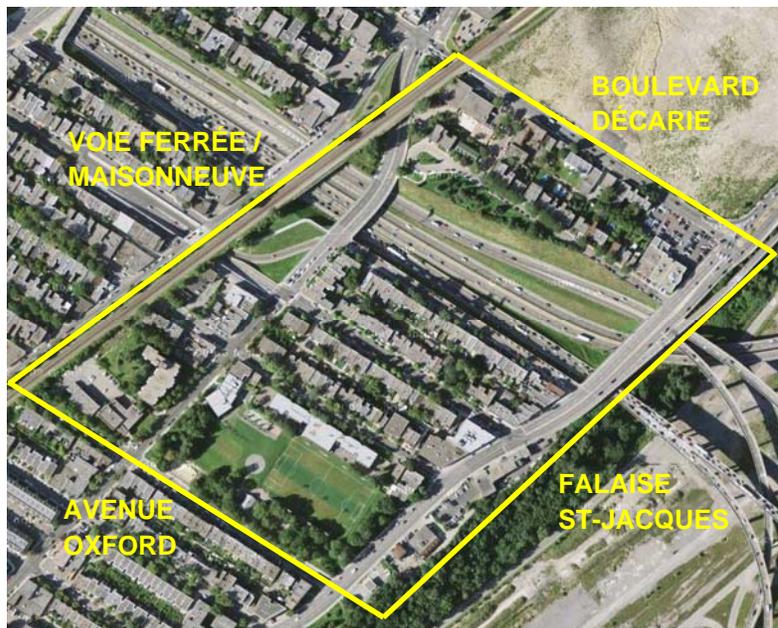
BORNSTEIN, L., 2007. Confrontation, collaboration and community benefits: lessons from Canadian and U.S. cities on working together around strategic projects. Confrontation, collaboration, community benefits, 43rd ISOCARP Congress 2007. 16 pp.

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

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

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

PRÉSENTATION DU SECTEUR E



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. Saint-Raymond renferme toutefois des zones vertes aux forts potentiels, tels 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.

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.

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 en raison de l'étroitesse des trottoirs. D'ailleurs, en faisant le compte rendu des lieux, notre équipe n'a 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.

DIAGNOSTIC DU SECTEUR

MOBILITE

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.

BIODIVERSITÉ

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 dépôt. 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. 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 écorridor pour permettre le déplacement des espèces, et ce, d'un espace vert à l'autre.

DENSITÉ

L'analyse du bâti, poché en noir à la figure 1, pochée 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 multilogements et au Parc représentent une densité nulle. Les zones qui délimitent l'autoroute Décarie, qui représente elle aussi une densité nulle, sont caractérisées 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.

Les figures suivantes présentent 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 multilogements. 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.



Figure 6 : Analyse vert-viaire-bâti (MLO)



Figure 7 : Analyse des typologies. (MLO)

ACCESSIBILITÉ

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.⁴ 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.

RÉSILIENCE SOCIALE & ÉCONOMIQUE

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

⁴ Centre d'écologie urbaine de Montréal, 2012

d'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.

COMPACITÉ

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. 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.).

COMPLEXITÉ

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.

EFFICACITÉ

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?

STABILITÉ

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.

L'ANALYSE DE SOPHIE LANGEVIN

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 possible. 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. 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!*

COLLAGE ONIRIQUE

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 autres 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.⁵

«Quand communauté à 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?»⁶

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»⁷ *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 éveillé, 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 aura un impact sur autrui et leur environnement et engendrera 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, quelle que soit sa forme ou sa présence.

⁵ Dufresne, 2012

⁶ idem

⁷ idem



Figure 8 : Collage onirique de la ville de Sophie Langevin.

RECOMMANDATIONS POUR UN AMÉNAGEMENT DURABLE

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 n'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 repère 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 serait un atout, de même que la présence d'une école primaire et d'une serre du côté d'Upper Lachine. Cette école sera le cœur de cette grande bande verte, une place publique entre la rue principale, l'école et le parc accentueront cette idée. 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, tels des logements construits au-dessus de ceux-ci... **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.**

L'ANALYSE DE MARION BOUCHET

COLLAGE ONIRIQUE

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.).



Figure 9: Le collage onirique de la ville de Marion Bouchet.

RECOMMANDATIONS D'AMÉNAGEMENT POTENTIEL DURABLE

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. [Il serait alors peut-être possible d'intervenir sur cette artère pour en réduisant 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 voies à une, et ce, dans chaque direction pour diminuer au 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 principaux 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 rencontre à l'échelle humaine. [Sans oublier que ce réseau permettrait de relier plusieurs espaces verts entre eux à l'image des écocorridors.](#)

[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 générée 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 leur permettrait de se développer davantage. 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.

[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 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.

L'ANALYSE DE MARIE-LISE OUIMET

COLLAGE ONIRIQUE

Dans le cadre d'un exercice d'atelier individuel, nous avons été amenés à proposer notre vision de la ville du futur idéal. 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.



Figure 10 : Collage onirique de la ville par Marie-Lise Ouimet.

RECOMMANDATIONS D'AMÉNAGEMENT POTENTIEL DURABLE

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.

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.

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.

Pour protéger les résidences de la rue Addington contre le bruit et la poussière dégagée 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.

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.



Figure 11 : Proposition de plan d'ensemble. (Marie-Lise Ouimet)