

**Étude de caractérisation de la forme urbaine montréalaise**

---

**Secteur Centre-Ouest**

**Atelier B.R.I.C.**  
Architectes + urbaniste

**Ville de Montréal**

## TABLE DES MATIÈRES

---

<b>Introduction</b>		<b>3</b>
<b>Analyse typomorphologique</b>	<b>Localisation du secteur</b>	<b>5</b>
	<b>Les phases de formation du cadre bâti</b>	<b>7</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Cadre bâti rural</li><li>▪ Faubourgs et premières banlieues</li><li>▪ Extensions suburbaines</li></ul>	
	<b>Caractérisation de la forme urbaine</b>	<b>15</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Le site</li><li>▪ Le réseau routier</li><li>▪ Le transport ferroviaire</li><li>▪ Le cadre bâti</li><li>▪ Les espaces publics</li><li>▪ Les entrées de ville</li><li>▪ Les axes et nœuds de développement</li></ul>	
	<b>Conclusion de l'analyse</b>	<b>35</b>
<b>Concept de mise en valeur</b>	<b>Objectifs d'aménagement</b>	<b>37</b>
	<b>Critères d'aménagement</b>	<b>39</b>

**Ville de Montréal**  
Service du développement économique et du développement urbain  
Division des politiques et du Plan d'urbanisme

## **Étude de caractérisation de la forme urbaine montréalaise**

---

### **S e c t e u r C e n t r e - O u e s t**

**Rapport final**

**Atelier B.R.I.C.**  
architectes + urbaniste

**Le 21 février 2003**



# Introduction

## INTRODUCTION

---

Dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan d'urbanisme de 2004, la Ville de Montréal a commandé une série d'études de caractérisation de la forme urbaine montréalaise afin de faire ressortir les traits dominants du cadre bâti et du paysage urbain de six secteurs de l'île, soit les secteurs Ouest, Centre-Ouest, Sud-Ouest, Centre, Centre-Est et Est.

L'ensemble de ces études ouvre la voie à une composition urbaine globale susceptible de souder les entités indépendantes de l'île de Montréal et d'outiller les arrondissements afin qu'ils puissent poser des gestes structurants sur leur tissu urbain.

L'Atelier B.R.I.C. a été mandaté afin de réaliser l'étude du secteur Centre-Ouest de Montréal. Ce secteur est délimité par la rivière des Prairies au nord, par les voies du CP, le boulevard de l'Acadie, la rue Jean-Talon et l'autoroute Décarie à l'est, par l'autoroute 20 au sud et par le boulevard des Sources, l'autoroute 40 et le ruisseau Bertrand à l'ouest.

Ce rapport comprend deux parties : la première comporte une analyse typo-morphologique du secteur tandis que la deuxième élabore des stratégies de mise en valeur du milieu bâti.

**L'analyse typo-morphologique** situe d'abord le secteur Centre-Ouest dans son contexte métropolitain. Elle explique les phases de formation de son cadre bâti, ce qui permet de repérer les ensembles patrimoniaux qui subsistent et d'identifier leurs traits typologiques. Elle caractérise ensuite la forme actuelle du secteur au niveau de la configuration du site, de la structure du réseau routier et ferroviaire ainsi qu'au niveau du caractère physique du cadre bâti et des espaces publics. L'analyse identifie les entrées de ville qui se trouvent dans le secteur et fait une lecture des grandes implantations économiques permettant de localiser les axes et les noeuds de développements commerciaux et industriels.

**Un concept de mise en valeur du secteur** est proposé sous forme d'une série d'objectifs et de critères d'aménagement. Les objectifs, établis à partir des conclusions de l'analyse typo-morphologique, visent à cadrer la mise en valeur ou le développement des grandes composantes et lieux structurants identifiés. Les critères d'aménagement montrent comment il serait possible d'atteindre les objectifs. Les critères ou principes de design urbain sont illustrés à l'aide de plans, de croquis et de photos de projets comparables.

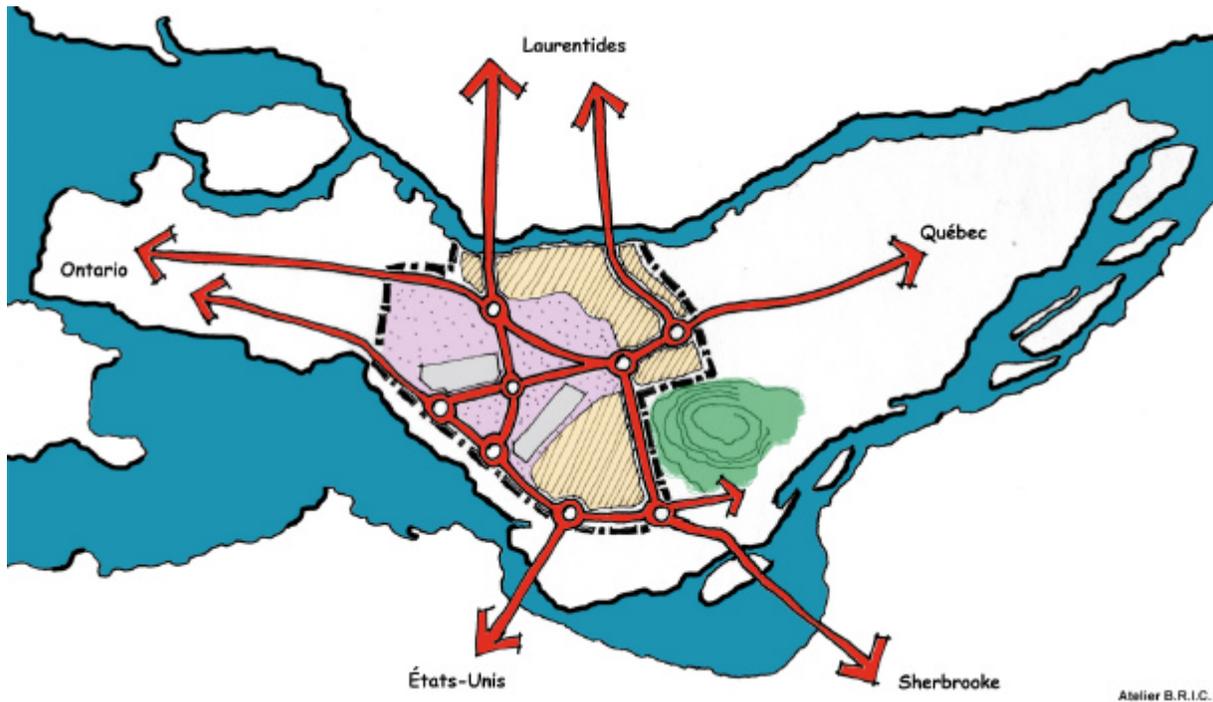
Cette étude a été élaborée sous la supervision de Messieurs Luc Gagnon et Stéphane Conant de la Division des politiques et du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.



# **Analyse typo-morphologique**

## LOCALISATION DU SECTEUR

Le secteur à l'étude est situé au cœur de l'île de Montréal et comprend les arrondissements Saint-Laurent, Mont-Royal, Côte-Saint-Luc / Hampstead / Montréal Ouest, et une partie des arrondissements Côte des Neiges / Notre-Dame-de-Grâce, Ahuntsic / Cartierville, Dorval et Lachine.



Ce plan à grande échelle situe le secteur Centre-Ouest sur l'île de Montréal. Il permet de le comprendre en fonction des repères et des axes majeurs de la métropole. On constate que le secteur est au croisement des grands axes autoroutiers de la province : les autoroutes 20 et 40 traversent le secteur d'est en ouest tandis que les autoroutes 13 et 15, du nord au sud. Plusieurs échangeurs permettent les déplacements à l'intérieur de ce réseau.

L'urbanisation résidentielle forme un croissant s'étendant le long de la rivière des Prairies, le long de la frontière est du secteur et aux abords du flanc ouest du mont Royal. Des implantations industrielles comblent les espaces interstitiels délimités par les grands axes autoroutiers. Deux grandes infrastructures métropolitaines occupent le secteur Centre-Ouest : l'aéroport international de Dorval et la cour de triage du CP située à l'ouest de Côte Saint-Luc.

## Infrastructures métropolitaines

La cour de triage du CP occupe une superficie de territoire comparable à celle de l'arrondissement de Mont-Royal. La majeure partie des activités de séparation et de regroupement des wagons pour former des convois s'effectue dans ce vaste réseau de voies ferrées.



L'autoroute en tranchée Décarie constitue une des limites est du secteur. Cet axe forme une barrière entre le tissu urbain de Notre-Dame-de-Grâce et celui du centre-ville de Montréal.



L'aéroport de Dorval est une porte d'entrée internationale à l'échelle de l'île de Montréal et du Québec autour de laquelle gravite une intense activité économique.

## PHASES DE FORMATION DU CADRE BÂTI

---

Cette partie de l'analyse typo-morphologique retrace, à l'aide de plans historiques, les phases de formation du cadre bâti du secteur afin de repérer les ensembles de tissus urbains homogènes. Cette analyse permet l'identification et la localisation des ensembles bâtis patrimoniaux selon leur période d'édification.

Les sources cartographiques utilisées proviennent des Archives nationales du Québec. Le plan de A. R. Pinsonault de 1907, nous renseigne sur le mode de division du cadastre agricole et sur l'occupation du secteur Centre-Ouest, au début du 20<sup>ème</sup> siècle. Le plan du département de la Défense nationale réalisé par le gouvernement fédéral permet de constater le développement du secteur en 1944. Enfin, le plan élaboré par le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources donne un aperçu de la formation du tissu urbain en 1971.



Installation des rails de tramway à l'intersection des rues Décarie et Queen-Mary  
(tiré de la collection *Pignon sur rue : Notre-Dame-de-Grâce*)

Plan de 1907



Ce plan de A. R. Pinsonault, datant de 1907, montre le découpage des terres en rangs agricoles. Les rangs sont orientés perpendiculairement aux cours d'eau. On retrouve cinq plages d'orientation des rangs compte tenu de la configuration particulière du réseau hydrographique du secteur (le tracé du fleuve Saint-Laurent, de la rivière des Prairies, de la rivière Saint-Pierre, du ruisseau Bertrand et du ruisseau Notre-Dame-des-Neiges).

Les chemins, les côtes et les montées déterminent la structure du développement primaire du secteur à l'origine du réseau routier actuel (la Côte-Vertu, la Côte-de-Liesse, la Côte-St-Luc, etc.). Deux corridors ferroviaires se surimposent au découpage agricole, celui du Canadian Pacific Railways et celui de la Jacques Cartier Union Railway.

Le cadre bâti dominant au début du 19ème siècle est constitué de maisons de ferme implantées le long des côtes et des montées. Il existe encore des traces dans le secteur Centre-Ouest de ces maisons. Certaines sont bien préservées tandis que d'autres sont en état de perte.



