

Le quartier Angus : un milieu urbain fécond matériellement intégré entre échelles d'une économie du développement social et humain.

Résumé

Ce document contient l'essence et les mots d'un programme d'urbanisme, prenant appui sur un plan préliminaire soumis à la critique du public en assemblée, le 19 septembre 2013 par la Société de développement Angus (SDA). Ce Plan vise la deuxième phase de développement du Technopôle Angus; il est intitulé « *Le technopôle se transforme avec vous* » et peut être trouvé à l'adresse suivante :

<http://www.plan-angus.com/L%27EXPRESS%20ANGUS.pdf>

Le programme urbanistique que nous proposons intègre les différentes dimensions de la ville, moyennant les limites d'un point de vue généraliste. L'unification à la ville existante comme "objectif urbanistique central" du Plan et la formation d'un «milieu d'emploi et de vie» supposent la constitution du cadre de vie compact, habitable, mixte et proximal de la rue, propice au lien d'usages médiateurs, et au développement social et humain. Cet objectif contient l'idée d'une centralité, et cette unification suppose par extension d'identifier des d'activités faisant le milieu de vie et son rôle complémentaire, économique, à l'échelle de la région. En voulant bien estimer l'objectif et la mission de la SDA, nous cherchons à préciser des vocations et des formes localement significatives, propices au développement social et humain, urbainement arrimées à une économie régionale connexe. C'est-à-dire d'une économie qui s'appuie sur la fécondité et l'existence de milieux soutenant le développement social et humain, notamment. Il nous semble important d'intégrer ces préoccupations régionales au cœur de la ville car l'objet en élaboration est un secteur d'emploi, que la structure urbaine soumet aux flux régionaux pouvant déstructurer autant qu'alimenter un milieu urbain. Nos propositions tentent ainsi d'organiser un milieu de vie vrai, singulier, transparent, transactionnel, convivial et outillé procédant de lui-même, mais entretenant depuis son centre, un rapport stratégiquement fécond à la région économique.

La participation régionale de ce milieu appropriable, instructif et habitable est exceptionnellement permise par l'incorporation d'une centralité locale, classiquement formée d'institutions et de services de proximité, mais dans le cadre d'une centralité régionale incorporée à une voie régionale de faible nuisance (ferroviaire et cyclable). Or d'anciens noyaux industriels attachés à cette emprise régionale acquièrent actuellement une vitalité économique et culturelle importante, non-étrangère au rôle autrefois central de la voie-ferrée. Cela du fait que sa destination régionale se trouvait exceptionnellement à même la voie, intégrée à la ville, plutôt qu'au bout de celle-ci. Le quartier Angus intégrera donc la part connexe de deux centralités, opérant à l'échelle régionale et à échelle locale.

Dans cette perspective, le Locoshop demeure l'élément le plus structurant, médiateur d'échelles économiques, le plus employable, et le plus significatif du tissu urbain par sa portée

physique, historique et symbolique. Celle-ci peut être mieux valorisée, de façon économe et inspirante, par la composition d'un cadre urbain recelant l'appartenance du quartier tant à la ville qu'à l'anneau ferroviaire; ce cadre renseigne et structure l'opération industrielle contemporaine, décentralisée, synergique, touristique et apprenant collectivement. Autour du Locoshop s'organiserait donc un tissu urbain enseignant, une centralité civique pouvant être augmentée à part d'une école, que l'analyse démographique appelle avec modération.

Car c'est surtout la vision, le faisceau d'initiatives socio-économiques actuellement soutenues par la SDA, et la densité signifiante d'un milieu (re)productif en élaboration qui rendent l'éducation pertinente de façon formelle mais surtout, informelle et expérimentale. Cette vision, traduite par la formation d'une «référence en matière de développement économique local», d'un «milieu de vie mixte orienté sur l'emploi (...) stimulant pour attirer des employeurs de qualité», marie judicieusement des considérations régionales à la composition urbaine.

En cela nous traitons des questions viables comme l'accessibilité, l'éducation, la créativité et la maîtrise du travail de façon médiatrice et constitutive par une composition urbaine se prêtant à la socialisation, à la structuration et à l'enseignement de l'innovation. Cette fonction éthique et féconde de la ville, à l'égard de l'innovation et du développement industriel nous semble principale. Elle nous semble capitale pour le milieu de vie et d'emploi de la ville centre : elle ferait le rôle économique de son cadre bâti et de ses espaces publics, augmentant qualitativement les processus (idées, essais, travail) prenant place dans l'espace utile. Cette fonction éthique et enseignante recouvre et autorise la concrétisation d'un axe principal et coïncidant des Plan (ville) et Stratégies (région) de développement économique pour Montréal, en l'incorporation du savoir et de la culture à la production matérielle (Montréal insistant ici sur la solidarité et l'inclusion sociale). À cet égard, le secteur Angus nous semble bien «positionné», à condition d'être intégré à la ville et la région de façon très urbaine, médiatrice et solidaire. Nous voulons en cela parfaire les qualités habitables, accessibles, référentielles et transactionnelles du milieu de vie figurées par le Plan, en augmenter la teneur et l'échelle à même les espaces fondateurs qui président au sens et à l'organisation spatiale du quartier.

En conséquence nous développons idéalement le concept de rue, comprenant la relation entre la voie (l'espace ouvert) et le cadre bâti proximal (compact aux seuils soudés), usité et continu qui la définit. Nous l'appliquons à l'interface habitable et aux dimensions physiques (largeur, paysage) qui instruisent les activités prenant part dans l'espace réciproque de la rue, donnant accès sensible et sensé à l'autre de façon stable, en terme de sens et de possibilité d'occupation. Cette rue que nous proposons, cette modalité de développement social et humain, de socialisation demande et permet de réduire la mobilité motorisée (inerte), de publiciser les activités productives en augmentant le potentiel d'interaction, d'appel et d'expérimentation à même le domaine public où la confiance (et la surveillance) sont informellement acquises. Ainsi, le mode d'accès au bâtiment implanté au seuil des voies se veut corporel, propice au séjour et au jeu. Les dimensions comprises entre les bâtiments sont sensorielles, assurant la densité sémiotique (historique et culturelle) du site autant que l'atteinte satisfaisante de l'autre, de l'objet et des processus (re)productifs à portée de voix. La vocation

mixte du cadre bâti multiplie les interactions informelles devenant coutume par la concertation des usages.

Nous constatons alors rapidement que la rue est une modalité urbaine très performante pour l'opération industrielle contemporaine et l'organisation informelle de l'économie, très propice à l'innovation et à la possibilité économique (régionale) d'un «milieu de vie et d'emploi». Cela, à différence des parcs industriel et humain visant le rangement clos. Nos propositions viennent donc préciser la rue mais aussi, en augmenter les propriétés (formes et activités) développementales et touristiques; elles augmentent aussi l'échelle de la rue qui tient à densité d'usages et de sens plutôt qu'à celle du transit automobile. Cette précision et cette augmentation permet un raccordement très urbain à l'échelle utile et paysagère de la région. Un système de rues et places attenantes aux Ateliers dont le Locoshop, sans exposition mais en interface au transit régional, nous semble judicieux à cet égard.

Ainsi l'efficience de l'accès régional, essentielle à tout lieu d'emploi, est revue à la faveur du transport collectif, du partage et de la consolidation du stationnement dans une perspective de transition. Le sol est divisé à l'échelle de l'accès corporel et des déplacements concertés mais les places alors amplifiées, et mieux cadrées servent temporairement au stationnement automobile. Si deux rues du Plan gagnent à être resserrées, l'habitabilité et la promiscuité résidentielle nous préoccupent, comme conséquences d'une distension ailleurs propice à l'automobile; l'habitabilité est revue par un cadre résidentiel traversant, étiré et plus souple, définissant la rue et appropriant la cour de façon plus permissive.

En conséquence, nous proposons aussi d'intégrer les équipements incubateurs-producteurs de l'innovation industrielle au coeur des équipements communautaires, sinon de les confondre à ceux-ci dans le Locoshop et autour : l'innovation est une forme d'organisation communautaire épiphanique, éthique et constructive productive proche de l'enseignement informel et qui suppose l'essai, la délibération et la capitalisation dont participe le tourisme et l'apprentissage. Nous visons l'agencement des moments épiphanique et constructif du processus innovant par des usages (équipements) médiatisés tels un *hub* à une bibliothèque mystique, propice au dépassement intellectuel essentiel. Nous les ouvrons à l'interprétation et à l'appropriation collective, aux lieux utiles et chargé de sens entre échelle économique, dans le Locoshop et sur l'espace public annexe.

Entre le Locoshop et ses places attenantes, nous tentons de soutenir l'inspiration et l'éveil, l'expérimentation outillée, la production éthique, la célébration mais l'inscription problématique du processus et des produits de l'innovation par l'espace public. Cela, conformément à la définition de l'innovation retenue, complice de l'économie sociale. Et parce que l'apprentissage et le développement de l'enfant impliquent la motilité spontanée dans l'espace signifiant autant que le détournement symbolique et fonctionnel, nous insistons sur la restitution de la rue à toute échelle, la solidité de la représentation de l'histoire ouvrière vécue, et la cohérence historique de l'organisation spatiale des Ateliers.

L'inscription du logement social nous semble une condition réciproque à l'informalité de l'économie, alors que le cadre et l'enseigne urbaine donnés à l'artisanat et aux installations scéniques vient augmenter cette cohérence et la densité culturelle de la grande rue.

En somme et stratégiquement, l'accès sensible à l'autre, l'usage affecté, documenté et coutumier des choses par la rue, cette cohérence historique et l'authenticité de valeurs spirituelles insufflées à la matière dans une communauté procédant ouvertement d'elle-même contribuent à transformer le tourisme de procuration en tourisme d'investissement. Le logement social assure l'inclusion sociale et l'abordabilité de l'essai nécessaires à l'innovation utile. Ces procès et ce travail féconds contribuent plus largement à la substitution et à la motivation scolaire, à la valorisation du travail artistique et technique, à la veille éthique de l'innovation et au développement du lien expérimental et instruit, donc tolérant. Il s'agit donc d'un grand projet à «essaim» où le quartier Angus peut s'inscrire initialement ou conjointement en prolongeant sa mission superbe.

Aussi, nous parvenons à ces propositions après une analyse de la structure urbaine se voulant rigoureuse, et certaines intuitions sur la nature du développement économique local et régional que nous savons insuffisantes. Nous espérons vivement que cette conception économique et ces propositions urbanistiques méritent d'être validées.

...

Ce document est composé en quatre parties principales pouvant être lues indépendamment, d'où une redondance que nous avons voulu contrôler par une progression d'échelle, structurelle et régionale jusqu'à celle de la composition et de la vie. Une partie est donc la justification et l'implication spatiale de l'autre, par ses repères, ou des concepts précisés en troisième partie. Nous aurions aimé pouvoir dessiner ces propositions

Nous avons produit ce document patiemment, en récupération d'un traumatisme crânien léger. Nous prions donc les lectrices et lecteurs d'être indulgents pour les erreurs orthographiques et syntaxiques, ou des sauts idéaux. Nous sollicitons cette même indulgence pour le ton parfois didactique adopté pour moi-même (mon défi est de clarté), mais en mémoire des affres très récents de l'urbanisme montréalais s'agissant, par exemple, de la démolition du patrimoine industriel utile ou de l'intégration urbaine d'une autoroute. Au delà des nuisances et du danger civil et balistique, c'est bien l'antinomie entre modes d'accès routiers et modes urbains qui détruit (qui minerait) les quartiers industriels au sud, maintenant réinvestis et reproduits au centre (au campus Outremont de l'UdM+Atlantic, Angus, Qi, etc). Les principes contenus dans ce documents nous semblent donc d'une pertinence encore plus aigüe à l'égard de l'aménagement des quartiers du sud de l'île de Montréal.

Fidèles remerciements.

Louis Bourque
bacc, urb.

Contenu

Résumé p.1

première partie : Analyse et potentiel de la structure urbaine existante

Introduction p.7

L'ensemble du Quartier Angus p.8

Particulièrement sur la structure urbaine existante

la rue William-Tremblay p.11

le Locoshop p.12

le parc Jean-Duceppe p.13

la voie-ferrée du CP p.13

la rue Rachel p.15

la rue Molson p.16

l'îlot bordé de la rue Molson et de l'emprise ferroviaire p.16

l'îlot «central» ou le plus grand îlot vacant p.17

la rue Mont-Royal p.17

Le «grain» du tissu urbain et le mode d'implantation du cadre bâti p.17

deuxième partie : l'accessibilité du lieu et du bâtiment p.18

La gestion du stationnement et la composition d'un milieu accessible p.19

La planification de la desserte collective p.21

troisième partie : la définition et la concertation féconde des usages

La pertinence d'une réserve pouvant être affectée à une école p.23

L'irruption, la démonstration et la transmission des valeurs p.24

L'innovation, l'enseignement, le tourisme industriel et la ville p.25

Des usages et agencements urbains d'un milieu de vie fécond p.26

L'alimentation externe et l'entretien du processus innovant p.29

La rue, un objet propice au langage, au développement humain, à l'auto-surveillance et à l'organisation post-industrielle p.30

quatrième partie : la composition urbaine à l'échelle détaillée du cadre de vie : commentaires sur la forme proposée au plan papier du 19 septembre 2013, et **propositions d'aménagement**

L'îlot «Central» ou le plus grand îlot constructible : un cadre de proximité habitable, définissant l'espace libre appropriable et médiateur de la résidence au lieu d'emploi, en complément du parc Jean-Duceppe

Préciser et protéger la centralité notamment d'un cadre scolaire p.32

Créer un cadre résidentiel habitable et permissif autour de cours appropriables et médiatrices des lieux d'emploi p.35

L'amplitude et l'équité des cours comme hygiène morale en cohabitation p.35

L'appropriation, la sûreté informelle des cours et la permissivité de la résidence par son bâtiment traversant et qui définit l'espace p.37

L'îlot Locoshop et son esplanade : un espace d'idéalisation, de transmission et de socialisation des processus industriels entre échelles d'une économie connexe

Le Locoshop et l'espace attaché au grand bâtiment-fresque recèlent une occasion inouïe d'intégration d'un milieu de vie local, urbain, à une économie connexe mais plus grande que soi. p.38

Pourvoir des usages féconds partagés dans le Locoshop p.39

Une allée piétonne au côté sud du Locoshop p.41

L'esplanade Industrielle : prolonger publiquement l'espace outillé du Locoshop, recomposer un tissu urbain apte à médier le travail, et receler l'organisation spatiale des Ateliers au cadre réciproque d'une grande voie du tourisme industriel. p.42

La place de l'Atelier : jouir de l'appareillage d'une ville animée et conviviale, et définir l'unité formelle du quartier. p.45

L'ouverture, la lisibilité et l'abord pratique de la place : sur une rue à *jouer* intégrant l'art et affirmant l'unité du quartier p.45

La composition de la place : une polyvalence valorisant le Locoshop, renforçant le cadre de la place, et l'arrimage du quartier au système d'espaces public réciproque au Locoshop p.46

L'équipement de la ville p.47

L'îlot séparant la rue Molson de l'emprise ferroviaire du CP : un lieu d'orientation, d'arrimage et de surplomb à densifier p.48

Analyse et potentiel de la structure urbaine existante

Introduction facultative (des justifications explicatives sont offertes par la réciprocity de la ville tout au long du texte)

« Les villes sont un produit du temps... A la fois un bien physique de la vie sociale et un symbole des mouvements collectifs...»

- Lewis Mumford, *historien de la ville*

« Elle (...) est le lieu, par excellence, de l'apprentissage des valeurs partagées. Habiter la ville est autant un acte imaginaire qu'un acte politique ».

- François Barré, *cinématographe de l'architecture*

« Chaque intervention que l'on y projette doit être informée des traces du passé, qui contiennent déjà, pour peu que l'on sache les lire, l'invisible tracé du projet à venir »

- Bertrand Huet, *architecte et urbaniste*

Citations tirées du glossaire du SIRCHAL sur la composition urbaine : <http://www2.archi.fr/SIRCHAL/glossair/glosdeff.htm>

La structure urbaine organise le tissu urbain, la sollicitation, la valorisation et les usages des bâtiments, voies et espaces libres qui le composent. Elle est *de fait* l'organisation très inerte, tracée et reproductrice de ces contenants et formes habitées, d'une échelle de la ville à l'autre et qui répond à celle de l'intervention (ici du quartier) et de l'usage.

Dans un quartier, la structure urbaine détermine l'intensité et le genre de circulation prévalant sur une rue ou une voie; l'achalandage utile ou le temps gaspillé. Elle détermine l'orientation apte d'un bâtiment, la centralisation ou la concertation des usages, le caractère plus ou moins altérable, amovible ou même utile de son emplacement, propice ou non à l'habitation, au séjour, et ainsi de suite. En formant le cadre de vie (la faculté habitable, documentaire, organisatrice et transactionnelle de la ville), elle conditionne fortement la qualité des *interactions* (disponibilité, enseigne, proximité, clarté, ainsi qu'une part du contenu) qui s'établissent entre personnes, d'une construction à l'autre ou à l'environnement offert. Elle détermine l'intensité et la fréquence de ces relations. On y comprend donc la centralité, en y associant la disparité sociale et la valorisation foncière intervenant dans le processus de ségrégation sociale.

Matériellement, on reconnaît la structure urbaine dans l'organisation du sol divisé (lots et îlot), construit ou non, et des constructions pourvues de formes. Cette reconnaissance trouve une réciprocity, un rapport de forme, fonctionnel (à grande échelle) et symbolique (à fine échelle) entre divisions, dégagements et constructions du tissu urbain. Ce tissu serait le liant des «contenants» utiles et contraignants (de l'habitat, du travail), l'adéquation usuelle et culturelle des formes augmentées de signification partagées qui *constituent* le milieu de vie, ou la ville vécue; il permet alors son appropriation personnelle et sa valorisation sociale. D'ailleurs la rue se forme au *milieu* de ce tissu et la route s'y surimpose, l'administre et le divise.

La ville et le tissu urbain, dotés d'inertie, se forment et se reforment ainsi d'abord à l'usage et par addition. Mais la nature du tissu urbain le rend objet de luttes sociales et d'interventions autoritaires, parfois soustractives et destructrices, atteignant en partie la structure urbaine. Le quartier résidentiel Angus en est un bon exemple.

Les «strates» ajoutées et les traces (même dévastatrices) alors portées au tissu et à la structure de la ville livrent un récit immanent, hyper-signifiant qui nous situe, inclue et rapporte à une géographie imaginée subjectivement, aux limites du dehors (les cantines ou le local syndical des Ateliers Angus, et leur relation d'histoire au Vieux-Rosemont ouvrier, par exemple). Ce récit participe à l'interprétation et à l'usage de la ville, et peut être l'objet d'un détournement partiel (précurseur d'un envahissement social par exemple).

