

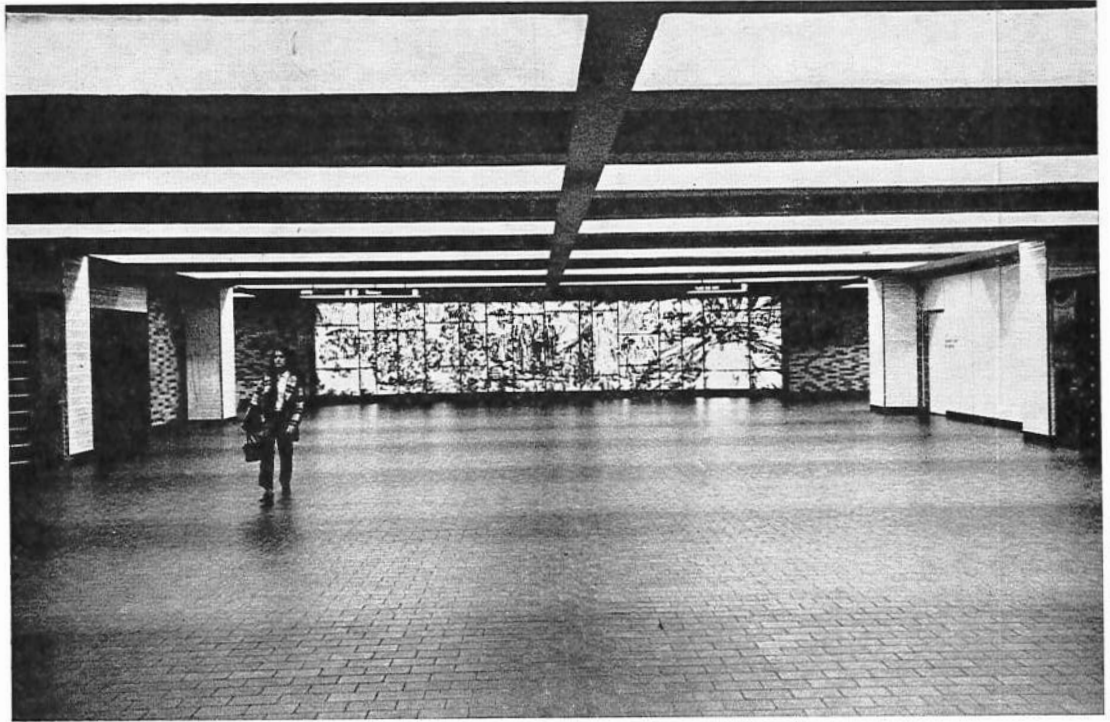
LA SOUS-UTILISATION

DES RESSOURCES PHYSIQUES ET HUMAINES

Il existe à Montréal un nombre considérable d'infrastructures physiques qui sont présentement sous-utilisées et qui constituent un inventaire lourd à porter. Ainsi, le métro est pratiquement vide hors des heures de pointe; les terrains vacants et les espaces construits inoccupés sont très nombreux dans le centre-ville: les cinémas sont déserts le matin; les bibliothèques ne sont pas utilisées pleinement, etc. Par exemple, autour de la seule station de Métro Berri-de-Montigny, le centroïde du système de transport, il existe présentement 750,000 pi. car. de terrain vacant et 60,000 pi. car. d'espaces construits disponibles, le tout à moins de cinq minutes de marche des sorties du Métro.

De même, il y a un potentiel humain qui lui aussi n'est pas utilisé à sa pleine capacité. Qu'on s'interroge, par exemple, sur le nombre d'exécutifs, d'hommes d'affaires, de professionnels et de techniciens qui accepteraient de donner gratuitement ou presque une heure par semaine de leur temps pour enseigner la discipline qu'ils pratiquent.

Dans les deux cas, il s'agit d'un gaspillage dû uniquement à une lacune de gestion adéquate et d'innovation organisationnelle.



