

Étude de caractérisation des secteurs Ouest et Sud-ouest de la Ville de Montréal

Rapport final

Préparé pour la Ville de Montréal

le 26 mars 2003

Imprimé le 31 mars, 2003

Par

CONSORTIUM ATELIER BRAQ / ATELIER IN SITU

Préface

Le rapport que nous présentons est une analyse urbaine qui met en évidence les traits distinctifs qui configurent les secteurs Ouest et Sud-ouest de l'île de Montréal. Il s'inscrit dans l'élaboration d'un nouveau plan d'urbanisme rendu nécessaire dans le contexte des fusions municipales.

De plus, conformément aux termes de la commande, notre rapport pointera les sites qui ont une capacité structurante sur le territoire et sur lesquels le nouveau plan d'urbanisme devra porter son attention. Notre lecture du territoire sera assise sur un regard historique permettant de lier le squelette de la condition urbaine de nos secteurs aux systèmes de transport qui jouaient et continuent de jouer un rôle majeur dans le développement de la ville.

Comme son nom l'indique, un plan d'urbanisme vise l'encadrement du développement morphologique d'une agglomération et la transposition des valeurs d'usages à une période précise. C'est pourquoi nous pensons qu'il est pertinent d'être critique face aux desseins multiples qu'a connus la ville afin d'éviter de reproduire des schémas qui ne répondent plus aux exigences de la collectivité.

Dans un même temps, il devient dans les mains des autorités, un puissant outil didactique pour induire les aspirations émergentes de la collectivité, et ce pour des décennies. Aujourd'hui, il appert que la responsabilité de la mise en œuvre d'un tel plan est proportionnelle à l'échelle grandissante de nos métropoles modernes.

Les villes constituant un moyen privilégié pour une société de s'organiser et de se constituer, il est compréhensible que le cadre de notre quotidien soit le produit de l'accumulation des grandes cultures de développement qui ont façonné le territoire dans le temps. Si toutes les cultures ne sont pas contemporaines, en échange leurs imbrications le sont. Pour mieux saisir cette simultanéité, nous avons donc analysé les éléments constitutifs des deux cultures majeures du développement qui forment le canevas de notre secteur d'étude: celles urbaine et suburbaine. (Comme pour tout système de caractérisation, celui-ci est une synthèse de la réalité, mais il nous aide à caractériser la morphologie de l'Ouest et le Sud-ouest de Montréal.)

Le géographe David Hanna, dans une étude sur le transport dans la région montréalaise, propose que l'urbain et le suburbain sont morphologiquement et culturellement distincts.¹ Il définit les deux zones ainsi:

1) La zone urbaine : « ...où la continuité de la trame urbaine permet des rapports et contacts à tous les niveaux, c'est-à-dire par tous les modes de transport (pied, bicyclette, automobile, autobus, métro, etc.) et par tous les membres de la société (des enfants jusqu'aux vieillards), privilégiant ainsi une multiplicité de possibilités de rencontres. Ce milieu donne lieu à des modes de transport qui sont par définition ouverts, fréquents et

¹ David Hanna, Transport des personnes et développement du territoire de l'agglomération montréalaise : un essai d'interprétation historique, Communauté urbaine de Montréal, juin 1993.

interconnectés. Tout ceci permet de parler d'une culture et donc, d'une zone dite urbaine. »²

2) La zone suburbaine : « ...où les discontinuités de la trame limitent les rapports et les contacts et les canalisent vers des couloirs où généralement l'automobile prédomine. Cette discontinuité et cette canalisation circonscrivent les échanges et les possibilités de déplacement et donnent lieu à des modes de transport fermés et linéaires. La société étant contrainte sur le plan des possibilités de rencontres, nous pouvons parler d'une culture et donc d'une zone suburbaine, la banlieue. »³

Les municipalités de banlieue de l'île de Montréal se sont développées autour d'un projet d'habitation et d'un projet de relocalisation industrielle en prenant appui sur les infrastructures ferroviaires et autoroutières. La construction rapide, zonée et peu dense du territoire a promu la mobilité au rang des priorités de la nouvelle condition urbaine au point de modifier les patterns quotidiens qui nous lient au domicile, au travail et au loisir.

Le prétexte au déplacement est d'autant plus justifié car les liens entre les municipalités ne se sont pas historiquement constitués par la jonction progressive des trames de leurs rues, mais par des épines dorsales majeures : les autoroutes. Celles-ci auront un impact majeur sur l'organisation et la forme des villes en devenant en modifiant le régime de proximité et de consommation. En effet, c'est en devenant les passages obligatoires entre la ville Centre et les villes périphériques (ainsi qu'entre elles-mêmes), que les autoroutes ont généré aux quelques points de jonction, les échangeurs, le creuset de l'activité humaine et des échanges. Un nouveau paysage commercial s'est dessiné autour de l'automobile rendant inopérant l'espace public traditionnel.