Le tissu se constitue dans la continuité ou la cohérence des relations entre les formes, leurs attributs fonctionnels, symboliques et narratifs. Dans un tissu urbain, l'intervention de l'urbaniste autoritaire ou le geste issu de l'imagination architecturale peuvent être l'occasion d'une violence et d'une rupture de milieu, autant que d'une reconstitution. *Le caractère constitutif ou absurde de l'intervention tient à une interprétation fidèle de la structure urbaine investie socialement*, entre échelles (de la région au détail). Cela, surtout si le tissu ou ses restes sont symboliquement denses, objet de cohésion sociale, d'efforts concertés et d'une reconstitution depuis la dévastation. Il faut reconnaître que l'échelle présidant à la constitution du quartier Angus rend l'effacement du tissu impossible. Tout écart, ou manque de cohérence ne fait qu'amplifier - plutôt que résoudre - l'absurdité. Mais il faut admettre que la constitution d'un tissu du gabarit de celui d'Angus nécessite une intervention très concertée, à défaut d'être autoritaire. Dans la durée de l'usage, l'évidence narrative et la cohérence de la structure (historique) participent à cette concertation.

Enfin, hormis la dimension sociologique de la ville, le projet architectural doit s'y inscrire de façon matériellement apte et signifiante *à son tour*, en jouant et en ajustant la forme. Il ne saurait déjouer la structure d'un quartier sans altérer la jouissance du milieu de vie, son habitabilité et le rendement de l'investissement immobilier. Il importe donc avant tout d'analyser simplement la structure urbaine du quartier, depuis le quartier et d'en résumer fonctions et usages principaux.

L'ensemble du Quartier Angus

Dans l'ensemble, le quartier résidentiel Angus possède une trame perméable de rue, hiérarchisée par degré de perméabilité et largeur, de façon à séparer les circulations locales du transit régional. Les voies locales de cette trame se veulent comprises à système distendu de parc ponctuels, malgré la circulation automobile qu'elles autorisent amplement (comparativement aux banlieues centrales Outremont, Westmount et VMR). Sous la forme de «maisons de ville» semi-détachées et de courtes rangées, le cadre bâti se délie par opposition au cadre rangé des quartiers ouvriers. Cela, d'une façon non-étrangère à la ville-jardin qui présida conceptuellement au développement de l'est du quartier Rosemont et du secteur hospitalier Préfontaine jouxte, plus classiquement.

Sa vocation y est presque uniquement résidentielle. On y trouve les formes sobres et dupliquées de la ville industrielle; ses prescriptions diversifient le type de logement en réservant un rapport formel uniforme à la rue, par type et statut : l'habitation collective aux voies secondaires qui demeurent locales, etc. De ce point de vue, le quartier résidentiel Angus apparaît comme une banlieue urbaine davantage qu'une ville-jardin, et forme une exception typologique dans la ville-centre où il demeure arrimé. Le jeu des reculs, les dénivellations marquées et le positionnement privatif des entrées même en petites grappes en témoignent; en guise d'exemple, quatre mètres séparent l'entrée individuelle des voies tertiaires (Rue Ovillette-Thibault) par quatre marches, et cinq mètres et demi l'entrée individuelle ou groupée des voies secondaires (Mont-Royal) depuis huit marches. Mais contrairement au quartier de la ville-centre ancienne, aucun bâtiment collectif ne trouve de mode d'implantation singulier. Ce qui renforce le caractère industriel du paysage.

À l'origine, les Ateliers Angus étaient une centralité régionale (nationale) formant, par coexistence, la contrepartie de centralités de quartier. Celles-ci sont classiquement formées des institutions civiques, paroissiales ou communautaires et de services de proximité, formant un contexte local de sociabilité informelle augmentant la dimension habitable et instructive et transactionnelle de l'espace public.

Plus particulièrement, l'anneau ferroviaire ceinturant le Mont-Royal définit encore la limite des quartier autant qu'il constituait, par les rapports socio-linguistiques du travail, des noyaux industriels bien intégrés aux milieux de proximité et aux centralités classiques. Angus repose donc à l'endroit où cette voie limite définissait elle-même une centralité connexe à une autre, ou à d'autres. Car cette centralité industrielle régionale formait l'épicentre économique de plusieurs autres, locales. La fermeture des Shops et composition du quartier résidentiel Angus, dans les années 1990, oblitèra une partie du cadre d'une centralité nationale sans pleinement recomposer de centralité locale (sinon en accommodant un hypermarché). Or, les plans proposés par la SDA visent à recomposer une centralité économique sous-régionale sur ces bases oblitérées, tout en composant la centralité locale d'un quartier véritable, propice au développement social, culturel et humain sur lequel s'appuie l'économie régionale en question.

L'objectif urbanistique central du Plan trouve donc son sens dans l'intégration des échelles d'une économie connexe et permet d'accomplir, à l'échelle régionale, le rôle soutenant et fécond d'un milieu de vie local. Cela est dire que l'unification à une économie sous-régionale importe autant pour le quartier Angus que l'unification au tissu urbain du centre ou des centralités. La localisation et l'état des lieux le permettent assez bien. Cette unification doit s'appuyer sur des éléments du tissu urbain (de bâtiments et d'espaces publics) partageant ces deux échelles d'un point de vue fonctionnel et symbolique; donc par une géographie très concrète en fait de travail, d'éducation, d'attrait de l'investissement, de marqueurs identitaires, etc.

Ainsi nous considérons que le Locoshop et la définition de l'espace public jouxte forment l'élément et l'appui central de cette unification, d'où peut être constitué le tissu atteignant la

ville limitrophe. Le Locoshop constitue d'ailleurs une pièce maîtresse de tissu urbain, en dressant et en magnifiant la forme vernaculaire produite à l'usage devenu coutume et ouvrage. Il les rapporte à la structure urbaine environnante, organisée selon l'importance matérielle, fonctionnelle et symbolique du Locoshop. Matériellement, cet objectif d'unification repose donc principalement sur la production d'un tissu urbain (portant la vie urbaine) par le cadre des Ateliers, comprenant le Locoshop et y intégrant les centralités locales et régionales.

On doit aussi s'interroger sur la nature latente et potentielle de la structure urbaine et du tissu urbain dévastés par la démolition des Shops. Et reconnaître qu'une structure urbaine constituée d'un grand Atelier est essentiellement potentielle, appui, autant que matériellement organisatrice. En ce sens la structure doit rester matériellement et spirituellement *ouverte* (sauf au transit motorisé laissé aux limites) et *signifiante* par sa cohérence historique. Elle doit marquer l'*appartenance* du tissu à la communauté (notamment par la prégnance symbolique du Locoshop convivialisée), un tissu appropriable ou *préhensible*. Et les usages proposés, permettre une reconstruction *autodéterminée* dans un cadre enrichi. Autrement la ville devient subie, étrange et aliénable autant que le travail le fut.

Contribuant à cela, l'unification à la ville existante comme "objectif urbanistique central" du plan et la formation d'un «milieu d'emploi et de vie» supposent la (re)composition du tissu de la *ville centre* : un cadre bâti compact, solidaire, continu et oeuvré, propice à une occupation mixte, aux façades signifiantes et habitables assises au seuil de *rues* à petite et grande échelle. Soit au seuil instructif et habité d'un espace d'apprentissage, de travail, de jeu et de circulation à caractère transactionnel et public. Vu les objectif du Plan, cette figure constituant *le tissu d'une ville, sa fonction socialement et humainement qualifiante, devrait être magnifiées* en atteignant l'échelle régionale. Cette magnification peuvent tirer parti de l'échelle utile et de la puissance symbolique du Locoshop, de son cadre solidaire définissant de grandes voies-places appropriables et affectées (chargés de sens), notamment par l'activité productive et (pour) l'enfant en jeu. Dans la ville centre, de tels espaces re-créatifs se trouvent aussi à fine échelle, de proche en proche, notamment au coeur protégé de l'îlot, à l'habitat et aux jardins à incorporer. De ce point de vue, nous souscrivons à l'incorporation de l'habitat et des jardins proposés par le Plan.

De cette façon générale, une relation cohérente tiendrait donc de l'organisation spatiale des anciens ateliers Angus, de l'arrimage à la ville offert par la pénétration de l'anneau ferroviaire et des rues au Ateliers, via un cadre urbain traditionnel (formé d'usage et de signes renouvelés), autant que de la consolidation d'une centralité institutionnelle augmentée permettant un usage localement autonome. Le cadrage formel des voies routières adapté à leur statut y participerait, ramenant d'ailleurs la catégorie fonctionnelle morte (tertiaire, collectrice, ferroviaire) plus près du rôle civique. Cela soutenant ainsi l'usage, la socialisation, la démonstration culturelle et la vie urbaine comme mode de contrôle qualitatif de la circulation et de l'investissement. Tout cela, d'autant plus que la centralité «classique» du quartier se compose très proche de l'anneau ferroviaire qui acquiert une vitalité économique et culturelle importante par les quartiers féconds qui s'y développent. Cette forme cohérente implique enfin l'habitation des voies et de leur façades dotées de profondeur et de loges, mais aussi les dégagements intérieurs offerts par les grands jardins. Ce jardin pouvant être industriel.

Particulièrement sur la structure urbaine existante :

la rue William-Tremblay

Cette rue forme l'axe central organisant la vie de quartier en rassemblant les principales institutions, un système de parcs attaché au Locoshop et le commerce de proximité. Elle intègre ces usages civiques sans exposer leurs usagers au transit régional (Rue Rachel) dont bénéficient pourtant d'autres usages (commerces, etc) qui s'y installent. Elle relie les quatre fragments du quartier, soutient des constructions alignées réciproquement au Locoshop et en ce sens, intègre cette pièce maîtresse au tissu urbain fin. La majesté singulière de son cadre élevé (comparativement à son emprise étroite entre façades) augmente la prégnance (l'esprit des lieux) industrielle du quartier. On voudra y consolider le commerce local et y raccrocher non-loin des équipements de proximité tels une école. Et bien que sa fonction civique soit encore potentielle (comme le Locoshop), Il s'agit d'une voie à traiter comme une *rue centrale*, donc un espace de sociabilité permettant d'abord l'occupation et la circulation transversale, l'inter-relation, la construction de sens commun, la lisibilité du quartier et le jeu. Sa largeur autorise aisément une circulation lente. On voudra donc y raccorder les sentiers piétons et voies cyclables sans l'ouvrir davantage au transit motorisé, aux accès de stationnement souterrain et même, y prévoir des dispositifs d'apaisement de la circulation. Son intersection la rue Molson devrait comprendre des trottoirs en saillie pinçant la chaussée en promontoire à une largeur de six mètres (si double sens), au lieu des quelque 15 mètres imposés à la traverse piétonne. En fonction de la présence d'une école, la rue William-Tremblay (centralité potentiellement très instructive) serait traitée comme un corridor scolaire avec de tels disposition d'apaisement de la circulation.

Vu l'imposante superficie du Locoshop, la rue William-Tremblay tend vers une double vocation, de rue centrale et d'allée de service. Cela, à l'instar des rues St-Patrick et St-Ambroise plus contraignantes à l'égard de la centralité locale vu leur continuité dans la trame. La fermeture des arcades du Locoshop participe à cette ambiguïté problématique à cause du transit. En ce sens, l'occupation des arcades, la complémentarité des vocations logées au Locoshop, et la création d'un espace de séjour longeant la totalité du Locoshop (aux deux côtés) diminueront le transit sur la rue William-Tremblay, en plus d'en ralentir le temps subjectif (l'arcade nord devenant les kiosques des Jeudi gourmands, par exemple).

Participant au système installé des parcs, cette rue William-Tremblay donne accès au parc Des Locomotives face à l'élévation est du Locoshop, abordée franchement sur toute sa longueur. Cette franchise permet une définition mutuelle du parc et du bâtiment de façon nette, qui révèle la dimension du Locoshop comme une quantité, autant qu'une qualité vu sa rareté typologique. Cette ponctuation augmente également le sens au lieu par le recul offert aux pavillons administratifs du CP. Cette construction urbaine par soustraction et recul devrait guider l'implantation ultérieure de bâtiments voisinant le Locoshop; cela, notamment à la place de l'Atelier projetée, auquel le parc Des Locomotives est homologué en fait de structure et de rôle symbolique.

le Locoshop

Le Locoshop demeure l'élément le plus structurant et le plus signifiant du tissu urbain par sa dimension physique et historique, sa volumétrie allongée limite le nombre de voies perpendiculaires et adjoint (rapproche) les voies qui le longe; ses arcs habitables définissent à eux-seul le cadre de la rue centrale, comme une enseigne habitable. Sa signification historique explique l'existence du quartier Rosemont autant que la diffusion de la culture urbaine aux campagnes et dans une certaine mesure, la reproduction spatiale du clivage socio-économique et linguistique du travail dans ville construite par les industriels, plus marquée à Montréal qu'ailleurs au pays (Dickinson et Young, Brève histoire socio-économique du Québec : 232, 237). Au début du 20^e siècle, les ateliers Angus étaient les plus importants ateliers ferroviaires au monde.

À sa façade debout, la répétition ordonnée des arches grandes comme une demeure représentait l'appui même d'une élite industrielle sur la tradition ouvrière et sa demeure rangée. Elle en contient la ville. Comme toute les représentations du pouvoir, la façade du Locoshop s'élève et s'étend en majesté ordonnée; mais contrairement à celles-ci, elle magnifie la tradition, comme la désertion de l'élite (ici industrielle). En ce sens, les cours aux façades du Locoshop sont des ruelles magnifiques, plus grandes que nature qui, à l'échelle correspondante, sont propices à tous les détournements, au jeu, à l'usage traditionnel et affecté des choses, à l'auto-développement dans la représentation de l'intimité, c'est-à-dire d'une collectivité pour elle-même.

Le type et la portée du Locoshop, de *bâtiment-îlot* en font une figure tout-à-fait exceptionnelle dans la ville, dont l'empreinte se dilue au stationnement qui parcourt sa face sud. Cette figure est propice à l'augmentation du potentiel d'usage corporel (non-automobile) de l'espace annexe, tout comme l'Atelier. Le cadre donné à la rue Rachel en est aussi virtuel que magnifique, résiduel et peu accessible. L'extension trop grande de ce recul en dilue l'étreinte fondatrice, l'enjambée médiatrice et déjoue actuellement la portée vertigineuse de ce seuil, socle et habitat spirituel.

À ses pieds, la façade ouverte opère comme ancrage historique et canal médiateur d'un territoire infini, tandis que la lisibilité du paysage offert par le Locoshop nécessite un recul important mitigé par quelques bâtiments flanqués trop près. Dans la valorisation du sol attenant au Locoshop, il importe donc de calibrer le recul d'un espace ouvert qui, depuis la façade habitée, en permet l'appréciation, la densité symbolique modulée topographiquement, la réalité matérielle, l'appropriation, la contenance de la voix et des choses, l'animation. D'ailleurs, l'arcade peut si bien meubler les activités pratiquées sur place, dont dépendent l'animation d'un milieu.

Nous constatons toutefois que des bâtiments sont implantés ou prévus flanqués à l'arcade sud du Locoshop, en laissant béant le cadre de la rue Rachel. Cela nous semble contraire à la valorisation de cet actif paysager exceptionnel et magnifique, de même qu'à l'unification à la ville existante. La composition d'un *tissu urbain*, qui assurerait cette unification, demande la production d'espaces publics et de voies utiles, réciproquement aux faces habitées des

bâtiments. Cela, pour en augmenter la jouissance mais aussi, la qualité des interactions citoyennes et des représentations esthétiques. En ce sens, nous prônerions la composition d'un espace public réciproque et annexe au Locoshop, et au cadre réel offert à la rue Rachel. En plus des usages utiles de ce cadre, bien entendu.

En cela, la valeur historique de l'ensemble, tout comme l'organisation spatiale des anciens ateliers (comprenant nombre de bâtiments semblables et parallèles) suggèrent d'y adjoindre des hauteurs égales ou inférieures à une distance utile. Dans un atelier, cette distance peut être vue des procédés la portée de jambe et de voix de l'expression faciale et des gestes. La division intérieure du Locoshop (oblitérée entre les deux faces debout) y correspond sommairement. À vue intuitive, l'espace utile du Locoshop et des stationnements environnants offrent environ le deux-tiers de l'espace constructible de l'«îlot central» visé par le projet de la phase 2. Ce qui est considérable.

le parc Jean-Duceppe

Entre les rues centrales Mont-Royal et William-Tremblay, le parc Jean-Duceppe possède la taille, la formalité et la vocation scénique d'un square urbain. Il comprend toutefois plusieurs usages (allégoriques et sportif) et s'offre en point focal à l'interprétation de la vocation industrielle du quartier, à l'abri du transit motorisé. Cette oeuvre littéraire et paysagère possède une superficie de 26 000 m², comparable aux squares St-Louis, Viger ou à la grande place du New-City Gas. Par comparaison, le parc (scolaire) Baldwin voisin fait 55 000 m² avec son école et le Parc d'interprétation industrielle De la Stelco, 4200 m². Sa périphérie peut être le siège de bâtiments de 4 ou 5 étages seyant avec aise, au gabarit d'une école primaire type. Son aire est petite pour un parc d'équipement type (multi-usages) mais ses installations sont propices à la socialisation et à la mission d'une école. Dans ce cas, un arrimage étroit s'imposerait entre le parc Jean-Duceppe et une cour d'école (boisée) sise dans l'îlot voisin «Central», par la rue Augustin-Frigon.

En ce sens, la rue Augustin Frigon divisant le parc Jean-Duceppe et l'îlot constructible voisin apparaît trop large. Sa circulation devrait être apaisée par une largeur de quelques sept mètres, ou quatre mètres sans stationnement advenant une installation scolaire; on y jouerait alors sans risque comme partie intégrante du parc. Cela, à l'instar de la ruelle Savoie unissant la Grande bibliothèque à la rue St-Denis, d'une allée de parc ou des allées piétonnes liant les anciennes fonderies de la Stelco au parc éponyme.

la voie-ferrée du CP

Cette voie délimitant le quartier Rosemont est comprise à l'anneau ferroviaire ceinturant le Mont-Royal. Cet anneau ferroviaire est sûrement la voie (l'espace) qui, à long terme, arrimera le secteur Angus à la ville d'une façon qui soit la plus profitable pour la SDAngus et la collectivité.

Cela, pour deux raisons : D'une part, l'économie montréalaise (talentueuse, savante et manufacturière) bénéficierait de secteurs industriels fécond, aptes à porter des relations

humaines sensibles et signifiantes, à enrichir culturellement les personnes et les processus productifs, et à créer des synergies affines. C'est dire qu'elle bénéficie de secteurs d'emploi formant un milieu de vie. On trouve justement, à même l'anneau ferroviaire, de tels milieux d'emploi et de vie propice à l'engendrement de valeurs nouvelles; ces milieux sont en cours d'élaboration. Par ailleurs, la mobilité régionale est nécessaire à l'établissement de ces synergies, aux navettage et à l'exportation. Or, seul le transport actif, et collectif lourd peuvent assurer l'efficacité des circulations (sous)régionales sans péril pour le cadre et la vie (urbains) des milieux de vie traversés (comparativement à l'autoroute). De ce point de vue, le secteur Angus jouit d'un avantage qualitatif et de l'efficacité potentielle offerts à d'autres milieux annexes : un milieu de vie autour d'une route ferroviaire et d'une piste cyclable reliant l'université de Montréal, le secteur Marconi-Alexandra-Atlantic et le Quartier de l'innovation, tous en développement.