RESSOURCES URBAINES

Une ressource urbaine pour le système d'éducation est un espace, une liaison ou un service qui n'est pas présentement utilisé à son maximum et qui est disponible.



OBJECTIF

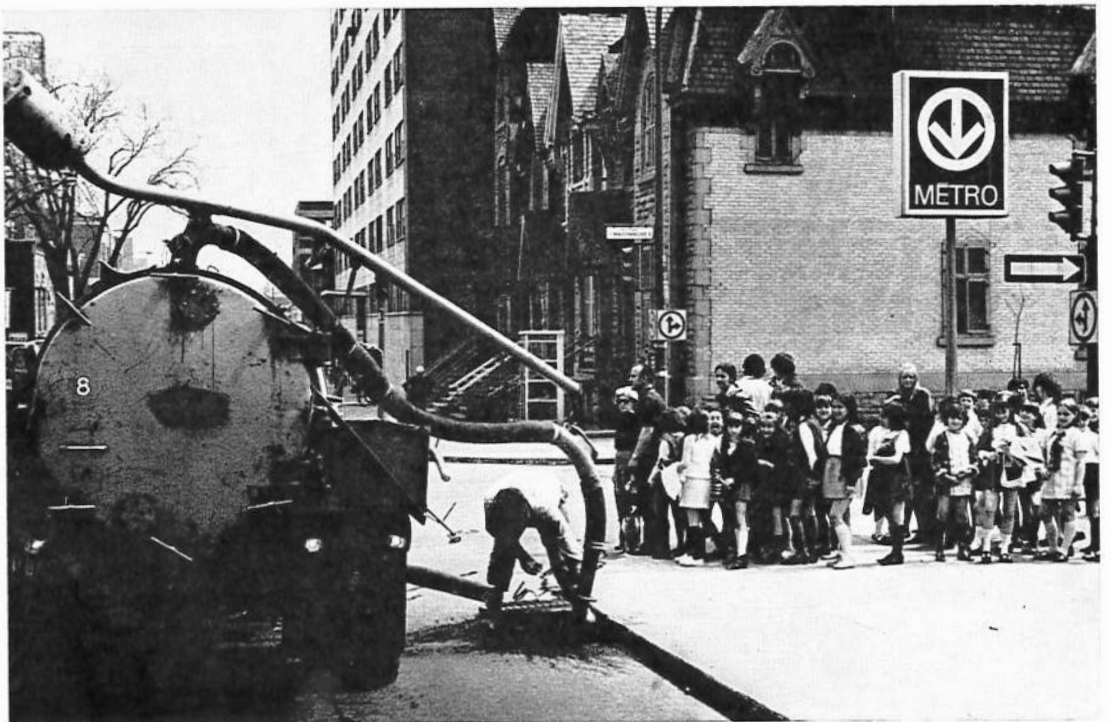
L'objectif de l'étude consiste à mettre sur pied un système d'éducation, de diffusion d'information et de culturisation dans le centre-ville de Montréal.

De façon opérationnelle, l'objectif est de favoriser la naissance d'un processus entre tous les groupes intéressés au phénomène d'éducation urbaine afin d'exploiter à des fins éducatives les ressources humaines et physiques présentement sous-utilisées.

Ce processus ne dictera pas aux autorités concernées la démarche à poursuivre mais plutôt servira à catalyser les mécanismes décisionnels de conception et d'implantation qui surgiront des besoins et des aspirations de tous les groupes intéressés.

Dans cette optique, les tâches que ce processus doit accomplir sont :

- conceptualisation d'un système d'organisation d'équipement scolaire urbain qui offrira une alternative valable à la façon traditionnelle de procéder
- élaborer un outil de prise de décision et de gestion qui permettra aux autorités de se servir du système
- amener les autorités à mettre sur pied un projet expérimental afin de tester la validité du système.