Maison de ferme dans le bois de Liesse



Maison implantée le long du boulevard Gouin

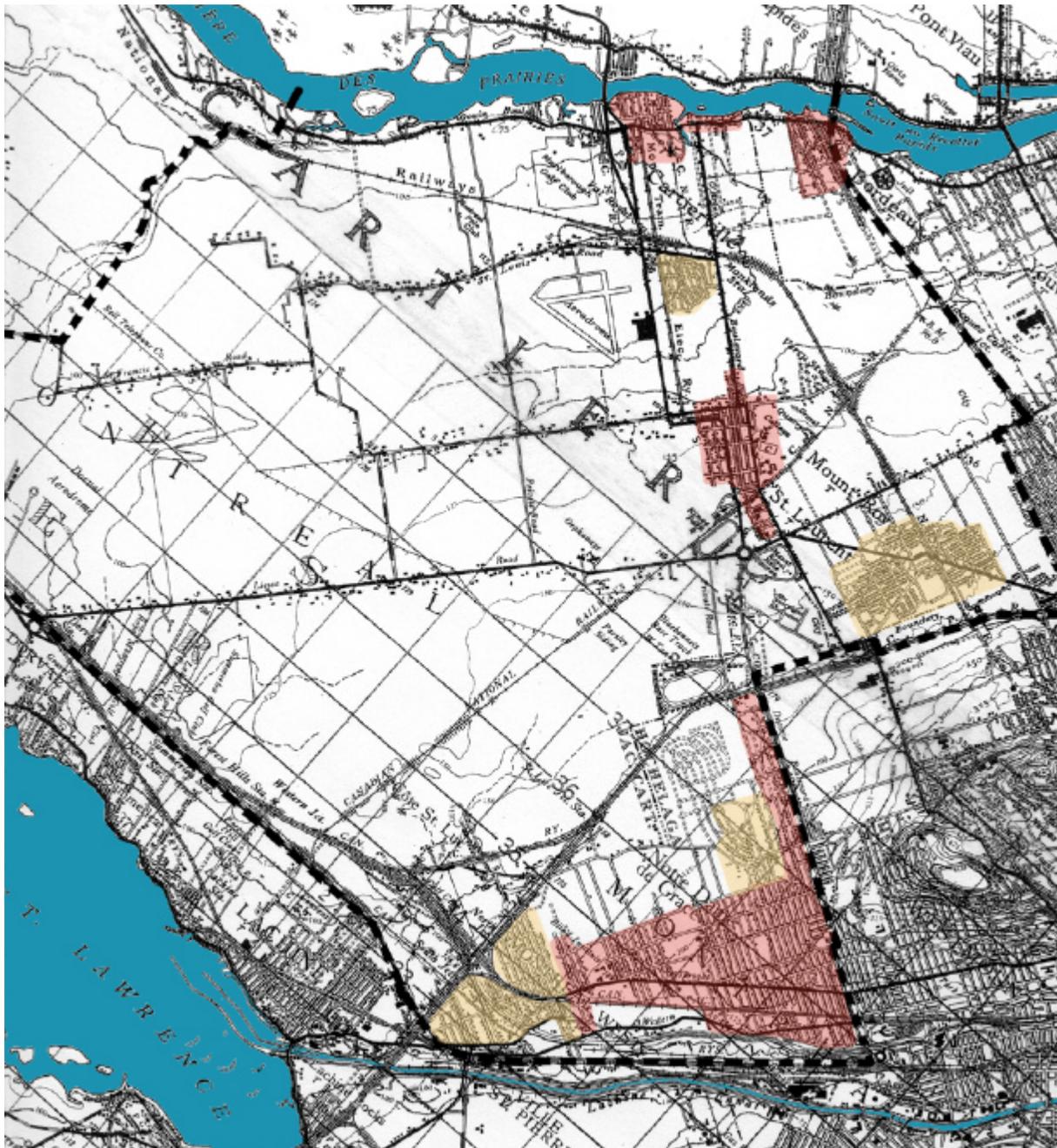


Maison sur le chemin Sainte-Croix



Maison désaffectée du chemin Saint-François

Plan de 1944



**Les premiers faubourgs** sont illustrés en rouge sur le plan de 1944. Le faubourg de St-Laurent naît au croisement de la Côte-Vertu et du chemin Ste-Croix autour du collège et de l'église. Cartierville se forme au point de traversée de la rivière des Prairies en amont des rapides (l'Abord à Plouffe) et devant l'hôpital Sacré-Coeur. Bordeaux se développe le long du boulevard Gouin (le chemin Back River) à proximité de la prison. Le faubourg Notre-Dame-de-Grâce se forme en prolongement de la trame orthogonale du centre-ville.



Les ensembles de bâtiments faubouriens comprennent des maisons de rapport, des unifamiliales, des duplex ou triplex en rangés, jumelés ou isolés. Ces types urbains sont implantés à faible distance de la rue dont ils définissent le continuum spatial. Ils occupent une large portion de leur lot habituellement plus étroit que profond.

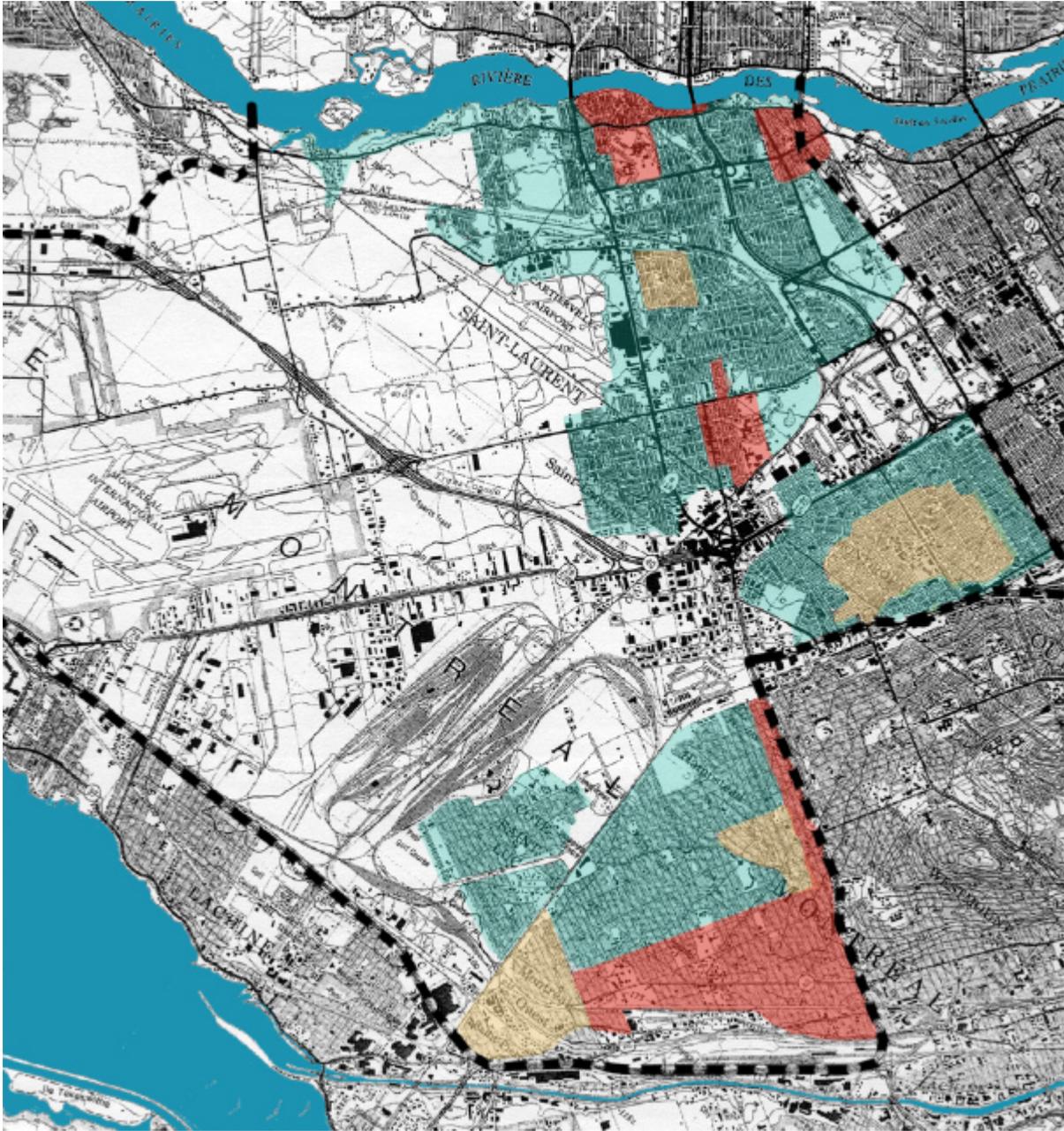
**Les premières banlieues**, illustrées en jaune, comprennent des maisons unifamiliales isolées ou semi-détachées implantées sur des plus grandes parcelles paysagées. Les villes de Mont-Royal et de Montréal-Ouest se sont constituées à partir des gares de chemin de fer.

Le tracé des voies de Hampstead représente l'amorce d'une nouvelle trame suburbaine de type pittoresque. Plus au nord, le petit ensemble résidentiel de Norwick est aussi construit sur une trame curviligne. Cet ensemble, érigé à proximité de l'aérodrome de Cartierville, logeait des ouvriers qui fabriquaient des munitions pendant la guerre. Les pistes de Cartierville et de Dorval sont encore entourés d'un paysage largement occupé par l'agriculture.



Des typologies nouvelles apparaissent avec l'avènement des premières banlieues. L'architecture des types bâtis est souvent influencée par les modèles d'habitation des premières banlieues-jardins anglaises.

Plan de 1971



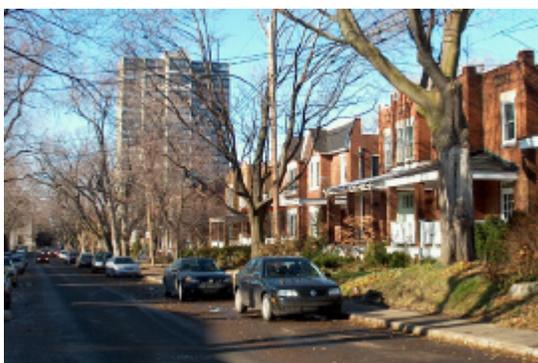
Le plan de 1971 montre que l'urbanisation de Montréal rejoint les rives de la rivière des Prairies. Le tissu résidentiel des banlieues des années cinquante à soixante-dix, s'étend entre les noyaux faubouriens d'origine. Les premières banlieues planifiées avant et pendant la deuxième guerre mondiale poursuivent leur croissance.

Le tissu industriel commence à se mettre en place le long de la Côte-de-Liesse et le long de la nouvelle autoroute 40. L'emprise de l'autoroute segmente le secteur Centre-Ouest en deux et crée une barrière entre le développement nord et sud. Les chemins de fer desservant les ensembles industriels ainsi que l'imposante cour de triage du CP, constituent des limites à l'urbanisation résidentielle vers l'ouest. Les autoroutes (11A, 15, 20, 520, 40) et leurs échangeurs découpent le territoire en enclaves.

Les typologies résidentielles dominantes du cadre bâti des années soixante et soixante-dix sont les tours d'habitation et les résidences unifamiliales de type cottage, bungalow ou split-level.



Exemples de bungalow et de split-level construits à Mont-Royal.



Exemple de tour d'habitation construite dans un ensemble faubourien à Notre-Dame-de-Grâce.