Plus particulièrement, l'anneau ferroviaire du Mont-Royal assoit actuellement des secteurs industriels en cours de réaffectation et d'élaboration, alliant la résidence à des lieux et pratiques de production intégrant la culture ou le talent, le tourisme et l'objet manufacturé. Cela, en s'appuyant sur l'espace public transactionnel et signifiant, et l'abordabilité foncière. Cette intégration, spontanée ou planifiée, qui recouvre le processus d'innovation, forme une orientation explicite au Stratégies et Plan de développement économiques de 2005 pour Montréal et sa région. Elle se dilue dans la Stratégie de 2011 par la «valorisation du talent», le développement de l'«actif scientifique», la «solidarité sociale», l'accès à l'innovation par le design, et l'offre d'espaces touristiques «consacrée à l'humain et à la nature» comprenant de «grands projets urbains». La production matérielle y est occultée au lieu d'être comprise dans toute sa convivialité, comme ville elle-même, en tant qu'instance d'interprétation, d'expérimentation, de production et de mise à l'épreuve de l'innovation par le tourisme industriel et les fins citoyennes défendues par la SDAngus.

Dans le même ordre, proche du modèle utile soutenu par la SDAngus, le Quartier de l'Innovation proposé dans Griffintown par l'ETS et l'université Mc-Gill offre un écosystème industriel urbain très instructif et propice au tourisme d'investissement. Celui-ci s'appuie sur la prestance symbolique du berceau de l'industrialisation, la production artistique, le partage d'équipements de production et d'enseignement, le logement social, le transport (inter)actif et le concept de rue habitée, partagée avec le rail. Ce concept pourrait s'étendre à l'enseignement des processus de (re)production sur l'espace public, à leur usage coutumier et à la subordination de l'innovation à la citoyenneté. Les concepts d'Urban Lab et de Living Lab proposés par L'ETS et McGill, comme celui d'«économusée» s'approchent en substance de ce projet convivial. Le Quartier de l'innovation forme l'épicentre économique et culturel de l'anneau ferroviaire, traversant tout le secteur touristique du Vieux-Port.

La localisation attendue de l'Université de Montréal (ses centres de recherche industrielle) sur l'anneau ferroviaire est également très compatible aux orientations, et à la géographie de la SDAngus.

Dans le même ordre, la planification (PDUES) du secteur Marconi-Alexandra, homologue plus «spontané» du secteur d'emploi Angus vise à produire un contexte créatif où l'emprise

ferroviaire et stationnements sont retraités comme un corridor ludique et touristique, propice à l'impression esthétique et au mouvement corporel. Ce traitement fut revendiqué fortement par les citoyenNEs. Ailleurs, des précédents de requalification notamment à Manchester (Castlefield) ou à Paris (Promenade plantée) pourraient inspirer. Nous y reviendrons.

Dans cet ordre, le secteur Angus paraît pouvoir se distinguer par la qualité instructive de son espace public, l'ampleur utile de cet espace, la proximité résidentielle et l'unité urbaine souple et conviviale mais aussi, la proximité du vieux-port propice au tourisme. Une piste cyclable sur l'anneau les reliera en 20 minutes, à plus forte raison un tram éventuel: tout ce que l'on construit sur cet anneau a six étages ou plus. La possibilité capitale du tourisme industriel ou la démonstration productive de valeurs matérielles affectées et usitées pourrait intéresser l'École technique ou l'université, sous l'angle des métiers d'art projetés par la SDA, du design ou encore, de la diffusion des techniques de fabrication et de prototypage en «fab-labs». Cette géographie ludique et expérimentale s'inscrit à long terme dans l'évolution de l'affectation des emprises ferroviaires centrales à Montréal ou ailleurs (High-Line, Promenade Plantée, etc), et n'est pas incompatible au maintien du transport par train et des activités productives.

Ainsi à court terme, il semble donc essentiel de garder l'emprise ferroviaire d'une occupation triviale, d'une clôture, d'une implantation trop rapprochée ou d'une désaffectation, et d'étendre la piste cyclable longeant la voie du CP en longueur et en dimension. On l'étendrait à court terme jusqu'à la rue Rachel et jusqu'au Vieux-port éventuellement, le long d'un système de places où donnent des bâtiments. Il est prévu au PDUES que cette piste atteigne le secteur Marconi-Alexandra, et l'Université de Montréal sur son esplanade centrale.

Dans un ordre parallèle à la structure urbaine, nous proposons que les nuisances ferroviaires et le danger de trauma aux traverses ferroviaires à niveau sont surestimées par comparaison aux nuisances et dangers routiers. Cela sans doute puisque les compagnies ferroviaires, contrairement aux Villes, sont poursuivies pour dommages corporels. La route blesse à Montréal Montréal 13 000 personnes par an, soit cinq par jour et huit enfants par semaine selon la Direction de la santé publique de Montréal (Rapport annuel 2006 et Cartographie de Morency et Coll). Ces documents montrent que le nombre de piétons frappés est croissant à Montréal; ceux-ci forment environ 14% des blessés (47% des décès) de la route et 16% d'entre eux subissent un traumatisme majeur lors de l'impact. Toutefois, il convient d'user de prudence à l'égard des matières dangereuses puisque les données sur la nature des matières transportées ne sont pas encore divulguées (Selon Martin Trépanier prof, bien que cela évolue). Tandis que la route ou le rail sont des domaines offrant des conditions sécuritaires très différentes, propices à certaines matières (pétrolières) ou à d'autres (radioactives et biologiques) par exemple.

la rue Rachel

La rue Rachel est une voie de pénétration des quartiers centraux, mais fut conçue à l'origine comme une grande voie civique, arrimant le tissu des quartiers et reliant les grands parcs et les institutions montréalaises (Plan Olmstead). Cela demeure vrai et son cadre reconstitué peut servir à unifier le quartier Angus à la ville, soit à l'échelle du milieu de vie. Cela considérant

L'importance des relations instructives et attachantes trouvées au milieu de vie local, pour une économie (sous-régionale) alliant savoir, créativité et production matérielle. Son cadre habité pourrait être consolidé d'une façon qui recèle la majesté et l'organisation spatiale des anciens ateliers, tout en venant clore et médiatiser (démontrer) l'unité de quartier par l'implantation immédiate d'un bâtiment faisant office d'enseigne et de fenêtre. Mais vu la soumission de l'artère au transit régional nuisible, la collectivité gagne à border la rue Rachel d'un bâtiment perméable d'affectation mixte, où peut prédominer l'emploi. En ce sens l'intersection des rues André-Laurendau et Rachel devrait comporter des mesures d'apaisement de la circulation, dont un îlot pour piétons rue Rachel, et des saillies de trottoir pinçant l'entrée Laurendeau rehaussée à largeur de six mètres (si double sens), au lieu des quelque 18 mètres qu'elle impose à la traverse piétonne.

la rue Molson

La rue Molson est une *route* collectrice type, durablement propice au transit automobile (par opposition à l'achalandage et la sociabilité) puisqu'elle assure seule la perméabilité longitudinale de la trame entre la rue Iberville et le boul. St-Michel, et se trouve au confins d'une limite ferroviaire. La rue Molson est, sera lieu de vitesses trop rapides, d'un temps vécu de façon trop pressé, de bruit et de dangers piétons trop importants pour y ouvrir physiquement une vie de quartier ou constituer un système d'espaces publics central arrimant des institutions et des équipements de proximité. Son usage carrossé est étranger au séjour public et à la sociabilité locale. On éviterait aussi d'y canaliser les cyclistes par des pistes dédiées.

Sise aux confins et lieux d'une circulation de pointe, le rôle local de la rue Molson est de donner l'accès (motorisé) convenant à l'assise de bâtiments industriels ou de bureaux complémentaires à d'autres secteurs d'emploi. Il serait de médiatiser et définir visuellement l'unité de quartier sans trop l'ouvrir. En ce sens, nous observons un relâchement de l'unité de quartier au côté est de la rue Molson, comparativement au cadre du «milieu de vie» arrimé aux voies locales qui ont intégré le Locoshop par sa continuité. Un cadre bâti serré, implanté au seuil de la voie comme le Plan le prévoit en partie affirmerait cette unité.

l'îlot bordé de la rue Molson et de l'emprise ferroviaire

Toutefois, l'îlot bordé par la rue Molson et la voie ferrée du CP revêt à moyen terme une importante capitale en fait d'arrimage économique et touristique décrit ci-haut, à l'anneau ferroviaire. En ce sens, sa perméabilité entre la voie ferrée et le bâtiment costaud, structurant du Locoshop et une place attenante devrait être stratégiquement ménagée; de petite plages, places et des rez-de-chaussée transparents y parviendraient. La qualité culturelle et accessible de l'espace reliant les bâtiments (le tissu) à la voie-ferrée importerait autant que celle séparant le bâtiment de la rue Molson.

l'îlot «central» ou le plus grand îlot vacant

Ce vaste îlot constructible visé par le plan se trouve en limite ouest du quartier Angus mais demeure accroché au Locoshop et à la rue William-Tremblay, centraux. Sa vocation pourra donc être en partie centrale, notamment par la provision d'équipements participant à la centralité locale; cela vu son aire se prêtant à plus d'un niveau d'implantation (empreinte au sol d'un bâtiment). D'ailleurs, il nous importe de considérer cet îlot dans l'axe d'un système de parc comprenant le parc Pélican et le parc Raymond-Préfontaine sinon, l'esprit même de la cité-Jardin qui présida conceptuellement au développement de l'est de Rosemont.

L'îlot possède actuellement une voie diagonale en cours de réalisation. Cette diagonale est intéressante en ce qu'elle offre une vue sur l'église du coeur civique du Vieux-Rosemont et qu'elle fractionne l'imposant périmètre de l'îlot. Elle éloigne la circulation piétonne de la collectrice Molson ou de la rue William-Tremblay, qu'elle conduit au coin nord du parc Jean-Duceppe; en ce sens, la diagonale est une voie ceinturant la centralité du quartier Angus, pouvant irriguer un coeur d'îlot connexe à ce parc. Sa réalisation semble hâtive dans la mesure où elle divise l'espace avant l'achèvement de la planification, du lotissement et des constructions; sa largeur de 13 mètres nous semble excessive pour la circulation corporelle et l'intimité d'un coeur d'îlot, qu'elle ouvrirait à la route collectrice par l'intermédiaire d'une grande place.

la rue Mont-Royal

Par son degré de raccordement et sa dimension, la rue du Mont-Royal joue un rôle similaire à la rue William-Tremblay en fait de circulation et de structure. Sa vocation résidentielle uniquement peut, par sa largeur, soutenir aisément des bâtiments de quatre, voire cinq étages avec un recul suffisant. Une connexion à l'Avenue du Mont-Royal au Plateau-Mont-Royal devrait ainsi être envisagée (réservée) avec la rue William-Tremblay, de rôle plus comparable.

Le «grain» du tissu urbain et le mode d'implantation du cadre bâti :

L'état des lieux, comme le plan proposent une modulation progressive du tissu, d'une forme pavillonnaire à la forme continue en rangée existante au Locoshop et aux quartiers centraux. Cette modulation intervient parfois de façon contrastée, telle un «pod» placé en continuité ouest du Locoshop. Or, la forme allongée et continue formant un cadre est plus apte à référencer, à contenir et à médiatiser l'espace ouvert que le pavillon flottant. Elle est en cela plus propice à la formation d'un milieu de vie urbain qui renforce le caractère transactionnel de l'espace ouvert et de la rue. Le cadre définit l'espace public et le différencie en statut et possibilité. La jouissance du séjour, et la sécurité s'en trouvent accrues. Souvent plus près de la voie que le pavillon, le cadre habité intensifie la relation (d'appartenance) entre la rue et la façade qui représente socialement l'habitation. En formant des rues plus étroites; celles-ci réduisent la vitesse motorisée, à l'échelle de la reconnaissance sensible (humaine) de l'autre.

En terme quantitatif, le cadre augmente aussi le périmètre habité donnant sur le domaine public, ou la superficie d'espace libre utile bordé de bâtiments. Il optimise l'usage du sol et

facilite la concertation des usages. Il est donc plus propice à la marche et réduit autrement le besoin de mobilité motorisée, principale entrave aux l'usage sensible et transactionnel de la voie publique qui fait le milieu de vie.

Nous proposons par ailleurs que le cadre continu est autant propice à former des lieu d'emploi que le pavillon, dans un gabarit qui lui convienne. Ce cadre est généralement propice à l'intégration de l'emploi au sein d'un milieu de vie : il autorise le *logement traversant* qui, par opposition au «bloc», permet de mieux tolérer les nuisances à l'intérieur du bâtiment (offrant deux faces à l'extérieur). En secteur mixte, la forme de cadre allongé permet aussi de mieux contenir les nuisances.

Cette forme de cadre allongée donnant immédiatement sur la voie est on ne peut plus typique des Ateliers Angus où le pavillon est figure d'exception; elle recèle leur signification historique, bien que l'organisation fonctionnelle du lieu soit assouplie par la fermeture des machines.

En ce sens, nous proposons d'augmenter la différenciation du tissu seyant de part et d'autre de la rue Molson (tout comme de l'allée unissant le CLSC à l'édifice Bernard-Lamarre), par un cadre continu à l'îlot «Central» et à la place de l'Atelier. Alternativement, nous proposons de généraliser à tout le «milieu de vie mixte orienté sur l'emploi» la forme allongée de cadre, médiatrice et référentielle des usages coutumiers. Cela pour faire des pavillons existants les repères essentiels, d'exception, qui augmentent ainsi la lisibilité du milieu. Puisque les pavillons existants sont à l'«entrée», proche de la centralité, leur caractère exceptionnel serait cohérent.

...

L'accessibilité du lieu et du bâtiment

Un secteur d'emploi tire une part importante de sa valeur de l'accessibilité. Celle-ci dépend davantage de la composition urbaine et de la concertation des usages que de l'offre de mobilité; d'autant plus qu'en structurant l'espace, le mode d'accès et les distances automobiles (comprenant le stationnement) rendent un lieu «auto-dépendant» et distendu. À cet égard, nous saluons l'intention de la SDA de produire un «milieu de vie» bienséant dans la ville-centre, au lieu d'un pôle de lieux d'emploi flottants. Pour réaliser ce milieu, il nous faut toutefois créer un domaine public propice aux échanges sensibles, sensés, clairs, intenses, complexes et fréquent. Cela, en plus du média (des façades) continu, connexe, habitable et culturellement signifiant entre le bâtiment et l'espace public, permettant à l'un d'informer l'autre. Nous convenons que le transit automobile, la circulation motorisée rapide et dans une moindre mesure, son stationnement, entravent toutes ces propriétés de l'espace. Cela, contrairement au «transport» corporel ou encore, à l'usage touristique de l'automobile peu probable ici.

La gestion du stationnement et la composition d'un milieu accessible

La part majeure de l'espace libre du Technopôle est occupée par le stationnement automobile; au point où les usagers des bâtiments de la phase 1 débordent sur l'espace affecté à la phase 2. L'espace intérieur du LocoShop en est sous-utilisé : la moitié de son aire intérieure est affectée au stationnement tandis que le cadre de la rue Rachel est inoccupé, imprécis. En secteur résidentiel, de larges voies offrent deux rangées de stationnement en sus des garages souterrains. L'étroitesse des cours privées, diminuant l'habitabilité du quartier, en est consécutive. La présente phase 2 n'est pas épargnée par cette étriuration des cours.

Le VTPI indique que le stationnement est un des plus importants coûts en transport, sensiblement égal à celui du déplacement automobile comprenant l'achat, l'opération du véhicule et ses coûts collectivisés (santé, chaleur, etc). En contexte urbain, il les évalue directement, et par case à 2 062\$ au sol, 2844\$ en structure et 3 289\$ en souterrain. Cela excluant les coût environnementaux et d'opportunité, particulièrement élevés en secteur central comme Angus : dans un secteur industriel et commercial type, le stationnement occupe typiquement 31 à 33% de l'espace, comparativement à près de 13% pour les voies (et leurs stationnements), et 19% pour l'emprise des bâtiments (toitures). Ces coûts sont collectivisés à 95% (le conducteur en paie typiquement 5%), dont typiquement 66% payés par les employeurs locataires.

référence :

VTPI - Parking management : <http://www.vtpi.org/tdm/tdm28.htm>

VTPI - Transportation Cost and Benefit Analysis II – Parking Costs ; en \$us2007 :
<http://www.vtpi.org/tca/tca0504.pdf>

Le coût environnemental du stationnement comprend la perte de fonctions bio-climatiques mais aussi les coûts urbains : L'offre de stationnement induit de faibles coefficients d'emprise au sol et la dilution du rapport entre le bâtiment et la voie. Cela mitige l'accessibilité du bâtiment, comme les fonctions éducatives, intendantes, transactionnelles ou habitables permises par l'interface du bâtiment à l'espace public. Si ce n'est que l'offre même d'espace public sûr, audible, clair et référencé convenant aux échanges informels d'idées entre personnes s'en trouve limitée. Cette double entrave à l'urbanité disqualifie les «externalités positives» que Lapointe (2003) juge essentielles au développement de l'économie du savoir, vu ses propriétés tacites, faites essentiellement de valeurs environnementales et collectives vécues dans la proximité.

En ce sens le Technopôle Angus subit la dépendance automobile et ses coûts, à la façon des parcs industriels. Elle les subit davantage vu sa vocation technologique, touristique et sociale. Ses bâtiments, par leur façades opaques (même stylisées), n'offrent d'ailleurs aucune loge habitée sur l'espace public, dont le référencement culturel coutumier pose un défi important. Pourtant, nous voulons vivre où autrui soit accessible de façon sensible et sensée. Cela semble une condition du travail convivial et de la ville féconde.

À ces fins économes et urbaines, le VTPI suggère que « A comprehensive Parking Management program that includes several strategies ([notamment] Shared Parking, more accurate parking requirements, pricing, Cash Out, etc.) can often reduce parking requirements by 30-50% compared with generous minimum parking requirements, unpriced parking, and each space assigned to an individual motorist». Cela, en décrivant les mesures pouvant être comprise à cette stratégie de gestion. Nous les trouvons à l'adresse suivante : http://www.vtpi.org/tdm/tdm28.htm#_Toc128220497

Vu le coût de l'offre de stationnement, et puisqu'elle est un des principaux facteur de dépendance automobile (selon Lewis), nous proposons de réduire progressivement l'offre temporelle, fiscale et spatiale de stationnement par ces mesures éprouvées. Au moment même d'aménager, de telles mesures devraient comprendre le partage et la consolidation du stationnement, un service d'auto-partage appartenant au Technoparc, la prolongation de la piste cyclable longeant le CP (RéseauVert) depuis la rue Iberville jusqu'à la rue Rachel ou Lafontaine (arrondissement MHM), le recours au Centres de gestion des déplacements et le développement du réseau de la STM.

