

ÉTUDE DE CARACTÉRISATION
DE LA FORME URBAINE
MONTRÉALAISE

SECTEUR EST

VILLE DE MONTRÉAL
SERVICE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
ET DU DÉVELOPPEMENT URBAIN
DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT URBAIN
DIRECTION DES POLITIQUES DU PLAN D'URBANISME

RAPPORT FINAL
LE 5 MARS 2003 - Revisé le 28 Février 2003

AFFLECK + de la RIVA
a r c h i t e c t e s
460 STE-CATHERINE OUEST - BUREAU 710
MONTRÉAL QUÉBEC H3B 1A7



**ÉTUDE DE CARACTÉRISATION
SECTEUR EST**

Table des matières..... 3

LE SECTEUR EST

INTRODUCTION..... 5

1. LES NOYAUX VILLAGEOIS

Historique..... 7
 Photographies historiques..... 8
 1.1 LE BOUT DE L'ÎLE..... 9
 1.2 POINTE-AUX-TREMBLES..... 10
 1.3 LONGUE-POINTE..... 11
 1.4 RIVIÈRE-DES-PRAIRIES..... 12
 1.5 SAINT-LÉONARD ET ANJOU..... 13
 Photos aériennes 1963-1996..... 14
 15

2. LA MORPHOLOGIE URBAINE

2.1 LES GRILLES DE RUES16
 Photos aériennes17
 2.2 LES RUE PRINCIPALES
 La rue Sherbrooke..... 18
 La rue Jean-Talon..... 19
 2.3 LES PARCOURS RIVERAINS
 Le boulevard Gouin..... 20
 La rue Notre-Dame..... 21
 2.4 LES BOULEVARDS..... 22
 Les trois boulevards Est-Ouest..... 23
 Les boulevards Nord-Sud..... 24

3-

LES QUARTIERS D'HABITATION

et leurs délimitations..... 25,26,27,28

4.

LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

Carte et introduction..... 29
 4.1 Les parcs industriels
 4.2 Les pétrolières..... 30
 4.3 La carrière
 4.4 Le port..... 31

5.

LES ENTRÉES À LA VILLE

Les corridors de circulation
 5.1 L'ENTRÉE DE LA POINTE - Pont LeGardeur
 5.2 L'ENTRÉE DU TUNNEL - L-H.Lafontaine..... 33
 5.3 PARCOURS DU BOUL.MÉTROPOLITAIN..... 34
 5.4 L'ENTRÉE DE LA 40 - Pont Charles-de-Gaules..... 35

6.

LA TOPOGRAPHIE et le paysage

Carte du paysage..... 36
 Photographies et recommandations..... 37

CONCLUSION..... 39



Cette photographie aérienne du territoire, prise en 1999, est le principal outil d'analyse dans la présente étude, après les nombreuses visites d'observation sur les lieux.

SECTEUR EST

INTRODUCTION

Dans le cadre d'une étude globale de caractérisation de l'île de Montréal, les architectes Affleck + de la Riva ont reçu le mandat du Service de développement économique et du développement urbain, d'offrir à l'équipe du nouveau plan d'urbanisme, un compte-rendu général de l'évolution de la forme urbaine et une vision juste du potentiel de mise en valeur du secteur Est.

Afin de bien assimiler les diverses échelles d'expérience du territoire, du paysage, des tracées et du bâti, cet étude se promène entre la lecture cartographique, le relevé d'artéfacts historiques et l'expérience piétonne (ou automobiliste) de l'espace urbain. L'ensemble de l'étude est donc abordée dans le but de rendre accessibles nos observations et de permettre au lecteur de se familiariser avec les lieux. Pour ce faire, le texte est illustré de cartes thématiques, de photographies aériennes, d'extraits de documents historiques et de plusieurs photos de repérage. Notre présentation est structurée selon l'ordre suivant :

1. LES NOYAUX VILLAGEOIS -- identification des anciens quartiers existants et bref historique
- 2- LA MORPHOLOGIE URBAINE -- la structure des rues, des boulevards et les parcours riverains
- 3- LES QUARTIERS D'HABITATION -- leurs limites et caractéristiques
- 4- LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES -- leurs limites et caractéristiques
- 5- LES ENTRÉES À LA VILLE et les grands corridors de circulation
- 6- LA TOPOGRAPHIE et le paysage urbain.

Nos observations préliminaires ont d'abord été présentées sous forme de diaporama, avec présentation de type Power Point, afin de permettre aux participants municipaux de partager l'expérience de nos visites et déambulations et afin d'offrir une première base de discussion. Dans sa version finale, cette étude est présentée sous format papier et copie digitale au Service.

Bonne lecture !

L'équipe Affleck + de la Riva architectes

Gavin Affleck, architecte
Richard de la Riva, architecte
Suzanne Gagnon, architecte
Jean-François Guimont, stagiaire
Sukaina Kubba, stagiaire

INTRODUCTION

HISTORIQUE

L'analyse historique est un outil important de la mise en valeur du paysage construit. La lecture de cartes, de textes et de témoignages d'époque, permet de mieux cerner la signification profonde des lieux. Le patrimoine bâti qui subsiste, témoigne aussi de différentes époques et modes d'occupation. La valeur des vestiges se mesure aussi à sa capacité d'évocation et de rendre le passé tangible. En simplifiant le cadre historique, quatre périodes marquent le développement de l'est :

- LA COLONISATION de 1642-1845
- L'ÉPOPÉE RURALE de 1845-1900
- L'INDUSTRIALISATION de 1900-1980
- LE REDÉVELOPPEMENT URBAIN depuis 1980.

Ainsi, de nommer et d'identifier ces pièces qui cohabitent et se juxtaposent dans le cadre bâti, pose un des intérêts dans cette étude.

LES NOYAUX VILLAGEOIS

Sur la carte ci-jointe, ont été retracés, les noyaux historiques qui ont présidé au développement urbain de l'est. Ces informations ont été transposées sur la carte actuelle avec les chemins d'origine.

Dans les pages qui suivent, les noyaux villageois sont présentés à l'aide de récentes photographies, mais plusieurs témoins importants de leur passé n'ont pas été répertoriés, faute de temps ou de température clémente. L'histoire de l'est de l'île est documentée dans l'excellent recueil *Pignon sur rue* (1), auquel nous nous sommes référés.

1.1 LE BOUT DE L'ÎLE

Peu de patrimoine bâti subsiste sur la pointe, mais la Maison Beaudry et son voisinage, la Chapelle de la Réparation et son sanctuaire ainsi que le cimetière Hawthorn et son parc, forment trois ensembles témoins d'autant plus importants.

1.2 POINTE-AUX-TREMBLES

La pointe qui s'avance entre l'île Ste-Thérèse et les îles de Boucherville conserve de nombreux bâtiments anciens et un projet de mise en valeur de la pointe et du moulin est sous étude.

1.3 RIVIÈRE-DES-PRAIRIES

L'ancien village de RDP possède son site du patrimoine et ses vieilles maisons de bois, mais saura-t-il jouer de son influence dans la qualité des développements résidentiels à venir?

1.4 LONGUE-POINTE

Quartier urbain dont la pointe a été tranchée par le passage du tunnel, ses quartiers témoignent des différentes époques de développement résidentiel qui le composent.

1.5 SAINT-LÉONARD ET ANJOU

Le noyau villageois de St-Léonard a la particularité d'être au coeur des anciennes terres agricoles. Le centre paroissial de l'ancien chemin de la Côte St-Michel a survécu au tracé de l'autoroute Métropolitaine sur la rue Jarry. La sauvegarde des maisons et de leur lotissement offrirait un morceau précieux du passé agraire à l'arrondissement actuel, plus jeune dans son développement.

1. *Pignon sur rue, les quartiers de Montréal*
Benoît, Michèle et Gratton, Roger; Guérin éd.Itée, 1991.



Carte historique, extrait de Pignon sur rue, les quartiers de Mtl, illustrant les premiers chemins et agglomérations: les forts, villages, églises forment les noyaux villageois



1999 - Photographie aérienne et occupations actuelles

LA POINTE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

Le Fleuve St-Laurent, la rivière des Prairies et la rivière l'Assomption convergent et forment le paysage exceptionnel d'un estuaire, qu'il importe de mettre en valeur afin de donner toute leur signification à ces premiers lieux d'occupation du territoire. À l'extrémité de la pointe, comme à la proue d'un navire, l'expérience d'un panorama unique reste à redécouvrir.

Les îles de Ste-Thérèse et St-Laurent sont encore habitées et cultivées durant l'été, conférant un air de campagne et de villégiature à la pointe. Aucune autre activité agricole subsiste dans notre secteur d'étude. Ce fut pourtant le principal usage que l'on fit de ce sol pendant plus de deux siècles.

Des nombreux ruisseaux qui sillonnaient ces terres fertiles, on reconnaît **la Coulée Groulx**, mise en valeur dans le cadre d'un projet de développement global du site. Le bassin du Lac d'Anjou, issu de la canalisation du **ruisseau St-François**, traversait l'île de façon nord-sud. Le tracé des ruisseaux d'origine a été transposé sur la carte figurant au chapitre 6 - *Topographie* - afin de mieux comprendre leurs traces sur le paysage.

Le boulevard Gouin et la rue Notre-Dame, ces chemins sillonnant les rives de l'île de Montréal, sont devenus le tracé d'une narration sous la forme d'un parcours traversant tout un ensemble des lieux significatifs qui parlent de notre passé, et qui permettent l'expérience du présent.



Maison et bâtiment de ferme au Bout-de-l'île



Gare de tramway et l'hôtel Bureau, vers 1921



Vacanciers et voyageurs de commerce

PHOTOGRAPHIES HISTORIQUES

LE BOUT-DE-L'ÎLE: DES TREMBLES, DES PRAIRIES ET LES PLAGES

La richesse panoramique et stratégique des lieux l'ayant toujours rendu propice au développement, les amérindiens ont certainement occupé cette pointe avant l'arrivée des Français. Les nations amérindiennes habitent l'île depuis l'an 1000, les Iroquois succèdent aux nations Algonquines sur le territoire, et dans les années qui suivent la fondation de Ville-Marie, des colons s'installent sur les rives est de l'île de Montréal.

L'érection de forifications préside à la colonisation de la pointe. Suivra la construction d'églises et de paroisses, reliées entre elles par voie d'eau et quelques chemins. Les églises y étaient construites tournées vers l'eau et, parfois, installées à l'intérieur de murs de fortification.

La fondation de Pointe-aux-Trembles remonte à 1674, la plus vieille paroisse rurale le l'île de Montréal. Un incendie majeur viendra détruire la partie ouest en 1912.

En 1690, la coulée Groulx aurait été le site d'un combat célèbre entre les colons français et les amérindiens.

L'île Ste-Thérèse accueillait le campement de Murray, avant la conquête de Montréal vers 1760. La pointe de l'île était reliée à l'actuelle **île Marion**, occupée par le Fief du Bout-de-l'île et le Fort Gervais. L'on ne retrouve plus aucune trace construite ou de vestige archéologique témoignant de cette époque de la colonisation, l'érosion et la glace ayant nettoyé toutes les surfaces.

Le Moulin de 1720 situé à proximité du noyau historique du village de St-Jean-Baptiste et le village de St-Joseph de Rivière-des-Prairies, relié par l'actuel boul. St-Joseph sera l'élément signal de la mise en valeur du Vieux Pointe-aux-Trembles.

La Maison Beaudry (1732) et son voisinage composé de maisons de pierres marque l'époque coloniale; puis les maisons de style régence et anglo-américaines témoignent de celle de l'occupation ainsi que les demeures victoriennes de la rue Notre-Dame qui font partie d'un ensemble de villégiature du début du XX siècle.

La Chapelle et le Sanctuaire de la Réparation (1896), de même que les institutions d'accueil pour les enfants, nous rappellent une époque à laquelle le clergé portait à cœur la réputation de ses jeunes filles; le bout-de-l'île étant considéré comme «un lieu de perte». Les plages et les boisés étaient très fréquentés par les jeunes citadins venus pique-niquer dans la nature.

Le cimetière multi-confessionnel d'**Hawthorn Dale (1908)** et son parc paysagé à l'anglaise, sont toujours significatifs dans le paysage. Un jardin peut également faire l'objet d'une restauration, respectueuse de son histoire, tout comme un bâtiment. D'autres témoins du XX siècle ont également disparu avec leur réputation, principalement **la gare et l'hôtel Bureau** qui accueillaient pour dormir et manger les voyageurs et les vacanciers.

Dans les années 30, des bateaux se rendaient sur **les plages de l'île Ste-Thérèse**. Cela nous est très difficile à imaginer aujourd'hui, devant l'ampleur des quais de déchargement de pétrole. Sous les assises des tours de transmission électrique et la conduite principale de déchargement des eaux usées.