## CARACTÉRISTIQUES DE LA FORME URBAINE

---

L'analyse synchronique de la forme urbaine porte sur les composantes suivantes :

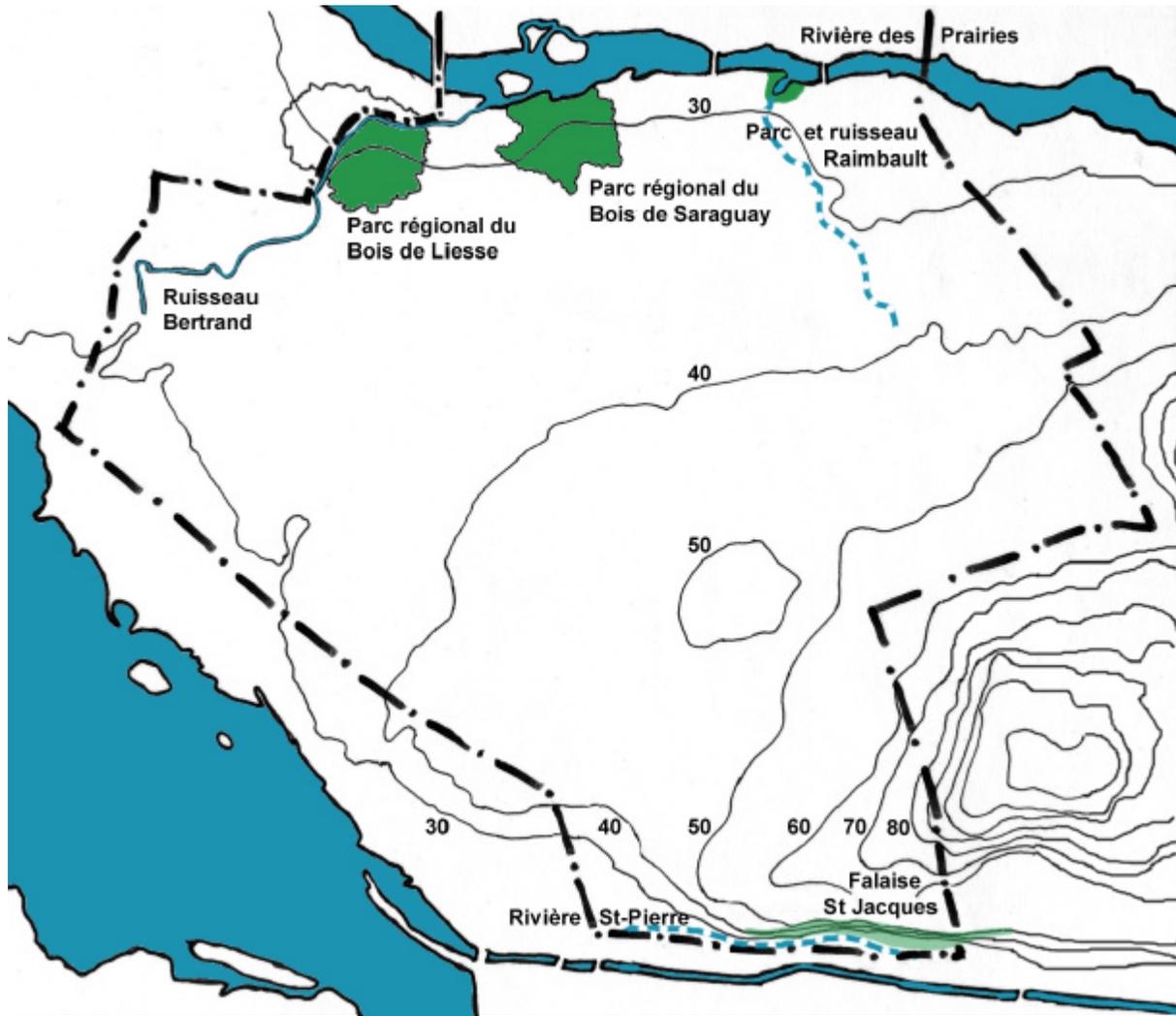
- Le site
- Le réseau routier
- Le transport ferroviaire
- Le cadre bâti
- Les espaces publics
- Les entrées de ville
- Les axes et noeuds de développement

Le travail est effectué à partir de plans thématiques, de visites de terrain et de relevés photographiques. Les observations permettent de connaître les conditions actuelles des lieux et de dégager leurs particularités spécifiques. Cette lecture du contexte bâti mène à la caractérisation du tissu urbain et à la définition des traits morphologiques dominants du secteur.



Cette vue ortho-photographique d'une portion de Saint-Laurent montre bien l'imbrication des trames des faubourgs et des banlieues plus récentes ainsi que les cassures engendrées par les infrastructures routières, ferroviaires et industrielles.

## Le site



Le territoire du secteur Centre-Ouest est caractérisé par la présence d'un large plateau interrompu par le relief ascendant du mont Royal à l'ouest et par la descente abrupte de la falaise Saint-Jacques au sud.

Le ruisseau Bertrand qui se jette dans la rivière des Prairies est le seul élément hydrographique d'importance du secteur. Au sud, la rivière Saint-Pierre a disparu lors de l'implantation du canal de Lachine.

Au niveau du couvert végétal, deux parcs régionaux et le parc Rimbault, situé à l'embouchure de l'ancienne rivière Notre-Dame-des-Neiges, permettent le maintien du caractère naturel et public de certaines parties des rives de la rivière des Prairies.

Cette vue depuis l'aéroport de Dorval illustre les caractéristiques géographiques du secteur. Le flanc sud-ouest du mont Royal avec ses institutions monumentales sont des éléments marquants du paysage.



Plusieurs perspectives visuelles vers la montagne sont offertes dans l'axe des rues du secteur.



La falaise Saint-Jacques est un élément naturel important du secteur qui est actuellement négligé.

Les vues spectaculaires de la falaise vers les quartiers du Sud-Ouest et le fleuve ne sont pas mis en valeur le long de la rue Saint-Jacques.



Le ruisseau Bertrand serpente vers l'intérieur des terres en traversant le bois de Liesse.

Le bois de Saraguay, pour sa part, maintient le cachet rural du boulevard Gouin.

## Le réseau routier



Le réseau routier s'étendant d'est en ouest est continu au niveau des boulevards Gouin et Henri-Bourassa. Le chemin de la Côte-Vertu s'interrompt à cause de la présence de l'aéroport de Dorval. Au sud du secteur, les axes de Côte-Saint-Luc, Sherbrooke et Saint-Jacques mènent au centre-ville. Ces trois axes ne se poursuivent pas vers l'ouest mais buttent sur la rue Westminster.

Les voies qui assurent les déplacements nord/sud sont interrompues par les grandes infrastructures des autoroutes 40 et 520 et par la cour de triage du CP. La seule liaison vers le centre-ville depuis Cartierville se fait indirectement par les rues O'Brien et Sainte-Croix (ou Marcel-Laurin), Lucerne et le chemin de la Côte-des-Neiges. Le boulevard Cavendish, bien qu'il est interrompu au niveau de la rue Jean-Talon, est le seul axe qui permettrait une liaison directe entre les quartiers situés au nord et au sud du territoire.

**Axes nord/sud**



O'Brien : résidentiel de faible densité



Décarie : mixte de densité moyenne



Cavendish : résidentiel de densité variable



Westminster : mixte de densité moyenne

**Axes est/ouest**



Gouin : résidentiel de très faible densité



Côte St-Luc : mixte de densité variable



Sherbrooke : mixte de densité variable



Saint-Jacques : commercial de type 'strip'

## Le transport ferroviaire



Le Centre-Ouest est desservi par trois lignes de train de banlieue : la ligne vers Rigaud longe la limite sud du secteur, la ligne vers Blainville longe la frange nord-est tandis que la ligne vers Deux-Montagnes traverse la portion nord du secteur.

Les gares intermodales Jean-Talon et Vendôme relient les trains au réseau du métro qui dessert surtout le partie sud-est du secteur.

Malgré sa proximité, la gare de Dorval est mal reliée à l'aéroport. L'ensemble des terrains situés aux abords de cette gare offre pourtant un potentiel de développement considérable compte tenu de la proximité de l'aéroport, de l'autoroute 20 et de la Côte-de-Liesse (520).

Le transport ferroviaire de marchandises et les cours de triage occupent une grande partie de la zone centrale du secteur Centre-Ouest. La cour de triage du CN limite l'extension vers l'ouest du développement résidentiel.

Les gares de trains de banlieue, les stations de métro et deux gares intermodales desservent bien les aires résidentielles du secteur et en sont des éléments structurants.

Le transport ferroviaire était l'élément central du plan d'aménagement de Ville Mont-Royal. Conçu en 1912 par Henry Wicksteed, l'ingénieur en chef du Canadian Northern Railway et ensuite élaboré par l'architecte paysagiste Frederick Todd, le plan d'ensemble prévoit deux grands axes diagonaux qui convergent vers la gare et la place publique qui l'entoure.



La gare était aussi au coeur du développement de la ville de Montréal-Ouest. Sa présence a permis l'expansion du développement résidentiel vers l'ouest du faubourg Notre-Dame-de-Grâce.



## Le cadre bâti résidentiel



Aux trames orthogonales des parties les plus anciennes du tissu urbain se juxtaposent les trames curvilignes caractéristiques des ensembles constitués après la deuxième guerre mondiale.

Trois grandes entités résidentielles se répartissent sur le territoire. Formées de conglomérations de plusieurs quartiers, elles sont isolées les unes des autres par des emprises ferroviaires et des autoroutes. Ces cassures morphologiques créent des barrières entre les quartiers et limitent leurs extensions.

Chaque entité résidentielle comporte des ensembles bâtis homogènes constitués lors de la phase de formation des faubourgs entre 1900 et 1945. Ils comportent également des ensembles bâtis issus de la formation des banlieues résidentielles de la première (1945-1960) et de la deuxième génération (1960-1970). Le cadre bâti de ces entités morphologiques ont une parenté architecturale puisqu'on retrouve des ensembles de maisons faubouriennes, des premières banlieues et des extensions des années soixante-dix à Cartierville comme à Mont-Royal ou à Notre-Dame-de-Grâce.

Plusieurs ensembles bâtis du secteur Centre-Ouest ont une qualité architecturale qui mérite des mesures de protection.



Ensembles faubouriens à Cartierville et à Ville St-Pierre.



Ensembles bâtis des premières banlieues à Mont-Royal et à Saint-Laurent.



Ensemble bâti des extensions suburbaines de Mont-Royal.

## Le cadre bâti industriel et tertiaire



À la différence du plan précédent, ce plan illustre les bâtiments plutôt que les îlots. Les bâtiments de type industriel sont de gabarit imposant et peuvent atteindre la taille de plusieurs îlots résidentiels.

Les implantations industrielles se déploient le long des autoroutes. Les premières industries se sont implantées perpendiculairement à la Côte-de-Liesse (520). Le front bâti qui délimite le corridor de la 520 paraît donc plus structuré que celui qui longe la 40 puisque les implantations plus récentes sont davantage aléatoires.

Tandis que les aires industrielles et tertiaires s'étalent de plus en plus à l'intérieur des terres, une plus grande densité bâtie apparaît au carrefour de la 520, de la 15 et de la 40.

Les abords des voies rapides sont les lieux privilégiés pour l'implantation de sièges sociaux et de bâtiments commerciaux nécessitant une grande visibilité. Les typologies variées d'édifices témoignent des phases de formation des axes industriels et autoroutiers.

