

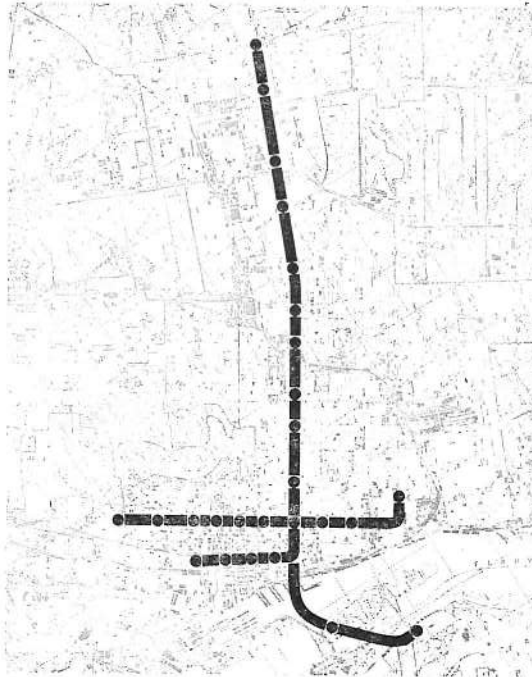
# MÉTRO ÉDUCATION MONTRÉAL

Michel Lincourt, Harry Parnass

Métro/Education est un projet de recherche et de développement qui tend à rentabiliser des systèmes d'éducation et de culturisation populaire par une meilleure utilisation des ressources urbaines existantes.

Notre travail se base sur l'hypothèse qu'il est possible d'optimiser le rendement de la population par le rehaussement du taux de performance des infrastructures physiques et organisationnelles de la ville.

Apprendre exige des contacts... avec la ville, ses activités, ses institutions, ses services et son environnement construit. Le vieux concept de l'école isolée ne répond plus aux exigences actuelles de la population. Celle-ci descend dans la rue pour réclamer une réforme complète de l'instruction traditionnelle, demande l'éducation permanente, des cours d'entraînement spécialisé, une formation professionnelle plus appropriée à sa condition, une accessibilité accrue aux choses de la culture et à l'information libre. Et requiert que ses exigences soient satisfaites à des coûts abordables.



Collaborateurs :

Laurence S. Sherman, G. Maffini, Peter Primiani (étude du métro) Michel Chevalier, Guy Desbarats, Faculté d'Aménagement Université de Montréal. Photographies, Pierre Gaudard.

Nous publions ici quelques extraits de cette intéressante étude dont une présentation détaillée fera l'objet d'un prochain numéro des Cahiers du Centre d'Etudes Architecturales de Bruxelles, v. p. XXXVII sous le titre : « Urb'Education' Design ».



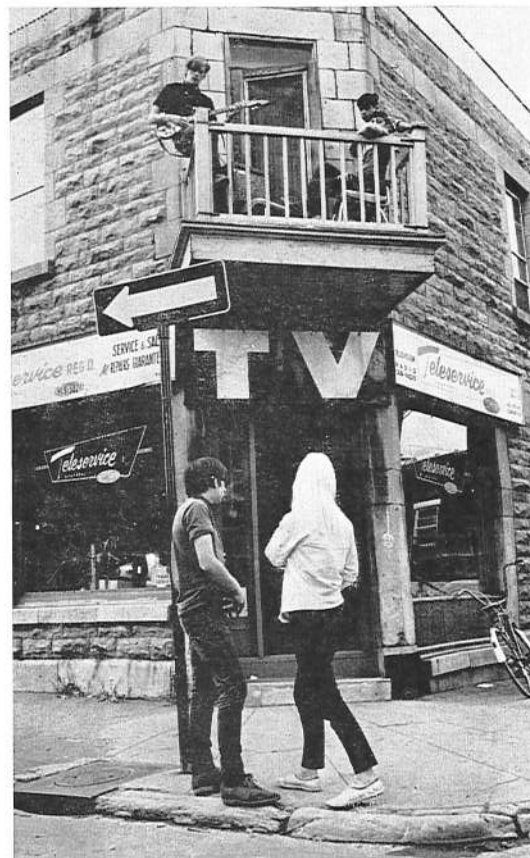
entre les besoins éducatifs de Montréal et les infrastructures disponibles. C'est pourquoi il a comme objectif de mettre sur pied un système d'éducation, de diffusion d'information et de culturisation au moyen d'une meilleure utilisation des ressources urbaines existantes. Il tentera d'y arriver en établissant une coordination entre tous les groupes intéressés à l'éducation urbaine : c'est du consensus de leurs exigences et de leurs contraintes que naîtra le projet.