Le pont LeGardeur d'aujourd'hui n'est plus un lieu invitant à la promenade vers l'île Bourdon et le village de Repentigny. Le gabarit routier et la vitesse de la circulation ne permettent plus d'observer les qualités exceptionnelles de l'estuaire. De nos jours, il n'y a plus de piétons qui profitent du point de vue privilégié, à part quelque fou de la photo !

Ces photographies ont été offertes gracieusement par M. Christian Lalonde, afin d'animer l'étude et de communiquer l'esprit des lieux avec ses occupants au début du siècle.



Premier pont et promenade reliant Montréal à Repentigny



Vie rurale sous les trembles



Plage Bissonnette sur l'île Ste-Thérèse, le 27 août 1939



Baignade sous le pont du chemin de fer dans les années 40

LES NOYAUX VILLAGEOIS



Estuaire du Bout-de-l'Île, l'île St-Laurent vue du pont Le Gardeur



Grange de l'île Bourdon, entre Repentigny et Montréal



Le pont Le Gardeur, vue du parc de la pointe de l'île.



La Coulée Groulx, mise en valeur dans un développement résidentiel



L'entrée au cimetière multi-confessionnel d'Hawthorn-Dale



Chapelle devant le sanctuaire de la Réparation

1.1 BOUT DE L'ÎLE

La pointe est devenue un parc urbain dénudé, duquel on peut voir l'estuaire mais qui n'offre aucun aménagement particulier. L'île Marion n'est pas vraiment accessible. Les lieux sont visités régulièrement par les curieux, les résidents, les pêcheurs, les cyclistes.

Le bout de l'île est occupé par différents quartiers résidentiels construits dans les années 50-60, puis par des ensembles datant de 1994-96, construits derrière les voies ferrées et les routes qui accèdent aux ponts.

La péninsule nord est préservée dans les limites du parc régional de la Pointe-aux-Prairies qui englobe plusieurs propriétés institutionnelles dont celles d'incarcération, le sanctuaire, le cimetière, le scolasticat et le parc d'Hawthorn-Dale.

L'identité de l'extrémité est de Montréal manque, pour ainsi dire, un peu de dynamisme. On y vit tranquillement ou on y passe trop rapidement, souvent sans y croiser âme. Peu de lieux d'accueil ou d'hébergement s'y affichent, et les restaurants, les auberges et les hôtels qui avait soutenu sa



Promenade dans le parc d'Hawthorn-Dale des années 60

Plusieurs lieux témoignent de la beauté de la nature. Le cimetière, le parc d'Hawthorn-Dale ont les qualités des jardins issus de la tradition anglaise.



La Scala Sancta du sanctuaire situé dans le chemin de croix

La chapelle et le sanctuaire religieux de la Réparation, avec son chemin de croix et la Scala Sancta, font partie d'un ensemble d'espaces de repos et de méditation. Ces espaces boisés sont tous contigus au cimetière, au golf et au parc de la Pointe-aux-Prairies, parc régional à vocation écologique et sportive. Leurs avenir sont étroitement liés.



La maison Beaudry, classé monument historique, date de la fin du régime français et est situé sur l'ancien chemin du Roy, aujourd'hui disparut



Maisons riveraines de la rue Notre-Dame



Le moulin de 1720, témoin parmi les plus anciens de Pointe-aux-Trembles, coincé contre un salon funéraire



Petit quai de remorqueurs, boul. St-Jean-Baptiste sud



Église et presbytère de l'Enfant-Jésus, 11, rue Saint-Jean-Baptiste



Vue des rives du fleuve vers l'embouchure et la pointe aux trembles

1.2 POINTE-AUX-TREMBLES

Le noyau historique et le fleuve

Malgré l'incendie de 1912, le village de Pointe-aux-Trembles conserve une bonne partie de son patrimoine historique. Quelques demeures de villégiature de l'époque dite Victorienne, des institutions religieuses, le vieux moulin de 1720 et des arbres centenaires. De la pointe de terre s'avancant dans le fleuve, le panorama s'ouvre généreusement sur le fleuve, avec vue vers la rive sud et les îles de Ste-Thérèse et de Boucherville.

Le quai des remorqueurs de grands navires est devenu objet de curiosité pour les visiteurs du parc Bellerive. Un projet connexe de marina pourrait-il offrir des promenades en bateau autour des îles, comme ce fut à l'époque?

Les maisons historiques de la rue Notre-Dame

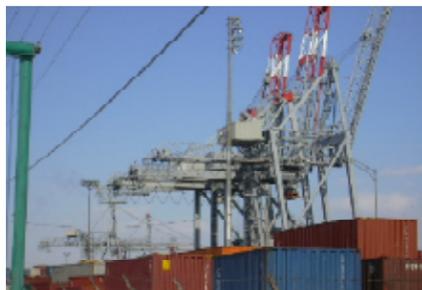
Nombre de maisons d'intérêt ont subi des transformations irréversibles ou ont été démolies. La pression urbaine et la sous-division des grandes propriétés ont malheureusement eut pour effet de reserrer les percées visuelles vers l'eau. La valeur historique du parcellaire, et l'intérêt collectif des vues sur le paysage, pourrait justifier une certaine forme de protection de ces zones sensibles.

Le boulevard St-Jean-Baptiste

Le boulevard St-Jean-Baptiste est le premier tracé qui relie les deux rives et les deux paroisses de St-Jean-Baptiste et St-Joseph de Rivière-des-Prairies. On note sur cette montée la présence de petites constructions de bois modestes qui étaient en fait, les chalets d'été de familles ouvrières. La démolition et le remplacement de ces constructions typiques avec de nouvelles maisons plus opulentes, transforme le caractère du chemin vers la rivière.



Pylône électrique



Les grues et les conteneurs



Un port de mer d'accès restreint



Cargo amarré au parc Bellerive pour la saison des glaces

1.3 LONGUE-POINTE

Disparition du noyau historique

Du noyau historique de Longue-Pointe, au sud de la rue Notre-Dame, il ne subsiste plus rien. L'érosion de la rive par le fleuve a raison du chemin du Roy en bordure de l'eau, et le nouveau chemin du Roy, l'actuelle rue Notre-Dame, date de 1841. La construction du tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine entraîne la démolition du cœur du village et de son église de 1767, tournée vers le fleuve.

Le quartier d'habitation est enclavé par le tunnel à l'ouest, le port au sud, la voie ferrée au nord et les industries à l'est. Les types d'habitation sont variés et représentent un échantillonnage intéressant des différentes générations de maisons ouvrières, le tout constituant, du sud vers le nord, une multitude d'ensembles architecturaux, dont:

Longue-Pointe - au sud de la voie ferrée, la trame montréalaise traditionnelle au tournant du siècle,

Honoré-Beaugrand - duplex jumelés des années 20,

Mercier - les maisons isolées des vétérans d'après guerre,

Anjou - le bungalow de banlieue des années 60.

Notons également la construction d'enclaves d'habitations unifamiliales intéressantes sur le plan architectural, et aux caractéristiques modernistes audacieux des années 60. Composées avec cour intérieure, structure de bois d'oeuvre apparente, fenestration abondante et assemblage original, ces maisons sont généralement supérieures en termes architecturaux aux constructions domiciliaires d'aujourd'hui. Le type dominant demeure cependant le **duplex jumelé avec garage** en demi sous-sol, dont la popularité n'a pas cessé de croître et d'envahir tous les quartiers, morcelant l'espace collectif que constitue les cours avants et asujetissant la façade de la maison à l'exigence de la porte de garage. Cette typologie, propre aux quartiers de St-Léonard, domine plusieurs rues du Longue-Pointe.

De grandes institutions et leurs jardins

La rue Sherbrooke et la rue Notre-Dame ont vu passer l'implantation de domaines et la construction d'institutions de plusieurs congrégations religieuses. D'est en ouest, on observe que plusieurs d'entre elles s'orientaient face au fleuve et aménageaient de grands parterres ou jardins, pour la culture ou la cure des malades. Ces espaces paysagés font partie intégrale du patrimoine.

La tour de l'Institut psychiatrique L-H Lafontaine (St-Jean-de-Dieu) est un point de repère dans le paysage. Cette énorme tour d'eau en brique rouge est un symbole commémoratif puissant. Conçue pour la récupération des eaux de glaciers, utilisée à son tour par la buanderie, elle rapelle, par sa forme et sa couleur, les dessins de Piranese et les peintures par De Chirico, tour nietzénne vouée à la folie.

Présence des activités portuaires

Les activités portuaires sont adjacent au village original de Longue-Pointe. Le site de propriété fédérale n'est pas accessible au public. Du parc Bellerive, on observe le passage des grues et des bateaux. Au quai de service, il n'y a pas de stationnement pour les visiteurs et curieux. De la longue pointe qui s'avancait vers l'eau, subsiste la courbure de la rive.

Les deux tours de ventilation du tunnel sont un nouveau point de repère significatif dans le secteur. Ils signalent la fin des voies rapides vers l'est et le début de la rue Notre-Dame, dont le caractère varie selon les tranches industrielles et résidentielles.



Le village vu en plongée du clocher de l'église



Des maisons patrimoniales transformées au fil des modes



Le secteur résidentiel, site du patrimoine



Rivages à l'arrivée du village, vue vers l'ouest



L'église et le presbytère de St-Joseph-de-Rivière-des-Prairies, 1875

1.4 RIVIÈRE-DES-PRAIRIES

St-Joseph, site du patrimoine de la Ville de Montréal

Les bâtiments religieux et les terrains adjacents à St-Joseph ont été classés *Site du patrimoine de l'ancien village de Rivière-des-Prairies* par la Ville de Montréal en 1990. Ce noyau riverain de l'est de Montréal est celui qui évoque le plus clairement aujourd'hui l'archétype paroissial du village. Construit autour de son église et face à la rivière, l'ensemble d'intérêt comprend l'église, le presbytère et son cimetière, ainsi que le quartier adjacent de la 69^{ième} avenue. Anciennement lieu de portage, l'eau de la rivière est agitée par des rapides et ne gèle pas en hiver en cet endroit. Au matin, des vapeurs d'eau enveloppent souvent la berge de leur mystère.

Le boisé et les institutions religieuses

Le boulevard Gouin se poursuit paisiblement vers la pointe de l'est et offre de larges points de vue sur l'embouchure de la rivière des Milles-Iles. La présence de quelques demeures ancestrales, blotties dans les bois et en marge du Parc de la Pointe-aux-Prairies, confère un air de campagne sauvage en ces lieux retirés.

Résidences et chalets patrimoniaux le long du boulevard Gouin

Le boulevard Gouin garde son parcours original sinueux et offre vers l'est quelques parcs aménagés d'intérêt, points d'accès public à l'eau. Toute une série de constructions résidentielles unifamiliales, datant des 30 dernières années, cherchent leur adresse sur le boul. Gouin. La plupart des petits chalets du début du siècle ont été remplacés par de grosses résidences cossues, souvent d'influence italienne. A travers ces constructions, on dénote un déplacement de la population de Saint-Léonard vers le nord. Les cours latérales de ces grandes demeures sont souvent réduites et ont pour effet de réduire les percées visuelles vers la rivière.



Eglise de la Paroisse St-Léonard et une maison voisine



Maison Antoine Mathieu, témoin du passé agricole

1.5 SAINT-LÉONARD

Noyau villageois de Saint-Léonard-de-Port-Maurice

L'actuelle rue Jarry correspond à l'ancien tracé du Chemin de la Côte St-Michel qui se prolongeait sur le Chemin de la Côte St-Léonard, situé plus à l'est. Ce dernier aurait complètement disparu sous la construction de l'autoroute Métropolitain. La paroisse de St-Léonard a toutefois conservé un petit noyau patrimonial sur la rue Jarry, entre Lacordaire et Langelier. Il en subsiste l'église, son presbytère et une concentration de quelques maisons de pierre des premiers occupants, dont la maison Antoine Mathieu construite en 1774. La lecture des cartes et cet extrait de *Une histoire de St-Léonard* de Mme M-P Fauteux-Marcaurelle témoignent:

“Le tracé agricole révèle une longue opération de défrichement pour faire place à des prairies, à des pâturages et des champs parmi les plus fertiles et prospères de la région de Montréal. Les maraîchers y vivaient à l'aise et se sont fait construire de magnifiques maisons de pierres, dont une dizaine.”