Certains bâtiments de la première génération d'édification de types industriels et commerciaux s'affichent par leur singularité. Le carrefour du boulevard Décarie et de la rue Paré montre l'exemple de l'Orange Julep et de l'ensemble Ruby Foo's. La photo à droite illustre un bâtiment typique plus récent, situé au carrefour de l'autoroute 40 et du viaduc Cavendish, qui se caractérise par une implantation pavillonnaire et un volume massif.



Des condominiums industriels de très faible densité (dont on voit un exemple à gauche) ainsi que des ensembles dits 'technologiques' (dont la compagnie Nortel, à droite) ont récemment été construits sur des anciennes terres agricoles situées à proximité de l'aéroport Dorval.



## Cadre bâti et structure institutionnelle



Les aires situées entre les tissus résidentiels, industriels, tertiaires et les infrastructures ferroviaires et aéroportuaires ne sont pas délimitées par des fronts bâti de densité significative. Ces zones non urbanisées, présentement enclavées entre les quartiers résidentiels et les aires tertiaires ou industrielles, représentent un fort potentiel de développement et de structuration du secteur Centre-Ouest.

Le développement des enclaves au nord est déjà amorcé avec la mise en place du quartier résidentiel Bois-Franc et du parc technologique de Saint-Laurent. Cependant la zone non urbanisée tout autour de l'aéroport de Dorval et celle qui se situe au nord de Côte Saint-Luc et de Hampstead présentent un fort potentiel de structuration du tissu urbain. Les interventions peuvent transformer ces aires délaissées en lieux attractifs.

Les institutions d'échelle métropolitaine retrouvées dans le secteur ont été les pôles à partir desquels les quartiers résidentiels se sont constitués. Ces institutions, d'abord implantées à l'extérieur de la ville, ont servi lors de l'urbanisation du territoire à structurer le développement des quartiers. Les clochers, campaniles ou dômes des bâtiments institutionnels servent de repères visuels à l'échelle du quartier. Leurs jardins et grands parterres caractérisent leur présence monumentale.



1. L'hôpital Sacré-Coeur



2. La prison de Bordeaux



3. Le CEGEP St-Laurent

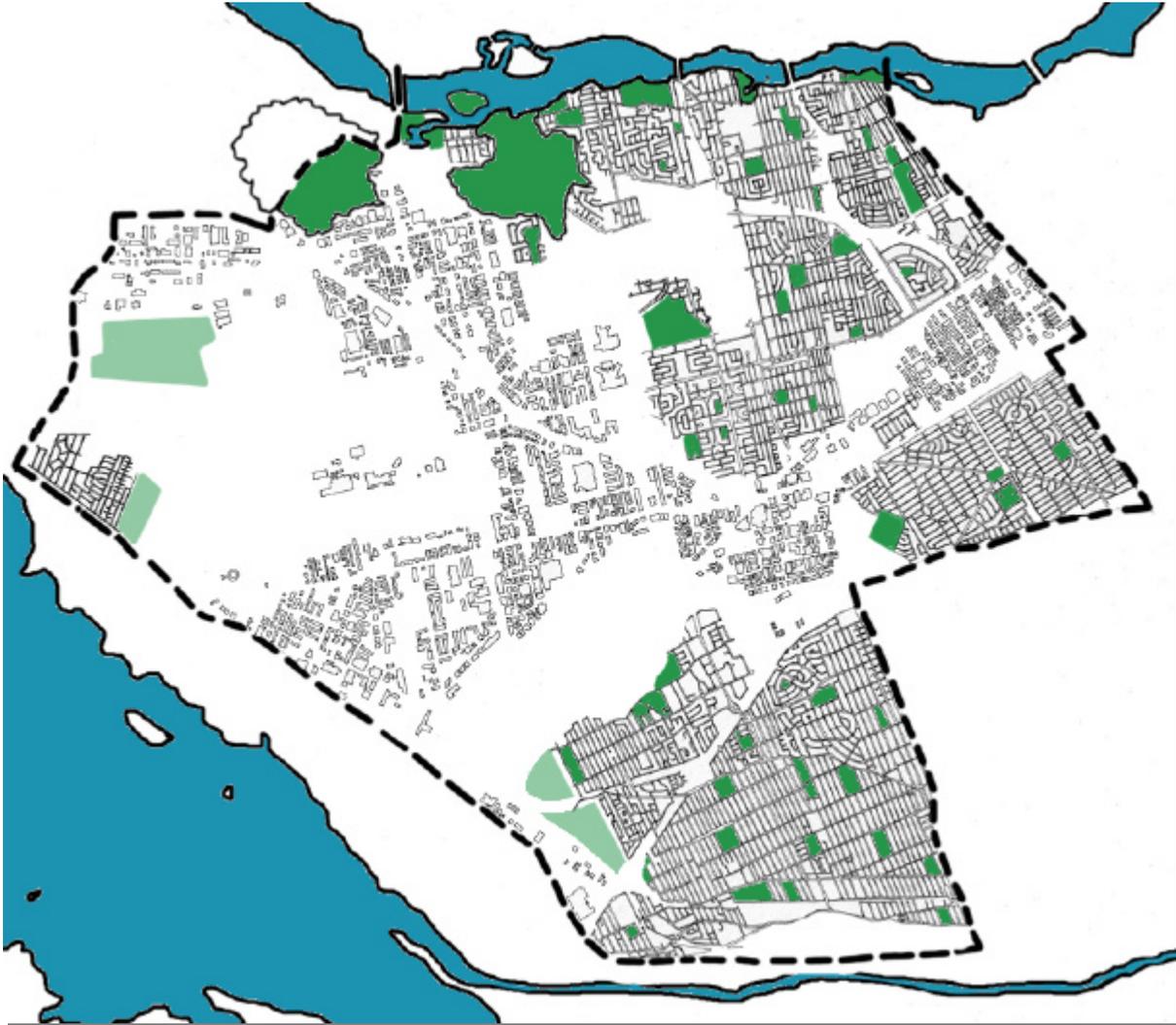


4. Le Collège Villa-Maria



5. Le campus Loyola de l'Université Concordia

## Les espaces publics



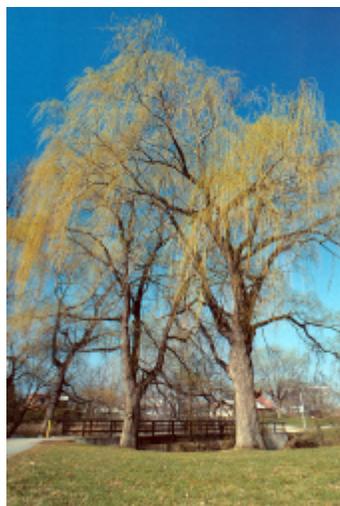
Les squares et parcs sont répartis régulièrement sur des îlots distincts des quartiers résidentiels. Dans les secteurs plus récents, les parcs, plus vastes, sont souvent implantés sur des terrains résiduels et servent de terrains sportifs.

Les terrains de golfs et certains grands espaces verts récréatifs servent de zones de transition entre les aires résidentielles et les emprises industrielles ou ferroviaires.

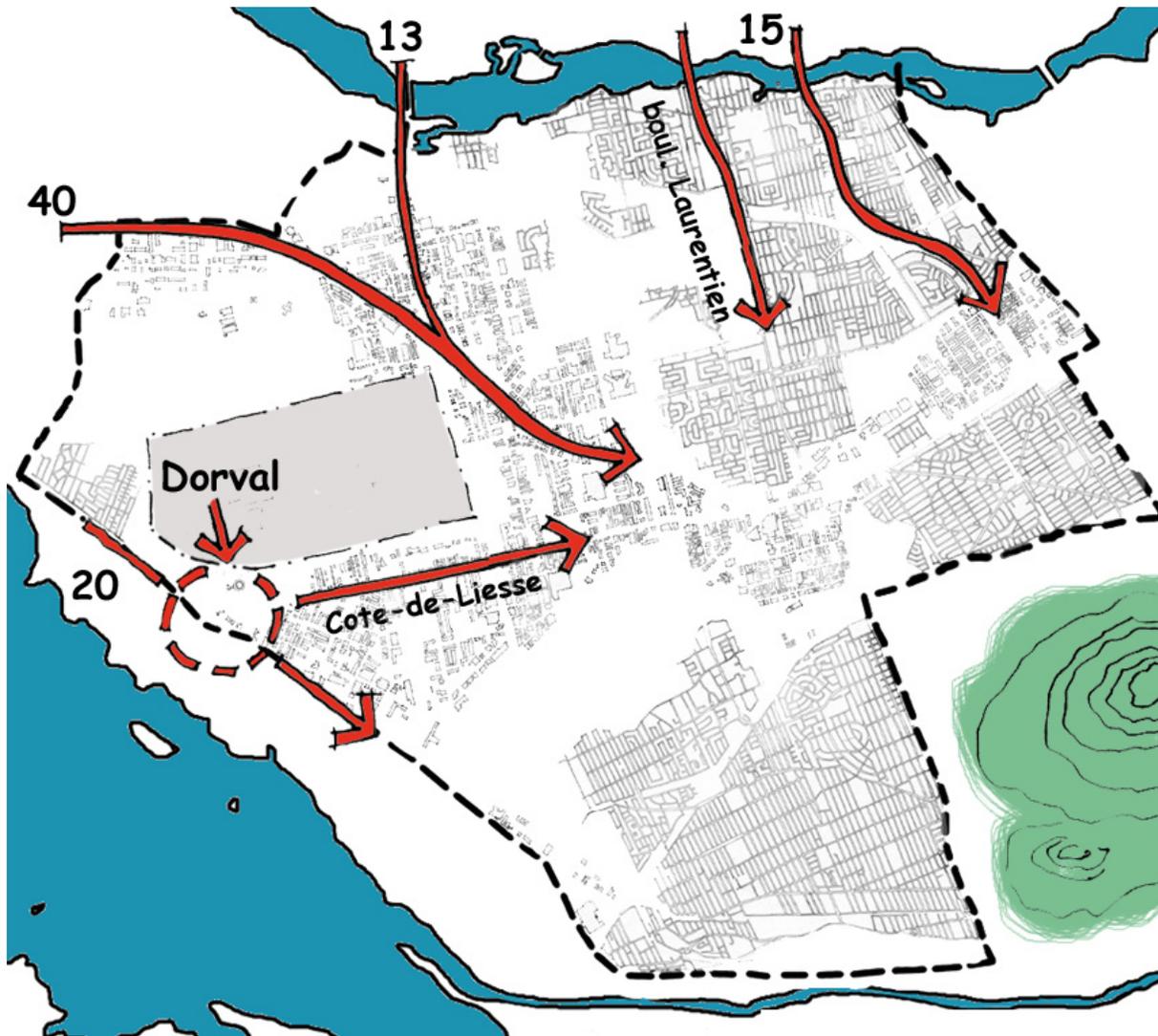
Les plantations d'alignement contribuent à définir l'espace public des voies résidentielles. Les photos suivantes montrent la structuration du domaine public sur une rue résidentielle étroite à Mont-Royal et sur une rue collectrice à Notre-Dame-de-Grâce. On y retrouve des arbres matures et une bande gazonnée le long des trottoirs.