Métro/Education propose le Métro comme corridor central du système. Non seulement cette épine dorsale est présentement sous-utilisée mais en plus elle rejoint, dans un bassin d'accès de 30 minutes, près de un million de gens. Les équipements éducatifs seront décentralisés et occuperont les espaces vacants du Métro ou de ses prolongements, ou utiliseront les services disponibles, comme par exemple l'un des 12 cinémas du Métro, tous vides le matin. En plus des cinémas, ces infrastructures contiennent déjà tous les équipements nécessaires à un système d'éducation : espaces vacants pour bureaux, salles de cours et de séminaires, centres de calcul, aréna, boutiques, restaurants et snack-bars, librairies, clinique, laboratoire, etc.

Métro/Education rend opérationnel le concept de l'éducation intégrée à la vie urbaine. Cette fluidité exige cependant que les institutions concernées reconnaissent leurs points communs et organisent leurs interactions. Elles tendront à perdre leur identité corporative en tant que propriétaires fonciers mais en retour deviendront des utilisateurs d'espaces et de services dont les services colleront aux demandes fluctuantes du public. Les très forts investissements présentement dévolus aux terrains et aux édifices seront alloués plutôt au développement des ressources humaines afin d'assurer une compétition efficace avec les autres secteurs de la société, de même qu'à l'utilisation d'appareillages de communication et d'information qui sont beaucoup plus pertinents au processus d'éducation que des immeubles immuables. En décentralisant le système d'éducation dans la ville, chaque « lieu d'enseignement » devient comme une vitrine offrant aux passants le phénomène de l'éducation.

Une telle organisation permet aux étudiants et aux travailleurs qui veulent se recycler d'utiliser facilement les autres services éducatifs du centre-ville. En plus, elle permet d'accéder au réservoir pratiquement illimité d'enseignants que sont les hommes d'affaires, les industriels et les professionnels qui travaillent dans le centre-ville. De nouvelles et importantes ressources humaines qui n'avaient jamais été exploitées à de telles fins deviennent alors immédiatement accessibles et permettent de nouveaux liens entre le processus d'éducation et le monde du travail.

Nous proposons que Métro/Education se concrétise par la mise sur pied d'un projet expérimental, seule démonstration valable de la validité du concept.



## LA VILLE : RESERVOIR DE RESSOURCES HUMAINES POUR L'ÉDUCATION

L'utilisation pour des fins éducatives des diverses ressources humaines que l'on retrouve dans la ville est une idée toute simple. Cette idée est celle du professionnel, ou de l'homme d'affaires qui donne gratuitement une heure d'enseignement par semaine. En principe le nombre de personnes qui pourraient accepter cette tâche est considérable. Cependant, en pratique, il faut deux prérequis :

il faut d'abord un système d'accessibilité qui permette aux professeurs de joindre les étudiants sans perdre de temps. Ce système peut s'établir au niveau des communications (télévision en circuit fermé, téléphone, etc.) ou au niveau des mouvements (si, par exemple, le président de la Banque Royale pouvait rencontrer ses étudiants au Cinéma de la Place Ville Marie).

il faut ensuite un système de gestion et de coordination qui organise ces échanges.

En conséquence, en intégrant les lieux d'enseignement au système du Métro, il devient possible d'utiliser toutes les ressources humaines qui y sont reliées, ce qui correspond à une partie appréciable du centre-ville.





Le centre-ville de Montréal est renommé pour son environnement urbain dont la richesse et le potentiel s'avèrent uniques en Amérique du Nord. Plus que toute autre grande ville, elle a développé un noyau central qui intègre bureaux, galeries de boutiques, centres de conférences, halls d'expositions, appartements, services culturels et récréatifs. Toutes ces fonctions se relient entre elles par un réseau sophistiqué de galeries pour piétons se greffant au Métro. Cette ville de deux millions et demi d'habitants doit transmettre l'éducation en deux langues : l'anglais et le français. Les demandes pour des services éducatifs augmentent rapidement surtout dans les secteurs défavorisés où se regroupent en grande partie les immigrants. Cette pluralité complexifie le problème de l'allocation des ressources et des équipements par rapport aux exigences de langages.