Vestige d'habitation rurale qui résiste aux nouveaux développements



Maison Antoine Mathieu: les dépendances arrière ont été conservées

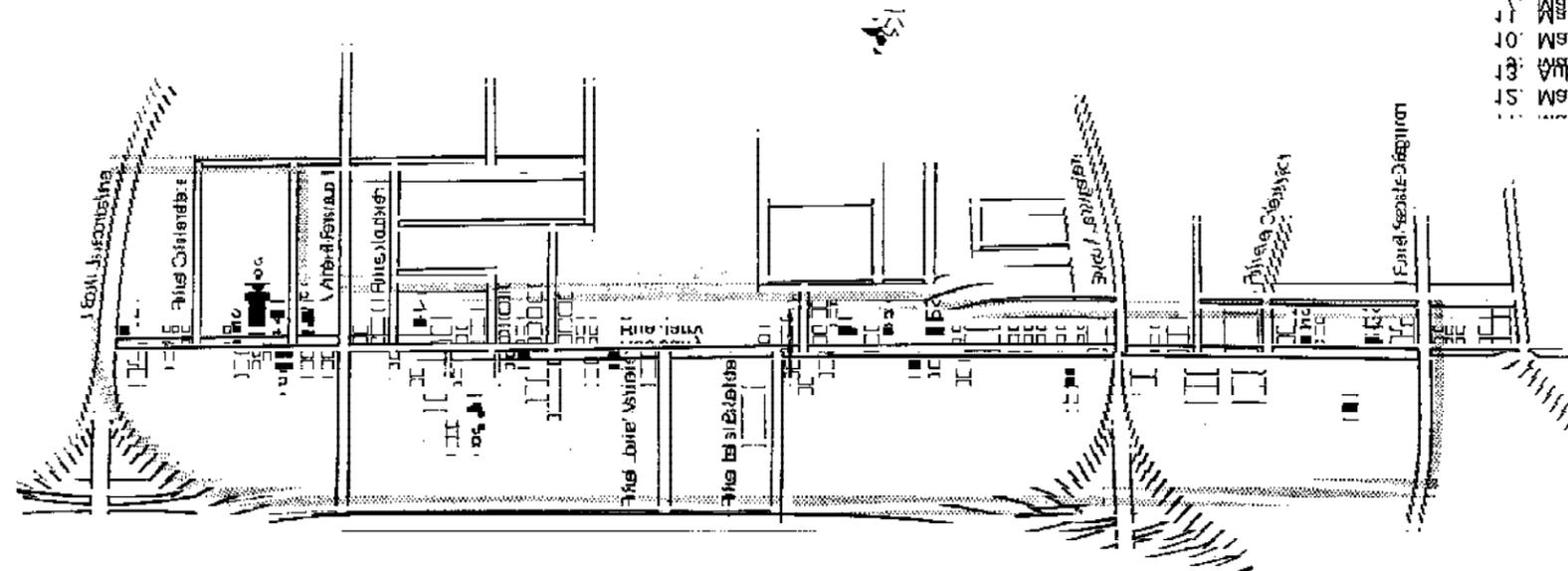
Dans le contexte architectural et résidentiel particulier de St-Léonard, les constructions récentes prédominent dans le tissu des quartiers, et il est de bon entendement de mettre en valeur le développement original du village. Cette section historique de la rue Jarry offre le potentiel de développement d'une place publique, de promenades, de galeries, boutiques, musées et de jardins. Certaines mesures complémentaires peuvent être envisagées:

- un programme de revitalisation de rue principale, avec participation locale,
- la plantation d'arbres et la réfection des trottoirs,
- la restriction à la circulation locale,
- un programme de restauration-rénovation des maisons anciennes à l'abandon.

15: Maison François Delorme
 14: Maison de la paroisse
 13: Maison de la paroisse
 12: Maison de la paroisse
 11: Maison de la paroisse
 10: Maison de la paroisse
 9: Maison de la paroisse
 8: Maison de la paroisse
 7: Maison de la paroisse
 6: Maison de la paroisse
 5: Maison de la paroisse
 4: Maison de la paroisse
 3: Maison de la paroisse
 2: Maison de la paroisse
 1: Maison de la paroisse



Vestige à vendre, au futur incertain





1963

Photo aérienne de 1963 :
en pointillé, le tracé des futures infrastructures routières



Le tracé agricole au début du siècle



Vue aérienne de la première coopérative d'habitation

La première coopérative d'habitation canadienne-française aura construit plus de 650 maisons unifamiliales de 1955 à 1963 entre les rues Langelier et Lacordaire, au nord de la rue Jarry et de son noyau paroissial de St-Léonard de Port Maurice. Les constructions paraissent sur la photo aérienne de 1963.

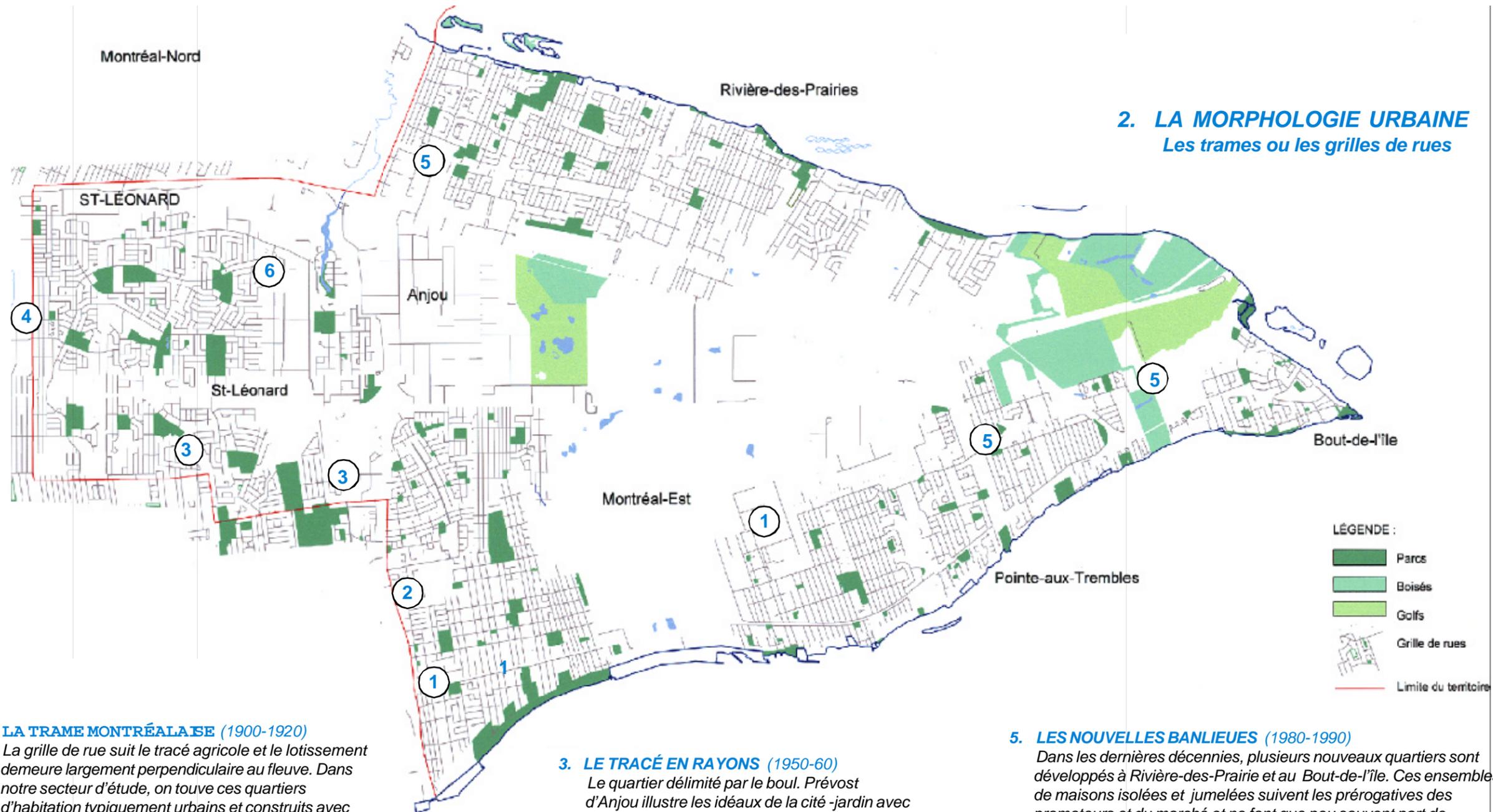
Il s'agissait d'une initiative des syndicats nationaux, de l'action catholique et du secteur coopératif, soucieux d'offrir des maisons aux familles nombreuses de Montréal. Ils dénoncèrent les conditions d'insalubrité, d'exiguïté des pièces, l'entassement et la cohabitation de plusieurs familles dans un même logement, et peignent ainsi un tableau peu réjouissant du logement en milieu urbain.

Extrait du Journal "Ensemble", février 1949



1999

Photo aérienne de 1999, soit 33 ans plus tard :
les infrastructures routières dominantes sont construites



2. LA MORPHOLOGIE URBAINE

Les trames ou les grilles de rues

1. LA TRAME MONTRÉLAISE (1900-1920)

La grille de rue suit le tracé agricole et le lotissement demeure largement perpendiculaire au fleuve. Dans notre secteur d'étude, on trouve ces quartiers d'habitation typiquement urbains et construits avec ruelle selon un mode d'implantation en contiguïté. Ces constructions offrent une bonne densité et ont l'avantage d'être à la fois économiques et écologiques lorsque l'on considère la consommation d'énergie et l'occupation au sol.

2. LE LOTISSEMENT D'APRÈS-GUERRE (1930 - 1940)

Les nouveaux lotissements seront dorénavant planifiés pour des maisons isolées. La construction des petites maisons à pignon des vétérans sera suivie du développement de modèles de bungalows et de cottages. Ce quartier comporte un éventail de types d'habitations modernistes dont certains constituent des exemples intéressants.

3. LE TRACÉ EN RAYONS (1950-60)

Le quartier délimité par le boul. Prévost d'Anjou illustre les idéaux de la cité-jardin avec ses quartiers en pointes et rues en rayons, idées développées à la même époque à Ville Mont-Royal. Le nombre et la qualité des infrastructures communautaires, et des parcs, témoignent de l'engagement social.

4. LES SINUEUSES DE ST-LÉONARD (1953-70)

Les ensembles d'habitations unifamiliales entre Pie-IX et Lacordaire constituent une agglomération urbaine des plus singulières de Montréal. L'homogénéité du goût dominant pour les maisons de connotation méditerranéenne avec brique blanche et ornementation à l'italienne est saisissante.

5. LES NOUVELLES BANLIEUES (1980-1990)

Dans les dernières décennies, plusieurs nouveaux quartiers sont développés à Rivière-des-Prairies et au Bout-de-l'île. Ces ensembles de maisons isolées et jumelées suivent les prérogatives des promoteurs et du marché et ne font que peu souvent part de conceptions urbaines cohérentes. Dans la pointe de l'île, la voie ferrée demeure une composante négative, ces quartiers étant traversés par plusieurs voies ferroviaires et de circulation convergeant vers le pont.

6. UNE VISION PAYSAGÈRE (2001-2003)

Le nouveau quartier d'Anjou sur le Lac est présenté sur la photo aérienne de 1999, en début de construction. Sa construction devrait être complétée cette année. La qualité supérieure de ses constructions dépend largement sur l'attrait du lac, qui offre l'élément "nature" tant recherché du citoyen. Une mixité des types est offerte: maisons isolées, jumelées et immeubles condos à logements-multiples. Des développements intégrés tendent aujourd'hui à tisser rues et maisons autour d'aménagements paysagés, tel que celui du golf du Bout-de-l'île -- des projets particulièrement réussis lorsque sensible au contexte d'insertion.



1. L'îlot montréalais typique des années 20



2. Le lotissement des maisons d'après-guerre, années 40-50



INFRASTRUCTURE ET MORPHOLOGIE - Les nouvelles formes urbaines sont conditionnées par les infrastructures. Centres commerciaux et parcs industriels contrastent avec les quartiers résidentiels.



3. Tracés rayonnants, suggérant un centre



4. Tracés sinueux



5. Rupture avec la trame traditionnelle: ces nouveaux quartiers résidentiels de Rivière-des-Prairies n'ont pas autant de percées visuelles vers la rivière



6. La nouvelle importance de la nature, le quartier d'Anjou-sur-le-Lac

2.2 LES RUES PRINCIPALES

La rue Sherbrooke & Jean-Talon



AU NORD - Mercier – Institutionnel et commercial

CARRIÈRE
Zone tampon paysagée

RAFFINERIES

PARC INDUSTRIEL

CENTRE COMMERCIAL

HABITATION

AU SUD - Honoré-Beaugrand – Commercial

CIMENTERIE

RAFFINERIES

HABITATION

RAF.

CORRIDOR COMMERCIAL

HABITATION

COMMERCES

HABITATION

A- GABARIT ASYMÉTRIQUE

La rue Sherbrooke est partagée entre son rôle institutionnel et son rôle de desserte commerciale. Cette section de rue demeure, malgré sa disparité, en continuité avec le rôle institutionnel et commercial de la rue Sherbrooke Ouest. Son gabarit est modeste et gagnerait à prendre de la hauteur pour soutenir l'importance d'une telle rue dans la ville. Le développement d'habitation multifamiliale à plus forte densité doit être encouragé et est cohérent avec la présence de commerces de quartier. L'image de la rue doit être défini, son gabarit de construction et le traitement de ses cours avant normalisés.