En jugeant ces deux cultures sous l'angle de la modalité du transport et de l'efficacité de la trame publique, nous tenterons de prouver l'importance de la valeur publique de l'espace et du *droit à la ville*, trop souvent sacrifiés au profit de l'unique du *droit au développement*. Cependant, il n'est pas de notre intention de condamner la morphologie suburbaine, mais de projeter le moyen de développer des sites en exploitant leurs spécificités et en les adaptant aux valeurs reconnues de l'urbanité : collectivité, commerce, écologie.

À cet effet, nous proposons des sites et des projets qui seront d'abord et avant tout conduit par une quête de la préservation des éléments singuliers, de la trame urbaine et suburbaine, de l'adaptabilité à ces mêmes trames, de la densification, de la mixité des fonctions et de la consolidation du transport en commun.

² Hanna, op. cit., p. 5

³ Hanna, op. cit. p. 5. Hanna utilise le terme « ville » pour décrire les zones urbaines et le terme « banlieue » pour décrire les zones suburbaines



Figure 1: Droit à la ville, droit à l'espace public. Manifestation pour la paix, Montréal, le 15 février 2003.

Table des matières

1	Mandat	8
2	Historique du développement et impact sur la forme urbaine	10
2.1	Transport et forme urbaine	10
2.2	Premier état : ville / villages / campagne	10
2.2.1	Les noyaux villageois	13
2.2.2	Les parcours riverains	16
2.3	Expansion de la ville	20
2.3.1	Première colonisation du territoire <i>extra muros</i> , les faubourgs	20
2.3.2	Développement urbain	21
2.3.2.1	Les noyaux urbains	23
2.3.2.2	Les axes et pôles d'activités économiques en milieu urbain	25
2.4	Première génération du développement suburbain	27
2.4.1	Les abords des gares de train.....	29
2.5	Deuxième génération du développement suburbain	35
2.5.1	Les entrées routières de ville et les parcours d'entrée	42
2.5.2	Les grands corridors de circulation	48
2.5.2.1	Diagramme de circulation	51
2.5.3	Les axes et pôles d'activités économiques en milieu suburbain	52
3	Caractérisation formelle	58
3.1	Caractéristiques de la forme urbaine	59
3.2	Caractéristiques de la forme suburbaine	61
4	Critères de développement	68
4.1	L'enjeu – le développement de la ville	68
4.2	Préservation et consolidation	68
4.2.1	Patrimoines villageois et urbain	68
4.2.2	Patrimoines agricole et naturel.....	69
4.2.3	L'industrie	69
4.3	Développement des secteurs Ouest et Sud-ouest	70
4.3.1	Les fonctions urbaines dans la zone suburbaine.....	70

4.3.2	Densification.....	70
4.3.3	Adaptabilité de la trame urbaine	71
4.3.4	Mixité des fonctions.....	71
4.3.5	Définition des quartiers.....	71
4.4	Le transport.....	71
5	Sites et projets	73
5.1	Zones d'interventions et identification des sites de potentiel de développement	73
5.1.1	Cartes des zones non urbaines	73
5.2	Actions réglementaires.....	76
5.2.1	Réglementation sur le patrimoine	76
5.2.1.1	Patrimoine urbain et villageois	76
5.2.1.2	Patrimoine agricole et naturel	76
5.2.2	Réglementation sur le zonage	77
5.3	Projets urbains	78
5.3.1	Plans d'ensemble.....	78
5.3.2	Projet no 1 – réseau suburbain mixte	79
5.3.3	Projet no. 2 – les nouveaux boulevards	82
5.3.4	Projets no. 3 – « Edge City »	85
5.3.5	Projets no. 4 - « Mégastructures » privées aux échangeurs	87
5.3.5.1	Centre Fairview.....	88
5.3.5.2	Rond-point Dorval	90
5.3.5.3	Carrefour Angrignon.....	92
5.4	Projets de transport	93
5.4.1	Transport en commun	93
5.4.1.1	Nouvelle ligne dans la partie centrale du secteur Ouest	93
5.4.2	Infrastructure routière à accès universel.....	95
5.4.3	Infrastructure routière à accès limité	97
5.4.3.1	Pour automobile.....	97
5.4.3.2	Pour bicyclette.....	97
5.5	Mise en œuvre des projets	98
5.5.1	Maintenir et améliorer le cadre de vie	98
5.5.2	Assurer une desserte rapide vers le centre-ville	98
5.5.3	Densification des secteurs	99
6	Recommandations.....	100
6.1	Recommandations générales	100
6.1.1	Préserver tout élément de la morphologie urbaine existante qui contribue positivement à la qualité de vie.....	100
6.1.2	Arrêter l'étalement urbain et préserver les espaces verts et agricoles.....	100
6.1.3	Développer une stratégie de transport axée sur la multi-modalité et la redondance afin de faciliter des échanges humains et économiques à l'échelle de la ville. 101	101
6.1.4	Développer une stratégie de développement basée sur la notion du projet urbain, qui permet une augmentation de la densité dans certaines zones très précises et qui contribue à créer un espace public de qualité.	102