En fait de composition urbaine toutefois, nous insistons fortement pour augmenter l'accessibilité par le potentiel piétonnier et la proximité des bâtiments entre eux et à la voie, dans le cadre urbain mixte et continu proposé : cela permet la concertation des usage et réduit le besoin de déplacement motorisé. À cette fin nous proposons un modèle temporel évolutif de développement où les lots vacants, voire une partie des places publiques soient temporairement occupés par l'automobile; cela plutôt que dédier la périphérie des bâtiments (alors de façon définitive) au stationnement automobile.

Cette consolidation du stationnement sous forme de «réserve foncière» permettra la composition d'un cadre bâti moins morcelé par le stationnement. À terme, les qualités transactionnelles de la voie, la sûreté et l'accessibilité du bâtiment s'en trouveront améliorée, tout comme la dimension utile des places, parcs et de l'espace extérieur habitable. Cette consolidation du stationnement est évidemment compatible à son allocation prioritaire à proximité des bâtiments, préconisée par le VTPI. Cette allocation prioritaire (par degré de proximité au bâtiment) représente la mobilité comme un coût (ce qu'elle est à différence de l'accessibilité) plutôt qu'un actif économique et urbain. Dans le même ordre, nous incitons également au partage de mêmes espaces de stationnement entre usages résidentiels, bureautiques et commerciaux : leur usage s'effectue en temps complémentaires et successif. Le stationnement du centre commercial situé au coin des rues Rachel et Préfontaine s'offre gentiment à ce partage.

Les critères contenus dans l'Audit piétonnier par Sophie Paquin et coll. permettent d'anticiper et de parfaire le potentiel piétonnier d'un quartier : [http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/publications/publications_resume.html?tx_wfqbe_pi1\[uid\]=1006](http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/publications/publications_resume.html?tx_wfqbe_pi1[uid]=1006)

La planification de la desserte collective

En matière de transport collectif, nous constatons que plusieurs lignes desservent le secteur Angus de loin, ou trop peu fréquemment. Le bus 25 par exemple, offre 18 départs par jours par direction comparativement à près de 160 départs pour le circuit 51. Nous nous demandons si cette fréquence n'est pas plus commode que l'épargne de 700 mètres (10 à 15 minutes) de marche depuis le circuit 25. D'autant qu'un intervalle de 20 à 30 minutes sépare chaque passage du circuit 25. Cela, dans la mesure où le CLSC de la Petite-Patrie dessert effectivement l'aire de rayonnement du circuit 25.

De ce point de vue serait-il pertinent d'intégrer les circuits 27 St-Joseph et 47 Masson en un même prolongement du circuit 51 fréquent et rapide. Cela, d'autant plus que la rue St-Grégoire conduisant le 51 est confinée au nord, et que ses résidents sont plus motorisés qu'ailleurs. Le circuit 46 Casgrain prendrait la desserte de cette voie confinée. La desserte de l'arrondissement PMR en serait donc mieux rentabilisée et la gestion des lignes, plus économe.

Parallèlement, et selon la provenance des déplacements, pourrait-il être opportun d'obtenir de la STM l'engagement d'étendre la boucle de fin de circuit 24 Sherbrooke et, surtout, du 67 St-Michel en plein ou en demi-service.

Cela d'autant, par exemple, que le bus 24 est beaucoup plus fréquent (et plus rapide) que le 97 MontRoyal dont la pointe de service se trouve en direction inverse (le soir vers l'est) de celle convenant logiquement au secteur Angus. Les pointes du circuit 24 sont sensiblement égales soir et matin. Cet engagement serait-il d'autant plus pertinent, d'ailleurs, que la desserte du CLSC Rosemont par trois circuits de bus à l'est du boulevard Pie-9 (18ou97, 139, 185) est aussi lente qu'inéquitable, ou que le nombre de déplacement au secteur Angus pourra s'approcher du nombre d'usagers du cégep Maisonneuve atteint par le 67 St-Michel.

Une observation très sommaire des matrices Origine-Déplacement de 2008 pour tout le secteur Montréal-Rosemont (région 110) montre qu'une part importante des déplacements (pointe AM tous motifs) est interne à Rosemont (11675 déplacements); le circuit 25 dessert-il une part valable de ce nombre? Viennent en second ordre les déplacements venant du nord-est de l'île de Montréal pour 9 675 déplacements en provenance de Saint-Michel, Montréal-Nord, St-Léonard, Anjou, PAT et RDP. Ceux-ci s'appuieraient sur le circuit 67 St-Michel et la ligne verte.

Le seul secteur de Mercier produit 3 673 déplacements vers Rosemont. En y ajoutant St-Léonard, Anjou, PAT ou même, le Sud-Ouest et Verdun, ce sont 9 332 personnes qui s'accrocheraient à la ligne verte. Par comparaison 8 313 personnes s'accrocheraient à la ligne orange, ou 9 882 personnes en comprenant le PMR (1 569 déplacements) mais en excluant Rosemont soit : Villeray et Ahuntsic (4 354 déplacements) ; DDO, Sainte-Geneviève, Pierrefonds, Kirkland et Beaconsfield (459 déplacements sur les mêmes circuits) ; NDG, CDN, St-Laurent (1 359 déplacements) ; Chomeday, Ste-Rose, Vimont, Pont-Viau et Duvernay (1 636 déplacements) ; puis Outremont, VMR, CSL, Westmounte (505 déplacements).

On observe donc que les lignes oranges et vertes ont une importance très comparable dans la desserte du secteur Angus, si l'on considère que les résidents de Montréal-Nord et de RDP s'appuient plutôt directement sur le 67 St-Michel. Puisque trois circuits (24, 25, 97) embarquent de la ligne orange, l'extension du circuit 67 pourrait être intéressante (prioritaire), en plus de rendre le CLSC raisonnablement accessible. Toutefois les circuits en provenance de la ligne orange sont lents, et la correspondance à la ligne verte ajouterait intuitivement 15 minutes au trajet. En ce sens, la consolidation de la desserte en provenance du nord de la ligne orange (par le bus 51 consolidé) pourrait être pertinente.

En conséquence, ce circuit 51 prendrait le boulevard St-Joseph jusqu'à la rue Molson pour atteindre, de là, la rue Masson commerciale dans l'est de Rosemont. Un tel circuit servirait à viabiliser l'artère commerciale depuis Angus, notamment le midi. Le patron de desserte du circuit 51, reliant le centre de quartier à d'importants pôles d'emploi (Décarie, Ste-Justine, Université de Montréal, Mile-end Est et Angus) s'y prête parfaitement... Bien que la grande fréquence du circuit 51, sans pointe saillante (sinon tôt le matin) s'apparente à une desserte étudiante et commerciale plus qu'ouvrière... Mais bien que Masson soit centrale et commerciale (faibles pointes) depuis Molson. Ainsi depuis la rue Molson, ce circuit 51 pourrait être acheminé alternativement (divisé) depuis Molson jusqu'à Pie-9, entre la rue Masson et le boulevard St-Joseph.

Perpendiculairement, le circuit 67 St-Michel en direction nord emprunterait en boucle la rue Préfontaine depuis la station Préfontaine, puis Rachel vers l'est jusqu'au boulevard St-Michel. Ou inversement, une précéance (médicale) donnée au CLSC le desservirait avant le cégep par une boucle amorcée depuis la direction St-Michel sud : empruntant Rachel vers l'ouest, puis Préfontaine pour ensuite atteindre la station de métro, et le cégep en direction nord.

Enfin, pourriez-vous trouver pertinent de prolonger le circuit du bus 24 jusqu'à la rue Davidson par une boucle usant de Rachel en période de pointe.

... Nous espérons évidemment ne pas interpréter la matrice O-D à l'envers, en confondant la région de destination avec la région d'origine. Les catégories tentent d'exclure les positions optionnelles entre circuits, par exemple Rosemont ou le Centre-ville périphérique. Les calculs et les intuitions devraient être vérifiées : <http://enqueteod.amt.qc.ca/resultats.asp>.

En concurrence au transport collectif, le service d'autopartage dédié permettrait un relais flexible aux autres pôles d'emploi régionaux. La commodité du parc d'auto partagées, par la localisation de ses stationnement devrait être comparable à celle du stationnement privé. On les trouverait donc aux arrêts des bus express St-Michel et St-Joseph alors que la proche périphérie des bâtiments devrait lui être réservée. L'importance de ce service, en fait de valorisation de l'espace, est non-négligeable : une automobile privée passe plus de 95% de sa durée de vie stationnée plutôt qu'en service.

La définition et la concertation féconde des usages

La pertinence d'une réserve pouvant être affectée à une école

La typologie du logement du quartier d'accueil du projet semble propice à la naissance et surtout, au maintien d'un nombre important d'enfants (en nombre absolu), et d'enfants par famille. D'un point de vue habitable, le Profil statistique en habitation de l'arrondissement RPP (2009 sur données de 2006) publié par la Direction de l'habitation indique que le quartier d'accueil (Q19-Petite-Côte) soutient un nombre très élevé de logements sociaux, soit 1 244 logements ou 16,7% des logements occupés du quartier, comparativement à 7,1% pour l'île de Montréal. Ces logements, typiquement grands et dont le quart à la moitié sont subventionnés, sont très propices au maintien d'enfants. Par ailleurs, la taille des logements pourrait être associée avec le nombre d'enfants comme avec l'aise. Elle est une réserve potentielle, non-traduite par la réalité»statistique :

«les ménages avec enfants propriétaires habitent de plus grands logements; 65,3 % ont un logement de 3 chambres à coucher ou plus comparativement à 44,9 % pour les copropriétaires et à 30,1 % pour les locataires. Le quartier Saint Édouard (14) compte le plus fort pourcentage de ménages de trois enfants ou plus avec 15,3 % et le quartier Petite-Côte(19) le plus faible avec 7,3 %» (Dir. Habitation: 2009: 7).

D'un point de vue démographique, le quartier Petite-Côte rassemble 11,2% des ménages avec enfants de l'arrondissement RPP. La part des ménages comptant au moins un enfant (26,7%) y est à peine supérieure à celle de l'arrondissement (25,4%), mais dominante à ce titre. Le Profil socio-démographique de l'arrondissement RPP montre que les groupe d'âge ayant connu, à l'échelle de l'arrondissement, la plus grande croissance entre 2001 et 2006 se trouvent entre 25 et 34 ans, et entre 50 et 59 ans. Toutefois le groupe de 0 à 4 ans crû de façon significative pendant cet intervalle, comparativement au groupe de 5 à 9 ans qui décroît. Géographiquement, le quartier Petite-Côte forme l'une des trois principales concentration d'enfants de 0 à 14 ans selon l'Atlas sociodémographique de Montréal (2006)

Ce phénomène suggère l'exode préjugé des jeunes familles vers des logements plus grands, plus abordables ou des secteurs où l'automobile est moins subie. Pourtant le journal Perspective Grand Montréal indique que le nombre de familles demeure stable sur l'île de Montréal, le départ de familles vers les banlieues étant compensé par l'arrivée de familles immigrantes, comportant souvent plus d'enfants que les familles non-immigrantes. Cela, sur base du recensement galvaudé de 2011, bien que la CMM décrivait le même phénomène sur base 2006, en préparation du PMAD. Le quartier Petite-Côte pourrait donc voir sa population infantine augmenter vu, précisément, sa typologie de logement ample, sa tenure propriétaire et sa moins grande perméabilité au transit motorisé. Ce quartier apparaît, comme de fait, une banlieue en ville entouré de famille populeuses : les personnes issues de l'immigration des Antilles se localise à proximité, contrairement à l'immigration européenne et asiatique.

La part des familles monoparentales du quartier Petite-Côte (10,3%) est égale à celle de l'arrondissement (10,1%) en 2006. Par contre, la fréquence des familles économiques à faible

revenu y est inférieure à 15% comparativement à 22,0% pour l'arrondissement et 23,4% pour Montréal. En ce sens, la mobilité quotidienne vers l'école semble plus facile (et plus équitable en fait de développement humain) en partance du quartier d'accueil que l'inverse. On note aussi que le petit fragment du quartier d'accueil compte au moins deux CPE.

Dans ces conditions, l'installation d'une école pourrait être éventuellement nécessaire et sa réserve, par la provision d'une réserve affectable en école nous semble très indiqué. Cette école pourrait avoir une vocation particulière, en valorisation sociale des techniques par exemple (ce qui intégrerait d'autant le Pôle technique au milieu de vie). Cette réserve d'école pourrait prendre la forme d'un bâtiment bureautique (de logements de fonction) localisé et mis en forme à la façon d'une école primaire type.

Références :

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,111351575&_dad=portal&_schema=PORTAL
(les Profils statistiques en habitation s'appellent maintenant Profils des ménages et des logements mais leur contenu statistique est le même, m'assure-t-on)

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,68087670&_dad=portal&_schema=PORTAL

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ROSEMONT_CARTES_DECEMBRE2010_0.PDF

L'irruption, la démonstration et la transmission des valeurs

Le plan prévoit de grandes catégories d'usages définies dans sa perspective d'un "milieu de vie mixte orienté sur l'emploi". Ces usages semblent généralement bien distribués, par une division catégorique très sommaire convenant au stade initial d'un plan directeur. Les concepts directeurs élaborés par les auteurs du projet - «Milieu de vie et d'emploi; cohabitation, intégration et interaction des espaces publics, bureaux, commerce et habitation; référence en terme de développement économique local» - suggèrent l'urbanité, la transmission voire même, l'invention de catégorie intégratrices d'usages se prêtant à l'éducation et à l'innovation. Incidemment, "un milieu de vie stimulant pour attirer des employeurs de qualité" et "l'intégration économique et sociale" renvoient directement à l'économie sociale et citoyenne, à l'innovation et au tourisme industriel. C'est-à-dire un tourisme des valeurs en élaboration dans une dimension et enceinte significatives, à différence du récréotourisme dans le cadre patrimonial de l'industrie ancienne (aux écluses de Lachine, par exemple).

En essence, l'innovation apparaît comme une irruption épiphanique initiale, une construction itérative et une forme d'organisation communautaire qui mobilise localement des idées et connaissances non-codifiées (essentiels et tacites) par itération, ajout (jeu), épreuve de l'usage, affinité fonctionnelle ou correspondance symbolique. Cela, afin de cueillir ou de produire du sens neuf, et des valeurs nouvelles. Elle est donc un processus, décentralisé, non-autoritaire (anarchique) proche de l'enseignement informel et auquel participe l'étrange ou l'étranger.

Plus particulièrement, Arnaud Groff (dans Wikipédia) propose une définition issue de la racine "innovare" : « la capacité à créer de la valeur en apportant quelque chose de nouveau dans le domaine considéré tout en s'assurant que l'appropriation de cette nouveauté se fasse de manière optimale ». On détermine ainsi ce que Groff appelle les 3 piliers de l'innovation :

- la créativité (génération de nouveautés relative) ;
- la valeur (valeur d'estime, valeur d'usage et valeur d'échange) ;
- la socialisation (maîtrise de la conduite du changement»).

D'un point de vue étymologique, Wikipédia retient la racine « innovatio » signifiant « renouvellement », proche de la recréation. Tandis que le Centre national de Ressources textuelles et lexicales français renvoie à « Epiphania » signifiant « qui apparaît », « faire voir, montrer ». Wikipédia ajoute l'expression «faire bourgeonner» (citant Littré) pour dire que l'innovation est un processus fécond.

Le site anglophone Wikipedia insiste sur les circonstances de l'innovation telles que l'effort, la crise ou l'appréhension de l'évolution scientifique, sociale et culturelle. Il décrit ces moments pratiquement déterminées du processus d'innovation, telles que la recherche-développement mais plus abondamment, l'acquisition d'information portant sur les besoins inassouvis des utilisateurs ou l'utilisation d'un produit (d'un procédé) témoignant d'un détournement, d'une adaptation ou d'une amélioration. Cela, dans une perspective intégrée mais aussi, citoyenne et décentralisée où l'inventivité collaboratrice allie invention et ajustement à l'usage.

Cette forme usagère et moins radicale d'innovation serait, selon Éric Von Hippel, la plus importante et la plus déterminante. Elle est sans-doute la plus conviviale, et propice à civiliser l'innovation par son adéquation aux valeurs et moeurs existants. Nous proposons donc que *cette forme d'innovation (ses processus) profite du fait de s'inscrire dans rapport instructif et participatif (constitutif) entre le cadre urbain (habitable, signifiant et usité, ouvert et sans rupture), et l'espace public (stable, audible, corporellement sûr et signifiant) soutenus plus haut. Et qu'elle peut être fomentée par certains usages urbains progressifs, propices à l'épiphanie, à l'information, à l'essai, au travail, à l'appel et à l'enseignement informel. Nous en proposerons certains.*

L'innovation, l'enseignement, le tourisme industriel et la ville

À l'égard de l'innovation au sens large, le rôle de la ville serait d'indiquer une proposition éthique et culturelle au processus innovant, de le contenir, le référencer et le fomentier, autant que de soumettre son produit à l'épreuve continue de l'usage et de la citoyenneté.

Ce rôle s'exerce à travers les fonctions intrinsèques de la ville, documentaire, contenante-usagère et organisatrice (contraignante), en plusieurs «moments» coexistants du parcours d'une idée, d'un objet et d'un processus évolutif... Notamment par le logement, la bibliothèque, l'atelier et le jeu, dans l'enseigne habitée de la rue, réceptive, cumulative et structurante d'une

organisation affine, itérative entre idées portées et acteurs engagés aux processus créatifs et productifs. Ce cadre urbain, au paysage hypersignifiant et constitué historiquement par couches (par opposition à la signalétique) opère de façon tacite et pré-cognitive (diplomatique) à la faveur de l'étrange, du latent, de l'augmentation dimensionnelle de la préoccupation publique (celle des chercheurs). Cela, afin d'admettre et d'instruire la contribution étrangère en idées et ressources (le touriste ou l'investisseur) d'un récit, sur les fonctions comprises aux structures, tout en se prêtant sans rupture à l'appel, au détournement fonctionnel et symbolique à l'épreuve et du jeu.

Nous insistons donc sur l'importance de la cohérence historique de la structure urbaine et du paysage urbain comme unité vraie, attachante et instructive, bien au delà du recel ou de la réification d'«éléments patrimoniaux».