Nouveau gabarit d'entrée



Stationnement en façade



Marges de recul des bâtiments institutionnels



Gabarit modeste des commerces de quartier dans Mercier

B- CORRIDOR INDUSTRIEL

Les installations industrielles ayant leur accès direct au port, la rue Sherbrooke, tout comme la rue Notre-Dame au sud, est traversée par les industries. La délimitation de cette zone n'est pas claire sur le terrain. Des zones tampons paysagées doivent être privilégiées le long des rues afin de valoriser la présence des industries. Ainsi, la planification des terrains périphériques, clôtures et parc de conteneurs devront faire l'objet d'une conception plus soignée, et la mise en place d'éclairage extérieur afin d'établir des points de vue attrayants et fascinants des structures existantes doit être étudiée.



Carrière de l'Est



Zone tampon paysagé exemplaire



Rupture dans le paysage: passage aérien de conduits de pétrole

C - COMMERCE versus INDUSTRIE

Devant un parc industriel imposant et d'allure déplorable, les commerces à grandes surfaces (tel que les concessionnaires automobile et autres) se sont implantés. Caractérisé par d'énormes stationnements en façade, des enseignes commerciales géantes et tapageuses, le boulevard urbain est devenu autoroute commerciale et affiche une triste perspective. Un chaos visuel existe, ne facilitant pas l'orientation des automobilistes. Une certaine retenue serait de rigueur afin d'ordonner la présentation des commerces près de la voie publique.



Avenue commerciale de P.A.T.



Une habitation au pied des pylones électriques

D - COMMERCE versus HABITATION

Le commerce y est vulnérable et l'habitation n'a pas encore pignon sur rue, sauf pour ce qui est d'habitations à loyer abordable. L'implantation de nouveaux ensembles d'habitations de moyenne et de haute densité sur la rue Sherbrooke, juxtaposée à de nouveaux espaces vert (autres que ceux des tours de transmission électriques) serait bénéfique. Vers l'est, au Bout-de-l'Île, on retrouve des lieux verts agréables et réconfortants pour la population.



Des habitations à loyer modique



Habitation présentant dos à la rue



Le gabarit de la rue Jean-Talon change de caractère d'ouest en est. A partir du Marché Jean-Talon, la rue commerciale typique se transforme en un corridor de magasins à grandes surfaces aboutissant aux Galeries d'Anjou. L'étalement de ces grandes surfaces entre Pie-IX et Langelier menace la structure et la quiétude des secteurs résidentiels adjacents en posant un trop fort contraste de vocation et une présence excessive de l'automobile. L'arrivée de nouvelles stations de métro favorisera le piéton local et un développement en hauteur des terrains. Le remodelage des usages pourrait favoriser l'implantation d'habitations de plus forte densité au dessus de commerces et stationnements.

Le tracé de la rue Jean-Talon devient sinueux en traversant les îlots du quartier de St-Léonard. Cette courbure lui confère un caractère intéressant et dynamique. Ses commerces de quartier -- épiceries, cafés et dépanneurs -- occupent le rez-de-chaussée d'immeubles de trois étages qui animent la rue avec les couleurs des différentes ethnies qui y cohabitent, et avec leurs balcons ou coursives aux étages. Cette rue joue donc un rôle important sur le plan social, culturel et économique pour les résidents et commerçants des quartiers adjacents. L'arrivée du métro exercera une pression de densification à ses abords, mais il faut conserver le gabarit existant dans la section courbe de la rue afin de préserver le rythme de vie des résidents, en offrant un suivi rigoureux des projets de rénovation et en développant des critères de design. Un questionnement sur la circulation, la largeur des trottoir, et le choix du mobilier urbain devrait également faire l'objet de projet particulier. On pourrait peut-être chercher inspiration des tendances italiennes en design sobre et d'avant-garde.

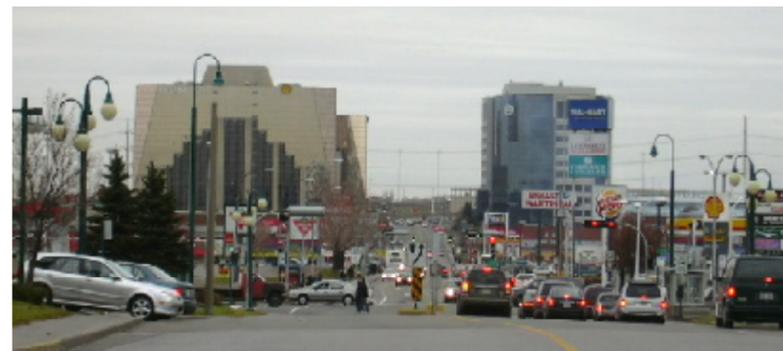
Ces centres d'achat sont de portée régionale et ils profitent (ou dépendent) de la proximité de l'autoroute. La densification du secteur des galeries d'Anjou n'a malheureusement pas prévu l'intégration d'espace vert d'ordre public. Un terrain potentiel, issue de la dénivellation engendrée par une rivière et dont le lit a laissé ses traces jusqu'au stade olympique, est de grand intérêt. Qu'advient-il de cet important talus gazonné? Est-ce encore possible d'y implanter un usage récréatif? La mise en valeur de cet artefact naturel apparait comme une solution importante à négocier afin de contrecarrer l'omniprésence du macadam.



Section courbe de la rue Jean-Talon, uniformité et continuité dans le gabarit



Rez-de-chaussés commerciaux et habitations



L'aboutissement de la rue Jean-Talon vers le sous-centre régional: un projet de design urbain à développer



Grandes surfaces à resaisir et densifier en bordure de l'autoroute plutôt que sur Jean-Talon



L'important talus gazonné versus les quais de livraison



LE BOULEVARD GOUIN

Le boulevard Gouin est devenu objet de grande fierté pour les Montréalais. Dans son tracé qui part du Cap St-Jacques et qui se poursuit jusqu'au Bout-de-l'Île, il traverse plusieurs villages, offrant des points de vue bucoliques sur la nature et sur le passé. Il offre aussi des vues contrastantes sur des développements plus récents du territoire. Il faut souligner la qualité de vie des propriétaires riverains, où les maisons ancestrales et les petits chalets font l'envie des citoyens. Des berges publiques sont aménagées et ouvertes aux activités récréo-touristiques, et des haltes routières valorisent les éléments de la nature. Le boulevard Gouin incarne donc cet équilibre entre la nature et la ville, et la protection du patrimoine naturel et aquatique y est un investissement tout aussi fondamental que la mise en valeur du patrimoine et de lieux significatifs.

La proximité des industries a eu pour effet de renforcer l'isolement nord-est de l'ancien village. Longtemps tenu à l'écart de la pression immobilière de développement, le noyau historique de St-Jean-Baptiste est encadré d'un joli village, mais n'offre pas la même qualité de vie que d'autres villages de l'ouest. La transformation des maisons en bordure de route étant surtout pour fin résidentielle, on trouve peu de petits commerçants soucieux d'attirer une clientèle locale et le tourisme montréalais -- avec cafés, restaurants, auberges. Les anciennes maisons de villégiatures disparaissent progressivement, et se trouvent transformées en de spacieuses résidences, ou remplacées.



Maisons de village alignées sur la voie publique; les trottoirs sont réduits au minimum. Peu de commerces y trouve leur place.



Petite maison, ou chalet, remplacée par des résidences avec garage double en façade du boulevard. On n'y voit plus la rivière.



LES MÉCANISMES À CONSIDÉRER :

Le patrimoine bâti

- Élargir l'éventail de bâtiments à préserver, selon des critères adaptés au secteur. Par exemple, se pencher sur les chalets et maisons de bois présents sur de grands terrains en bordure d'eau ou sur de tranquilles rues formant de petits ensembles.
- Établir un mécanisme de révision de projets de démolition-construction, ou de transformation de bâtiments dans les quartiers établis.

Un chemin panoramique sinueux avec vue

- Envisager l'achat de propriétés privées pour le développement des parcs riverains.
- Développer et mettre en valeur des points de vue vers l'eau, en réduisant l'impact de nouvelles constructions. Par exemple: limiter en hauteur et en largeur les constructions entre le boulevard et la rive; établir un % d'implantation en largeur de lot; restreindre la construction d'entrées de garage en façade sur le boulevard.

Parcs et points d'accès à l'eau

- Identifier les parcs et points d'accès de la route principale.
- Poursuivre les programmes de conservation, de préservation et d'entretien.
- Permettre de nouveaux refuges, lieux d'aisance et la location d'embarcations.

Faune, flore et bâtiments

- Poursuivre la démarche environnementale développée dans les parcs municipaux, qui met en valeur l'observation et l'interprétation.
- Ouvrir des plaques et sites d'interprétation historique ou ruraux aux passants; par exemple, une ferme, un moulin, d'ancien champs, etc.



2.3 LA RUE NOTRE-DAME

La rue Notre-Dame, véritable boulevard urbain à l'ouest, retrouve son caractère de Chemin du Roi à l'est du tunnel et son tracé sinueux et panoramique. Les points de vue de qualité sont pourtant rares et parfois déconcertants devant l'industrie lourde domine souvent le territoire. Mais ce n'est pas tant l'activité industrielle que la disparité des usages -- des commerces à louer, des hangars barricadés, des édifices abandonnés au revêtement de tôle, des maisons historiques bigarrées -- qui traumatise l'environnement bâti. La mise en valeur du noyau historique de Pointe-aux-Trembles, de son moulin et de sa marina, sont les premiers pas vers une meilleure qualité de vie pour la population riveraine, en leur offrant un lieu d'interprétation historique et récréo-touristique.

DES RECOMMANDATIONS À CONSIDÉRER :

Le patrimoine bâti de la rue Notre-Dame est tout autre que celui du boulevard Gouin. Plusieurs des maisons victoriennes étaient de grandes résidences estivales, et il s'agit d'anciens lieux de villégiature dont le caractère communique très bien l'esprit d'une époque rapprochée -- surtout lorsque le fleuve s'étend en arrière plan. La construction de garages dans les marges latérales des terrains devraient être contrôlé, soit par un % de la largeur de lot ou avec des cours latérales minimales plus grandes. La réduction de la largeur de la rue et la réfection des trottoirs avec des plantations d'arbres rehausserait l'interface du privé au public, et réduirait l'importance accordée à la circulation automobile.

Les installations portuaires et pétrolières devraient, quant à elles, être décloisonnées, lorsque possible, afin que l'on puisse observer les manutentions sur les quais et les bateaux. Dans l'esprit d'un projet de mise en valeur de l'industrie lourde, il faudrait ouvrir des lieux d'observation trop souvent cachés derrière les clôtures et les hangars. L'éclairage de nuit des principales installations serait intéressant à considérer, vu de la rue Notre-Dame et du fleuve. Par rapport à l'aménagement paysagé, le maintien d'une bande verte en bordure de rue et de parterres devant les entreprises demeure une exigence de base afin d'adoucir la présence de l'industrie implantée dans un milieu urbain.

L'accès au bord de l'eau est assuré par les divers parcs linéaires Bellerive, et la présence de quelques quais. L'accès aux îles de Ste-Thérèse, de Boucherville, ou les promenades sur le fleuve font partie des activités perdues à explorer, qui permettraient de célébrer à nouveau l'expérience de l'eau et de l'île de Montréal.



Maison de villégiature transformée en résidence avec garage double en façade



Tracé sinueux de la rue Notre-Dame avec ses maisons historiques bigarrées



L'hôtel de ville de Montréal-Est, construction d'envergure

2.4 LES BOULEVARDS



1.1.2

**Boulevards
ROI-RENÉ**
Résidentiel
RAY-LAWSON
Parc industriel
ARMAND-BOMBARDIER
Industrie et commerce

1.1.3

**Boulevard
RODOLPHE-FORGET (BOURGET)**
Résidentiel en planification
AVENUE GEORGES V
Industriel
Résidentiel
Quai des pétrolières

1.1.4

**Boulevard
RIVIÈRE-DES-PRAIRIES**
Résidentiel
L'AVENUE BROADWAY-NORD
Industriel lourd

1.1.5

**Avenue
MARIEN**
Résidentiel
Industrie lourde
Résidentiel

1.1.6

**Boulevard
ST-JEAN-BAPTISTE**
Résidentiel
Commercial
Industriel lourd
Institutionnel
Industriel
Résidentiel

1.1.7

**Boulevard
DU TRICENTENAIRE**
Résidentiel
Commercial
Parc industriel

INTRODUCTION

La force de déploiement est-ouest de l'autoroute et de son flot de circulation a eu tout un impact dans le développement du réseau local de circulation. En négligeant l'importance des anciennes montées nord-sud, ce sont les liens entre les terres intérieures et les deux rives qui ont été perdus de vue. La coupure du territoire en tranches nord et sud semble irréversible, mais devra être atténuée. Des liens doivent être à nouveau tissés.