6.1.5	Développer une stratégie de requalification de certains espaces publics existants.....	103
6.2	Recommandations spécifiques concernant les grandes composantes urbaines.....	103
6.2.1	Noyaux villageois et urbains :	103
6.2.2	Parcours riverains :	103
6.2.3	Axes et pôles d'activités économiques	104
6.2.4	Abords des gares de train	104
6.2.5	Entrées routières de la ville	104
6.2.6	Grands corridors de circulation	104
7	Conclusion.....	105
8	Bibliographie	107

1 Mandat

Suite à la fusion des villes de l'île de Montréal au 1^{er} janvier 2002, la Ville de Montréal est tenue d'adopter un plan d'urbanisme avant la fin de l'année 2004. La Ville y voit une occasion privilégiée d'aborder les divers enjeux urbains présents dans chacun des ces secteurs, qui lui permettra de bien déterminer le développement futur de la métropole.

C'est dans ce contexte que le Service du développement économique et du développement urbain de la Ville de Montréal a mandaté plusieurs firmes d'architectes et d'urbanistes pour caractériser les traits dominants de la morphologie urbaine dans six secteurs de la ville afin d'identifier des lieux dont le potentiel de développement mérite une attention particulière dans l'éventuel Plan d'urbanisme. Le Consortium Atelier BRAQ / Atelier in situ fut mandaté pour étudier les secteurs Ouest et Sud-ouest indiqués sur la carte de la Figure 2. Le mandat visait la caractérisation des traits dominants du paysage urbain, en tenant compte, notamment, des grandes composantes urbaines :

- Les entrées de villes et les parcours d'entrée;
- Les grands corridors de circulation;
- Les abords des stations de métro et gares de train de banlieue présentant un potentiel structurant;
- Les parcours riverains du fleuve Saint-Laurent, de la rivière des Prairies, du lac Saint-Louis, du lac des Deux-Montagnes et des canaux montréalais (de l'Aqueduc et Lachine);
- Les axes et pôles d'activités économiques;
- Les noyaux villageois et urbains.

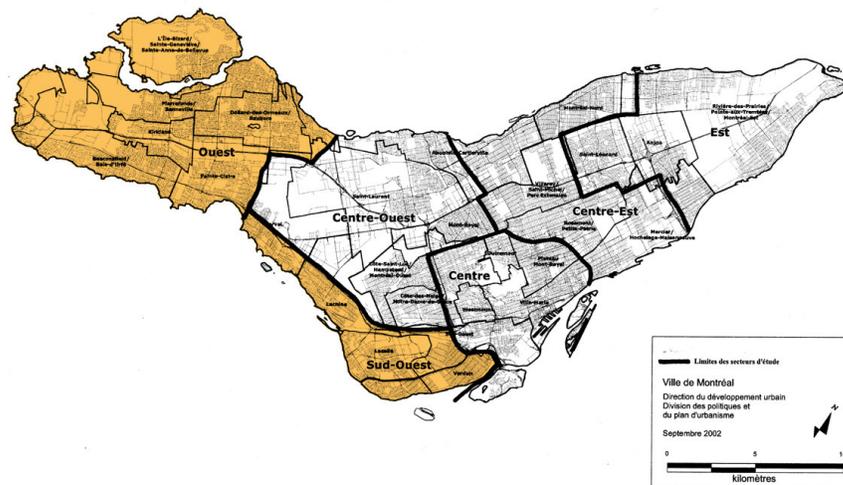


Figure 2: Plan des territoires visés par l'étude de caractérisation de la forme urbaine de Montréal. La présente étude porte sur les secteurs Ouest et Sud-ouest.

La description de chacune de ces composantes est intégrée dans la section 2 portant sur l'historique du développement des secteurs. En effet, chaque composante trouve ses origines (et donc, son sens premier) à une certaine époque historique. Chaque composante est illustrée par un diagramme.

Nous avons identifié les lieux structurants et significatifs qui devraient faire l'objet d'un encadrement particulier par le Plan d'urbanisme à la section 5.1.

En ces lieux, nous proposerons des avant-projets urbains dont les détails - leur design - devront faire l'objet d'études beaucoup plus exhaustives, une fois les principes des avant-projets acceptés. Nous proposons toutefois des critères à privilégier dans l'élaboration de projets urbains, ainsi que des principes qui doivent guider leur élaboration.

2 Historique du développement et impact sur la forme urbaine

2.1 Transport et forme urbaine

David Hanna démontre que les systèmes de transport ont un impact déterminant sur la forme de la ville, notamment en ce qui concerne le développement de la banlieue⁴, même si la relation entre transport et forme urbaine n'en est pas toujours une de cause à effet. Par contre, il est intéressant de noter que les deux types de développement urbain que nous avons identifiés plus haut, l'*urbain* et le *suburbain*, peuvent être caractérisés selon le mode de transport qui prédominait lors de leur construction. Par exemple, les zones urbaines, caractérisées par la continuité d'une trame de rues rectilignes, sont très bien adaptées au transport collectif, le tramway notamment. Et si le tramway prédomine, il convient de construire les nouveaux quartiers de la ville en poursuivant la grille de rue. Ce genre de développement illustre le secteur Sud-ouest, dont l'historique est exposé dans la section 2.3.2. Comme nous allons voir aux sections 2.4 et 2.5, le développement suburbain est issu du transport par train et, plus tard, par automobile.