Ainsi nous devinons l'inappropriation du parc industriel et du «pôle» flottant, mais la pertinence du «milieu» soutenu par le Plan à l'égard de l'innovation. C'est-à-dire un lieu faisant intermédiaire et sein, où le lieu est espace abordable, intelligible et chargé de sens. D'ailleurs, puisque l'innovation procède de l'usage éthique et aboutit aux pratiques (commerciales), la galerie et l'espace public y importent autant que le parc d'appareils.

Des usages et agencements urbains d'un milieu de vie fécond

Plus particulièrement, le logement porte et conditionne la constitution physique, morale et sociale de l'individu, et l'économie repose sur le logement (pour ne pas dire les femmes) à la mesure de son informalité. Ce logement permet le recueillement et la restauration de l'être, l'entretien des motivations, le contrôle de l'exposition à autrui, la permanence d'une réflexion et des choses, l'organisation de soi, le recul donnant l'intelligibilité du monde auquel il assigne une place. Il conditionne le rapport ontologique au monde, le choix scolaire et l'acquisition culturelle; son coût conditionne, avec la congestion routière, la disponibilité parentale. En fait de développement humain, de travail signifiant ou d'abordabilité de l'essai, nous devrions soutenir abondamment le logement social puisque la rente foncière détourne la possibilité des travailleurs, des étudiantes et la disponibilité parentale jusqu'aux postes de dépense les plus frivoles, et spéculatifs. La nécessité du logement social dans l'économie du développement humain semble une évidence, notamment car le gouvernement Conservateur soutient facticement la valeur du sol depuis 2009, par le rachat des hypothèques à risque aux banques canadiennes à hauteur de 120G\$. Car le coût du logement pèse davantage sur les femmes, les mères et les travailleurs et puisque foncièrement, la (re)production et l'innovation reposent sur des valeurs réelles. Ici, nous proposons un logement social bien annexé à l'appareil productif éducatif et convivial.

Aux moments épiphoniques du processus innovant, l'inspiration et sa coordination peuvent profiter d'un logement mais aussi d'une loge méditative et recluse ouverte au gré sur la ville chargée de sens potentiel. Ce cadre potentiel permet une interprétation essentielle du réel et la réception des essences instillées par la pensée; il permet de les contenir et de les manier pour accéder aux moments expérimentaux, documentaires, constructifs et contestataires de

l'innovation. Ce cadre peut être celui d'un cloître, d'un réfectoire (cafétéria), d'une bibliothèque ou d'un déambulatoire donnant sur la ville banale. D'autant plus que l'idée naît et se précise par la marche, selon plusieurs philosophes. s'offrant à la marche, le tissu banal est formellement constitué des représentations éthiques, coutumières et culturelles usées. Il traduit mieux les rapports de pouvoir, la valeur d'usage et l'exigence citoyenne que la route ou le parc d'équipement.

Ainsi, aux instants problématiques et socialisateurs du processus d'innovation l'admission, le maniement et l'assemblage des idées-objets emprunteraient au raisonnement éthique un dialogue intersubjectif guidé par l'expérience personnelle et délibérée du juste, répondant à des impératifs pratiques. Contrairement aux références immuables de la morale, l'éthique place l'individu, sa conscience devant ses semblables, et le monde à composer en guise de règle.

Cette posture moderne suppose un accès public irrévocable au processus innovant, le déplacement de l'innovation dans l'espace public doté de permanence, de lisibilité mais de capacité d'inscription sensible et usuelle, hors de la saturation triviale. Cela suppose l'expérimentation des idées-objets par le jeu (le détournement symbolique ou fonctionnel) ou l'appropriation personnelle atteignant un degré de familiarité permissive. Cela suppose une motilité lente, corporelle, dans un lieu transparent, audible, stable, irrévocable, problématique et sûr. Cela renvoie au concept de rue développé plus loin, dans un cadre méditatif augmentant la perception.

Cela dit l'équilibre des pouvoirs, le partage et la profondeur des marqueurs de l'imaginaire nécessaires au maintien du processus innovant dans la ville ouverte. Également l'intérêt de situer le processus innovant aux lieux de recueillement, de documentation et de production appartenant à la collectivité, afin de promouvoir la transmission en contexte enrichi, subordonné à la citoyenneté. En mettant l'innovation à l'épreuve de la citoyenneté la ville joue son rôle premier, appelant des aberrations comme la «guerre verte» et la stérilisation gardée des semences agraires. Plus encore, l'encadrement urbain de l'innovation suscite aussi l'adéquation de la production aux rapports de production, aux usages et à la culture d'une époque. C'est-à-dire la valeur (durable) de la production elle-même.

Cela dit évidemment comment l'automobile de masse, la collectrice, la banlieue et, dans une certaine mesure la gestion de l'espace par le divertissement forcé et la force policière sont adverses à l'innovation et à l'apprentissage informel et collectif qui s'y trouve.

D'autres usages inventifs seraient particulièrement propices au tourisme industriel, à la créativité et à la socialisation du changement (à la convivialité).

Ce serait le cas de tribunes industrielles, permettant au public, et particulièrement aux enfants d'observer et d'interpeller les processus industriels ou délibératifs en marche. Ces tribunes prendraient, par exemple, la forme de déambulateurs ou de gradins étendant l'espace public à l'intérieur du bâtiment. L'esplanade industrielle, comme large rue sans transit, peut servir d'espace de démonstration, d'enseignement et d'expérimentation permissive, jusqu'à agencer réciproquement les moments volontaires (recherche et développement) aux moments

épiphaniques et bricolés de l'innovation. Elle peut offrir des équipements de production à la citoyenneté, tout comme la place d'Oeuvre. D'autres usages plus conventionnels pourraient être l'atelier communautaire, le cloître, la boutique (au sens ancien d'atelier ouvert autogéré vendant sa production localement), l'affichage interactif ou même, d'un auditorium, la salle de réunion, l'atelier d'artiste en résidence ou le logement de fonction. Le logement de fonction faisant office de siège social d'une économie décentralisée, autour d'un hub de service ou d'instruments partagés.

...

Ces usages seraient dérivés de l'incubateur industriel, ouverts à l'espace public pour en accroître les fonctions éducatives et participatives. Nous les proposons dans une perspective de décentralisation et d'articulation par affinité des agents économiques, par opposition à l'intégration verticale et l'opération industrielle à distance. Ces usages s'inspirent également de la spiritualité et de l'architecture cistercienne qui, par sa posture progressiste et sa prescription travailliste co-créatrice, son refus de la rente et son dépouillement produisit une architecture durable, économiquement motrice et essentiellement à l'écoute. Celle-ci, comme écoute à la connaissance de soi et de la condition humaine, favorisant l'amour fraternel et l'enchantement. Si l'enchantement fraternel manque à l'ordre productif contemporain, frénétique et opaque au renoncement éthique, la pureté essentielle de l'architecture cistercienne est on ne peut plus appropriée à la facture matérielle du Locoshop et à la mission solidaire de la SDA.

http://fr.wikipedia.org/wiki/Ordre_cistercien#La_spiritualit.C3.A9_cistercienne

Certains de ces usages requièrent un cadre urbain continu et tous sont propices à la composition d'un tissu urbain serré faisant le cadre de la rue. De tels usages seraient très propices à l'encadrement et à l'inspiration d'une cours d'école et, dans le cas de l'esplanade Industrielle, au mariage des échelles régionales et locales d'une économie s'appuyant sur des milieux de vie féconds.

Nous l'avons proposé, une bibliothèque semble enfin favorable l'économie sociale, ou à l'articulation d'un secteur d'emploi axé sur l'innovation et le tourisme industriel à un milieu résidentiel. La bibliothèque forme avant tout un espace de travail communautaire gratuit, de réflexion et d'aide aux devoirs scolaires dans un cadre enrichi. Leur personnel expert dans l'exploration et la dissémination communautaire des connaissances est typiquement sous valorisé. Une telle bibliothèque contiendrait les salles de réunion que l'on gagnerait à sortir des bâtiments corporatifs pour complexifier et augmenter les interactions entre les «décideurEs» et la collectivité (notamment les enfants). Cette bibliothèque pourrait être partie ou annexe d'un hub élémentaire d'incubation et de recherche industrielle, partagé avec la collectivité... Puisque ce hub tient une fonction typiquement expérimentale, voire éducative souvent subventionnée.

Une école s'y appuierait pour l'éducation informelle à une citoyenneté créative, à différence du productivisme-consumérisme... Offrant au jeune (garçon) l'occasion de se munir et d'apprendre par le geste plutôt que de subir un moment obligé, incohérent en marge du social, de son corps actif et de sa propre curiosité. L'interface de la bibliothèque avec l'esplanade

industrielle ou le parc Jean-Duceppe serait propice à la méditation épiphanique, ou à la rêverie féconde de l'enfant.

L'alimentation externe et l'entretien du processus innovant

De l'épiphanie à l'épreuve, le processus d'innovation bénéficie par ailleurs d'idées, de cultures et de ressources étrangères par le tourisme. Or, une ville enseignante et novatrice est, par la démonstration ouverte et réelle de ses processus constitutifs, très intéressante d'un point de vue touristique. Quand le processus innovant insuffle essence à la matière et à l'objet fonctionnel (par l'artisanat, le design industriel et la composition urbaine), des valeurs touristiques exceptionnelles sont produites. Elles instruisent le jeune en quête de vocation ou l'investisseur étranger (qu'elles rassurent), et transforment le récréotourisme en tourisme d'investissement. Cela, dans la mesure où le rapport affine entre le processus innovant, l'outillage et le cadre de vie produit une localité authentique, étrangère à la procuration. Ce renversement du tourisme de divertissement au tourisme d'investissement est capital; et très possible à Montréal.

Par ailleurs, il faut convenir que la ville, la rue et l'école sont des instances beaucoup plus conservatrices que le processus innovant. L'espace urbain est le produit cumulé très inerte de rapports de pouvoir inégaux, de dominations et de l'exercice plus ou moins sensible de l'autorité. Par l'inertie de ses modalités contraignantes et documentaires, elle contribue à la persistance de privilèges d'accès, d'octroi et de représentation sociale. Et la mise à l'épreuve de ces privilèges, la pensée émancipatrice, fraternelle et novatrice suscitent parfois le «rétablissement de l'ordre» et le divertissement de l'organisation communautaire, par le déploiement automobile et la mise à sac de l'espace public (de son cadre) et du lieu accoutumé par la Rénovation urbaine.

Or l'innovation, comme forme créatrice, ludique et démocratique d'organisation communautaire, nécessite un équilibre constant mais instable entre la définition formelle (de l'outil, des structures physiques, sociales et du paysage), l'écoute, le jeu et la prise commune de risque. Elle ne peut donc être divertie, «enforcée», ni être confortée (ou chassée) par la rente foncière et la satisfaction de ses détenteurs. Elle nécessite au contraire un apport culturel, un effort de dépassement véritable, et l'exposition constante au problème (à l'abject) que l'on puisse poser. Elle s'apparente autant à la lutte et à l'appel mystique qu'à la création constante de sens, au stade polysémique précédant la gentrification urbaine mais à suspendre, et pérenniser de façon abordable. Ces conditions seraient atteintes par une gestion équitable du foncier, la captation des valeurs foncières au profit de l'économie réelle, l'inclusion du logement social, un paysage signifiant, polysémique mais historiquement cohérent, et par la gestion permissive de l'usage et de l'affectation du sol. Ces deux dernières conditions renvoient à la composition de rues vraies, habitables et régulées par l'usage et la surveillance informelle.

La rue, un objet féminin propice au langage, au développement humain, à l'auto-surveillance et à l'organisation post-industrielle

Entre Choay, Jacobs, Gehl et autres, la rue serait définie comme un espace de réciprocité, de représentation et d'organisation sociale (de travail et de civisme), *faite de* deux rangées de *bâtiments habitables* se répondant et dont la forme, parfois spécialisée, souvent irrégulière, est intimement liée au fil de leur usage (rue des Forges, rue du Parloir ou du Séminaire...). Espace public essentiellement habité, la rue se prête à la parole, instruit l'entendement commun en organisant l'activité. Sa largeur compacte répond à l'échelle de la reconnaissance impressionniste et expressionniste d'autrui, de l'interaction sensible et raisonnable, de 25 mètres ou moins.

Permettant l'*occupation* et des formes plus ou moins affairées (*transversales*) de circulation, elle est ainsi régulée de façon coutumière à l'usage, par l'exercice de la reconnaissance stable, la production de sens, l'usage de la sensibilité et de la raison au domaine des obligations informellement et localement renouvelées. La rue les assouplit et les ajuste tacitement (en confiance), convie à l'intendance publique et à une sûreté économe, réellement civile. Son habitabilité en fait d'ailleurs la surveillance informelle.

Pour toutes ces raisons, la rue forme un espace de constitution et de lien social, le lieu d'un apprentissage informel, de jeu et de découverte qui se prêtent à la centralité; d'autant que son cadre enrichi d'usage, habité et structuré suscite éveil et curiosité. Elle offre à l'enfant en jeu, au sens «transitionnel» de l'espace de développement affectivo-psycho-moteur décrit par le psychologue Winnicott, l'occasion d'accéder au monde étrange d'une proximité affectée à une autre ou encore, d'apprendre la citoyenneté en extension du domicile (du corps maternel). Sa proximité et sa réciprocité sont propices au choix (à la substitution économique), au lien et à l'orientation l'investissement. La rue est donc un espace fécond propice au développement social et humain, à l'apprentissage autant qu'à la socialisation du changement et des valeurs en irruption (contrairement à la collectrice).

Tout cela s'explique foncièrement car la destination urbaine se trouve de façon connexe et réciproque, à même la voie plutôt qu'au bout de celle-ci... Contrairement à la route ou à ce que l'automobile fit de la rue : une voie de relais et d'administration, de fuite de l'autre, de pénétration urbaine et, paradoxalement, un espace de socialisation de puissance au cadre improbable, régulé par la signalétique et l'usage commode (automobile), rituel ou codé de la force.

Dans ces conditions, on conçoit que la rue se compose (à l'échelle de la composition urbaine) mais qu'elle s'auto-produit par la collectivité outillée de capacité de reconnaissance sensible et raisonnable, et d'exercice coutumier du talent dans la matière. On conçoit que la *rue est une modalité d'organisation post-industrielle*, affine et non-intégrée (non-autoritaire), des activités productives et reproductives.

Pour amorcer la restitution de l'espace public à la rue devenue route, on peut s'appuyer sur les dispositifs d'apaisement de la circulation. À leur égard la Direction de la santé public de

Montréal (2006) affirme ceci : «Les mesures d'apaisement de la circulation ont fait leurs preuves comme stratégie efficace pour réduire les blessures et améliorer la qualité de vie dans les quartiers. Selon la définition qu'en propose l'Institute of Traffic Engineers, cette combinaison de mesures réduit les effets négatifs de l'utilisation des véhicules à moteur, modifie le comportement des conducteurs et améliore la vie des usagers non motorisés de la rue. Il s'agit en outre d'aménagements relativement peu coûteux, soit pour réduire le volume du trafic motorisé, comme la fermeture ou demi-fermeture de rues, le rétrécissement des voies, ou encore pour ralentir la circulation, comme l'installation de dos d'âne allongés, la modification de la texture de la chaussée, etc. (...) Une étude européenne a démontré une baisse moyenne des blessures de 53 % dans les secteurs apaisés de quatre pays (Danemark, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Allemagne) : ce qui laisse entrevoir un rapport coût-bénéfice fort intéressant pour ces mesures»

Si l'atténuation des mouvements motorisés permet de préserver mais d'aussi d'«améliorer la vie» urbaine ou personnelle, nous croyons que cette amélioration est essentiellement qualitative; qu'elle se trouve en oeuvrant dans l'écart reliant le dispositif mécanique et fonctionnel à la composition urbaine. La définition d'un cadre visant à contenir le danger systémique de la circulation, et la composition d'un contexte substitut à la socialisation de puissance en sont essentielle. Car l'usage urbain de l'automobile en fait moyen de transport autant qu'un instrument de lien social, de transition pulsionnelle et d'irruption en puissance, d'ordonnancement et d'éducation; cela malgré le caractère très limitatif à cet égard du blindage et de l'inertie automobile, dans son expression sonore et topographique. En réponse à ce besoin d'humanisation et de socialisation, l'environnement compact composé en 2011 depuis la station de métro Laurier augmente, par sa documentation et son offre mobilière anti-inerte, la possibilité de l'expression humaine et la dimension de l'espace. Il montre bien cette substitution, et la rupture splendide à la soumission du cadre de vie trouvé non-loin à la circulation rapide.

La production de ce contexte civil et stabilisateur où l'autre s'offre en qualité humaine importe d'autant que la vitesse lisse les surfaces corporelles et réduit la personne à la dimension d'objet, laissé derrière. Elle importe d'autant plus que le conducteur compose les figures (alors topographiques) offertes à son jugement éthique par l'application même de la force, à laquelle obéissent les usagers corporels de la voie. En cela, la route suspend partiellement la règle du droit, l'ajustement sensible et sensé pour y superposer des règles tacites propices à l'abus de pouvoir. Cette régulation autoritaire de l'espace, par des facultés affaiblies et réduites, est adverse au développement social et humain et à l'économie qui en dépend. En apaisant la circulation nous tenterons de filtrer l'usage réellement utile et touristique de l'automobile. Il va sans dire que ces usages sont optionnels : ils se trouvent hors de l'effet structurant de l'automobile sur un territoire ajusté à son inertie, obligeant son usage de masse sur les distances augmentées de l'agglomération localement distendue.

...

Enfin conventionnellement, afin de contribuer à l'animation urbaine et à la sûreté informelle de l'espace, nous proposons d'étendre les heures d'achalandage en localisant des commerces

de proximité de part et d'autre du Locoshop, notamment depuis la voie centrale de la vie de quartier, William-Tremblay. Cela en mixité verticale, au rez-de-chaussée des bâtiments résidentiels et d'emploi proposés à l'îlot «Central» et à certains arches habitables du Locoshop. La succession de ces arches, au rythme de la marche, soutient subjectivement le rythme du renouvellement de la perspective environnementale.

La provision de commerce d'alimentation devrait être envisagée : le Loblaws suggère une offre abondante néanmoins, normalisée et inabordable pour plusieurs ménages. L'indicateur Socioscope indique par ailleurs que l'accessibilité alimentaire du quartier d'accueil est faible, avec 1 épicerie pour le secteur de recensement, et 4 épiceries pour tout le quartier Angus en 2005. (référence : <http://www.socioscope.qc.ca/explorateur.aspx#indicateur=1178>)

La composition urbaine à l'échelle détaillée du cadre de vie : commentaires sur la forme proposée au plan papier du 19 septembre 2013, et **propositions d'aménagement**

L'îlot «Central» ou le plus grand îlot constructible : un cadre de proximité habitable, définissant l'espace libre appropriable et médiateur de la résidence au lieu d'emploi, en complément du parc Jean-Duceppe

Préciser et protéger la centralité notamment d'un cadre scolaire

Cet îlot se trouve bordé des rue bordé des rues Molson, Augustin-Frigon, William-Tremblay et Mont-Royal. Sa position faisant pont entre confins et centralité, connexe au plus grand parc du quartier, au Locoshop, à l'axe central William-Tremblay central suggère d'y localiser certaines institutions de proximité, notamment une école primaire; celle-ci est typiquement centrale, mais compatible avec le cadre résidentiel de proximité.