Un développement clair de la figure des boulevards nord-sud ne semble pas avoir fait l'objet d'aucune analyse poussée, ces voies anciennes étant surtout considérées dans leur qualité de desserte industrielle. Ces chemins sont pourtant d'important accès pour les résidents et les visiteurs des quartiers riverains. Leur qualité de voie publique et gabarit de construction doivent être définis.

La planification de nouveaux boulevards est-ouest et leur intégration au réseau routier ont été accomplies avec plus de succès, leur passage marquant dans le territoire des limites pratiques d'usage, de densité ou, tout simplement, topographiques.

LES TROIS BOULEVARDS EST-OUEST



LES TROIS BOULEVARDS EST-OUEST

Le nord-est de l'île est bien desservi par trois boulevards dont le caractère de chacun diffère. Voici une brève analyse du rôle primordial que jouent ces trois boulevards traversants des quartiers de Rivière-des-Prairies.

HENRI-BOURASSA (en jaune)

Le nouveau boulevard Henri-Bourassa agit comme une frontière entre la zone industrielle et les commerces de grandes surfaces, et l'habitation que l'on trouve plus au nord. De circulation rapide, il est aménagé avec un terre-plein, des lampadaires et des plantation d'arbres. Sa largeur convient au trafic lourd, et il agit comme voie d'entrée à divers parcs industriels. En parallèle, les voies ferrées et les lignes électriques définissent une sous-division des zones d'industrie pétrolière et d'industrie légère.

MAURICE-DUPLESSIS (en rose)

Le boulevard Maurice-Duplessis a été planifié dans les années 80 comme une voie de circulation à usage mixte, afin de desservir de nouveaux développements domiciliaires à Rivière-des-Prairies. On y trouve un mélange d'immeubles d'habitation de moyenne densité et des commerces. Interrompu dans son tracé entre les boulevards Rivière-des-Prairie et St-Jean-Baptiste, cette voie mérite d'être menée à terme.

PERRAS (en vert)

Perras joue un rôle local de desserte automobile dans les quartiers du nord. Il réduit la pression automobile sur le chemin sinueux et étroit que constitue le boulevard Gouin. Topographiquement, ce boulevard est bien placé -- soit en haut du changement de niveau, entre le plateau intérieur et la dénivellation vers la rive. Son parcours traverse Rivière-Prairies et Montréal-Nord jusqu'à Ahuntsic, où il change de nom. A son extrémité est, entre St-Jean-Baptiste et du Tricentenaire, ce boulevard est de largeur réduite et traverse un boisé avant d'aboutir au site municipal d'épuration des eaux.



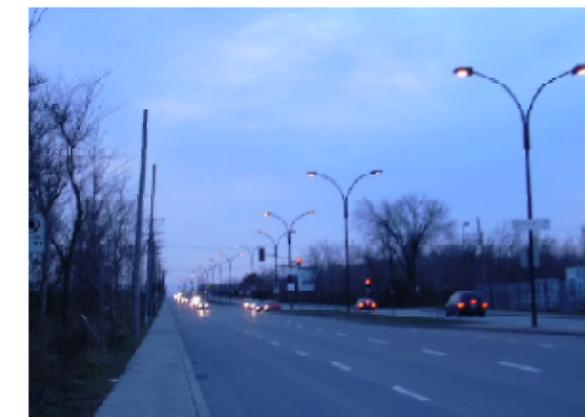
Boulevard PERRAS
Vue vers l'est à partir du boulevard St-Jean-Baptiste. Une seule voie de deux a été construite. Les arbres du terre-plein ont pris de la maturité.



Boulevard PERRAS
Vue vers l'ouest à partir du boul. St-Jean-Baptiste. Un boulevard résidentiel à trois voies.



Boulevard MAURICE-DUPLESSIS
Vue vers l'ouest de l'intersection St-Jean-Baptiste, et interrompu jusqu'au boul. Rivière-des-Prairies. Un dépôt de conteneurs et un parc industriel occupent les lieux au nord de la voie ferrée.



Boulevard HENRI-BOURASSA
Vue vers l'ouest - vers 17:00 heures en novembre. L'excellent développement d'un boulevard urbain à l'échelle de l'île - voie de desserte par excellence de nouvelles entreprises.

LES BOULEVARDS NORD-SUD

LES BOULEVARDS MARIEN ET RIVIÈRE-DES-PRAIRIES

LA SECTION RÉSIDENTIELLE

Le boulevard Rivière-des-Prairies traverse différents développements résidentiels de maisons isolées, soit des banlieues des années 70-80-90 construits entre les boulevards Gouin et Perras. A son extrémité nord, un parc linéaire présente un important accès et un des beaux points de mire sur la rivière.

LA JONCTION DE MARIEN À RIVIÈRE-DES-PRAIRIES

Le raccordement des deux boulevards sera-t-il à réalisé tel que planifié, en diagonale? Quelles en seront les incidences dans le développement des terrains au nord du boulevard Henri-Bourassa? Qu'advient-il du terrain en enclave entre ce prolongement et la voie ferrée? Cette nouvelle voie d'accès aux quartiers résidentiels nord pose encore le problème d'une desserte partagée avec les industries. L'idéal réside dans le développement d'un boulevard nord-sud de qualité, réfléchi dans son parcours et reliant les deux rives. Les boulevards St-Jean-Baptiste et Rivière-des-Prairies méritent toute notre attention à cet effet à cause de leur présence historique. Le boulevard Marien pourrait accueillir plus aisément le trafic lourd. Rappelons que la forme symétrique de la figure du boulevard n'est pas celle d'une simple voie de trafic. Le mode d'implantation des bâtiments, la normalisation des marges paysagées et des aires de stationnement, et la définition des gabarits et des hauteurs doivent être étudiés et appliqués.

LE BOULEVARD MARIEN

Le boulevard Marien traverse toute la zone pétrolière, du boulevard Henri-Bourassa jusqu'au fleuve. Son rôle de desserte industrielle l'emporte à travers les quartiers résidentiels envahis par des installations lourdes au sud, et ce jusqu'aux plates-formes qui prolongeant les installations portuaires devant les quartiers d'habitations. Certaines pétrolières en bordure de la rue Notre-Dame démontrent, de par leur aménagement, de la bonne volonté envers les quartiers résidentiels et laissent entrevoir une préoccupation partagée avec l'assainissement de l'environnement. La prochaine étape d'aménagement serait de prévoir le partage de lieux pour fin d'observation et d'interprétation.



LE BOULEVARD ST-JEAN-BAPTISTE

LE CHEMIN HISTORIQUE

La vocation de ce chemin, qui avait pour rôle de relier les deux villages des rives nord et sud, a été détournée par l'importance des circulations automobiles est-ouest. L'identité du boulevard est fragmentaire selon les nombreux usages qui ont marqués différentes époques de construction. Le rôle premier de ce boulevard peut être de nouveau affirmé, en établissant des orientations claires pour le nouveau développement.

LA SECTION RÉSIDENTIELLE "CAMPAGNARDE"

Sur cet ancien rang de campagne, des maisons et de modestes chalets se sont implantés le long du chemin qui mène à la rivière. Ces habitations sont implantées en dents de scie. La transformation de ces résidences, composées de matériaux éparses aux assemblages pour le moins rustiques, devrait être soumise à des critères plus stricts.

LA SECTION INSTITUTIONNELLE

A l'est de la section industrielle limitée par le boulevard St-Jean-Baptiste, on trouve des bâtiments institutionnels -- bâtiments d'incarcération aux implantations discrètes à l'intérieur de boisés.

LA SECTION DES RAFFINERIES

Peu de terrains boisés ou paysagés existent en bordure de route. Ceux qui subsistent demeurent à la merci des exigences d'une industrie pétrolière. On observe une tendance d'élimination des réservoirs au nord du boulevard Henri-Bourassa. De nouvelles installations se sont implantées avec des marges de recul minimales, des palissades ou des clôtures érigées en bordure réduite de la route. Des marges de recul et des cours paysagés doivent être exigés. Afin de préserver l'intégrité du caractère industriel du territoire et l'image champêtre de la route, il faut calibrer les zones d'interface.

LA PÉTROCHIMIE

Les installations pétrochimiques composées de cheminées et de brûleurs présentent une scène vivante de cette industrie, et contraste avec le monumentalisme des champs de réservoirs. Le passage de viaducs au dessus de l'autoroute, et du boulevard St-Jean-Baptiste plus particulièrement, présente une vue panoramique saisissante de l'ensemble des installations pétro-chimiques. De larges palissades entrouvertes dans l'angle du boulevard St-Jean-Baptiste témoignent du va-et-vient intense de poids lourds. Les voies d'entrées importantes aux sites privés auraient avantage à être mieux encadrées ou formalisées, avec identification des entreprises, règlementation de l'affichage, amélioration des feux de circulation et un projet d'éclairage ou de mise en lumière.

SECTION COMMERCIALE

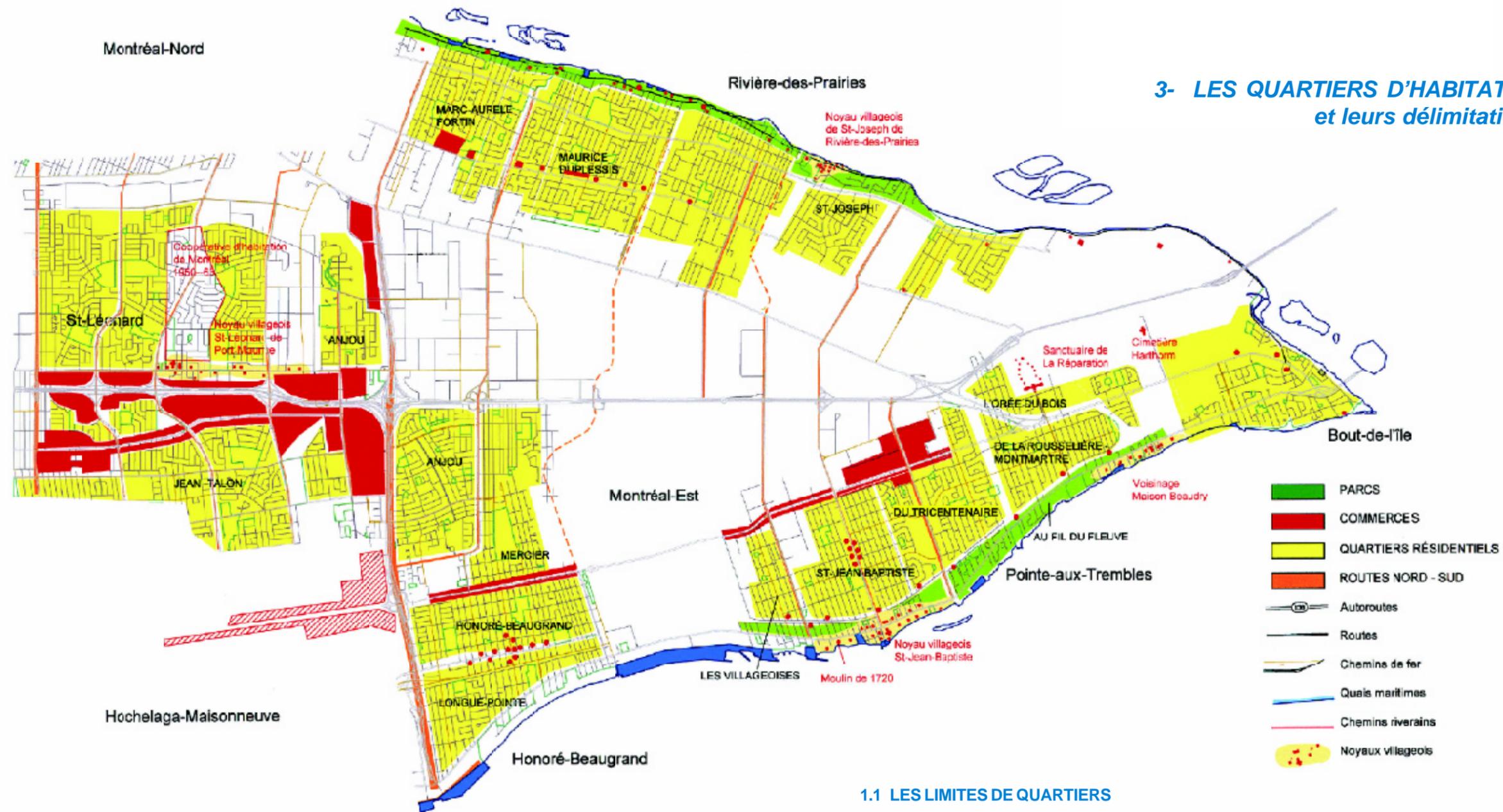
Les commerces de cette section du boulevard St-Jean-Baptiste sont étroitement liés à la vie des quartiers adjacents.