Nous verrons dans l'historique qui suit, que le développement des différentes morphologies urbaines n'est pas strictement chronologique; la construction de deux modèles urbains différents peut avoir lieu simultanément. C'est le cas, notamment, du développement urbain dans la partie est du secteur Sud-ouest qui s'est fait en même temps que le développement des banlieues ferroviaires dans le secteur Ouest.

2.2 Premier état : ville / villages / campagne

Au XVIII^e siècle, lorsque le transport des personnes et des biens se faisait principalement par canoë, bateau ou barge, les établissements humains se construisirent aux points stratégiques des rives du fleuve et des rivières. La carte de 1760 illustre l'urbanisation de la région montréalaise, la ville fortifiée située à la limite de la navigation maritime sur le fleuve Saint-Laurent, ainsi que des villages en amont et en aval de la ville. (Figure 3.) En ce qui concerne les secteurs à l'étude, on voit le village de Lachine en amont des rapides de Lachine, les villages de Dorval⁵ et de Pointe-Claire sur le lac Saint-Louis, le village de Sainte-Anne-de-Bellevue situé là où la rivière Outaouais rejoint le fleuve, et le village de Sainte-Geneviève sur la rivière des Prairies.

⁴ David Hanna, op. cit.

⁵ L'étude d'autres cartes dessinées à cette époque ne révèle pas la présence d'un village à Dorval. Il existait, par contre, un fort plus près de Lachine, le fort Rolland.

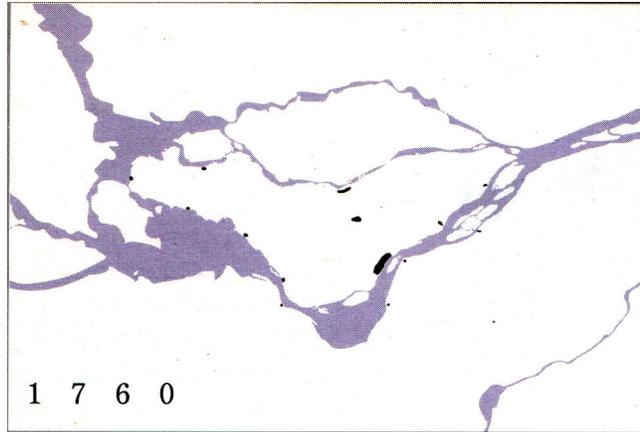


Figure 3 : Urbanisation de la région montréalaise en 1760. (Ville de Montréal, *Réussir Montréal, les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme*, 1992, p. 16.)

La colonisation agricole de l'île de Montréal commença au XVII^e siècle lorsque les sulpiciens de la seigneurie de Montréal procédèrent à la concession des terres suivant un système de côtes – un ensemble de terres découpées en bandes parallèles, chacune desservie par un chemin. Une carte de 1702⁶ indique la côte Saint-Paul en bordure du lac Saint-Pierre (actuelle cour de triage CN au nord du canal de Lachine) dans le secteur Sud-ouest. La division des terres de l'ouest de l'île en côtes a eu lieu vers la fin du XVIII^e. On voit sur la carte de 1834 (Figure 4) les côtes Saint-Rémi (ou des Sources), Saint-Jean, Saint-Charles, Sainte-Marie, Cap-Saint-Jacques, et Île-Bizard dans le secteur Ouest et le chemin de la Côte-Saint-Paul dans le secteur Sud-ouest. L'ensemble des chemins des côtes, ainsi que les chemins sur les rives, constituent encore aujourd'hui une partie du squelette du réseau routier (Figure 6 et Figure 7).