Le parc Rimbault, aménagé à l'embouchure de l'ancien ruisseau Notre-Dame-des-Neiges, aujourd'hui canalisé, permet un des rares accès publics aux rives de la rivière des Prairies. Les photos suivantes montrent le caractère romantique de cet espace public, en hiver comme en été.



## Les entrées de ville



Dans le secteur Centre-Ouest, quatre autoroutes donnent accès au centre de Montréal. Les autoroutes 13 et 15, ainsi que le boulevard Laurentien, sont des entrées à la ville à partir de l'île de Laval. Les autoroutes 20 et 40 sont des entrées depuis l'ouest de l'île.

Les autoroutes 20 et 40, ainsi que la Côte-de-Liesse, desservent aussi l'aéroport international de Dorval. L'aéroport est une importante porte d'entrée au Québec en général et à la Ville de Montréal en particulier.

Présentement, seule la vue du mont Royal, avec la tour de l'Université de Montréal et le dôme de l'Oratoire Saint-Joseph, annonce l'arrivée au centre de la ville car le front bâti de part et d'autre des autoroutes est peu structuré. L'implantation des bâtiments est aléatoire.

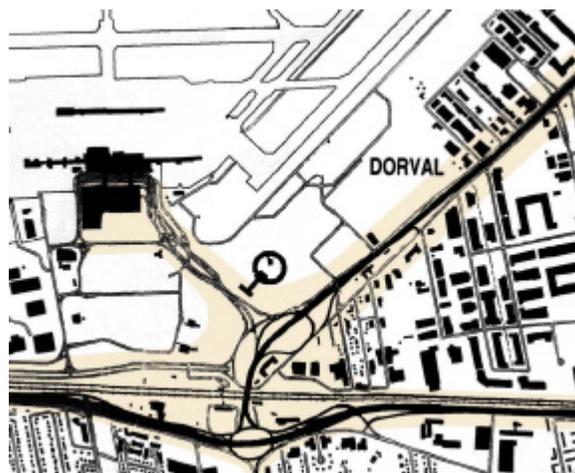


Bien que l'aéroport Dorval soit une entrée principale à la ville, son parvis et ses voies d'accès n'ont aucune géométrie formelle ou spatiale distincte. Les panneaux de signalisation routière et les panneaux d'annonces publicitaires occupent une place prépondérante au détriment d'une définition claire de la porte d'entrée de l'aéroport.

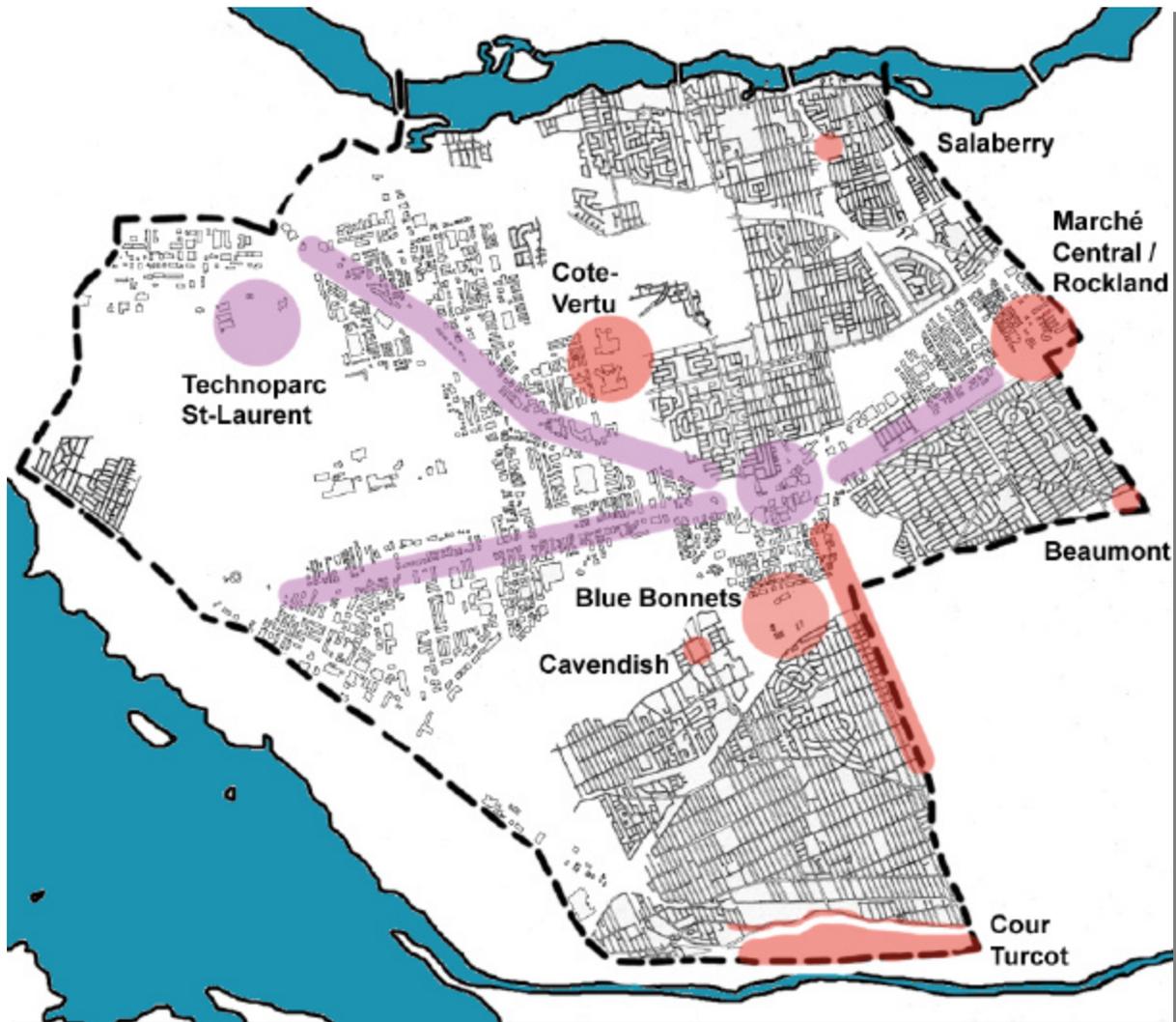


Comme le montre ce plan, l'accès à l'aéroport depuis l'autoroute 20 est indirect et complexe.

L'arrivée à l'aéroport par la Côte-de-Liesse (520) est plus claire et simple, mais cette voie rapide est plutôt désuète et n'a rien d'une porte d'entrée métropolitaine (aucune plantation, des bandes médianes de béton de type *Jersey*, des clôtures de type *Frost*, etc.). Sa configuration devrait être améliorée.



## Les axes et noeuds de développement



Ce plan illustre la localisation des grands axes et pôles économiques du secteur. Le long de l'autoroute 40 et la 520 on retrouve une activité reliée aux entreprises de distribution et de bureaux. Le boulevard Décarie, bordé d'activités commerciales, croise ces deux autoroutes. Le carrefour entre l'autoroute 40, 520 (Côte-de-Liesse) et Décarie, où il existe une concentration importante de sièges sociaux et d'entreprises, constitue le pôle majeur du secteur Centre-Ouest.

Le secteur comprend les centres commerciaux de Côte-Vertu et de Rockland ainsi que des magasins entrepôts regroupés au Marché Central et sur le site de l'hippodrome Blue Bonnets. Les centres d'achats Cavendish, Salaberry et Beaumont sont de plus petite échelle.

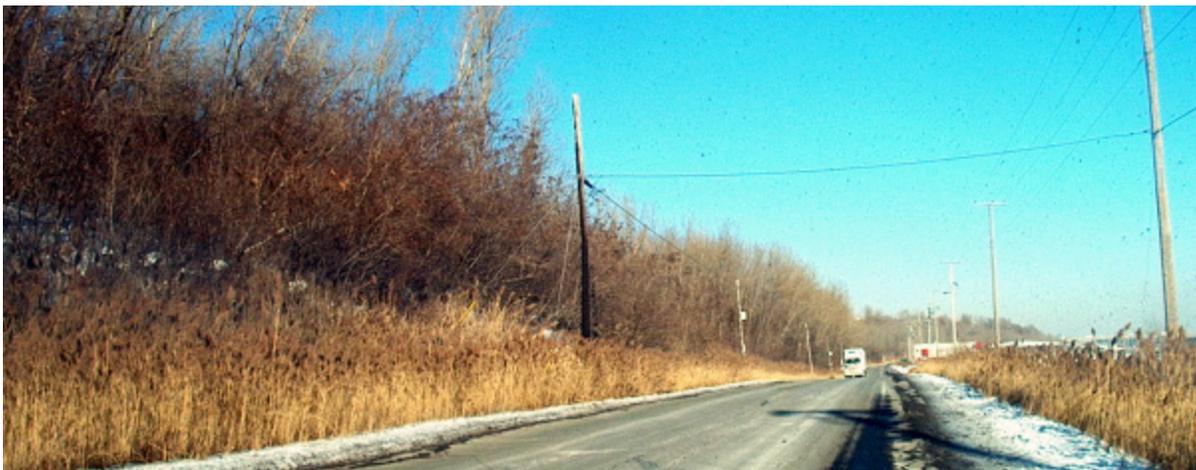
La rue Saint-Jacques, pour sa part, se caractérise par une série de commerces artériels. En bas de la falaise, l'ancienne cour de triage Turcot est en instance de redéveloppement.

Une densification du cadre bâti du boulevard Décarie a déjà lieu à proximité de l'autoroute métropolitaine. Les site de l'hippodrome ainsi que plusieurs terrains au nord et à l'ouest de celui-ci, présentent un important potentiel de développement. Depuis plus d'une dizaine d'années, on y projette la création d'une Cité scientifique, un regroupement d'entreprises de recherche. Ce secteur enclavé doit d'abord être mis en valeur et être relié, par le boulevard Cavendish, à la Côte-de-Liesse et à l'aéroport.



Vue vers le nord du boulevard Décarie / rue Jean-Talon

La cour de triage ferroviaire Turcot est en voie de démantèlement. Ce site, long de trois kilomètres, est bordé par le grand boisé de la falaise Saint-Jacques au nord et par l'autoroute 20 au sud. Le site de la cour Turcot, bordant la falaise, attend un développement immobilier de grande envergure ayant le potentiel de relier les quartiers au Nord, au Sud et à l'Ouest.



## CONCLUSIONS DE L'ANALYSE

---

### **Le site :**

- Les axes routiers offrent présentement des vues du mont Royal et de ses monuments ;
- Seuls quelques parcs offrent un accès public aux rives de la rivière des Prairies ;
- La falaise Saint-Jacques est un élément topographique important du secteur qui a le potentiel de devenir un espace public offrant des vues spectaculaires vers le Sud ;
- Le boulevard Gouin et le ruisseau Bertrand ont encore un caractère champêtre ;

### **Le réseau routier :**

- Le réseau routier s'étendant d'est en ouest est relativement continu ;
- Le réseau routier s'étendant du nord au sud est discontinu ;

### **Le transport ferroviaire :**

- Les gares de trains de banlieue, les stations de métro et deux gares intermodales desservent bien les aires résidentielles du secteur et en sont des éléments structurants ;
- La cour de triage de Côte St-Luc limite l'extension vers l'ouest des aires résidentielles ;
- Malgré sa proximité, la gare de Dorval est mal reliée à l'aéroport ;
- Les terrains aux abords de la gare de Dorval présentent un fort potentiel de développement.