SECTION INSTITUTIONNELLE -- Historique

Plusieurs institutions composent le paysage traditionnel du noyau historique de Pointe-aux-Trembles.

SECTION RÉCRÉO-TOURISTIQUE -- Historique

Le quai de service au port accueillera un projet de réaménagement afin d'accueillir visiteurs et plaisantiers sur la Pointe-aux-Trembles, en saillie sur le fleuve.



Cette section traite brièvement des différentes limites et frontières de quartiers. Ces limites sont souvent topographiques et visuelles, basées sur des barrières physiques ou naturelles. Elles peuvent aussi être de raison historique ou administrative, liées aux étapes de développement. Il devient alors plus délicat de différencier le propre d'un quartier.

Les passages de l'arrondissement de St-Léonard à celui d'Anjou se reconnaissent dans la différence des types de développements résidentiels et, par exemple, dans l'usage ou la couleur des matériaux. Le contrôle exercé sur le développement commercial dans les anciennes municipalités a aussi donné lieu à des implantations différentes. Ces deux autonomies administratives ont plusieurs limites physiques à leurs territoires, dont les autoroutes 40 et 20, une dénivellation de terrain (ancien ruisseau) et des corridors des pylônes électriques. L'arrondissement de St-Léonard est séparé de Montréal-Nord par une voie ferrée et un corridor à usage industriel. Au sud, les vieux quartiers urbains de Montréal se sont développés en relation avec le rivage et le tracé des anciens rangs. À l'est, les deux voies ferrées qui se dirigent vers le pont divisent les quartiers du Bout-de-l'île, laissant des espaces résiduels pour compte. Les pylônes électriques font également partie prenante du paysage.



Maison transformée en bureau sous les pylônes de la rue Notre-Dame



Voies ferrées à proximité d'un quartier du Bout-de-l'île



Golf miniature dans l'emprise des pylônes électriques sur la rue Beaubien

LES QUARTIERS DE ST-LÉONARD



La maison jumelée typique

Toit plat, descente de garage en demi sous-sol, arches et balustrades en brique blanche



Une rue typique de St-Léonard

Plantation d'arbres interrompue par de larges entrées charretières, les abris 'Tempo' font le consensus



Maison recouverte de plaques de marbre.

La brique ayant été remplacée par un matériau plus noble, ce modeste bungalow est devenu la 'villa' de rêve. On retrouve de plus en plus de transformation de ces habitations des années 60.

LES QUARTIERS D'ANJOU



Nouvelles habitations de haute densité

A proximité du centre commercial, un stationnement sur dalle remplace la cour intérieure d'un ensemble d'habitation.



Habitations de la rue Pascal-Gagnon

Vue des tours à bureaux du nouveau centre économique d'Anjou / St-Léonard.



Nouveau quartier d'habitation d'Anjou-sur-le-Lac

Vue du sentier qui borde le lac, les maisons unifamiliales de luxe et les multiples immeubles à condominium du côté est.

Le Centre civique de **St-Léonard** est situé le long du boulevard Lacordaire et est composé de plusieurs bâtiments modernes de services. Le centre est entouré de trois grands ensembles résidentiels bordés des boulevards Pie-IX, Viau, Lacordaire et Langelier. Ces ensembles se présentent sous une seule et large entité, de développement plus au moins homogène, avec la particularité d'un petit noyau historique au nord de la rue Jarry.

Les quartiers d'habitation situés au sud du boulevard Métropolitain sont plus denses et mieux desservis en terme de transport, car ils sont dans le prolongement des rues Jean-Talon, Bélanger et Beaubien. La station de métro St-Michel, terminus de l'est, débouche sur Jean-Talon et Pie-IX, dans la foire commerciale d'un centre d'achat en pleine expansion. Les stations de métro Langelier et Cadillac sont situées plus au sud, le long de Sherbrooke.

Anjou n'a pas le même caractère ou les mêmes activités que St-Léonard. A première vue, on dénote une transition dans la couleur prédominante des briques utilisées des quartiers résidentiels, passant du blanc de St-Léonard au brun d'Anjou. Anjou possède de grandes superficies à usage commercial et industriel, ses quartiers résidentiels étant plus restreints. Dans ses dernières constructions, on observe des développements de plus forte densité et des ensembles résidentiels de qualité surprenante.

Dans le nouveau quartier d'Anjou-sur-le-Lac, les préoccupations environnementales conditionnent le projet. Le ruisseau d'origine devient un bassin de rétention pour les eaux de surface, et structure les implantations. Plusieurs tentatives de développement ont abouti à ce projet de développement résidentiel réussi. L'aménagement d'un pont et d'espaces publics paysagés menant au boisé municipal donnent une âme au projet.

LES QUARTIERS DE POINTE-AUX-TREMBLES



Immeubles d'habitation pour personnes âgées en bordure de l'eau, rue Notre-Dame parmi des résidences isolées.



L'austérité des quartiers d'habitation à loyer modique, rue Sherbrooke est.



La rue Notre-Dame accueille une variété de constructions d'époques et d'implantations différentes.

Les limites des quartiers de Pointe-aux-trembles, du Bout-de-l'Île et d'Honoré-Beaugrand sont principalement celles fixées par l'industrie, des lignes électriques, des chemins de fer et du port. Traversés par deux rues commerciales, Sherbrooke et Hochelaga, ces trois quartiers d'habitations sont de type et de génération différents. Ils sont tissés dans la trame orthogonale montréalaise. De petits segments de rues commerciales dans les quartiers offrent les avantages d'une sociabilité en des lieux publics qui ne sont pas offertes dans les quartiers exclusivement résidentiels.

LES QUARTIERS DU BOUT-DE-L'ÎLE



Les quartiers d'habitations qui tournent le dos à la rue Sherbrooke .



Quartier de l'Orée du Bois, a proximité du Parc de la Pointe-aux-Prairies



Rue typique des nouveaux quartiers de banlieue au Bout-de-l'île

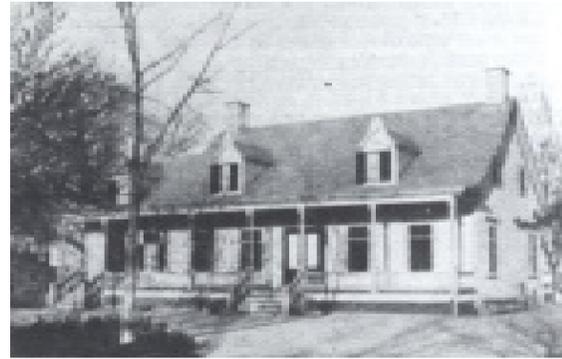
LES QUARTIERS D'HONORÉ-BEAUGRAND



Petite maison victorienne de la rue Notre-Dame, Longue-Pointe



Maison cossue typique des années 1910, Longue-Pointe



Maison rurale typiquement québécoise, rue Notre-Dame. Aujourd'hui entouré de bâtiments annexes

LES QUARTIERS DE RIVIÈRE-DES-PRAIRIES



Les petites maisons de bois



Les nouvelles typologies "victoriennes": de grandes demeures de style passéiste remplacent fréquemment les anciennes maisons plus modestes.



Élégant duplex en brique, boulevard Gouin. Type d'habitation peu exploité à Rivière-des-Prairies.

4. LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

Depuis la fin du siècle passé, les industries et les grandes compagnies se partagent les rives du fleuve avec les citoyens. Si ces industries sont aujourd'hui synonyme de pollution et autres associations négatives reliées à leur commerce, nous tenons à reconnaître leur rôle fondamental dans le développement de Montréal et proposons de les mettre en valeur. Ainsi, les aspects monumentaux ou poétiques de ces architectures et oeuvres d'ingénieries peuvent être affirmés.

La mise en scène ou en lumière

Selon l'intérêt sculptural ou le potentiel d'évocation des installations, plusieurs aspects peuvent être mis en lumière. L'importance des points de vue et la visibilité vers les monuments industriels doivent être considérés. Expression rationnelle de leur époque et de la force de l'économie, il s'agit aussi de la mutation du paysage urbain sous la main de l'homme. Des exemples: la mise en valeur des gigantesques silos à grains dans le Vieux Port de Montréal aura eu un effet positif d'adoption de l'artéfact; et la Ville de Lyon nous livre également de beaux exemples de ponts, de viaducs, de silos et de carrières.



Silos le long du bassin de Rouen-Quevilly, à Lyon



Falaises de Quenneport

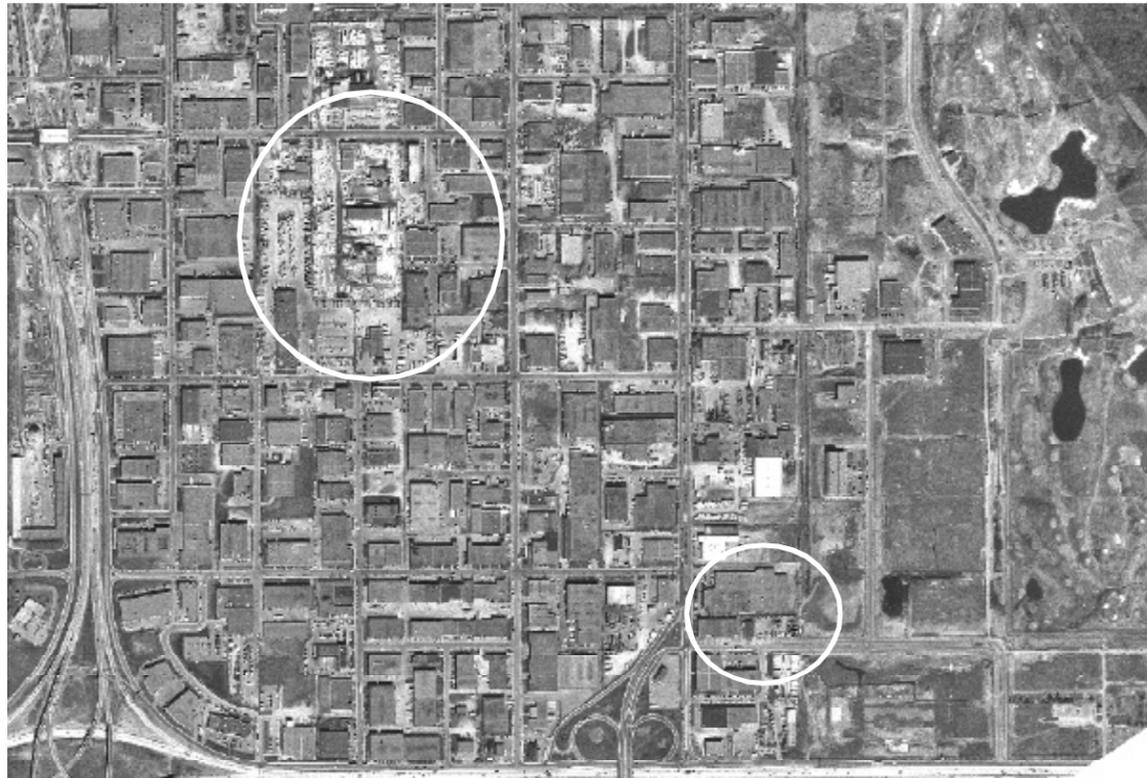


Pont Jeanne-d'Arc



Structure métallique d'un pylône

4.1 LES PARCS INDUSTRIELS



Le parc industriel d'Anjou



Parcours de golf avec paysage industriel en arrière plan



Architecture industrielle sculpturale, boul. Ray Lawson



Incubateur d'entreprises délimitant le terrain de golf



Boul. Ernest-Cormier, l'entrée au golf

LES PARCS INDUSTRIELS

Le parc industriel d'Anjou est intéressant, car il est jumelé à un golf qui offre un paysage plutôt futuriste ou évocateur d'une certaine société des loisirs. En arrière plan, les installations pétrolières.

L'ordonnance des entreprises est exprimé dans la rigueur d'application du gabarit, des marges et des superficies d'implantation.

Des mesures à considérer: notons la normalisation de l'affichage et des logos corporatifs, et une recommandation d'interdiction des enseignes publicitaires.

4.2 LES PÉTROLIÈRES



Installations pétrolières vues à vol d'oiseau: un jardin potager... à cultiver



Escaliers courbes



Cheminées et brûleurs derrière les réservoirs



Rue Brodway-Nord



Brûleurs de nuit



Cheminée du Gaz Métro, boul. Henri-Bourassa

LES PÉTROLIÈRES

Les installations pétrolières se résument en de vastes champs de gigantesques réservoirs implantés le long de l'autoroute métropolitaine. Les cheminées et brûleurs des raffineries situées à l'intersection du viaduc St-Jean-Baptiste sont des éléments saisissants et allégoriques qui sont particulièrement intéressants à mettre en valeur avec un projet de mise en lumière, soit sur une bande de 400 mètres en marge de l'autoroute. Pour ce faire, on peut considérer le suivant:

- Les volumes et conduits aériens sont à dépouiller de toute publicité et à colorer sobrement.
- Explorer l'éclairage de nuit, coloré et blanc -- selon les associations et effets recherchés.
- Élaborer une zone tampon verte -- des marges de recul pour plantations et pelouses.
- Imposer un traitement des accès aux sites, avec moins de clôtures de type Frost, plus de plantations.