LE REMPLISSAGE URBAIN

Le remplissage urbain est, comme son nom l'indique, une technique qui consiste à boucher de façon systématique les trous du tissu urbain. En d'autres termes, c'est l'un des moyens selon lequel on optimise le rendement des infrastructures urbaines par une utilisation plus efficace des services existants. Le remplissage peut être spatial, c'est-à-dire l'occupation d'un lieu vacant ; il peut aussi être temporel, c'est-à-dire l'occupation d'un moment vacant. Le remplissage peut être aussi la combinaison des deux.

Par exemple, la location d'un immeuble vacant pour y installer une bibliothèque constitue un remplissage spatial. D'autre part, la location d'un cinéma pour l'avant-midi constitue un remplissage temporel.

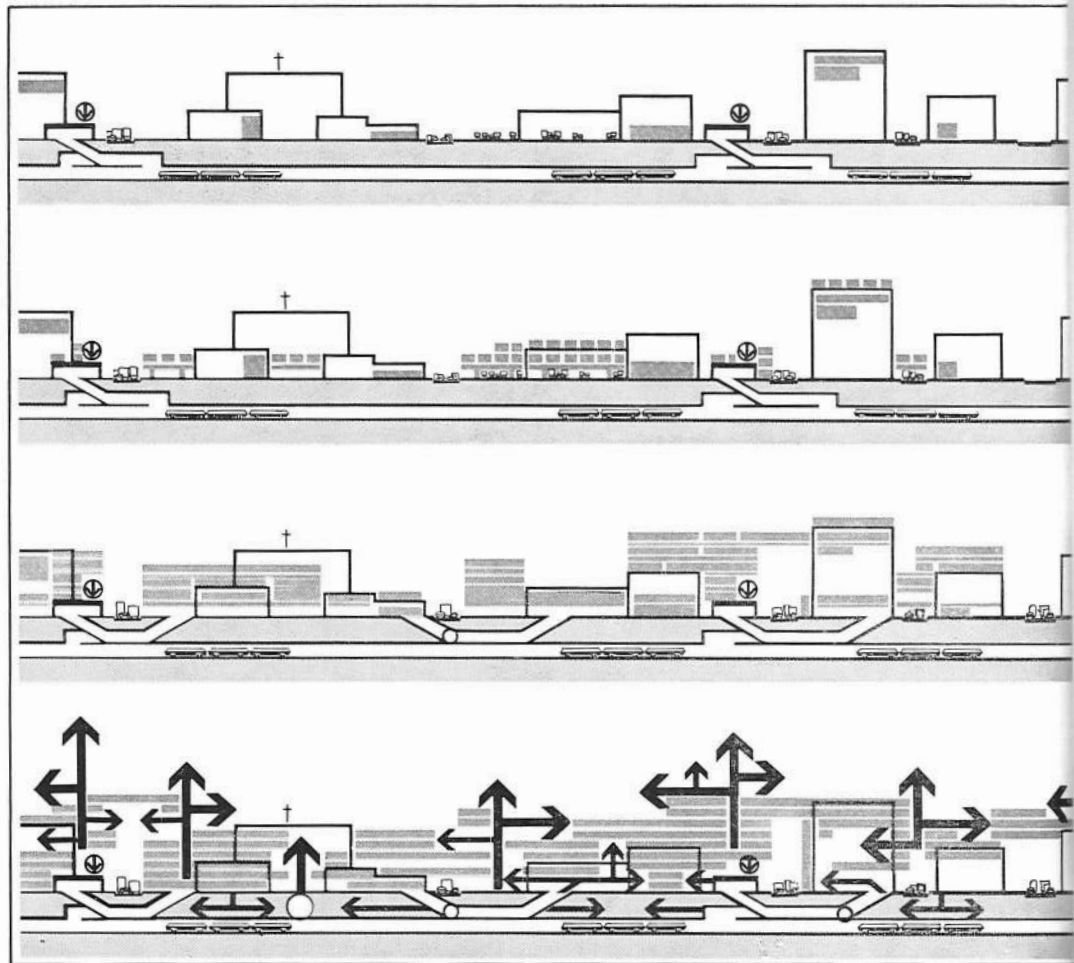


LE DEVELOPPEMENT MULTI-FONCTIONNEL

Le remplissage urbain présuppose une organisation multi-fonctionnelle de l'environnement urbain. Dans un tel développement, on peut distinguer deux éléments de base :