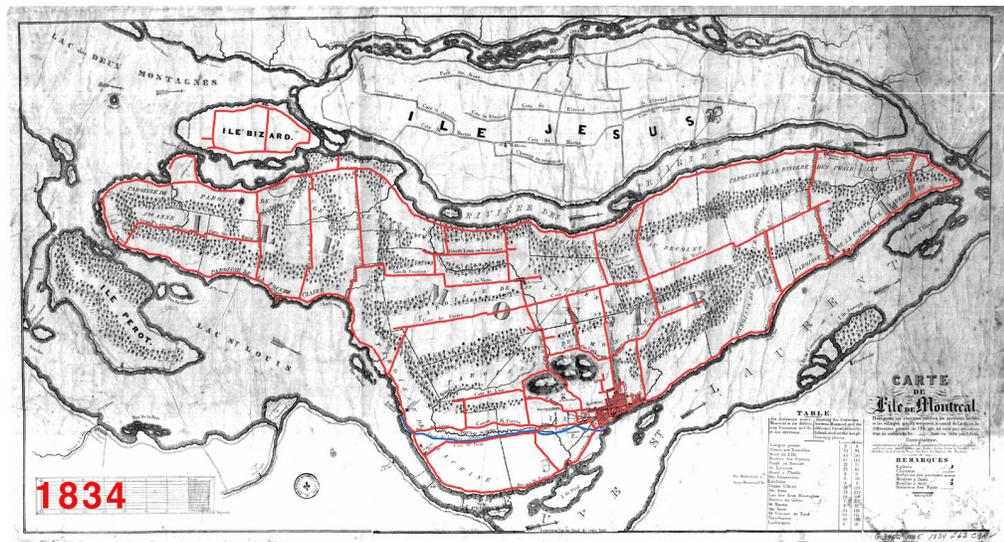


Figure 4 : Carte 1834 : système des côtes. En rouge, ce sont les chemins, les « côtes », dans le système cadastral agricole de l'île de Montréal. Également visible, le canal de Lachine, construit en 1825. (Jobin, André, *Carte de l'île de Montréal*, 1834. Bibliothèque nationale du Québec.)

⁶ *L'île de Montréal Divisée par costes, 1702*, Bibliothèque de la Compagnie de Saint-Sulpice, Paris, in Jean-Claude Robert, *Atlas historique de Montréal*, Éditions Libre Expression, 1993, pp. 42 et 43.

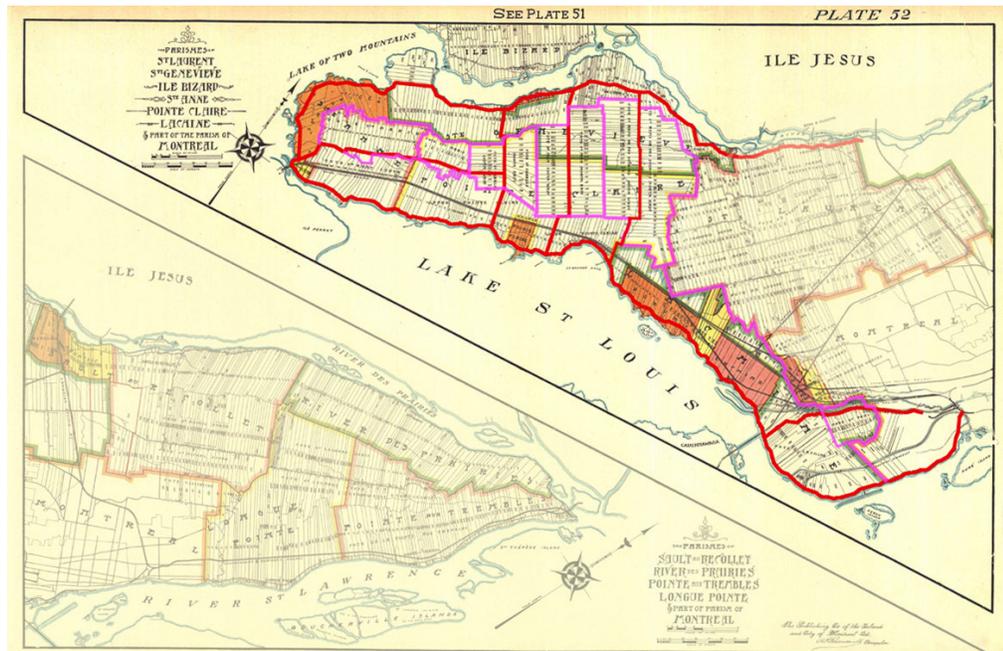


Figure 5 : 1907. Le cadastre agricole en détail. Comme démontre la carte de Pinsoneault, la quasi totalité du territoire des secteurs à l'étude est encore sous exploitation agricole. Les côtes sont en ligne rouge, les périphéries des différents systèmes de côtes sont indiquées en trait mauve. Les chemins de fer passent à travers les terres agricoles. (Pinsoneault, *Atlas de la ville de Montréal et ses environs*, 1907, plate 52. Bibliothèque nationale du Québec.)