4.3 LA CARRIÈRE



La carrière de l'est, vue du haut de la butte gazonnée de la rue Sherbrooke



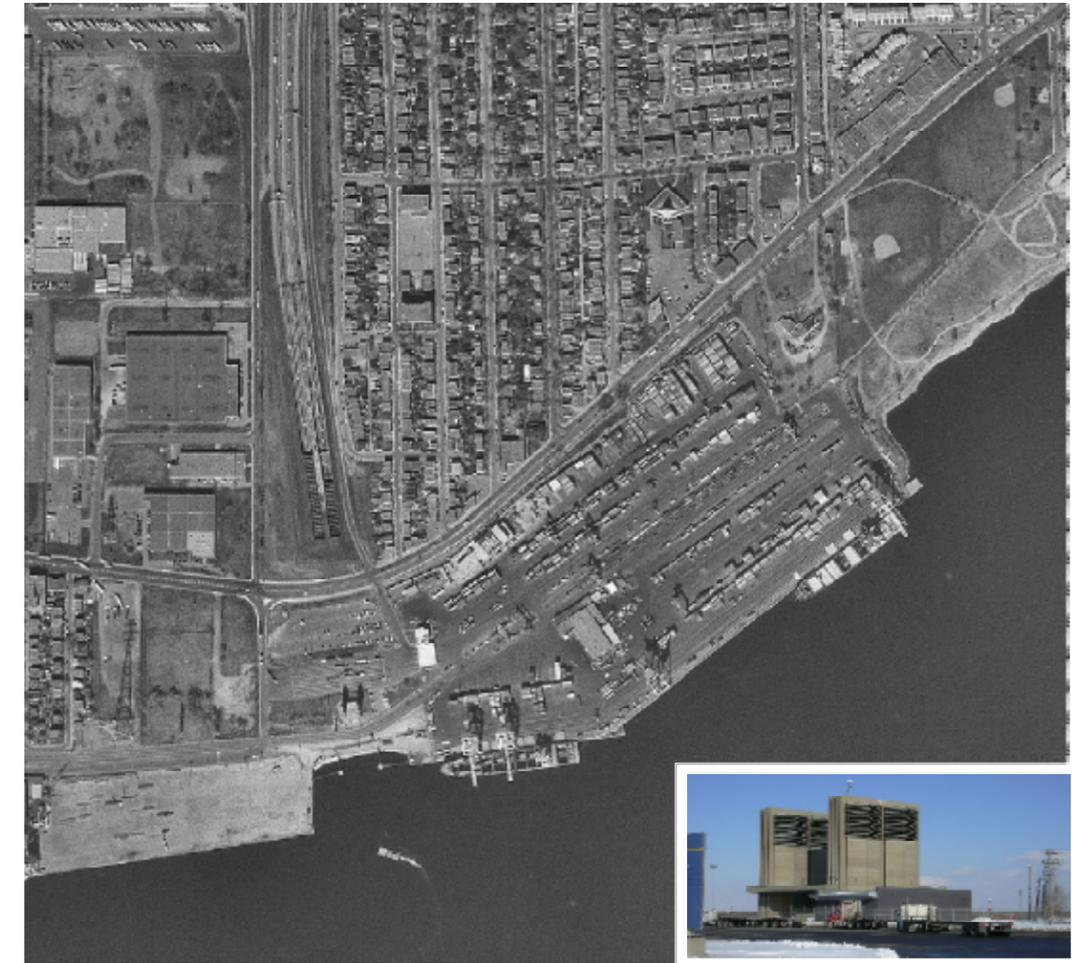
Bâtiment de béton - type agricole à l'échelle industrielle

La carrière de l'est reliée par un tunnel à la cimenterie, qui est raccordée à la voie ferrée et à une emprise portuaire qui correspond à sa largeur.

LA CARRIÈRE DE L'EST

- Exploitation du sol à ciel ouvert – un fascinant paysage lunaire, sans marge paysagée.
- Bâtiments d'architecture industrielle d'échelle saisissante.
- Points de vues intéressants, avec la silhouette de la ville en fond de plan.

4.4 LE PORT



L'extrémité est du port de Montréal

Tours de ventilation du tunnel



Les grues du Port de Montréal, vues de la rue Notre-Dame: des sculptures géantes à l'échelle du fleuve

Panneau publicitaire devant un réservoir, troublant la pureté du volume cylindrique

LE PORT

- Présence de navires, de cargos et de pétroliers – problème d'accessibilité restreinte.
- Activités, éclairage, bruits intenses -- de nuit et de jour.
- Le charme des structures et des grues – métaphore animale.

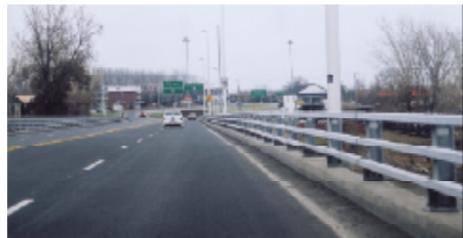




Le pont vu de l'île Bonfoin



Le pont vu du parc de la Pointe



L'entrée par le pont Le Gardeur



Le corridor d'entrée du pont est courbe



L'échangeur et ses espaces vides



Habitations adossées à la rue Sherbrooke

5.1 L'ENTRÉE DE LA POINTE DE L'ÎLE LE PONT LE GARDEUR

Le parcours d'entrée par le pont Le Gardeur est fort révélateur du paysage naturel des îles et de l'estuaire.

Le pont lui-même, vu de profil, est de structure sobre et rationnelle. Les garde-corps qui sécurisent la chaussée permettent à l'automobiliste d'observer le paysage. Un seul trottoir, côté sud, permet la traversée à pied, et le passage rapide des véhicules n'agrément pas la promenade piétonne.

Au siècle dernier et avant la construction de nouveaux ponts, il s'agissait de l'entrée principale à l'île. Plusieurs commerces de restauration et motels accueillaient les nombreux usagers la route 132. Dans les années 50-60, les voyageurs en provenance de la rive nord, longeaient le fleuve et s'arrêtaient, à leur arrivée, afin de se restaurer. Il existe encore un exemple de cette architecture sur la rue Sherbrooke, à la sortie du pont. Avec la construction de l'autoroute 40, la pointe de l'île a perdu ce rôle d'accueil à la ville et le pont dessert le va-et-viens des banlieusards.

Afin de mieux comprendre les différentes formes occupations de la pointe, nous gagnerions à mieux connaître l'histoire de son pont. Quoiqu'il en soit, cette voie d'entrée est agréable mais, afin de la rendre plus hospitalière, il faudrait développer et signaler des points d'accueil ou d'observation pour les automobilistes. Si les grands sites de villégiature sont de plus en plus éloignés de la métropole, les parcs-nature, les golfs et les promenades riveraines attirent les résidents et les visiteurs -- une clientèle à la recherche de lieux récréatifs, d'espaces de détente et des établissements authentiques.

La voie d'arrivée du pont à l'île est complexe et se trouve détournée dès son accès. Elle présente le choix de passages vers la rue Notre-Dame, en direction de la rue Sherbrooke et vers le boulevard Henri-Bourassa. Un échangeur avec un viaduc nous offre un paysage autoroutier confus dans le paysage. Ces infrastructures semblent avoir effacé les traces de développements antérieurs et laissent des interstices dans le paysage.



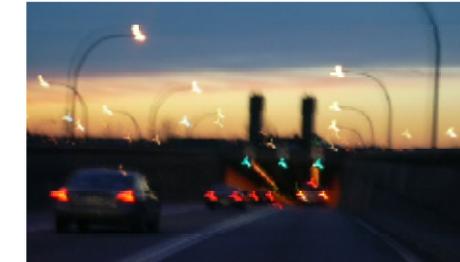
L'envolée de l'échangeur d'Anjou



Voie d'accès longeant un mur acoustique



Les parois de roc et les échangeurs



L'entrée du tunnel signalée par les tours



Le passage sous les eaux



5.2 L'ENTRÉE PAR LE TUNNEL LOUIS-HYPOLITE LAFONTAINE

La descente de l'autoroute vers le tunnel et son envolée au-dessus de l'échangeur d'Anjou sont les deux expériences spatiales les plus vertigineuses ou dynamiques que l'on retrouve dans ces deux parcours d'entrée et de sortie à la ville de Montréal. La sortie de ville vers le tunnel est de loin plus intéressante que l'arrivée, alors que l'on doit chercher rapidement à s'orienter en cherchant le bon affichage et la bonne voie, au lieu de s'orienter selon les points cardinaux. En effet, comme dans plusieurs autres boucles et voies d'accès, on se trouve à devoir prendre une sortie est afin de se diriger vers l'ouest.

Les parois brutes creusées dans les strates de pierre grise, contrastent avec une succession de structures de viaducs en enfilade, et composent un paysage artificiel particulier et intéressant pour les automobilistes. Le passage tout en courbes descend, tel un ruisseau, vers le fleuve. Les deux tours de ventilation du tunnel encadrent et monumentalisent son point d'entrée. L'éclairage des luminaires et des autos amplifie l'expérience du tunnel sous le fleuve Saint-Laurent. Au-dessus, on imagine le passage de larges vaisseaux. La sortie du tunnel et le passage au-dessus de l'écosystème naturel des îles de Boucherville rendent ce passage saisissant.

Les ponts Jacques-Cartier et Champ-la-in permettent certainement de plus belles vues vers la ville et le cœur de la métropole, mais le tunnel reste une expérience élémentaire du fleuve et de la figure de l'île.

5.3 LE PARCOURS DU BOULEVARD MÉTROPOLITAIN



Bâtiments d'industrie manufacturière en déclin, dont certaines caractéristiques architecturales peuvent être préservées



Derrière la frange industrielle, les quartiers d'habitations et l'église de la paroisse d'origine, St-Léonard-de-Port-Maurice



Quartiers d'habitations d'Anjou et de St-Léonard; une résidence récalcitrante est isolée en bordure de l'autoroute



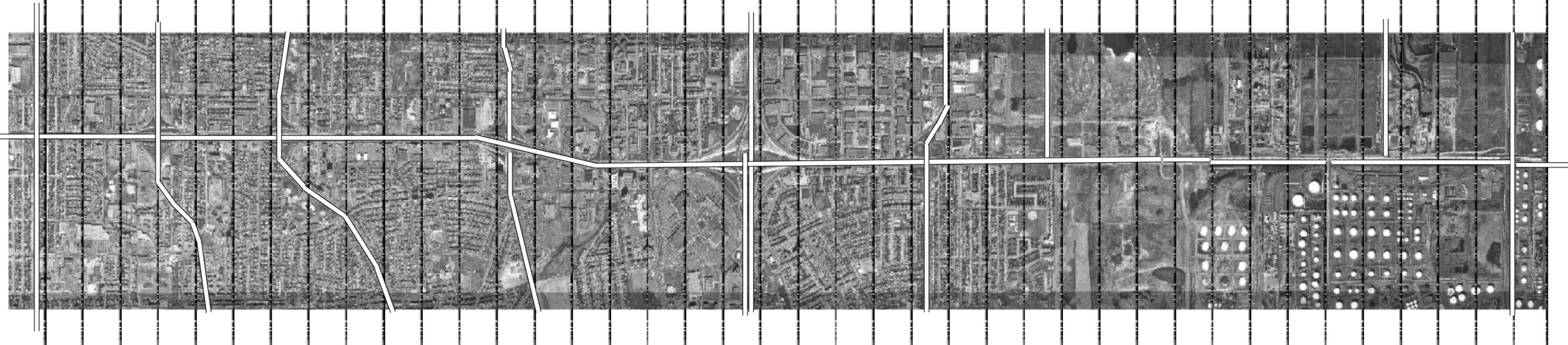
Une station service, implantée en bordure du Golf de l'Est, impose son coloris à l'un des rares espaces verts le long du boulevard



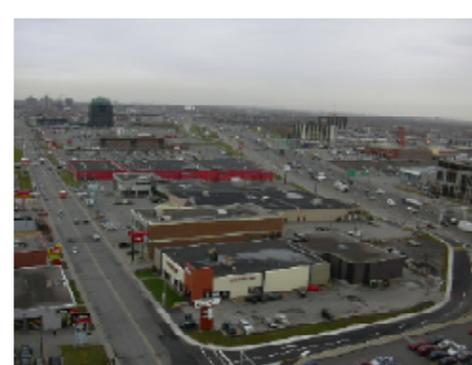
Méga-publicités installées dans les zones industrielles: des structures imposantes, sources de pollution visuelle à éliminer