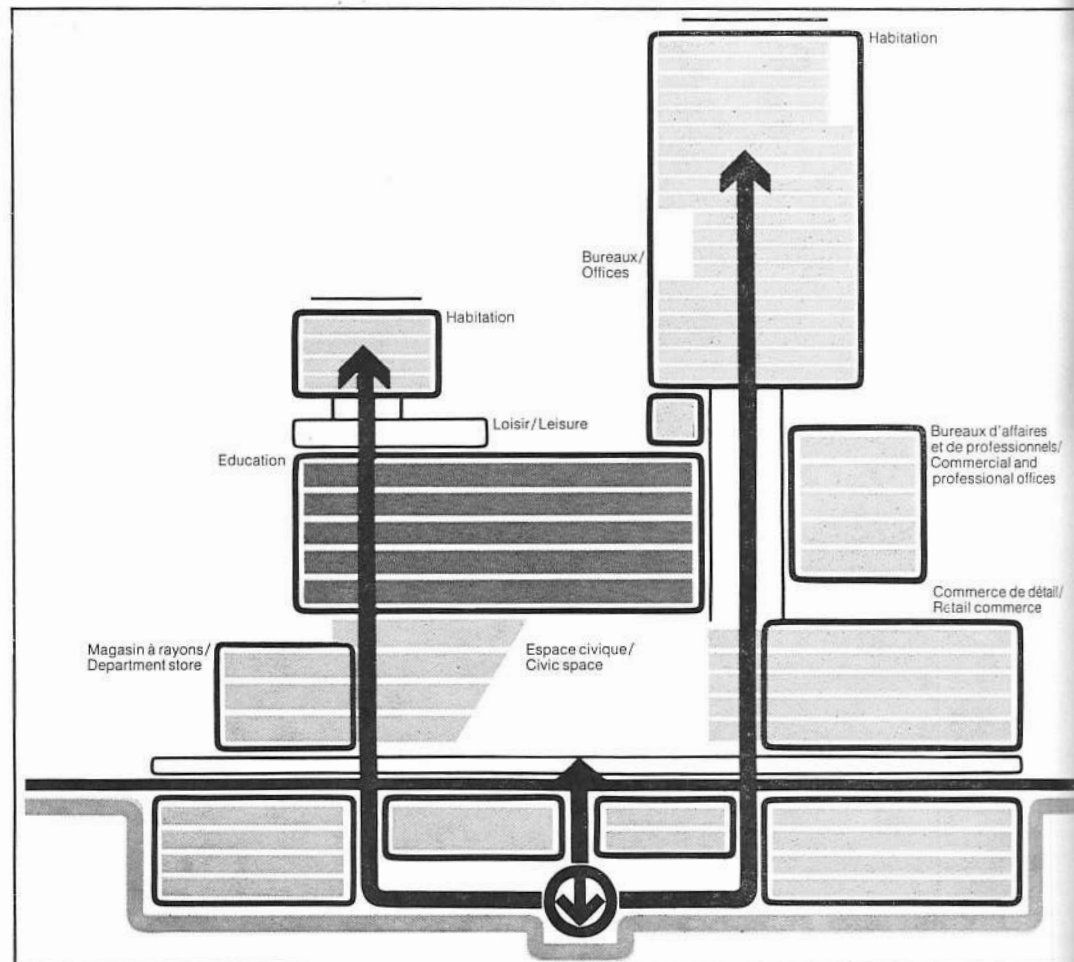
- a. les fonctions que l'on veut implanter.
- b. les fonctions qui permettent aux premières de s'implanter.