La taille de l'îlot, de même que sa connexion centrale, abritée du transit et donnant sur le parc d'interprétation «littéraire» Jean-Duceppe en font l'endroit désigné pour une école primaire, ou un petit ensemble de bâtiments réservant cette école moyennant réaffectation. Le gabarit, l'implantation et la structure des bâtiments donnant sur le parc Jean-Duceppe devraient alors être polyvalents et se prêter à la réaffectation ultérieure. Moyennant une modulation pour l'intégrité de l'ensemble patrimonial et l'ensoleillement des habitations, nous croyons que cinq étages peuvent border les rues Molson et Mont-Royal et une hauteur égale à celle du Locoshop, les rues William-Tremblay et Augustin-Frigon. Une légère surhauteur pourrait affirmer l'éminence institutionnelle d'une école. Le cadre bâti environnant l'îlot y demande des gabarits importants, réciproques à celui de la rue André-Laurendeau, répondant à l'accessibilité sous-régionale offerte par la rue Molson et, éventuellement, l'anneau ferroviaire.

Regard historique sur l'architecture scolaire : http://publications.irdp.relation.ch/ftp/1169016882forster_bulletinciip_15a.pdf

Base de donnée de l'OCDE sur l'architecture pédagogique : http://www.oecd-ilibrary.org/education/cele-echanges-centre-pour-des-environnements-pedagogiques-efficaces_20727933;jsessionid=bnpfeqs6990kq.x-oecd-live-02
Séminaire Institut Finlandais-CELE (2012) : <http://www.institut-finlandais.asso.fr/programme/conferences/item/566-un-bon-environnement-dapprentissage-une-garantie-pour-le-succes-et-le-bien-etre-des-eleves->

Nous apprécions particulièrement la proximité du cadre bâti au seuil de la rue Molson, et l'alignement au cadre bâti des rues William-Tremblay et Mont-Royal. Pour protéger les corridors scolaires mais aussi la vitalité de la rue et de la centralité locale, l'accès au stationnement souterrain de l'îlot serait conduit à la rue Molson s'il s'avérait. Le pincement et le rehaussement à l'intersection de la rue Molson, proposés pour la rue William-Tremblay, pourrait valoir pour la rue Mont-Royal. Puisque la rue William Tremblay recouvre une centralité à promouvoir et un corridor scolaire instructif à protéger, toutes les intersections de la rue William-Tremblay devraient être composées de telles avancées de trottoir, dont le rôle protecteur est avéré par la DSP. Ce traitement du trottoir serait connexe au resserrement de l'emprise de la rue Augustin-Frigon sous forme d'allée de parc.

Le statut de la rue William-Tremblay, ainsi que le caractère piéton de la diagonale conviennent à l'installation de commerces de proximité au rez-de-chaussée des immeubles y donnant. Ce commerce n'est pas représenté au plan mais justement prévu (en présentation) à des fins de commodité, d'animation et de surveillance informelle de l'espace public. Cela, permettant de voir et d'être vue, d'entendre et entendu, de trouver refuge au domaine de l'obligation citoyenne selon Sophie Paquin : *Pour un environnement urbain sécuritaire*

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/femmes_ville_fr/media/documents/Guide_amenagement_environnement_urbain_securitaire.pdf

L'inclusion souhaitée d'un milieu de vie dans le tissu urbain suggère une mixité verticale des usages plutôt qu'une mixité strictement horizontale représentée au plan. Le rez-de-chaussée de la rue William-Tremblay (certains arches du Locoshop) et les placettes de la diagonale piétonne devraient être affectés par des générateurs d'achalandage de proximité.

L'épaisseur de l'îlot, de 150 mètres trouvée à la moitié de son segment oblique est 10 de mètres supérieure à celle de trois rangées de triplex d'un îlot typique, entre Laurier, St-Joseph, Fabre et Garnier. Vu l'importance du gabarit convenant aux activités économiques et à la structure urbaine centrale, nous préconisons l'implantation de deux ou trois niveau (ou rangées) de corps bâtis successif au lieu des quatre niveaux planifiés dans la grandeur la plus courte de l'îlot. Cela, dans la mesure où l'espace libre nous y semble opportun, autant que la complémentarité de l'îlot au parc Jean-Duceppe, et la diagonale piétonne vu la structure urbaine évoquée. La composition et l'usage exclusif (diurne) d'une cour d'école rend toutefois hâtif le positionnement de la diagonale. Encore plus, nous croyons qu'il soit sensuellement intéressant de créer ici ce «boisé urbain», soit un espace libre informel, naturel, complémentaire au parc formel et littéraire Jean-Duceppe.

Ce boisé pourrait être agrandi et surtout, plus connexe au parc Jean-Duceppe que ne le prévoit le plan, dans la perspective d'une réserve scolaire. Cela, quitte à réduire la «Place centrale» donnant sur collectrice. Les bâtiments institutionnels réservés face au parc Jean-Duceppe, et le rétrécissement évoqué de la rue Augustin-Frigon pourraient affirmer cette connexion et contribuer à la rendre lisible et forte. Le «centre du monde» ainsi créé pour les jeunes, entre culture et nature en serait très signifiant.

Aux deux extrémités de la diagonale piétonne deux places font judicieusement office d'enseigne et de portique à l'îlot. L'une d'elle est la «place centrale» projetée au coin sud-ouest de l'îlot. Il nous semble particulièrement intéressant de représenter un milieu vie à son confins et d'offrir cette porte depuis les grandes circulations motorisées (rues Rachel et Molson). En système, places et diagonale éloignent des grandes circulations. La place «Centrale» nous semble toutefois trop vaste.

Considérant la structure urbaine décrite ci-dessus (faible valeur habitable de la rue Molson, centralité du square Jean-Duceppe et proximité d'un système d'espaces publics important de part et d'autre du Locoshop, rôle connexe des deux placettes au bout de la diagonale), cette place nous semble surdimensionnée d'autant plus qu'elle est confinée et expose sa valeur habitable au transit motorisé. Nous croyons qu'en réduire la dimension à l'empreinte d'un lot résidentiel type augmenterait la signification de cette place comme enseigne d'un milieu de vie, doté de coutumes et d'humanité. Elle en serait spirituellement plus confortable, et singulière. Les petites places en tête d'îlot au coin des rues Chateaubriand et Bélanger, Roy et Berri ou encore, St-Hubert et Bellechasse jouent bien ce rôle transitoire, en passant. Elles n'en sont pas moins occupées, par des enfants ou un concert de piano-mobile. Par ailleurs, le côté long faisant l'ouverture de cette place devrait être axé sur la rue William-Tremblay centrale et douce, plutôt que sur la route Molson au confins dur du quartier. Enfin ce resserrement permettrait d'allouer à une cour d'école (boisée) une dimension plus intéressante et fréquemment utile, en plus d'être complémentaire et connexe au parc Jean-Duceppe central, et à l'alignement d'autres parcs de quartiers voisins, Pélican et Raymond-Préfontaine. Cet alignement importe d'autant que le temps de loisir diminue avec le pouvoir d'achat médian, faisant du parc une jouissance au passage.

Par ailleurs, cette figure intéressante de portique conviendrait autant, nous croyons, au coin sud-ouest de l'îlot séparant la voie ferrée de la rue Molson. Cela, afin d'aborder le quartier dès son origine à l'écart de la collectrice, depuis la (piste cyclable de la) rue Rachel. Un escalier s'offre déjà à cette fin mais sur un stationnement. Par ailleurs, une approche pédestre ludique depuis la rue Molson pourrait mieux convenir en face sud du cadre bordant au sud la place de l'Atelier, depuis une rue séparant ce cadre de l'édifice Bernard-Lamarre (nous y reviendrons).

Créer un cadre résidentiel habitable et permissif autour de cours appropriables et médiatrices des lieux d'emploi

Eut égard à l'implantation des bâtiments autour et dans l'îlot, nous proposons de placer le boisé ou la cour d'école potentielle plus au centre de l'îlot. Cela, afin de dégager l'espace de deux paires de rangées résidentielles ou encore, de deux bâtiments résidentiels traversants d'empreinte en «U» seyant de part et d'autre de cette cour centrale plus ample. Les façades avant des logements donneraient sur la cour d'école (boisée) et les rues; les faces arrière des logements seraient dos-à-dos ou encore, au coeur du «U» ouvert sur la diagonale pour l'un, et sur la face d'un bâtiment d'emploi sis rue Molson pour l'autre. Dans cette même figure, la façade avant d'un «U» borderait, avec l'école, la placette nord de l'îlot; la «tranche» ou face latérale d'un autre «U», augmentée d'un rez-de-chaussée commercial borderait avec un bâtiment d'emploi, la place «Centrale» au sud.

Cette figure n'imposerait aucune façade résidentielle contre une autre (d'emploi) à moins de 40 mètres (à l'exception de l'école pouvant prolonger un membre dans l'îlot). Elle serait plus médiatrice des usages et offrirait un cadre plus continu à l'îlot et à la voie.

La Place Centrale assurerait en temps réservé le déchargement des camions au rez-de-chaussée commercial de la rue William-Tremblay. Cela, offrant la quiétude résidentielle à l'ensemble au sud de la cour boisée. Ce cadre bâti plus continu limiterait le nombre de percées à deux depuis la rue Molson (l'une serait la petite Place Centrale), à deux depuis le parc Jean-Duceppe (de part et d'autre de l'école sous réserve) et à une seule sur la rue du Mont-Royal.

L'amplitude et l'équité de la cour comme hygiène morale en cohabitation

Pour préciser la critique implicite au cadre bâti que nous proposons, nous trouvons que l'îlot «Central» projeté est trop empreint de bâtiments massés l'un contre l'autre, mais comporte trop de percées vers son centre en lieu de cours privées ou partagées. L'habitabilité et la valorisation foncière en sont réduites. Cette accumulation paraît symptomatique de la distance imposée ailleurs entre pavillons, entre pavillon et voie, notamment par les stationnements. La promiscuité qui en résulte dans l'îlot Central, sur des cours intérieures trop petites nous semble une entrave aigüe à l'habitabilité du milieu résidentiel. Leur étroitesse crée une promiscuité bannissante et propice aux conflits : aux coins des faces obliques, l'écart entre bâtiment semble atteindre 12 mètres, pour s'étendre à quelques 25 mètres. Cette progression fait injustice à certains. Similairement, nous anticipons un effet de gorge oppressant aux allées divisant les bâtiments d'emploi entre eux, ou des façades résidentielles, bien que l'admission de lumière naturelle soit très intéressante. Les deux étages trouvés à de récents édifices de la SDA rue Molson ne justifieraient pas de mitiger l'habitabilité de l'îlot «Central». Dans la figure prévue, on se demande si le gabarit du bâtiment d'emploi se différencie suffisamment pour une polyvalence souhaitée.

Nous prônerions donc d'alléger la masse bâtie à l'îlot «Central» et d'y amplifier les espaces ouverts pour resserrer le cadre bâti, notamment autour des voies. Ce ressèment proviendrait d'une rue plus étroite unissant l'édifice Bernard-Lamarre et le CLSC au cadre de la place de

l'Atelier (une rue d'échelle humaine, de même gabarit que l'écart actuel entre le CLSC et le 4100 André-Laurendeau); il proviendrait de dégagements plus petits entre pavillons du côté ouest de la rue Molson, et de baies plus petites ménagées à même ces pavillons (ces dégagements et baies hospitalières sont gigantesques). De même à l'îlot Central, des baies et des inflexions de façade aux éléments verticaux remplaceraient certaines percées, afin de réduire la durée du temps subjectif de la circulation sur la rue Molson, et de l'apaiser sans obstacles. L'admission de cinq ou six étages au côté ouest de la rue Molson (au nord de l'OIIQ hors vue du Locoshop) participerait à cette forme plus rentable. Cette élévation du bâtiment d'emploi permettrait-il d'abaisser le corps des bâtiments résidentiels prolongé au coeur de l'îlot "Central", puisque l'accès au sol revêt une valeur beaucoup plus importante pour l'habitat que pour l'emploi.

Pour maximiser l'habitabilité du bâtiment aux façades et favoriser l'appropriation des cours partagées, nous préconiserions des cours d'une dimension minimale de 30 mètres entre bâtiments ou corps de bâtiment. Ou plus précisément, une distance apte à procurer une reconnaissance sommaire du voisin, de ses moeurs extérieures et d'un appel à l'aide (35-70m) mais à prévenir la perception précise de son expression faciale, et l'audition d'une discussion détaillée convives (en deçà de 25 mètres). Cela, surtout depuis un lieu d'emploi, et suivant plusieurs exemples d'ensembles résidentiels ou multifonctionnels de qualité : Le Chossegros-de-Léry, rue Notre-Dame, agence résidences et administration municipale par une cour de 25 mètres entre corps; face au marché Jean-Talon, l'ensemble au coin de rues Shamrock et St-Dominique offre 34 mètres entre corps. Des couvents aux agencements fonctionnels semblables, par des cours de 37 mètres à l'ancien Institut des sourds-muets boulevard Saint-Laurent réaffecté en condos ; de 40 mètres au Grand Séminaire ; de 45 mètres aux Soeurs Grises de la rue Guy. Par comparaison, les résidences pour aînés sises au coin des axes Rachel et St-Michel offrent 59 mètres au plus court côté, l'ancien hôpital Préfontaine offre 42 mètres et les habitations Communautaires Loggia-Préfontaine, 47 mètres entre leurs corps. Les rues Garnier et Fabre offrent non-loin typiquement 25 à 30 mètres dans un cadre très privatif et fait d'enclaves; elles échappent à peine au «parc humain» de la ville industrielle.

Des ensembles résidentiels de qualité en réitération industrielle montrent des dimensions comparables entre corps de bâtiments : entre 25 et 30 mètres dans quatre ensembles au bord du canal Lachine, entre les rue Vinet et Charlevoix, et entre les rues Ste-Margueritte et St-Augustin. Notons qu'il s'agit principalement de constructions neuves pourtant ouvertes sur la voie fluviale dispendieuse. Des dimensions légèrement supérieures se trouvent au sein d'ensembles de logements abordables et sociaux de qualité : de 30 mètres à l'ensemble «Accès Condo» (SHDM) rue Parthenais tout comme à l'ancienne usine à gaz de la Montreal Light Heat & Power (GRT-AL) rue Jeanne-D'arc; de 37 mètres autour d'une église (OMHM-aînés) rue Beaubien et 13e avenue ou encore, de 40 mètres (GRT AL-1 et 3) au coin Crémazie et Rousselot et de 56 mètres (GRT-AL) au anciens Ateliers municipaux du métro Rosemont. Ces comparaisons réalisées par Google Maps mesurent le plus court côté d'une cour intérieure commune, et suggèrent qu'il est économiquement possible d'aléser les cours (partagées) au secteur Angus

L'appropriation, la sûreté informelle des cours et la permissivité de la résidence par son bâtiment traversant et qui définit l'espace

Dans un ordre participant, on trouve à la proposition pour l'îlot Central une imprécision du statut de l'espace ouvert entourant certains agencements de bâtiments (résidentiels), notamment quand l'arrimage à la voie disparaît, et quand le flottement du bâtiment dans l'îlot brouille la définition et le statut des espaces situés autour, ou de part et d'autre des façades. Cette imprécision a typiquement pour effet de suspendre l'intendance publique de l'espace, en plus de réduire le registre de jouissance du bâtiment qui ne définit plus clairement l'espace, à commencer par celui d'une cours privée. Car l'usage et l'intendance s'exercent socialement dans ou depuis la façade, par l'appropriation et l'identification de l'espace. Ce flou les rend socialement incertains, inappropriés, imposants ou divulgateurs de la vie privée et bloque le développement de coutumes permissives. Lorsque l'exiguïté s'ajoute l'indéfinition de l'espace libre, c'est-à-dire autant la promiscuité que l'absence de figures et d'espaces transitionnels à l'approche des façades, le seuil entre le chez-soi le dehors devient dur, et le registre des possibilités habitables s'en trouve fortement restreint.

On souhaiterait donc une meilleure distinction entre usage formel (public) et usage informel (intime) de l'espace ouvert (et du logement) par des bâtiments résidentiels traversants, encadrant franchement l'espace public d'une part, et des espaces privés plus amples de l'autre. Cette distinction usuelle entre façades au statut affirmé, quand elles délimitent un espace suffisant, étend le registre d'usage conforme du bâtiment et le rend en réalité plus permissif, plus coutumier et sa jouissance plus discrète. Une telle distinction est généralement opérée par un cadre bâti continu s'interposant entre la voie animée et le coeur d'îlot d'une contenance suffisante, qu'il vient définir mutuellement.

En ce sens nous avançons l'idée qu'un registre d'habitabilité plus étendu du bâtiment (de la façade interface), et l'appropriation de l'espace libre découlant d'un statut précis (plus étendu de part et d'autre) importent davantage en fait de convivialité, de sécurité ou de qualification sociale que la circulation autour du bâtiment dans l'îlot. Cela, autant que la perméabilité du bâtiment réfère à l'habitabilité ouverte de son interface au domaine public, à la permissivité ou à la profondeur utile de cette interface sur la voie plutôt qu'au degré de division du cadre bâti. Le Plateau-Mont-Royal et le «lower Westmount» sont très démonstratif en fait d'habitat perméable et de façades pourvues de dimension; les pratiques d'embourgeoisement de la ville centre étendent d'ailleurs ce registre par de grandes plateformes privées en coeur d'îlot depuis la cuisine et des faces avant très renseignées donnant sur de multiples seuils et objets transitionnels. Notons au passage que les rangées-interfaces de la ville-centre gagnent en valeur foncière beaucoup plus rapidement que la banlieue pavillonnaire. Les usages éducatifs et ludiques proposés ci-dessus (galerie industrielle, gradin, vitrine d'atelier etc.) peuvent être également mobilisés aux interfaces des rez-de-chaussée à des fins qualifiantes.

Ainsi nous préconiserions un cadre bâti traversant plus continu au bord des voies, aux interfaces dotés d'une profondeur habitable, et donnant sur des espaces ouverts ainsi plus amples et plus définis.