### **Le cadre bâti :**

- Le secteur comprend plusieurs ensembles bâtis patrimoniaux ;
- Les quartiers résidentiels sont séparés par les emprises ferroviaires et les autoroutes ;
- Les bâtiments qui longent l'autoroute 40 et la Côte-de-Liesse ne forment pas un front bâti de densité et d'implantation régulières ;
- Les limites entre les quartiers résidentiels et les aires industrielles ne sont pas bien définies, par contre les grandes institutions servent à la structuration du cadre résidentiel ;
- Les abords de l'aéroport Dorval et la portion nord de Côte St-Luc sont des zones peu urbanisées qui présentent un fort potentiel de structuration.

### **Les espaces publics :**

- Certains parcs sont des aires de transition entre les quartiers et les industries ;
- Les parcs de quartier sont petits, nombreux et bien encadrés de bâtiments ;
- Les parcs des nouveaux développements occupent souvent des aires résiduelles ;
- Les plantations d'alignement structurent l'espace public des rues.

### **Les entrées de ville :**

- Bien que l'aéroport international de Dorval soit une porte d'entrée au Québec en général et à la Ville de Montréal en particulier, ses accès n'ont pas de structure formelle claire ;
- La Côte-de-Liesse, qui mène à l'aéroport, a une configuration routière désuète ;
- Les autoroutes 13 et 15 ainsi que le boulevard Laurentien sont des entrées de ville à partir de Laval, cependant leur front bâti est peu structuré.

### **Les axes et noeuds de développement :**

- Il existe une concentration importante de sièges sociaux et d'entreprises à proximité du carrefour du boulevard Décarie, de l'autoroute 40 et de la Côte-de-Liesse (520) ;
- Le site de l'hippodrome Blue Bonnets et la cour de triage Turcot sont actuellement en phase de redéveloppement.



# **Concept de mise en valeur**

## OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

---

Les conclusions dégagées de l'analyse de caractérisation des formes urbaines nous permettent d'énoncer des objectifs prioritaires d'aménagement servant à encadrer la mise en valeur ou le développement des grandes composantes et lieux structurants du secteur Centre-Ouest. Les objectifs visés sont les suivants :

### **Le site :**

1. Préserver les vues vers le mont Royal à partir des voies rapides ;
2. Mettre en valeur le cadre naturel de la falaise Saint-Jacques ;
3. Protéger le caractère champêtre du boulevard Gouin et du ruisseau Bertrand.

### **Le réseau routier :**

4. Améliorer les liaisons du réseau routier s'étendant du nord au sud.

### **Le transport ferroviaire :**

5. Limiter la quantité de terrain utilisée à des fins ferroviaires ;
6. Améliorer l'interface entre le transport ferroviaire et aéroportuaire.

### **Le cadre bâti :**

7. Préserver les ensembles bâtis significatifs ;
8. Structurer le front bâti le long des autoroutes ;
9. Urbaniser les enclaves situées entre les autoroutes et les voies ferrées.

### **Les espaces publics :**

10. Mettre en valeur les espaces publics.

### **Les entrées de ville :**

11. Faire des abords de l'aéroport Dorval, une véritable porte d'entrée à l'échelle de l'île ;
12. Réaménager les accès routier vers l'aéroport afin de définir une porte d'entrée ;
13. Structurer les abords des autoroutes 13 et 15 en portes d'entrées à la ville.

### **Les axes et noeuds de développement :**

14. Attribuer une identité formelle et fonctionnelle au secteur de la Cité scientifique ;
15. Développer la cour Turcot en continuité avec son milieu urbain environnant.



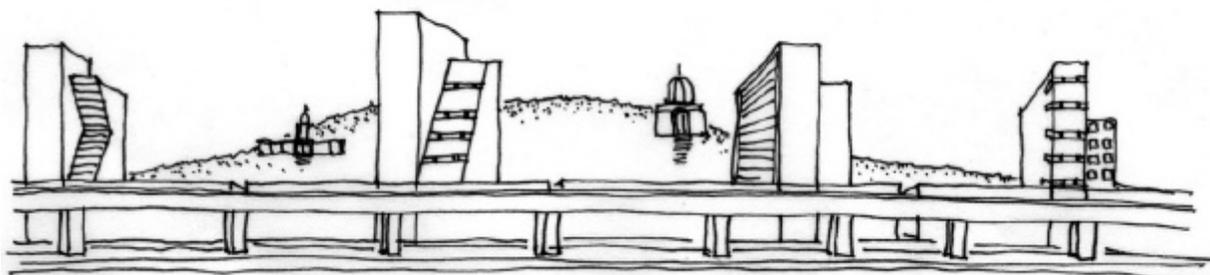
## CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT

---

Dans le chapitre suivant, chaque objectif est énuméré et accompagné de critères d'aménagement illustrés à l'aide de plans, de croquis et de photos de projets comparables. Les critères ou principes de design urbain montrent comment il serait possible d'atteindre les objectifs d'aménagement visés pour le secteur Centre-Ouest.

### 1. Préserver les vues vers le mont Royal à partir des voies rapides

---



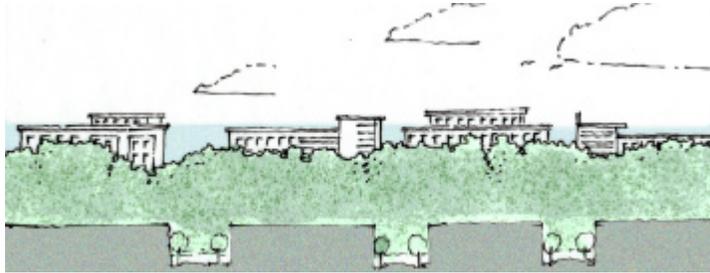
Exemple de surhauteurs ponctuelles le long de l'autoroute métropolitaine

#### Critères :

- Prévoir l'implantation d'immeubles le long du flanc sud de l'autoroute 40, dont le socle ne dépasse pas la hauteur du tablier surélevé et dont les surhauteurs sont ponctuelles et étroites de manière à encadrer les vues du mont Royal plutôt que de les obstruer ;
- Identifier des cônes de vision à partir des autoroutes 13,15, 20 et 40 où les nouveaux bâtiments en hauteur ne doivent pas restreindre les vues de la montagne ;

## 2. Mettre en valeur le cadre naturel de la falaise Saint-Jacques

---



Exemple de façades au dessus de la falaise Saint-Jacques



Sentier longeant la falaise du Parc de Belleville à Paris

### Critères :

- Créer une zone de parc sur l'ensemble de l'aire boisée de la falaise ;
- Traiter le front bâti en haut de la falaise comme des façades principales ;
- Éviter de placer des stationnements directement attenants au boisé ;
- Prévoir des passages piétonniers publics de la rue Saint-Jacques jusqu'au parc de la falaise ;
- Aménager un sentier pédestre qui descend la falaise jusqu'au chemin Pullman ;
- Préserver et maintenir le couvert végétal existant ;
- Éviter toute construction dans la pente.

### 3. Protéger le caractère champêtre du boulevard Gouin et du ruisseau Bertrand

---



Le caractère champêtre du boulevard Gouin

#### Critères :

- Éviter la canalisation souterraine des portions du ruisseau Bertrand situés en dehors du bois de Liesse ;
- Intégrer les portions du ruisseau Bertrand situés en dehors du bois de Liesse aux aménagements paysagers des nouveaux développements immobiliers ;
- Préserver le couvert végétal existant de part et d'autre du boulevard Gouin en conservant des marges avant plantées d'au moins 15 mètres ;
- Enfouir les fils électriques aériens le long du boulevard Gouin ;
- Remplacer les lampadaires de type autoroutier par des lampadaires de plus petite échelle ;
- Limiter l'ampleur de la volumétrie des bâtiments situés entre le boulevard et la rivière des Prairies afin de permettre des percées visuelles vers la rivière ;
- Restreindre la largeur des voies d'accès aux nouveaux développements résidentiels le long du boulevard ;
- Éviter d'élargir le boulevard et ses accotements afin de conserver sa figure de chemin de campagne ;
- Conserver et mettre en valeur les murs de pierre subsistant le long du boulevard Gouin ;
- Élaborer des mesures de contrôle de la qualité architecturale le long du boulevard Gouin, à l'aide d'un Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA).

#### 4. Améliorer les liaisons du réseau routier s'étendant du nord au sud

---



Le boulevard de l'Acadie, un important lien nord - sud de Montréal, change de configuration selon les secteurs qu'il traverse. Cette photo illustre le boulevard de quatre voies et planté d'arbres qui relie le quartier d'Ahuntsic au centre-ville.

##### Critères :

- Relier les tronçons nord et sud du boulevard Cavendish pour désenclaver cette portion centrale du secteur Centre-Ouest ;
- Attribuer au boulevard Cavendish une figure de véritable boulevard urbain avec un terre-plein central et au moins trois rangées de plantations d'alignement ;
- Ajuster la configuration du boulevard Cavendish en fonction du milieu urbain qu'il traverse, depuis la rue Saint-Jacques jusqu'aux nouveaux développements immobiliers de Saint-Laurent ;
- Interdire la circulation de camions lourds sur le boulevard ;
- Faire en sorte que le boulevard soit sinueux et que plusieurs intersections soient aménagées de façon à ralentir la circulation ;
- Implanter les stationnements en marge arrière des bâtiments situés le long du boulevard ;
- Assurer la connexion du boulevard Cavendish à la rue Royalmount, à la rue Jean-Talon et à la Côte-de-Liesse.

## 5. Limiter la quantité de terrain utilisée à des fins ferroviaires

---



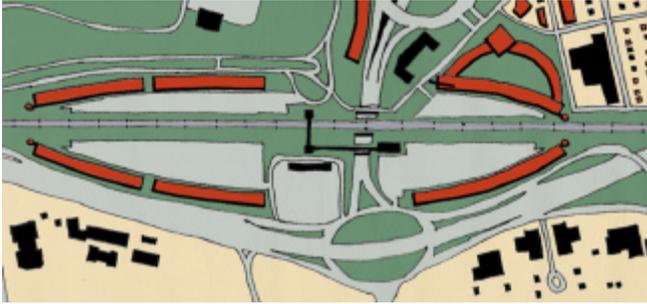
Chemins de fer et terrains servant à des fins d'entreposage à l'ouest de l'hippodrome Blue Bonnets et à proximité du boulevard Cavendish.

### Critères :

- Limiter au strict minimum les emprises utilisées par les chemins de fer ;
- Rationaliser l'utilisation des voies et des cours de triage des compagnies CN et CP ;
- Considérer la possibilité de réduire l'ampleur des emprises ferroviaires actuelles en favorisant le partage d'une même cour de triage par les compagnies CN et CP ;
- Récupérer à des fins résidentielles ou tertiaires, les terrains occupés par de l'entreposage ou par des tronçons de voies ferrées peu utilisées en prévoyant des mesures de mitigation facilitant la cohabitation des usages;
- Déplacer des sections de voies ferrées de la cour de triage de Côte St-Luc afin de récupérer des terrains à développer.

