

Mise en valeur des anciens ateliers municipaux Rosemont, Arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie

Mémoire à l'OCPM

Par

Michel Barcelo, OUQ, MICU, professeur honoraire, Institut d'urbanisme, Université de Montréal

L'objet de ce mémoire, présenté à titre personnel, est de faire valoir quelques considérations de morphologie urbaine qui me semblent ne pas avoir été suffisamment prises en compte dans l'élaboration du projet des Ateliers Rosemont et qui méritent un examen beaucoup plus attentif.

Ce projet représente pourtant une occasion unique de restructuration urbaine, qui peut devenir exemplaire en dépassant les enjeux spécifiques du seul site et leur résolution à la pièce. Le projet à l'étude doit bien sûr être exemplaire du point de vue social, mais il doit l'être aussi du point de vue de la composition urbaine qui en assurerait la qualité de milieu de vie. Si on pousse assez loin de telles considérations, il pourra tout autant contribuer à mieux définir l'avenir des terrains qui deviendront bientôt disponibles à l'ouest, dans le prolongement de Rosemont et de Bellechasse. Ces retombées éventuelles lui donnent donc une signification urbaine et territoriale qui demande une réflexion poussée.

Dans cette optique, plusieurs éléments de composition urbaine ne sont pas encore résolus dans le projet qui fait l'objet de cet examen.

À l'angle nord-ouest

Le projet perpétue la configuration de la bretelle d'accès au métro, elle-même tributaire de l'ancienne occupation du site. Au moment de son implantation, en raison de la présence des Ateliers Rosemont, on n'avait pas à se préoccuper outre mesure de la continuité ou de la discontinuité de la circulation piétonne sur Rosemont entre St-Denis et St-Hubert. Ce malheureux héritage du passé ne peut-il être réaménagé maintenant qu'on envisage une nouvelle vocation pour les Ateliers ? En milieu urbain, c'est un des rares aménagements du genre pour le rabattement d'autobus sur une gare de métro, qui hypothèque la tête d'îlot et la continuité piétonne sur

Rosemont. Dans son avis du 28 avril 2006, le Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme affirmait : « La bretelle de la STM est une source potentielle de nuisances. Le bruit et les gaz associés aux autobus doivent être minimisés. Une solution consisterait à recouvrir d'une dalle cet espace (qui pourrait être réduit) et à construire au-dessus. Une ventilation adéquate sera assurée par le projet. Cette solution apparaît plus compatible avec l'objectif d'assurer un développement durable ». Ce n'est peut-être pas la solution qu'il faut nécessairement envisager, il faut sans doute en examiner d'autres, mais nous n'avons pas vu d'études en ce sens dans la documentation du projet qui puisse permettre d'évaluer, dans un sens ou dans l'autre, une hypothèse adéquate de solution. Elle pourrait être pourtant complémentaire de la solution proposée à l'angle nord-est (St-Hubert/Rosemont) en assurant à Rosemont une continuité de circulation piétonne conforme à sa nouvelle vocation.

L'îlot est

Les implantations suggérées pour les bâtiments dans cet îlot n'ont rien à voir avec la morphologie urbaine traditionnelle de Montréal, ou avec une nouvelle morphologie qui pourrait se marier avec l'existante. De toute façon, il s'agit pour l'instant d'illustrations schématiques de densités et de hauteurs plutôt que de composition urbaine, dont on semble laisser trop facilement la configuration aux promoteurs éventuels. Ces illustrations schématiques n'arrivent pas à démontrer que la volumétrie résultante pourrait créer un milieu de vie intéressant. Elles ne font qu'illustrer certaines difficultés que représentent le découpage de l'îlot, qui ne peuvent être résolues que par une attention beaucoup plus poussée à la typologie des bâtiments. Le Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme, le 28 avril 2006, affirmait : « Sur St-Hubert, l'implantation montrée n'a pas la présence souhaitée sur rue. Une implantation parallèle à la rue est nettement préférable ; une telle option permettra d'encadrer la rue de manière continue avec des façades principales. Des ouvertures et des façades latérales n'assurent pas la structure souhaitée ». Ces commentaires tiennent toujours.

L'îlot central

Cet îlot n'est pas vraiment un îlot, le centre en étant un grand vide indéfini et non structuré, selon les diverses configurations qui ont été illustrées. L'usage dominant consacré au stationnement de surface en fait un parking entouré de bâtiments résidentiels plutôt qu'un véritable îlot résidentiel avec des espaces

conviviaux appropriés prolongeant les milieux de vie. En effet, les divers espaces du « centre » et leurs proportions respectives semblent difficiles à hiérarchiser pour les divers usages qu'on y envisage, contrairement aux îlots traditionnels du quartier.

Voie ferrée

Les problèmes d'interface entre l'îlot central et le chemin de fer ne sont pas résolus. Nous n'avons eu aucune réponse sur la question du bruit et des vibrations, dont la solution n'est pas du tout évidente, surtout avec le type de logements envisagés dans l'îlot central. Nous n'avons pas su si on avait envisagé d'autres fonctions ou d'autres types de bâtiment qui cohabiteraient mieux avec le chemin de fer, ou une autre configuration de l'îlot central. Pour l'instant, nous nous retrouvons, tout en ne sachant trop pourquoi, avec un îlot central éloigné le plus loin possible de Rosemont et le plus près possible du chemin de fer.

Morphologie urbaine en général

Dans son avis du 28 avril 2006, le Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme faisait les souhaits suivants : « [Le projet] sera l'occasion d'une restructuration du secteur et notamment des voies qui le ceignent. Les constructions implantées sur Rosemont, St-Hubert et Des Carrières doivent définir un front urbain clairement lisible. Une grande attention doit être accordée à l'élaboration des franges du projet ».

« L'implantation des constructions sur Rosemont, entre St-Denis et St-Hubert devra mener à l'établissement d'une frontalité de ce tronçon. Les interventions sur Rosemont doivent être également conçues comme s'inscrivant dans l'ensemble de cette voie, on doit penser le projet dans sa relation avec la portion située à l'ouest de St-Denis, avec le bâti situé en vis-à-vis du côté nord du projet ainsi qu'avec le prolongement de la voie vers l'est ».

Ces dimensions dépassent toujours celles qu'a abordées le projet jusqu'ici. Pour l'instant, il nous présente plutôt un « patchwork » qu'une solution intégrée, alors qu'il pourrait être exemplaire d'un tissu urbain restructuré.

Conclusion

Il ne s'agit pas nécessairement de rejeter tout le projet. J'ai tenté de suggérer des pistes pour arriver à une meilleure définition de quelques éléments clés qui en feraient un projet exemplaire, assurant un renouveau véritable du tissu urbain, de part et d'autre des artères qui le bordent. Je ne doute pas qu'il soit possible d'y arriver, tout en réalisant les programmes de logements envisagés dans leurs dimensions prévues. Il s'agit pourtant d'en assurer le succès par une meilleure composition urbaine.

Michel Barcelo

Le 1 octobre 2006