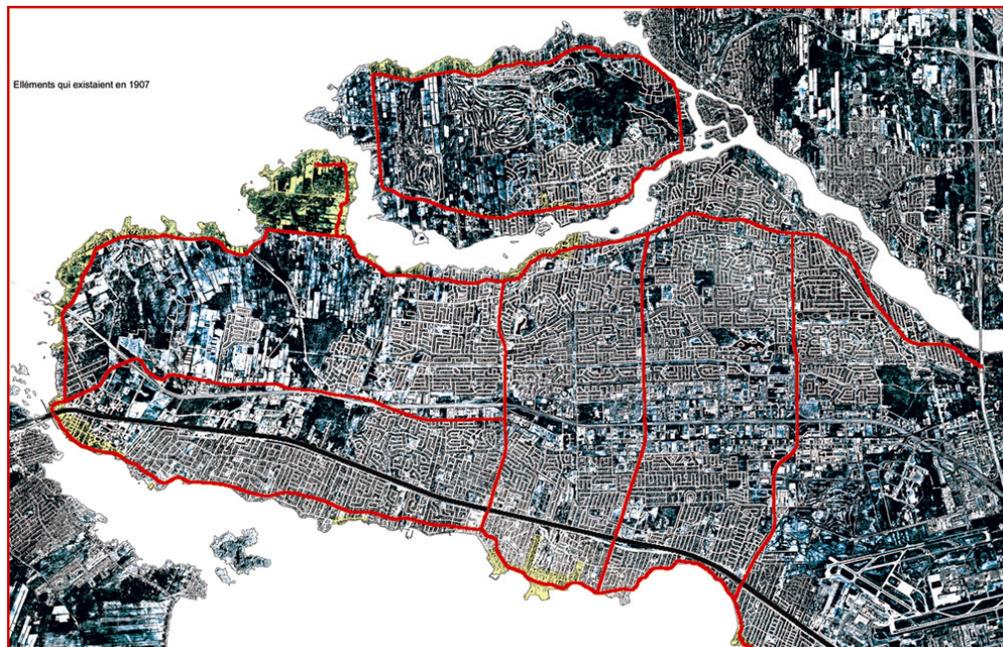


Figure 6 : Persistance des traits historiques - Secteur Ouest. Montage d'orthophotos montrant le tracé des chemins des côtes qui existant encore aujourd'hui. Les aires de fond jaune sont les « ensembles patrimoniaux » identifiés par le Ministère des affaires culturelles en 1986. Il n'est pas surprenant que ces ensembles correspondent presque parfaitement aux anciens villages. La zone jaune sur le cap Saint-Jacques indique son caractère agricole est préservée par son statut comme parc régional.



Figure 7 Persistance des traits historiques - Secteur Sud-Ouest.

2.2.1 Les noyaux villageois

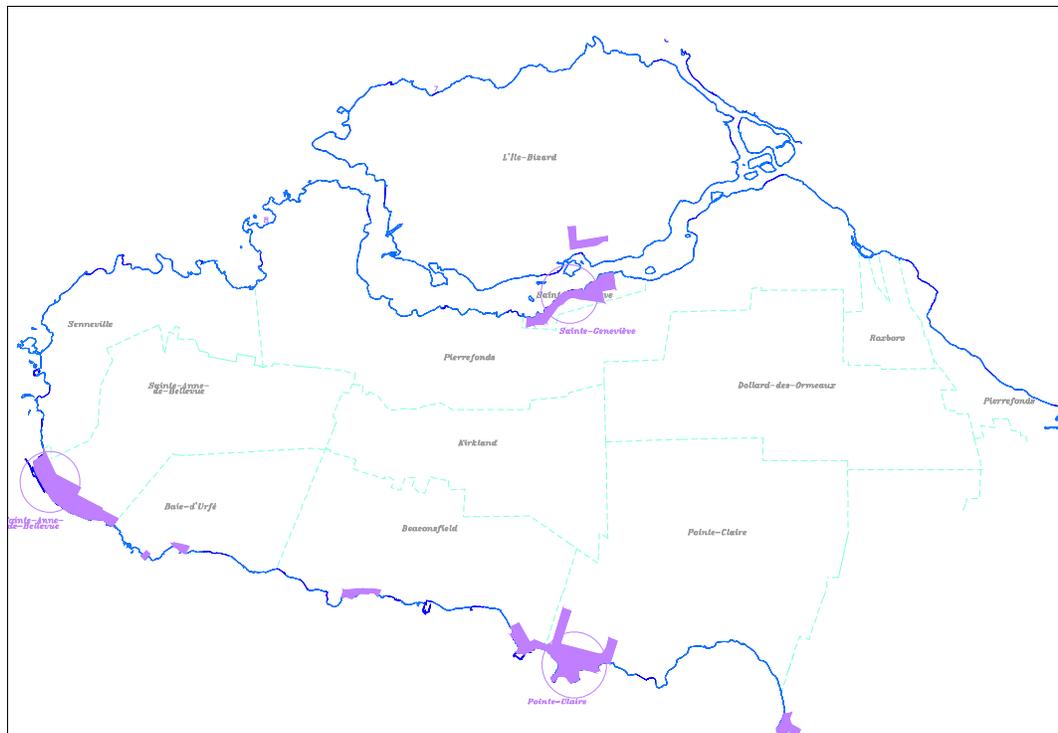


Figure 8 : Les noyaux villageois- secteur ouest.

Les noyaux des anciens villages persistent encore aujourd'hui et sont parmi les plus beaux atouts des secteurs Ouest et Sud-ouest. C'est donc en toute logique que ces ensembles furent répertoriés par le ministère de la culture en 1986.⁷ Il semble que la valeur architecturale et patrimoniale soit effectivement reconnue autant par les résidents locaux que par les visiteurs.