## 6. Améliorer l'interface entre le transport ferroviaire et aéroportuaire

---



Exemple de développement immobilier à la gare de Dorval (AMT, VIA rail).



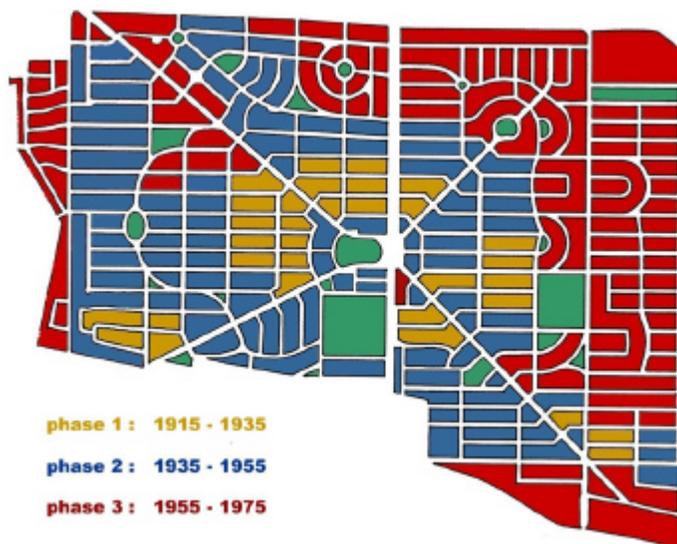
L'aéroport de Roissy à Paris est reliée à la gare RER - TGV et à des hôtels

### Critères :

- Marquer l'interface entre l'aéroport et la gare par un ensemble bâti important et significatif, servant de repère visuel depuis l'autoroute 20, la Côte-de-Liesse et l'aéroport ;
- Implanter un ensemble de bâtiments aux abords des gares ferroviaires dont la vocation tire partie de la proximité du train et de l'aéroport Dorval ;
- Implanter des bâtiments au nord et au sud de la voie ferrée qui épousent la configuration de l'autoroute 20 et annoncent la présence de l'aéroport ;
- Prévoir l'aménagement d'aires de stationnement en marge latérale ou arrière ;
- Aménager un accès direct à la gare du côté nord de la voie ferrée, pour les voyageurs en provenance de l'aéroport ;
- Soigner l'architecture des édifices qui marquent la présence de l'aéroport Dorval.

## 7. Préserver les ensembles bâtis significatifs

---



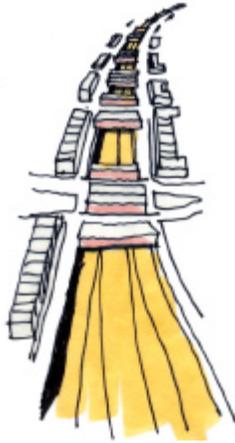
Les critères du PIIA des secteurs résidentiels de Mont-Royal changent selon les périodes d'édification du territoire illustrées sur ce plan.

### Critères :

- Instaurer des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour sauvegarder les caractéristiques architecturales et urbaines des faubourgs de Cartierville, Saint-Laurent, Bordeaux, Notre-Dame-de-Grâce et Saint-Pierre ;
- Instaurer des PIIA pour les premières banlieues de Montréal-Ouest, Norwick, Mont-Royal et Hampstead ;
- Inclure dans ces règlements de PIIA, des mesures de protection des ensembles institutionnels et des équipements collectifs (piscines, cinémas, bibliothèques, etc.) ;
- Établir un comité, formé de spécialistes dans le domaine du patrimoine architectural, qui serait chargé d'aviser les membres des Comités consultatifs en urbanisme (CCU) des différents arrondissements lorsqu'ils doivent évaluer des projets de réaffectation ou de démolition de bâtiments collectifs ou d'ensembles institutionnels. La direction de l'arrondissement Notre-Dame-de-Grâce a pris cette initiative suite à la dissolution des comités de démolition, afin de soutenir les membres de son CCU. En effet, un nombre croissant d'églises font déjà l'objet de projets de réaffectation, voire même de démolition. La Ville de Montréal devrait se doter d'une politique claire guidant les interventions sur tous les types de bâtiments publics car les questions patrimoniales se rapportent à l'identité montréalaise et à la mémoire collective de sa société.

## 8. Structurer le front bâti le long des autoroutes

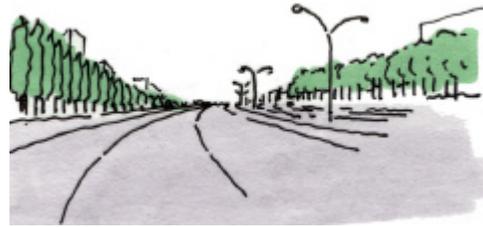
---



Recouvrement partiel de l'autoroute Décarie



Alignements aux voies de service



Arbres agissant comme front bâti

### Critères :

- Construire des bâtiments de part et d'autre des rues qui croisent l'autoroute Décarie afin de recouvrir partiellement la tranchée ;
- Planter les nouveaux bâtiments à l'alignement des voies de service de l'autoroute métropolitaine;
- Construire, le long de l'autoroute 40, des bâtiments en hauteur étroits et espacés qui permettent des vues du mont Royal ;
- Soigner l'architecture des façades longeant les autoroutes 13,15, 20, et 40 ;
- Planter des alignements d'arbres lorsque les bâtiments sont trop éloignés les uns des autres et de l'autoroute pour constituer un front bâti substantiel ;
- Favoriser l'implantation d'un cadre bâti de plus en plus dense, au fur et à mesure que l'on se rapproche du centre-ville.

Cet alignement d'ormes de Sibérie encadre bien la bordure de l'autoroute métropolitaine. Il s'agit d'une espèce très vigoureuse et de culture facile qui résiste aux embruns salins et aux polluants atmosphériques des milieux urbains difficiles.



## 9. Urbaniser les enclaves situées entre les autoroutes et les voies ferrées

---



Exemple du développement du secteur situé entre Côte-St-Luc et l'autoroute métropolitaine

### Critères :

- Relier les portions nord et sud du boulevard Cavendish ;
- Relier la nouvelle trame de rues à celles des quartiers adjacents ;
- Relier le chemin Mackle à la rue Jean-Talon en passant par le site de Blue Bonnets ;
- Permettre le passage de nouvelles voies de circulation au-dessus ou au-dessous des emprises ferroviaires ;
- Favoriser l'ouverture de voies de circulation et de passages piétonniers entre les quartiers résidentiels et les secteurs adjacents ;
- Aménager des parcs (promenades linéaires, pistes cyclables, terrains de sports, etc.) aux interfaces résidentielles/ industrielles ou tertiaires ;
- Favoriser l'implantation d'un quartier résidentiel de densité variable au nord de Côte Saint-Luc et de Hampstead ;
- Permettre l'implantation de commerces au rez-de-chaussée des immeubles situées le long de la poursuite du chemin Mackle.

## 10. Mettre en valeur les espaces publics

---



La ville de Mont-Royal est planifiée, en 1912, autour d'un grand espace public central.

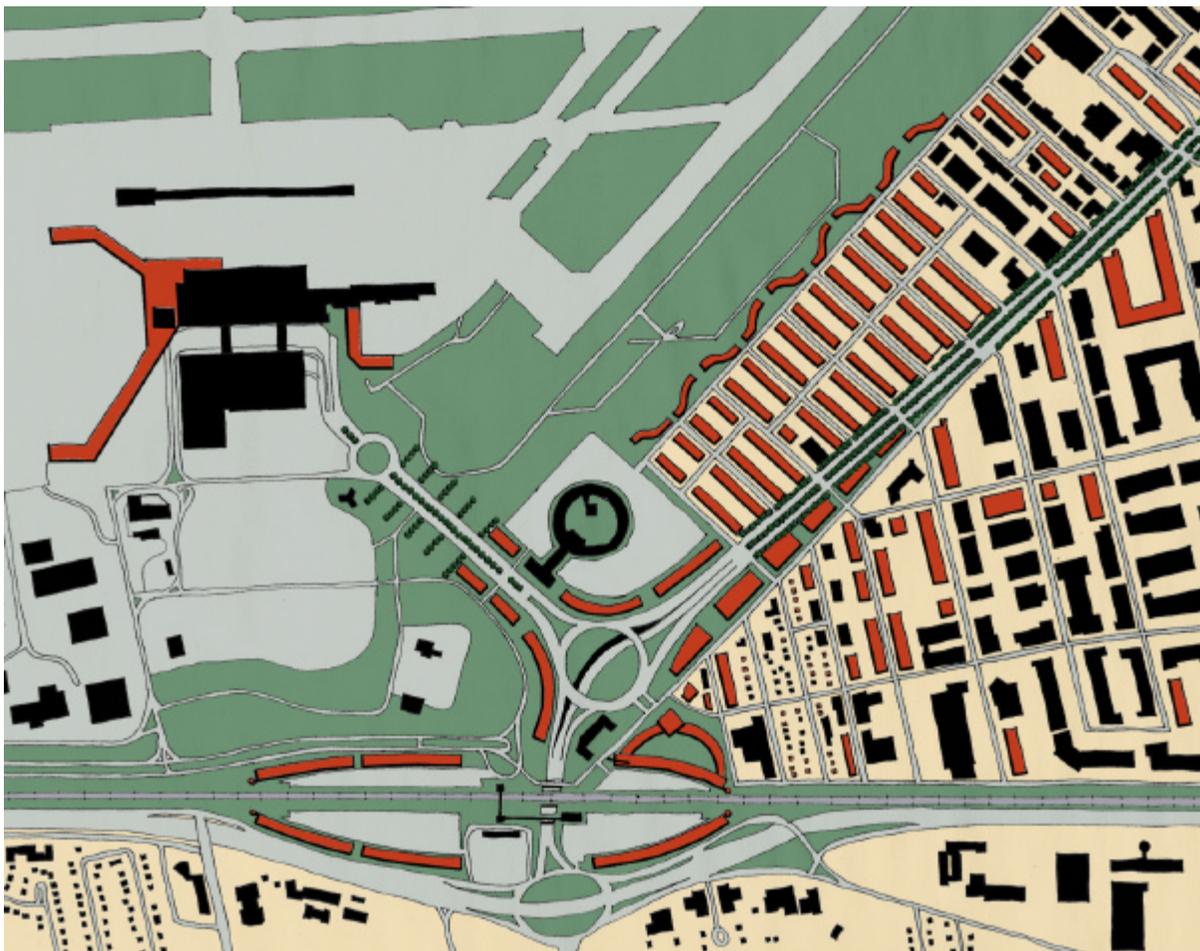


Les alignements d'arbres des rues du nouveau développement résidentiel Bois-Franc à Saint-Laurent structurent l'espace des emprises publiques.

### Critères :

- Faire en sorte que les espaces publics servent d'éléments structurants dans les nouveaux développements (place du marché, square central, parc de quartier, porte d'entrée, etc.) plutôt que de servir d'espaces verts aléatoirement situés dans les aires résiduelles du développement immobilier ;
- Implanter des typologies de bâtiment plus denses (édifices à appartements, etc.) aux abords des parcs afin de bien en encadrer l'espace ;
- Implanter les édifices à caractère public devant les espaces publics (parcs ou squares) ;
- Planter des arbres le long des rues des nouveaux développements ;
- Assurer l'entretien et le remplacement des plantations d'alignement existantes le long des rues et des boulevards ;
- Planter des alignements d'arbres le long des rues qui en sont dépourvues.