Les premières fonctions sont habituellement à caractère social ou civique. Dans ce cas-ci, il s'agit d'un système d'éducation. Or, ces fonctions ne sont jamais rentables. La façon traditionnelle de procéder est de les supporter par les taxes et ainsi combler le déficit. Cependant, par l'intégration des fonctions sociales aux autres fonctions qui elles sont rentables, il est possible sinon de combler complètement le déficit du moins de le réduire. Le développement intégré de ces deux types de fonctions devient plus économique que le développement indépendant de chacune d'elles. Il se produit ici, en effet, le phénomène de la synergie : la fusion des éléments excède l'addition simple des mêmes éléments.



Remplissage urbain : Premier niveau de remplissage, utilisation des espaces existants vacants. Second niveau de remplissage : utilisation des terrains vacants par des structures temporaires préfabriquées. Troisième niveau de remplissage, développement de structures permanentes. Combinaison des trois niveaux, développement urbain global.

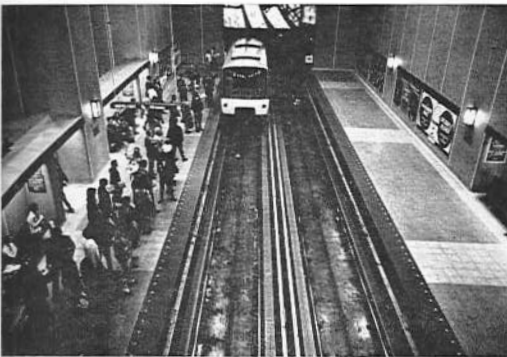
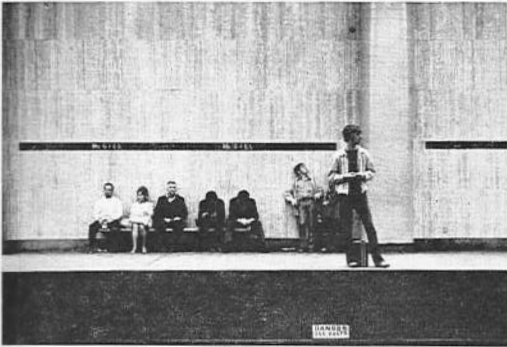
Développement multi-fonctionnel : La composante « éducation » peut devenir le catalyseur de tout le développement.



STRATEGIES CONCEPTUELLES

Les stratégies conceptuelles, à la différence des stratégies d'implantation, traitent des approches théoriques de l'organisation de l'environnement éducatif. Elles servent à concentrer l'étude et le processus de dialogue sur les interventions urbaines qui possèdent le plus fort potentiel de solution des problèmes posés. Les stratégies sont les suivantes :

- L'utilisation de l'environnement comme un mécanisme d'enseignement.
- L'utilisation du métro comme le corridor du système d'éducation.
- L'utilisation du principe de décentralisation.
- L'utilisation des ressources humaines de la ville pour l'enseignement.
- L'utilisation partagée des espaces et des services urbains.



LE METRO

Le nouveau Métro de Montréal constitue la principale infrastructure de transport de la ville. Le Métro se prête à une utilisation pour un système d'éducation pour (entre autres) les raisons suivantes :

- le nombre considérable de personnes qui peuvent facilement accéder au centre-ville à cause du Métro.
- le temps relativement court de transport pour atteindre le centre-ville.
- le fait que le Métro peut accepter un nombre beaucoup plus élevé de passagers, tout spécialement hors des heures de pointe.
- la mise en place d'activités de caractère éducatif à proximité de (ou sur) certaines stations de Métro présentement sous utilisées ne ferait qu'augmenter l'efficacité du système dans son ensemble.