Dans le secteur Ouest, les villages (Pointe-Claire, Saint-Anne-de-Bellevue et Saint-Genève) se sont développés sur les berges au même moment où Montréal s'agrandissait. Ces noyaux se caractérisent par leur forme rurale et balnéaire beaucoup plus rudimentaire que celle de la ville. Le village est surtout formé par des maisons qui se greffent au long du chemin principal. Leur agrandissement suit une logique où le tracé des rues s'inscrit dans le lotissement agricole. Sur l'orthophoto du village de Pointe-Claire, montrée à la Figure 9, Les plus anciennes maisons et magasins se trouvent sur le chemin du Bord-du-Lac. Les autres bâtiments du village se trouvent sur des rues perpendiculaires au chemin principal. Le couvent et la grande église paroissiale se trouvent au bout de la pointe sur le lac Saint-Louis. (Figure 11.)



Figure 9 : Détail du village de Pointe-Claire.

⁷ Ministère des Affaires culturelles du Québec, Les ensembles patrimoniaux sur le territoire de la communauté urbaine de Montréal, mars 1986



Figure 10: Chemin principal du village de Saint-Anne-de-Bellevue est typique des anciens villages dans le secteur Ouest.



Figure 11: Église Saint-Joachim à Pointe-Claire.

Le noyau villageois de Lachine persiste dans la partie ouest du secteur Sud-ouest. On voit dans l'orthophoto du vieux Lachine les similarités avec les villages du secteur Ouest dont les anciennes maisons villageoises qui bordent le boulevard Saint-Joseph. (Figure 12.) Les rues secondaires les plus anciennes qui donnent sur le chemin principal (à l'ouest de l'église et du couvent, en face du canal de 1825) sont plus ou moins perpendiculaires au chemin, tandis que les rues plus récentes font partie d'une trame à caractère plus urbain.

Les parcours riverains sont les chemins qui, le long des rives, connectaient les villages à la ville à l'époque où l'économie de l'île de Montréal équilibrait agriculture et industrialisation.

Ces parcours riverains sont parmi les éléments les mieux construits du secteur Ouest. Reliant les noyaux des anciens villages depuis Pointe-Claire jusqu'à Ste-Geneviève au Nord, le parcours riverain offre une diversité de modes de déplacement — automobile, cycliste, piétonne — et met en valeur, dans ses parties publiques les berges et les vues sur l'eau, le fleuve, le lac Saint-Louis, la rivière des Prairies et, depuis l'île Bizard sur le lac des Deux-Montagnes. Ce parcours est constitué du chemin du Bord-du-Lac, du boulevard Beaconsfield, de la rue Lakeshore, de la rue Sainte-Anne, du chemin Senneville, et du boulevard Gouin. Certains parcours qui ne sont pas riverains, mais qui datent de l'époque agricole demeurent importants. Un bel exemple est cette promenade sur le chemin Sainte-Marie, en plein milieu de l'île entre Kirkland et Senneville. C'est un chemin qui conserve, sur certains tronçons, des caractéristiques rurales d'origine. Le boulevard Gouin, dans le secteur du cap Saint-Jacques, garde aussi des allures rurales, mais les anciennes montées, des Sources, Saint-Jean et Saint-Charles les ont définitivement perdues. Il existe toutefois sur ces côtes, devenues boulevards suburbains, quelques maisons de ferme, aujourd'hui vestiges, juxtaposés de façon surréelle à des terrains de stationnement commerciaux. L'orthophoto de la Figure 14 montre les rives de l'île Bizard et de l'île de Montréal de part et d'autre de la rivière des Prairies.



Figure 14: Détail de la rive de l'île Bizard et le boulevard Gouin sur la rive du côté sud de la rivière des Prairies.