## 11. Faire des abords de l'aéroport une véritable porte d'entrée à l'échelle de l'île



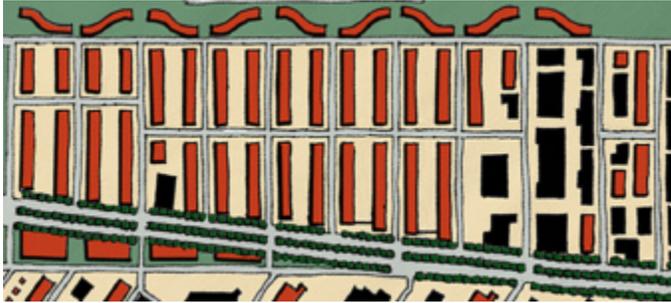
Exemple du potentiel de développement des terrains situés à l'entrée de l'aéroport Dorval

### Critères :

- Changer la configuration de l'échangeur situé devant l'aéroport afin de lui donner une géométrie simple et reconnaissable et faciliter l'orientation spatiale des automobilistes ;
- Renforcer la forme du carrefour à l'aide d'un cadre bâti de densité soutenue ;
- Construire les terrains situés de part et d'autre du boulevard menant à l'aéroport afin de créer un espace urbain mieux délimité ayant un caractère cérémonial ;
- Permettre l'implantation d'un bâtiment hôtelier ou administratif d'importance au point d'aboutissement sud du boulevard de l'aéroport et faire en sorte que ce dernier tire partie de la présence de la gare ferroviaire ;
- Prévoir un aménagement de paysage qui met en valeur le carrefour, les boulevards ainsi que les vues vers les pistes d'aviation de l'aéroport.

## 12. Réaménager les accès routier vers l'aéroport afin de définir une porte d'entrée

---



Exemple de structuration du front bâti de part et d'autre du boulevard Côte-de-Liesse.



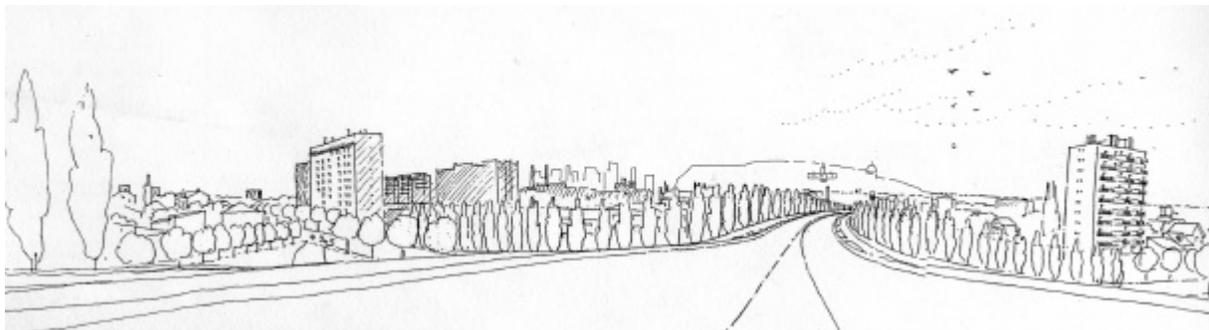
Immeuble à bureaux constitué de bandes parallèles situé en banlieue de Paris.

### Critères :

- Réaménager l'autoroute 520 afin de lui donner la configuration d'un boulevard urbain de six voies avec terre-plein central planté et des plantations d'alignements ;
- Privilégier l'implantation d'hôtels, de sièges sociaux et de bureaux directement en front de la Côte-de-Liesse ;
- Encourager la construction d'immeubles en bandes parallèles implantées perpendiculairement à la Côte-de-Liesse ;
- Aménager les aires de stationnement en marge arrière des immeubles afin qu'ils ne soient pas visibles depuis la Côte-de-Liesse ;
- Paysager les marges avant et latérales des immeubles ;
- Exprimer les façades principales sur la Côte-de-Liesse ;
- Favoriser l'implantation de nouveaux bâtiments sur les terrains situés entre la Côte-de-Liesse et l'avenue Michel-Jasmin ;
- Encourager l'installation de divers services aux entreprises concentrées dans ce secteur ;
- Faire en sorte que les bâtiments au nord et au sud de la Côte-de-Liesse créent un resserrement et marquent, par leur architecture, la présence de l'aéroport ;
- Poursuivre, lorsque possible, ce mode d'implantation tout au long de la Côte-de-Liesse.

### 13. Aménager les abords des autoroutes 13 et 15 en portes d'entrées à la ville

---



Le mont Royal et les plantations d'alignements signalent l'entrée en ville depuis les autoroutes.

#### Critères :

- Limiter la hauteur des bâtiments qui se trouvent dans l'axe des autoroutes vers la montagne afin de préserver les vues de ce repère important ;
- Planter des alignements d'arbres de part et d'autre des voies rapides afin de resserrer l'espace des voies rapides et annoncer le contexte urbain ;
- Planter des alignements denses de conifères ou des massifs de plantation afin de couper l'excès de bruit ou d'éclairage généré par les autoroutes et pouvant gêner les ensembles résidentiels.

## 14. Attribuer une identité formelle et fonctionnelle au secteur de la Cité scientifique

---

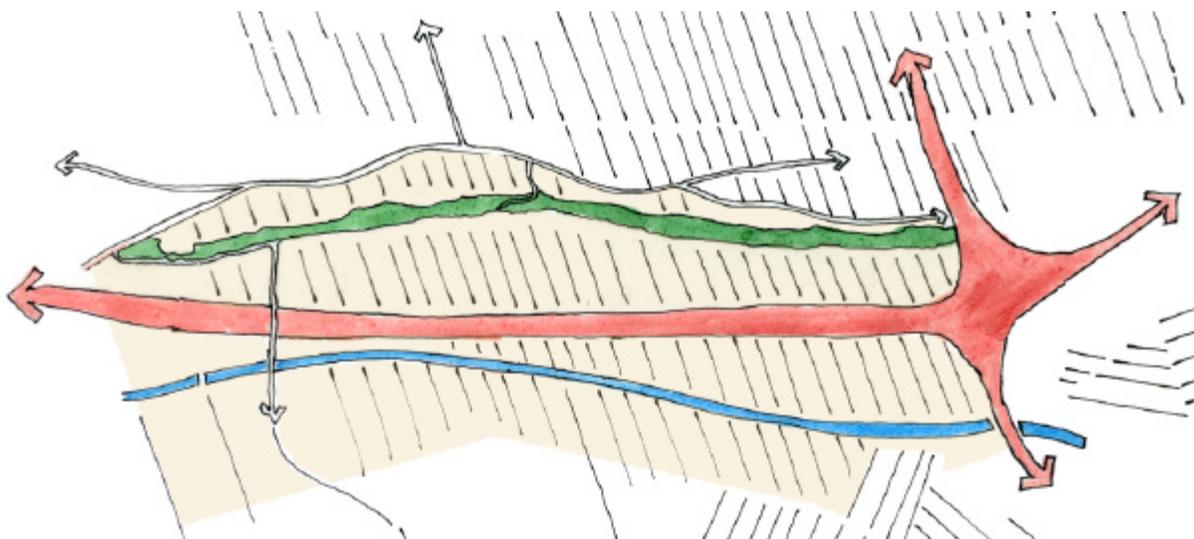


La qualité de l'aménagement urbain d'un secteur attire les entreprises de marque. Les architectes n'hésitent pas à mettre en valeur un milieu urbain particulier comme le démontre le rapport étroit entre les espaces intérieurs et extérieurs de ce nouveau bâtiment de la Caisse nationale de prévoyance, à Angers en France.

### Critères :

- Transformer l'environnement urbain du secteur de manière à le rendre attractif : Des emprises de rue plantées d'alignements d'arbres, un mobilier urbain approprié, l'aménagement paysager des espaces verts bordant les emprises ferroviaires, l'aménagement d'espaces publics bien encadrés aux entrées du site, sont quelques moyens de transfigurer le secteur ;
- Profiter de la présence dans le secteur de l'Institut de Recherche en Biotechnologie (IRB) et de son rayonnement international pour inciter l'implantation d'entreprises scientifiques ;
- Relier le secteur de la Cité Scientifique au boulevard Cavendish nord, à la Côte-de-Liesse, à l'aéroport Dorval et au Technoparc de St-Laurent afin d'améliorer sa desserte ;
- Relier le secteur à la rue Jean-Talon à travers le site de Blue Bonnets ;
- Aménager une nouvelle rue autour de la piste de l'hippodrome. La géométrie elliptique du tracé de la rue aurait l'avantage de rappeler la présence de cet équipement s'il venait un jour à fermer ou être relocalisé ;
- Aménager des voies publiques étroites avec voies de stationnement et des plantations d'alignement ;
- Favoriser les aires de stationnement en marge latérale ou arrière ;
- Mettre en valeur le potentiel paysager des dénivellations nécessaires à la croisée véhiculaire des voies ferrées (passages sous les voies ferrées). Un pont peut être un atout dans un aménagement paysager s'il est conçu comme une structure ayant une valeur formelle architecturale ;
- Profiter des tracés ferroviaires pour aménager des parcs linéaires ;
- Profiter de la présence de bassins de rétention pour créer des espaces verts comportant des plans d'eau ;
- Investir dans la relocalisation d'éléments qui peuvent nuire à la promotion et la mise en valeur du nouveau paysage urbain (dépôt à neige, pylônes électriques).

## 15. Développer la cour Turcot en continuité avec son milieu urbain environnant



La cour Turcot est actuellement coincée entre la falaise Saint-Jacques et l'emprise de l'autoroute 20. La logique de son développement futur devrait se rapporter autant à la trame urbaine existante située au dessus de la falaise qu'à la trame urbaine future de part et d'autre du canal de Lachine.

### Critères :

- Développer le site en tenant compte de son impact visuel devant la falaise Saint-Jacques et le mont Royal lors du parcours d'entrée en ville des automobilistes empruntant l'autoroute 20 ;
- Développer le site en tenant compte de son impact visuel depuis le haut de la falaise (vues plongeantes sur le site en avant-plan et jusqu'au fleuve en arrière-plan) ;
- Éviter de créer un développement immobilier en enclave ;
- Relier le nouveau développement à la trame urbaine au nord, à l'ouest et au sud du site ;
- Développer le site tout en mettant en valeur la paroi verte de la falaise Saint-Jacques ;
- Limiter la hauteur des bâtiments construits sur le site de manière à ne pas interrompre la présence horizontale de la falaise depuis le plateau sud ;
- Prévoir une certaine mixité de fonctions sur l'ensemble du site ;
- Prévoir l'aménagement paysager des nouveaux espaces publics (les rues et les places) car actuellement, le site, adjacent à l'emprise de l'autoroute, est fort minéral ;
- S'assurer que les industries implantées sur le site soignent l'architecture de leurs bâtiments ainsi que l'aménagement de leur terrain (bureaux administratifs, garages, locaux et aires d'entreposage, aires de stationnements, etc.).