D'un point de vue stylistique, nous trouvons que l'usage de droites obliques imprime un certain dynamisme mais aussi, une fuite du rapport formel entre le bâtiment et la voie lorsque chaque façade les adopte individuellement. Le cadre de vie s'en trouve plus tranchant que soutenant et enseignant. Nous sommes sensibles à la représentation de l'organisation ferroviaire du territoire, qui comporte typiquement des diagonales avec la trame de rue (bien que cette trame fut parallèle aux anciens Ateliers). Toutefois, les voies ferrées et les bâtiments qui s'y ajoutent décrivent plus typiquement de grandes droites parallèles ou des courbes aux grands rayons. Nous jugeons que leur emploi, avec la tranche franche d'une diagonale, donnerait une «signature» qui soit toute sauf factice mais plus douce; la diagonale augmentant la lisibilité du lieu. Un usage plus réservé des corps triangulaires (obliques) dans un ensemble orthogonal produit également moins d'interstices et peut être plus économe en fait de construction.

L'îlot Locoshop et son esplanade : un espace d'idéalisation, de transmission et de socialisation des processus industriels entre échelles d'une économie connexe

Le Locoshop et l'espace attaché à ce grand bâtiment-fresque recèlent une occasion inouïe d'intégration d'un milieu de vie local, urbain, à une économie connexe mais plus grande que soi (Rappel justifiant la composition de ce fragment urbain).

Cela puisque d'une part le quartier des Ateliers et le vaste contenant utile du Locoshop sont compris à l'anneau ferroviaire du Mont-Royal, ce circuit industriel très économe à l'échelle de l'île où s'organisent des noyaux d'activités novatrices intégrant culture, savoir et production matérielle avancée. Cette économie prend appui sur le développement social et humain qui se parfait aux sein des milieux locaux par leurs liens forts et signifiants, l'enfant en développement ou la richesse des signes et interactions organisés de façon sensible et sensée. Cette économie requiert des lieux utiles mais signifiants à l'échelle de ces milieux, car leurs processus féconds en est l'enseigne. Le Locoshop est donc ce contenant vaste, accessible, polyvalent, médiateur et signifiant du milieu (du tissu) local, intégré à la sous-région de l'anneau ferroviaire par son gabarit et sa prestation symbolique. Toutefois le Locoshop est à demi arrimé à la ville, par défaut d'un tissu l'incorporant à sa face sud. En ce sens l'objectif urbanistique principal du Plan est l'occasion de constituer tissu urbain, ici entre le Locoshop et la ville. Et d'achever ainsi la superbe ébauche de centralité trouvée de part et d'autre de la rue William-Tremblay et dans l'enceinte du Locoshop.

Ainsi d'autre part, le Locoshop est compatible à la forme urbaine, au sens de tissu, ou d'éléments enserrés en dialogue par l'usage et le sens. Si bien qu'il en définit l'enceinte et l'enseigne traditionnelle et ouverte, et forme une pièce maîtresse (magnifique) du tissu urbain coutumier, de la demeure alignée et des traditions ouvrières; cette pièce est organisatrice et centrale de la structure du quartier Angus. Le Locoshop tient lieu d'enseigne et de socle fondateur au récit liant un quartier-atelier à la ville (organisée et divisée depuis là), de canal et demeure de l'identité collective. Il se prête à la production de sens, à la publicité et à l'équipement d'une collectivité par la production d'un vaste système d'espaces publics

signifiants, outillés ou potentiels, depuis ses arcades et constructions annexes, recelant son organisation spatiale.

Ce système d'espace ouvert, outillé et habitable vise à établir un rapport instructif et ouvragé avec la ville environnante, en répondant au concept de rue élaboré plus haut. Il instruit et stabilise l'entendement et se prête ainsi à l'expérimentation coutumière et au jeu, au travail mais aussi aux détournements de sens, à l'usage problématique et à l'aberrant très féconds... qui nuiraient, par conflit d'usage à un milieu urbain mal équipé ou dont les qualités et distances médiatrices feraient défaut. Et qui emporteraient à la dérive le cadre et les pratiques d'autres milieux dont l'identité et la proposition éthique sont affirmés moins solidement. À cet effet permissif, instructif et médiateur, le Locoshop et son espace annexe offrent un actif formidable, organisateur et urbain des activités productives (urbain au sens de cultivé, transactionnel, hypersignifiant et polysémique). Les rues Rachel et Molson, par leur transit sous-régional motorisé, viendraient alimenter et compléter ce système d'espace public outillé et habitable.

Ici, le récit et la proposition éthique affirmée dépendent des activités soutenues par la SDA, de la force de la mobilisation citoyenne mais aussi, de la possibilité pratique dans le rapport symbolique dense entretenu au reste de la ville par l'espace public entourant le Locoshop. Ce rapport symbolique s'établit par l'occupation et l'ameublement de cet espace annexe (automobile ou corporelle, dialogique, littéraire, artistique et productive). Autant que par le langage et l'usage des façades réciproques, de la ville accoutumée et des arcades du Locoshop. La possibilité pratique couvrant ici l'environnement attenant au Locoshop mais s'étend aux rues longeant ses portails. De ce point de vue, l'axe William-Tremblay-Avenue Du Mont-Royal (PMR) offre un potentiel pratique inouï, tout comme un système de voies parcourant l'arcade du sud jusqu'à l'anneau ferroviaire, en répondant à la fois au concept de rue et de jardin industriel évoqués plus haut. Nous les proposons en fait d'intégration urbaine (ou de consolidation d'un milieu de vie) d'un espace tirant parti d'une appartenance régionale à une économie fondée sur l'incorporation de la culture, du talent et de la matière, et sur le développement social et humain.

Pouvoir des usages féconds partagés dans le Locoshop

Vu la fonction organisatrice centrale, la prégnance historique et symbolique (donc la fonction intégratrice) du Locoshop, nous préconisons l'occupation d'une partie importante son enceinte par des activités économiquement et socialement constitutives : une petite bibliothèque et un hub d'équipements partagés, imaginés en traitant spécifiquement des usages. *Le lieu en est on ne peut mieux propice à l'incubation industrielle, à la recherche et au développement* : l'artefact d'une cathédrale industrielle se prête à la collection, à la référence et à la transmission spirituelle d'une communauté d'action productive. Tout comme le couple formé d'une bibliothèque et d'un hub d'équipement. Ce dernier comprendrait des facilités en TI et pourrait servir à la *recherche-développement* corporative (le jour); l'enseignement informel l'emploierait (le soir), possiblement par un *Fab Lab Outreach program*, offrant à une communauté d'étudiantes et de bricoleurs un laboratoire de prototypage rapide et de

réplication numérique d'objets matériels. Ce programme pourrait être donné en collaboration universitaire-communautaire (ARUC).

Au su de la barbarie fonctionnelle, du succès du capitalisme à même sa propre faillite ou de la dissémination de moyens d'imposition instantanée des pulsions personnelles, l'orientation spirituelle et l'organisation productive en un lieu fondateur, contenant et transmetteur d'une conscience collective nous semble durables, civilisatrices et concertantes. Notamment par comparaison au parc technologique type, opaque, sans histoires et surveillé à distance, ou aux dérives possible de l'autoproduction insoumise au dialogue de la production éthique

<http://www.padesautoproduction.net/>

<http://www.cairn.info/autoproduction-accompagnee--9782749212135.htm>

<http://www.fabfoundation.org/>

http://en.wikipedia.org/wiki/Defense_Distributed

À ces fins civiles et concertantes, on habiliterait ce hub du volume costaud du Locoshop, tout en distribuant aux façades ses lieux épiphoniques, méditatifs partagés à ceux de la bibliothèque. Cela afin d'en augmenter l'interface, au domaine public... D'une façon semblable au déambulateur typique (des bibliothèques) qui, sous les arcades, permettent de réfléchir à même un lieu enrichi (par les enfants au Coeur de cannelle); ou de voir naître et partager des idées par la marche. En fait d'esprit, le volume central de la bibliothèque pourrait jouir d'une composition classique sobre ou d'emprunts structuralistes aux corps parfaits; le volume central du hub d'équipement jouxte, s'écorcher de façon constructiviste. Spatialement, on pourrait initier ce couple en un «épicycle» du volume du Locoshop et assurer sa progression omnidimensionnelle parallèlement aux bureaux institutionnels et privés à l'étage.

La possibilité d'enseignement offerte par (typiquement dévolue à) l'incubateur industriel, et l'objectif de socialisation du changement comme pilier de l'innovation supposent de doter l'incubateur de fortes capacités d'interprétation et d'appel. À cet égard des galeries, parloirs, tribunes et plages littéraires devraient y être ménagées sinon former des axes principaux de la composition architecturale de l'incubateur et de son enceinte. Encore une fois, cette composition incorporerait l'espace public du dehors. À cet égard, plusieurs musées peuvent soutenir l'inspiration dont dont peut-être, le People's History et le MOSI de Manchester, ou l'intérieur de la Cité des sciences et le Parc de la Vilette de Paris. Parallèlement à l'incubation corporative, on devine que la «démocratisation» des capacités d'autoproduction, de prototypage et de réplication matérielle numérique donneront aux incubateurs formellement désignés en R-D un rôle et une architecture plus proche de la physique fondamentale et de ses applications, ou de la formation des enseignantEs. Nous l'ignorons mais l'évolution du musée et du bâtiment scolaire peut inspirer l'architecture :

<http://www.oecd.org/fr/edu/innovation-education/>

[centrepourdesenvironnementspedagogiquesefficacescele/](http://www.oecd.org/fr/edu/innovation-education/centrepourdesenvironnementspedagogiquesefficacescele/)

[espacesetlieuxpourenseignementsuperieur.htm](http://www.oecd.org/fr/edu/innovation-education/centrepourdesenvironnementspedagogiquesefficacescele/espacesetlieuxpourenseignementsuperieur.htm)

(déjà citée) http://www.oecd-ilibrary.org/education/cele-echanges-centre-pour-des-environnements-pedagogiques-efficaces_20727933;jsessionid=bnpfeqs6990kq.x-oecd-live-02

<http://ife.ens-lyon.fr/vst/DA/detailsDossier.php?parent=accueil&dossier=75&lang=fr>

<http://aam-us.org/docs/center-for-the-future-of-museums/trendswatch2013.pdf>
<http://www.archfoundation.org/category/design-for-learning/>
<http://www.phm.org.uk/about-us/history/>
<http://www.mosi.org.uk/explore-mosi.aspx>
<http://www.universcience.fr/fr/nous-connaître/contenu/c/1239022829223/-/>

Les arcades du Locoshop sont aussi la fresque reproduisant le logement ouvrier. En plus de l'intérêt fonctionnel, il semble donc symboliquement réformateur de prévoir du logement de fonction et des résidences étudiantes à même l'arcade nord à l'étage supérieur. Cela sans gêner l'incubateur et où la résidence domine la rue William-Tremblay. À l'est aux rez-de-chaussées, certaines arches seraient alors consacrés au commerce de proximité, restaurants ou cafés. Dans cette perspective comprenant l'incubation industrielle, l'occupation du Locoshop par l'hypermarché d'alimentation nous semble temporaire, ou sujette à compression. Dans un ordre hygiénique étranger, nous savons indispensable de préserver le logement des champs et des rayonnements électro-magnétiques alternatifs de l'équipement industriel. Parfois, la séparation des circuits électriques, le filtrage et le blindage des émissions parasites suffit. Dans d'autres cas, l'éloignement de la source est la seule précaution efficace.

<http://www.bioinitiative.org/table-of-contents/>
<http://www.icems.eu/papers.htm>
http://www.researchgate.net/profile/Paul_Heroux/

Dans cette composition, afin de préserver la demeure et le canal de l'identité collective, il semble essentiel de réserver aux usage et domaine publics des parties traversantes d'espace libre comprises à toute la section (le volume) du Locoshop. Il semble aussi très pertinent de doter les arcades d'une profondeur intérieure praticable publiquement pour conserver l'effet de seuil. Cet espace semi-public serait contenu entre la façade ajourée du Locoshop et celle, légère, de l'incubateur ou des unités de logement. À l'incubateur et sa bibliothèque, cet espace servirait de déambulateur et de réfectoire tablé (à l'occasion vitré et chauffé) par une largeur d'environ quatre mètres; À l'unité de logement, il servirait d'espace de transition et de jeu au toit déroulant, d'une dimension semblable à la ruelle ou à une cour, par exemple six à huit mètres.

Une allée piétonne au côté sud du Locoshop

Nous l'avons évoqué en traitant des usages, l'appropriation citoyenne et l'inscription communautaire des équipements d'incubation industrielle et de dissémination du savoir important au milieu de vie productif. L'enseigne habitable offerte par le Locoshop favorise cette appropriation et cette diffusion.

Évoquée à l'égard de la structure urbaine, le rôle d'habitat, de socle et de canal spirituels du Locoshop se diluent au stationnement attendant mais demandent un recul du seuil afin d'être appréciés en marchant. Nous proposons donc de dégager sa façade du côté sud par une allée de circulation piétonne entre les rue Molson et Midway, immédiatement flanquée à l'arcade. Avec le déambulateur, cette allée compléterait l'habitation de la façade sud et donnerait au soleil un environnement commercial de proximité, très propice au séjour et à la pratique du

seuil; cette allée serait donc prolongée à la place de l'Atelier. Son rehaussement léger par rapport au rez-de-chaussée contribuerait à la publicité, et à l'approche du bâtiment.

L'esplanade Industrielle : prolonger publiquement l'espace outillé du Locoshop, recomposer un tissu urbain apte à médiatiser le travail, et receler l'organisation spatiale des Ateliers au cadre réciproque d'une grande voie du tourisme industriel.

L'espace séparant le Locoshop de la rue Rachel ou de l'anneau ferroviaire jouit d'un potentiel utile et médiateur exceptionnel; avec l'incubateur proposé plus haut, ce potentiel peut répondre aux conditions de l'innovation décrites en troisième partie : Instruit à la façade des processus liant l'idée, la connaissance et l'organisation productive, cet espace peut réaliser un lieu éducatif et expérimental propice au jeu, à la délibération et à la démonstration industrielle portant sur les produits et les processus (re)productif. Il convierait au tourisme industriel, à la célébration autant qu'à la «problématisation» de la production démontrée, ainsi qu'à la redéfinition du travail et de ses rapports, comprenant les travaux publics (monopoles techniques que l'on appelle Ouvrages d'art). Cela, permettant de «convivialiser» la ville. Le rôle éthiquement promoteur de la ville féconde en serait affirmé.

Le cadrage de cet espace produirait un tissu urbain à une échelle économiquement apte (des manoeuvres industrielles et du foncier), et l'occasion de receler l'organisation spatiale ou le récit du quartier-Atelier de façon historiquement cohérente. Cela contribuant à l'immanence, à la stabilité opérante et inclusive des signes logés à l'enseigne de l'incubateur que nous avons proposé.

Concrètement, l'organisation spatiale des ateliers Angus consistait en une succession de bâtiments allongés, parallèles les uns aux autres, aux faces alignées encadrant l'espace utile, depuis le seuil d'inflexion des courbes d'aiguillage. Cette organisation fut oblitérée avant la construction de la «banlieue urbaine» qui pris sa place.

Afin de révéler la majesté du Locoshop, de créer ces conditions innovatrices et publicitaires du travail, de reconstituer une forme historiquement significative et de recomposer le cadre humanisé de la ville, nous proposons d'étendre une esplanade parallèle à toute la longueur du Locoshop. C'est-à-dire une voie répondant au concept de rue pourvue d'une dimension supérieure, entre l'arcade sud et un important bâtiment de vocation mixte, parallèle, à construire réciproquement en annexe du Locoshop. L'allée piétonne décrite plus haut serait comprise à l'esplanade éventuelle, mais le bâtiment annexe serait érigé à court terme.

Plus particulièrement, ce bâtiment annexe d'une hauteur égale à celle du Locoshop serait implanté au bord de la rue Rachel et dans son axe, entre la rue du Midway et la rue André-Laurendeau (il pourrait s'étendre au côté sud de la Place de l'Atelier pour en définir le cadre). Cela depuis quelques huit mètres du seuil de la chaussée par un trottoir élargi mettant en saillie l'ancien guichet de guérite des anciens ateliers. Ce grand bâtiment allongé définirait conjointement l'esplanade Industrielle et la rue Rachel. Il la médiatiserait à la rue Rachel de façon semblable au cortège d'usines séparant le canal Lachine et leurs rues attenantes; de

façon semblable à Méduse entre la côte d'Abraham et le parc St-Roch à Québec ou encore, aux bâtiments de l'université McGill entre sa place centrale et les rues University et McTavish.

Le style de ses façades pourrait être élaboré de façon non-étrangère à l'architecture cistercienne (industrielle et culturelle), jusqu'aux modulations éclectiques, aux toits appentis successifs, réciproques à chaque demeure contenue à l'arcade du Locoshop, et à la division du Locoshop. Des entrées privées et de vastes portes cochères donneraient un accès fréquent par son volume traversant, conformément à la figure d'accès trouvée en quartier compact. L'accès au stationnement souterrain, s'il y avait, serait réservé aux courts côtés du bâtiment, sur les rues Du Midway et André-Laurendeau.

L'usage et l'épaisseur physique plus fine de cet immeuble-cadre seraient précisées. Nous y proposons une vocation mixte mais industrielle (privée) institutionnelle dominante, liant la production ouvragée ou technique à la culture et à l'art; Que ce soit par le métier d'art (cégep du Vieux), une maison du Design (antenne de la faculté d'Aménagement ou du module de Design l'UQAM), des logements de fonction et des ateliers d'artiste-en-résidence (CALQ), un programme de loisirs productifs de la Ville, etc. Ces missions institutionnelles seraient sises au rez-de-chaussée. Sur l'esplanade, ce bâtiment offrirait alors l'enseignement, des ateliers ouverts et l'encadrement de l'autoproduction. Sur la rue Rachel, ce bâtiment serait l'enseigne de l'activité économique et culturelle du secteur Angus et de l'anneau ferroviaire. Il assurerait un lien fécond au transit régional en permettant et en protégeant l'espace public habitable, inspirant et outillé.

L'usage productif ou l'occupation ludique de cette esplanade en ferait une rue industrielle, ludique, douce, extensive et spirituellement signifiante, permettant d'apprendre, d'éprouver et de diffuser les processus de recherche-action industrielle, ceux de l'incorporation de l'art, du savoir et de la technique. Enceinte des outils et renseignée des processus de constitution matérielle et culturelle de notre société, l'esplanade serait un lieu phare du tourisme d'investissement et d'une ville éducative et apprenante... De façon similaire aux concepts d'économusée, d'Urban Lab promu par le Quartier de l'innovation dans Griffitown, ou tendant vers l'appareil éducatif et convivial d'Ilich. Les concepts de rue et de tribune industrielle proposés en traitant d'innovation, la disposition publique d'équipement productifs et le logement de fonction seraient mobilisés à ces fins conviviales.