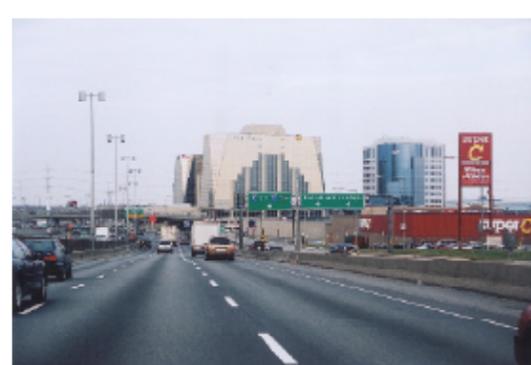
Les flammes, les réservoirs et les cheminées des pétrolières: une scène industrielle à mettre en lumière



L'escalade de l'affichage commercial: des panneaux publicitaires rivalisent avec les enseignes de commerces



De grandes surfaces planes parsemées de larges boîtes commerciales et de quelques tours



Les tours des sièges sociaux des grandes pétrolières Shell et Esso, chacune de couleur respective



Bas-relief sur l'échangeur d'Anjou, une belle création des années de l'Expo



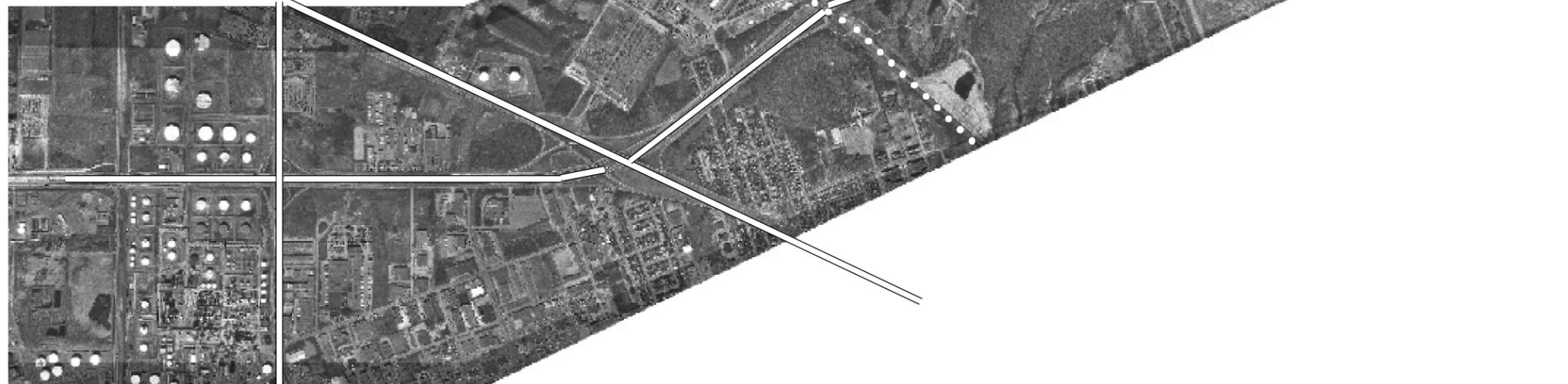
Clôture acoustique et végétation: une zone tampon restreinte à occuper, des surfaces à concevoir

5.4 L'ENTRÉE PAR LE PONT CHARLES-DE-GAULES



Secteur des raffineries

Les réservoirs de pétrole de forme cylindrique revêtent trop d'importance visuelle afin de supporter l'affichage publicitaire et les couleurs de compagnie. La sobriété et l'entretien des terrains en bordure devraient faire l'objet de stratégies mises de l'avant, afin de développer l'image de marque. Un projet commun d'éclairage de nuit serait à développer offre de belles possibilités.



Boulevard Henri-Bourassa à St-Jean-Baptiste

Vue du viaduc St-Jean-Baptiste vers l'est: les abords de l'autoroute métropolitaine sont partagés entre des institutions placées dans les boisés et quelques nouvelles entreprises installées en bordure.



L' Autoroute Félix Leclerc

Vue du viaduc Henri-Bourassa vers l'est: la présence de la nature.

LE PARCOURS DU MÉTROPOLITAIN

L'autoroute 40 est une infrastructure gigantesque, conçue pour fin de desserte véhiculaire à l'échelle plus vaste et d'importance nationale.

L'échangeur d'Anjou était une de ses premières structures surélevées, et reste la plus intéressante de ses voies aériennes d'accès. L'envol, la montée sur ses bretelles, est surprenante, et les motifs en bas-relief sont d'époque -- l'expression artistique est appliquée à l'œuvre d'ingénierie. De nos jours, il s'agirait de convaincre le Ministère des transports de personnaliser la structure même de nouveaux échangeurs avec un design particulier.

L'ENTRÉE PAR L'AUTOROUTE 40 LE PONT CHARLES-DE-GAULES

LE PARCOURS DU MÉTROPOLITAIN

- 1) L' Autoroute Félix-Leclerc
Les boisés, les plaines sur l'eau et le paysage ondulant des terrains de golf.
- 2) Le boulevard Henri-Bourassa
Secteur boisé menant aux industries, à quelques institutions, et menant vers Rivière-des-Prairies.
- 3) Le boulevard St-Jean-Baptiste
Secteur prédominant des pétrolières, versus les quartiers d'habitation de Pointe-aux-Trembles.
- 4) Les boulevard des Galeries d'Anjou
Secteur commercial dominant et à l'échelle de l'île, à affichage intensif.
- 5) Les boulevards Lacordaire et Langelier
Rencontre des secteurs commerciaux et résidentiels de St-Léonard.
- 6) Les boulevards St-Michel et Pie IX
Secteur à usage mixte de Montréal, dont plusieurs bâtiments sont immédiatement adjacents à l'autoroute et paraissent en déclin. Zone très minérale avec peu de végétation.



Le Lac d'Anjou: un bassin de rétention d'eau au coeur d'un nouveau développement



Les rapides, Rivière-des-Prairies



Le nouveau golf: collines écossaises sur la plaine



Mise en valeur de la coulée Groulx



La tranchée vers le tunnel, une expérience de descente enveloppante



Le parc Bellerive et les navires



Tours géantes et point de mise à l'eau, vue vers l'île Ste-Thérèse



Le parc de la Pointe, un lieu chargé d'histoire mais banal dans son traitement



Estuaire du St-Laurent, vue du pont LeGardeur



Le nouveau golf de l'Est



Les raffineries vues du boulevard St-Jean-Baptiste



La bande paysagée en marge de la rue Sherbrooke dans Mercier



La carrière de l'Est, rue Sherbrooke

LES PAYSAGES ARTIFICIELS ET L'INDUSTRIE

Les espaces laissés pour compte et récupérés par le privé au service du loisir, tel que les deux nouveaux golfs de l'Est, sont de véritables paysages reconstitués.

Les paysages artificiels agissent positivement et assurent la transition entre les zones industrielles et résidentielles. Ils offrent l'opportunité de créer des lieux particuliers, parfois poétiques, aux images contrastantes, voire futuristes. Misant sur un dialogue des valeurs, plutôt qu'à la distraction commerciale offerte par les panneaux publicitaires, ces nouveaux paysages jouent un rôle essentiel dans l'approvisionnement visuel des installations industrielles lourdes.



Boulevard des Galeries



LES PERCÉES VISUELLES

Les perspectives offertes vers l'eau et les montagnes à l'horizon devraient être favorisées au détriment du développement bâti afin de préserver les liens à la nature environnante. Les corridors visuels le long des parcours riverains sont tout aussi importants que les accès physiques à l'eau.

6 - LA TOPOGRAPHIE ET PAYSAGE PHOTOGRAPHIES ET RECOMMANDATIONS

La topographie de Montréal peut nous paraître relativement plane, et la plaine domine certainement le paysage de l'est. En périphérie, le sol offre cependant un dénivelé vers l'eau, et le plateau surélevé permet des percées visuelles le long des rues nord-sud et vers l'eau. La rue Sherbrooke, du côté sud, et le boulevard Perras, du côté nord, ont été tracés sur l'arrête de ce plateau.

Sur la carte ci-jointe, les premiers cours d'eau ont été superposés à l'existant afin de mieux comprendre les dénivellations encourues sur le terrain.

Les principaux éléments naturels du paysage à mettre en valeur dans le cadre d'interventions seraient les suivants:

L'île de Montréal et l'eau

- L'estuaire, sa grandeur et sa beauté.
- Les points d'accès à l'eau et les parcs riverains.
- Les rapides de Rivière-des-Prairies.
- Les îles, lieux de promenades.

Le plateau et les dénivellés vers l'eau

- La rue Sherbrooke, en surplomb sur le fleuve, et le boulevard Perras, en surplomb sur la rivière, doivent être identifiés comme des points de mire afin de favoriser le dégagement des percées visuelles vers l'eau.
- Les perspectives vers les montagnes des Laurentides au nord et vers la Montérégie au sud sont à respecter.
- Les hauteurs de construction doivent être limitées dans cette marge et sur tout le périmètre extérieur de l'île.
- Il faut privilégier la lecture du paysage dans son ensemble et l'image des quartiers parsemés le long des rives.

La présence de l'industrie et de la nature

- Les installations industrielles et portuaires sont des éléments de fascination populaire, et peuvent être considérés à l'échelle des éléments naturels.
- Le décroisement sélectif de ces activités doit être considéré.
- La préservation des boisés existants, tel que celui d'Anjou et les nombreux arbres en bordure de grands terrains industriels, est prioritaire.

Le développement de nouvelles emprises municipales traversantes, mettant en valeur l'accès à la nature et aux sentiers est à intégrer aux nouveaux développements, et peut faire l'objet d'ententes sur les développements existants.

L'autoroute, épine dorsale de l'île

L'autoroute métropolitaine, épine dorsale structurante du territoire et flèche traversante, est synonyme de bruit et de vitesse. Les points d'entrées et de sorties y sont restreints, et représentent les voies principales d'arrivée dans les quartiers. Ils doivent donc être étudiés en fonction de leur vaste clientèle industrielle, commerciale et résidentielle.

Les murs acoustiques et bordures vertes de l'autoroute sont très importants dans l'expérience de la métropole, et doivent faire l'objet de conception technique et artistique. Pourquoi pas des concours de type 1% avec artistes et architectes de paysage?

SECTEUR EST

CONCLUSION

L'est de l'île de Montréal demeure un vaste territoire constitué de divers villages ou diverses époques jouent toutes de leur influence dans la sculpture du paysage naturel et construit. Depuis le début du siècle, c'est avec une certaine fascination que sa population voit s'ériger, en ces lieux pittoresques, les industries qui alimenteront le développement de l'île. A cette époque, c'est dans une volonté empreinte de réalisme et de bonne volonté que les grues, quais et raffineries côtoient les fermes, cerisiers et lieux de villégiatures. Si le développement de l'industrie agricole a cédé le pas au développement de nouvelles banlieues et à la pression de croissance de l'industrie lourde, l'attrait et la présence de la nature et de l'eau y sont tout aussi prédominantes et assurent la vitalité de l'ensemble de ses quartiers périphériques. Cette page d'histoire et cette symbiose à la rivière, au fleuve, constitue une large part de l'identité de ces lieux.

Les quartiers intérieurs de l'Est relèvent aussi de cette dynamique première, mais mettent en tension plus ouvertement leurs développements récents aux tracés agricoles et aux fragments d'histoire qui y subsistent. Ceci s'explique par la rapidité du développement relativement récent de ce secteur, mais aussi par le passage de l'autoroute, élément étranger qui relève du territoire plus large. Le défi de maintenir une identité 'locale', d'assurer le développement de zones tampons ou aires de transitions, à l'ombre des vastes projets d'infrastructures que sont les autoroutes, reste le défi principal des terres intérieures.

Dans le cadre de notre étude, la mise en valeur et la consolidation des quartiers et, par extension, des écosystèmes naturels qui y subsistent, passent par la mise en valeur des 'monuments' de l'industrie et des routes principales qui les traversent. Devant la persistance de la présence de ces installations, nous avons présenté les aspects prometteurs qui les unissent au paysage de l'est et qui ouvrent de nouvelles voies vers leur réappropriation -- l'image d'un paysage en transition encore ouvert au façonnage de la main de l'homme et offrant la possibilité de beaux scénarios de partage avec la population.

Juxtaposée à la grande beauté de la plaine qui s'étend au-dessus de l'eau, aux fragments et traces du passé qui constitue ses noyaux villageois, et aux installations industrielles si essentielles à son développement, notre part de rêve du territoire de l'Est est constamment sollicitée à s'adapter et à intégrer avec réalisme de nouvelles figures en développement. Mais ne s'agit-il pas là d'une des plus grandes qualités du citoyen -- celle de s'adapter, tout en développant avec force un sentiment d'appartenance à la terre ?