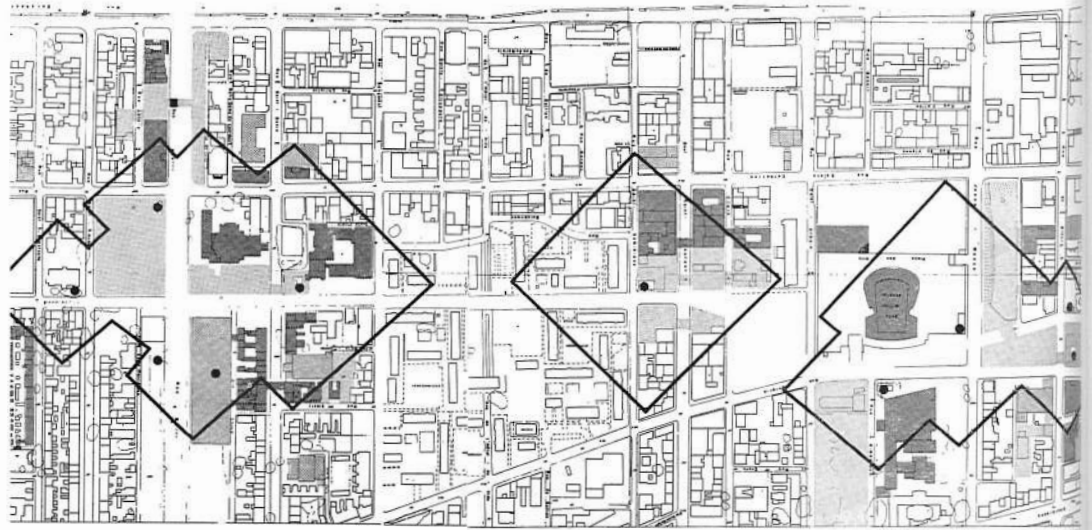
LA NECESSITE DE POURVOIR  
UN EQUIPEMENT EDUCATIF EN VUE  
D'UN DEVELOPPEMENT CONTINUEL

En ce qui concerne la régénérescence perpétuelle du tissu urbain, les institutions scolaires doivent faire leur part comme d'ailleurs toutes les autres institutions. Leurs politiques d'investissement ne doivent pas uniquement suivre des critères d'ordre pédagogique (bien que ceux-ci doivent bénéficier de la priorité) mais aussi des critères plus larges, d'ordre urbanistique.

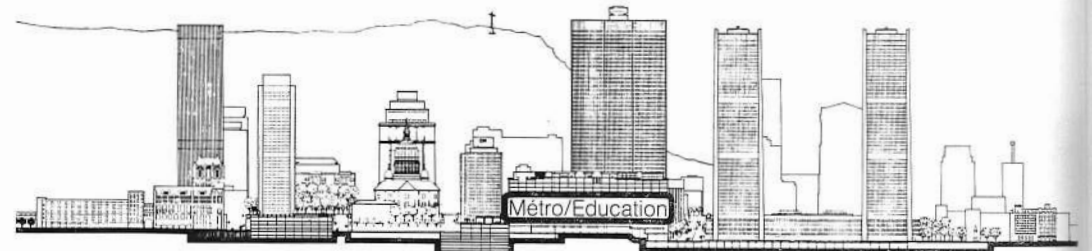
Les activités d'éducation peuvent devenir des générateurs de développements résidentiels et commerciaux. Leur importance comme agents de recyclage, d'entreposage et de manipulation des données, de diffusion de l'information en fait une composante essentielle de la communauté urbaine. Sa présence ou son absence constitue souvent le facteur décisif dans la décision d'investir.

Stephen R. Granhard, dans son article « University Cities in the Year 2000 », dit : « Quelle sera alors la ville-université de l'an 2000 ? » Essentiellement, elle sera une zone urbaine d'une certaine taille et importance économique qui abritera un nombre significatif d'institutions éducatives de fort calibre ; ces institutions coopéreront selon des modes non encore soupçonnés. Des liens très étroits se formeront entre les industries, les institutions scolaires, les instituts de recherche, les centres médicaux et scientifiques et organismes culturels de toute sorte ».

La disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée que constitue une université dans une ville est un facteur important d'attraction d'investissements. Il s'ensuit que l'implantation bien planifiée d'un système éducatif dans un milieu urbain peut devenir l'un des stimulants les plus efficaces de développement urbain.



Possibilité d'un ensemble d'équipement sur trois stations de métro. Les losanges correspondent à la zone d'accès de cinq minutes de marche à partir du centre de gravité du quai de la station de métro.



Coupes du centre-ville de Montréal : dans le réseau, le professeur rencontre l'étudiant à mi-chemin, dans un lieu d'éducation.

Pour un même temps d'accès, le bassin de desserte acquiert une dimension métropolitaine.



Zone d'accès de l'école traditionnelle / The accessibility zone of the traditional school