Le traitement paysager de l'esplanade, et son rapport au bâtiment pourraient s'inspirer des petites places citées par les architectes. Vu l'échelle et la vocation du Locoshop, l'esplanade pourrait aussi être composée à la manière du «parc» ou du jardin industriel allemand de landschaftspark, très *comparable* à Angus en termes structurel, paysager et vocationnel. En face du bâtiment annexe l'urbanité s'y ouvrirait de manière intimiste et végétale, comme au square Dalhousie, aux jardins de la Stelco, aux jardins de l'Usine C ou de la cartonnerie de l'île-de-la-Visitation à Montréal; ou encore, au parvis-école de l'église St-Jean-Baptiste à Québec. L'arcade plus formelle du Locoshop pourrait comporter des auvents de tissus et de verre, tant sur le déambulatoire que la voie piétonne, où d'autres seraient déployés en guise d'écran pour des projections.

Bien qu'elle vaille isolément, nous prolongeons plus loin cette proposition paysagère pour la place de l'Atelier, prise à partie du système d'espace public trouvé à l'esplanade et au parc des Locomotives. Enfin la dimension du Locoshop et surtout, ses usages instructifs et partagés paraissent aptes à médiatiser la banlieue rangée, et l'expérimentation instruite et féconde du jardin industriel.

Landschaftspark; <<http://en.landschaftspark.de/architecture-nature/buildings-architecture>>
Emscherstraße 71
Duisburg, Germany
Vois aussi : LVR-Industriemuseum

Nous n'avons pas l'expertise permettant de déterminer précisément la largeur appropriée (utile) de l'esplanade Industrielle. L'îlot contenant le Locoshop tient une largeur de 150 mètres à son côté court, et la portée du Losochop est de 75 mètres. Un bâtiment réciproque au Locoshop (annexe) épais de 25 mètres laisserait environ 40 mètres d'espace libre entre façades, compte tenu de la portée du Locoshop, elle-même scindée.

La largeur de cette esplanade peut être comparée à d'autres espaces de représentation industrielle et culturelle, dépendamment de l'épaisseur du bâtiment annexe proposé. On la compare à la place Valois (44m ou 63m entre façades), à la place Dalhousie (32m), à la partie minéralisée du parc Jean-Duceppe (46m), ou parc des Locomotives voisin (80m). On compare le système proposé à l'îlot du Locoshop au Centre canadien d'Architecture (22m) et à son esplanade frontale (50m), au Palais des congrès de Montréal (120mètres), à l'esplanade du Campus Outremont de l'UdM (nominalement 27 mètres en quelques 60 mètres entre façades), aux cours LeRoyeur ou à l'espace ouvert par l'église St-Patrick à la rue St-Alexandre (35m). Ces deux derniers espaces émanant d'organisations religieuses avaient fonction d'ostentation productive et commerciale, précédant l'industrialisation montréalaise. Le cadre de la rue Rachel et du boulevard St-Joseph fait environ 35 mètres entre façades.

Le Royaume-Uni offre des précédant intéressant de restauration du patrimoine industriel lié à des places publiques : La place de la Géode de et depuis la Cité des Sciences de Paris (65 et 80m) le Tate Modern de Londres (44m), la John Rylands Library (18m) ou le Museum of Science and Industry (16m) de Manchester ou encore, les nombreuses places ceinturant non loin du berceau de l'industrie anglaise, le vieux tronc ferroviaire et les fortifications romaines de Castlefield (entre 30 et 50m), restaurées depuis la déliquescence. Cette ceinture forme un autre précédant, *particulièrement inspirant* à l'égard d'un milieu de vie fécond :

<http://www.creativetourist.com/manchester/castlefield-spinningfields-and-deansgate/>
http://www.manchester.gov.uk/info/511/conservation_areas/972/castlefield_conservation_area/4

La place de l'Atelier : jouir de l'appareillage d'une ville animée et conviviale, et définir l'unité formelle du quartier.

Cette place nous semble judicieusement proposée à l'entrée du quartier, dans un système d'espace public longeant le Locoshop, en contrepoint du parc des Locomotives. Son nom et son lieu renvoient à l'origine de la production d'un «milieu de vie mixte orienté sur l'emploi» et nous inspire un *atelier transformée en place*, c'est-à-dire l'encadrement de l'auto-production soumise au jeu et à la délibération. Elle nous semble compatible et connexe à l'esplanade ici proposée; elle pourrait contribuer à publiciser la fécondité des usages imaginés pour le Locoshop et son annexe, en plus des arts forains prévus dans une perspective singulière, vouée à l'animation active. En rapportant le gabarit ou le style du bâtiment Annexe cadrant l'esplanade et la rue Rachel, au sud de la place de l'Atelier jusqu'à la rue Molson, on marquerait l'inscription de la place dans un système d'espace publics connexes. L'unité du quartier en serait affermie et surtout, l'organisation spatiale des Ateliers restituée.

L'ouverture, la lisibilité et l'abord pratique de la place : sur une rue piétonne intégrant l'art, le jeu et affirmant l'unité du quartier

Cette place appartient au tissu du quartier et son cadre en définit l'unité, qu'elle médiatise à des voies de statut très différent : la route collectrice Molson d'une part, et la rue en formation au nord de l'édifice Bernard-Lamarre et du CLSC de l'autre. En ce sens, nous apprécions particulièrement la contiguïté et la hauteur des bâtiments-cadre proposés afin de définir la place. Le Plan veut bien la circonscrire pour contenir vocalement et moralement ses interactions. On souhaite également pouvoir l'aborder à pied, y discuter audiblement en se situant dans l'unité du quartier. Or, cette place s'ouvre sur la *route Molson*, d'une façon publicitaire mais qui compromet son confort, la clarté de ses interaction et l'intégrité de son animation.

Nous proposons donc d'abord de préciser le cadre d'une rue partagée (partiellement piétonne) en guise d'approche urbaine de la place, au lieu des stationnement au sol séparant les bâtiments-cadre projetés de la place, de l'édifice Bernard-Lamarre et du CLSC au sud. L'écart entre ces bâtiments, d'environ 42 mètres paraît plus large que la place même de l'Atelier mais autant que la rue Rachel; la lisibilité et la hiérarchie de l'espace en sont brouillés, notamment car le CLSC et l'édifice Bernard-Lamarre se décrochent de façon trop prononcée du tissu. Une réduction de l'écart, de même que son traitement en plage pavée viendrait définir l'unité de quartier, aborder la place et permettre d'y séjourner de façon urbaine et permissive. La qualité des façades «arrière» du CLSC et de Bernard-Lamarre s'y prête bien.

On créerait donc cette rue en réduisant d'abord l'écart projeté, par exemple à quelque 22 mètres. Par comparaison, la rue William-Tremblay fait 24 mètres, l'avenue du Mont-Royal (au Métro) en fait 28 et la rue St-Pierre (d'une vocation scénique comparable), 22 face aux Soeurs grises. À Québec la rue St-Jean en fait 15 et la rue St-Pierre 7; au quartier de l'ÉNAP comparable, la rue Ste-Hélène fait 15 mètres. Dans l'emprise ainsi formée, on allouerait quelque sept mètres de pavé carrossable autour et près de Bernard-Lamarre. Ce pavé serait

élevé à un vaste trottoir-plage partagé longeant les bâtiments-cadre de la place au sud, pouvant comprendre les stationnements (bollardés) à l'arrière du CLSC, ainsi qu'une aire de jeu partagée entre Coeur-de-Cannelle et la place de l'Atelier. Cette même plage serait rehaussée en formant le seuil embrassant toute la place. Elle définirait une aire de jeu et d'exploration pour enfants, devant la vocation ludique de la place.

Ce traitement du sol pourrait s'inspirer de celui liant les rue Jeanne-Mance et Balmoral (Festivals) ou de celui, simple et artistique unissant les rues Saint-Paul et Saint-Pierre au Petit-ChAMPLAIN à Québec. L'environnement piétonnisé de la station du métro Laurier nous semble inspirant pour ses rapports de dimension, et sa densité progressive permettant ici de comparer les rues St-Hubert et Molson.

Cette rue ou *approche pédestre*, plus étroite et conviviale que l'écart proposé au plan, serait plus favorable à la marche et ménagerait un espace d'autant plus grand à la Place de l'Atelier ou à l'épaisseur utile des bâtiments-cadre. L'unité visuelle de la rue Molson serait alors acquise par un décrochement bâti formant placette afin d'aligner l'élément de façade du cadre de la place, au 4100, rue Molson.

Nous proposons évidemment que cette la place de l'Atelier soit davantage ouverte à cette même rue d'approche pédestre (actuellement l'allée unissant le CLSC et l'édifice Bernard-Lamarre) qu'à la «route» Molson, dont la circulation motorisée sera blindée, bruyante et pressée. La place se prolongerait ainsi sur l'approche pédestre. Son ouverture à la rue Molson pourrait se limiter à celle de l'allée piétonne proposée plus haut, parcourant la totalité de la façade sud du Locoshop. De cette façon, préservant l'intégrité de l'esprit du lieu, son silence, sa voix, musique et interactions propres dans un cadre aussi ouvert.

La composition de la place : une polyvalence valorisant le Locoshop, renforçant le cadre de la place, et l'arrimage du quartier au système d'espaces public réciproque au Locoshop

Cette approche vient reformer la géométrie et la perspective de la place, de façon moins «profonde» et plus carrée, plus progressive depuis un usage plus transactionnel et doux (humain) de la voie publique. Le Locoshop viendrait alors clore la perspective depuis l'entrée mais cette perspective pourrait toutefois se retourner de façon polyvalente.

En fait de composition nous proposons, en tous cas de figure, de révéler le Locoshop à la place de l'Atelier plutôt que de masquer son arcade sud par des corps annexes flanqués devant, d'une façon qui déjoue sa volumétrie. Plutôt, la facture matérielle du Locoshop (simplement le rideau de l'arcade elle-même) pourrait être reproduite et prolongée dans son axe longitudinal, longeant l'allée piétonne jusqu'à la rue Molson; cela permettant de compléter fidèlement le cadre de la place, et le paysage moderniste du 4101 rue Molson en guise d'enseigne routière de la place. Tandis que sur la place, des plateformes et installations ouvertes prolongeraient le lieu d'emploi du Locoshop dehors, de part et d'autre de l'arcade; elles tiendraient lieu de terrasses (le jour) et de scènes (le soir). Les bâtiments cadrant le sud de la place pourraient gagner d'autant en épaisseur utile. Le tout nous semble plus économe.

Dans cette perspective d'ouverture urbaine piétonne *ou* ce remaniement géométrique, le bâtiment proposé à l'est de la place pour combler sa profondeur étroite pourrait être rapporté à l'ouest de la place, au cadre de la rue Molson. Nous avançons d'ailleurs l'idée que ce bâtiment bloquait l'unité paysagère du Locoshop et l'intérêt d'un système d'espaces publics réciproque au Locoshop, polyvalent et d'échelle comparable. Ce bâtiment paraissait toutefois justifié vu l'expression banale de la face arrière du *Carrefour de l'économie sociale*, 4100-4120 André-Laurendeau. En ce sens, nous proposerions plutôt des installations amovibles au flanc ouest du *Carrefour*, servant de scène, d'estrade ou de stationnement provisoire et venant agrémenter sa façade arrière.

Facultativement, cadrer au sud la place du gabarit ou du style assimilable au bâtiment Annexe parallèle au Locoshop, proposé plus haut, préciserait l'unité du quartier. Surtout, cela contribuerait à y intégrer le système d'espaces publics réciproque au Locoshop, et à receler l'organisation spatiale des Ateliers, jusqu'au parc des Locomotives.

Comme aux centres touristiques des villes, des façades aux délimitations verticales plutôt qu'horizontales permettent de renouveler l'intérêt, et d'offrir les détails d'un lieu riche au temps lent de la marche. La fréquence type des modulations et baies de façade (par un écart de 5 à 7 mètres entre mitoyennetés) permet de diminuer la vitesse motorisée par le raccourcissement du temps subjectif. L'ameublement (près) des façades, leurs renforcements et loges sont indispensables au confort de la marche et surtout, des activités pratiquées sur place et dont dépend l'animation. Ce type de façade conviendrait à cette rue d'approche pédestre et à la place de l'Atelier, en contraste aux façades horizontales bordant actuellement les rues Rachel et Molson. Le Locoshop s'y prête d'ailleurs idéalement.

Enfin, la signalétique du Plan représentant la place en vert convient sûrement qu'elle puisse être essentiellement minéralisée. Cela nous semble nécessaire à sa qualité acoustique si la performance musicale y est prévue.

L'équipement de la ville

L'aire centrale de la place et de l'esplanade pourrait comporter des rails (rappelant les aiguillages) et des structures portant éventuellement des machines servant à l'auto-production communale, notamment du cadre de vie : moules et fours à céramique, pliage et ceintrage des métaux, ébénisterie, sérigraphie, etc. Cela de façon fixe ou sur wagons praticables, par une facture paysagère semblable à celle du landschaftspark. Un cortège d'ateliers communautaires, semi-permanents, amovibles ou roulants pourraient en découler, en extension du centre collégial des Métiers d'art projeté : cet équipement sur plateformes contiendrait tout l'appareillage nécessaire à la création et à la maîtrise communale et corporelle ou à l'enchantement du cadre de vie (plutôt qu'à sa consommation électorale et à l'administration du parc humain)... En permettant la fabrication de modules d'habitation, d'éléments architecturaux et décoratifs, de bicyclettes ou autres objets corporels. On déploierait et rangerait (dehors) cet équipement au besoin, notamment par un rail et une piste de remorquage longeant l'allée piétonne au nord ou la plage dure et l'Annexe au sud.

En poussant la logique, un atelier d'*économie sociale*, compris au Locoshop ou son Annexe, serait lieu d'une production continue de ces plateformes-équipement, visant à outiller ailleurs la collectivité ou les groupes communautaires. L'abaissement du coût du logement ou de sa rénovation serait une visée importante de l'entreprise, tout comme la transmission ouvrière. Elle participerait à l'animation de la place de l'Atelier ou de l'esplanade : La facture ouverte et (dé)constructive de l'appareil productif et son emploi local rendraient cette production allégorique autant qu'effective. Ce musée productif serait un sens possible de l'atelier devenu place publique. Notamment depuis le 375^e anniversaire de la ville si son outillage et sa résilience économique importait autant que son divertissement.

Globalement, ce système d'espaces publics outillé serait encadré de mission institutionnelles et corporatives visant, d'une part, des constructions «avancées» codifiant des idées organisées à l'incubateur industriel et, d'autre part, la production gestuelle et essentiellement sensible des métiers d'arts. Ainsi le système formé de l'esplanade Industrielle et de la place de l'Atelier offrirait un lieu inspirant aux entreprises intégrant l'art, la technique et les procédés de fabrication. En favorisant tantôt le jeu et la sociabilité, tantôt l'enseignement, l'autoproduction et l'exposition canonique, ce système offrirait une vitrine institutionnelle polyvalente, importante; il représenterait des rapports de travail novateurs et permettrait de les expérimenter en commun dans un cadre très signifiant.

...

L'îlot séparant la rue Molson de l'emprise ferroviaire du CP : un lieu d'orientation, d'arrimage et de surplomb à densifier

Cet îlot est d'une importance stratégique à l'arrimage du secteur Angus au cercle d'une économie régionale ou insulaire, en gestation à des noeuds précis de ce cercle, soit l'Université de Montréal, Marconi-Alexandra et le Quartier de l'Innovation (ÉTS et McGill). L'organisation synergique que l'on y trouve intègre la culture et le savoir à la production matériel de pointe, ou sensible. Bien que l'avenue Du Parc en soit un axe avant-coureur, on ne saurait négliger le rôle touristique et ludique pouvant être joué par Angus dans la capitalisation, la socialisation et l'affectation émotive des processus innovants. Notamment depuis l'épicentre touristique du Vieux-Port, par la vocation «ludique» éventuelle de l'anneau ferroviaire et la vitalité de l'avenue du Mont-Royal. Devant ces possibilités, cet îlot jouerait un rôle diplomatique et d'orientation (visuelle), en plus de soutenir des bâtiments utiles importants. De ce point de vue, la forme pavillonnaire allongée projetée y semble généralement appropriée car elle ouvre la perspective et l'accès sur les voies au sol. La compacité du cadre doit toutefois être modulée à ces fins, et par économie.

En vue de ce rôle, il semblerait opportun de produire une plage publique en extension d'une piste cyclable (réseau vert du CP) longeant l'emprise ferroviaire, y rendant le secteur Angus connexe et praticable. Cette plage dure et molle s'étendrait entre l'axe des rues Rachel et William-Tremblay, d'une façon protectrice des nuisances et dangers occasionnels associées au transport ferroviaire. À pied ou à vélo, cet espace public permettrait l'accès immédiat depuis piste de la rue Rachel, épargnant ainsi l'emprunt de son intersection avec Molson, périlleuse.

Ces piste et plage seraient logées entre l'emprise et les pavillons sis côté ouest de la rue Molson, en lieu de leurs stationnements actuels et, si possible, sur la bute de sol contaminé.

Le rayonnement touristique de l'esplanade Industrielle et de la place de l'Atelier bénéficierait de leur ouverture à la perspective visuelle depuis l'anneau ferroviaire, près d'où le plan vient la clore par un bâtiment, à l'ouest du 4100 Molson. Un promontoire ou un gradin sur le toit d'un bâtiment pourrait, cependant, augmenter d'un surplomb la perspective visuelle sur l'esplanade et la place, telle une estrade. Et l'expérience du Mile-End montre que l'emprise ferroviaire serait bien détournée par un concert nocturne. Ainsi la plage et le gradin donneraient, respectivement, accès et vue de part et d'autre de la limite du quartier. Cet accès et cette vue peuvent être compris au hall de bâtiments, mais surtout laissé spontané à l'extérieur.

Enfin, l'implantation et la volumétrie du pavillon de l'OIIQ nous semble très habilement conçus, pour cadrer la connexion éventuelle entre l'avenue du Mont-Royal (PMR) et la rue William-Tremblay (RPP). Avec le bâtiment projeté au sud de l'OIIQ, le gabarit de l'emprise de la rue est fidèlement reproduit, par un cadrage civil. Toutefois nous l'évoquions, le dégagement latéral autour du pavillon projeté au nord de l'OIIQ nous semble excessif, tout comme la baie offerte à la rue Molson par les bâtiments prévus entre l'OIIQ et le 4100 Molson. Cela, car aucune voie n'y correspond et vu l'intérêt soulevé d'amplifier les cours habitables, médiatrices dans l'îlot "Central". Nous croyons que le bâtiment projeté au nord de l'OIIQ devrait s'élever sur cinq ou six étages, bien qu'il parait nécessaire d'offrir deux étages antérieurement.

Nous croyons que l'augmentation des valeurs foncières résultant de l'habitabilité d'un cadre traversant donnant sur l'étendue de l'espace libre peut se traduire par de tels écarts de hauteur, acceptés en d'autres lieux d'emploi centraux (Q-54, Marconi-Alexandra ou inversement, des Résidences Omer-Lavalée). Cela, dans la perspective d'une élévation progressive des lieux d'emploi plutôt que d'un comblement de l'espace ouvert qui permet le milieu de vie.