Figure 15: Vue bucolique sur le chemin Sainte-Marie

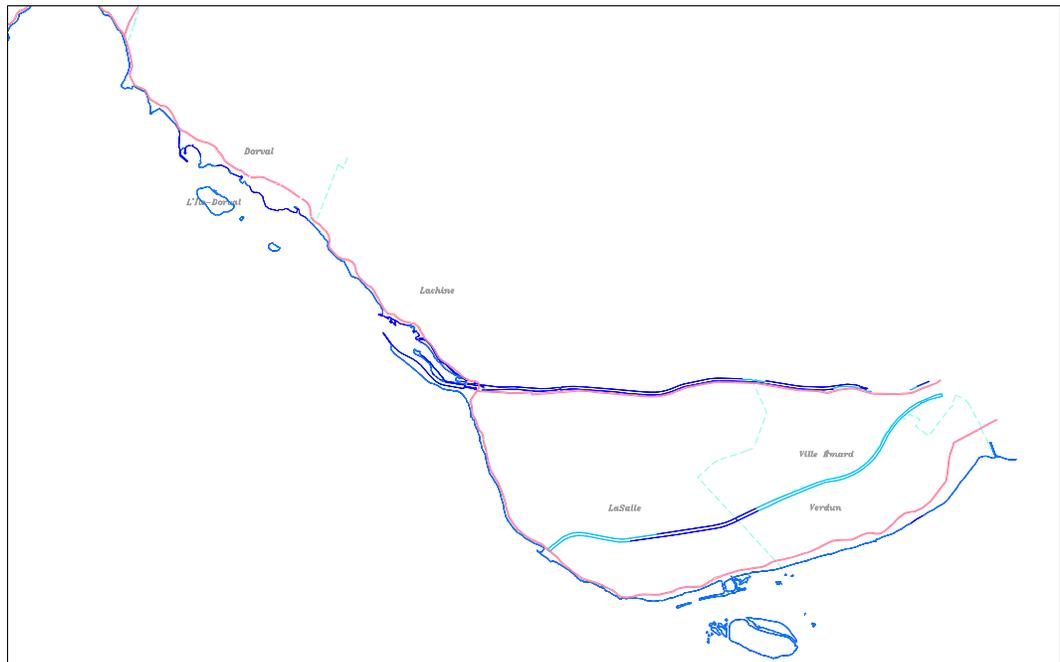


Figure 16: Parcours riverains - secteur sud-ouest.



Figure 17: Parcours riverain dans le secteur Sud-ouest: le boulevard Lasalle près des rapides de Lachine.

Il y a deux types de parcours riverains dans le secteur Sud-Ouest : un parcours qui longe les berges d'un cours d'eau naturel, le fleuve, et un autre qui longe des cours d'eau artificiels, le Canal Lachine et le Canal de l'Aqueduc. Avec ses berges souvent publiques et parfois privées, le parcours qui longe le fleuve poursuit celui du secteur Sud-Ouest en offrant la promenade en auto, à vélo ou à pied et traverse les anciens noyaux villageois de Dorval et de Lachine pour arriver à l'est, au coeur des anciens quartiers urbains ouvriers. D'Ouest en Est, ce parcours est constitué du chemin du Bord-du-Lac, le boulevard Saint-Joseph et le boulevard Lasalle.

L'ancien chemin de la Côte Saint-Paul longe le côté sud du canal de Lachine. Ce chemin, avec son prolongement à l'ouest de la rue Dollard, porte aujourd'hui le nom de Saint-Patrick. Cette rue, qui est une voie de desserte pour les industries qui la longent est fréquemment traversée d'antennes de chemins de fers aux angles très aigus qui la rende moins propice à la promenade. Le canal lui-même se trouve dans un parc linéaire qui est doté d'une piste récréative multi-usages.

Le canal de Lachine est un élément majeur dans le secteur Sud-ouest, à la fois pour son importance historique et pour son importance comme lieu d'activités récréatives. Il a déjà

fait l'objet de nombreuses études et de nombreux documents de planification de la part de la Ville et de Parcs Canada.⁸ Son avenir semble être bien pris en main.

Le long de l'Aqueduc, le parcours sur le côté nord, le boulevard de la Vérendrye, est essentiellement réservé à l'automobile. Sur la rive sud se trouve une piste patinable et cyclable parallèle à une rue de promenade agréable, le boulevard Champlain.

La préservation du caractère naturel et agricole des parcours riverains constitue un enjeu principal (voir la section 4.2.2) Les recommandations spécifiques aux parcours riverains se trouvent à la section 6.2.2.

2.3 Expansion de la ville

2.3.1 Première colonisation du territoire *extra muros*, les faubourgs

La première colonisation à l'extérieur des palissades de la vieille cité, elle-même coloniale, consistait en des regroupements de maisons, d'ateliers, de tanneries et de brasseries le long des chemins en direction de la campagne. Ils étaient les premières véritables banlieues, les faubourgs - ces excroissances extra-muros - tels le faubourg des Récollets à l'extérieur de la porte des Récollets sur le mur ouest de la ville, le faubourg Saint-Laurent au nord de la ville et le faubourg Québec à l'est de la porte de Québec. Les banlieues et l'extension de la ville dans les secteurs Ouest et Sud-ouest ne sont toutefois pas de type faubourien.

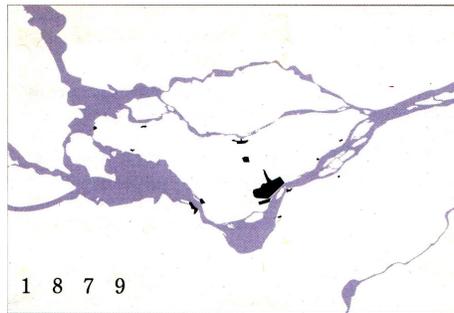


Figure 18: Les faubourgs. (Ville de Montréal, *Réussir Montréal, Les orientations...*, 1992, p. 16.)

⁸ Voir, notamment, Ville de Montréal, Service d'urbanisme, *Le canal de Lachine, zonages et principes d'aménagement de ses abords*, 1995.)

2.3.2 Développement urbain

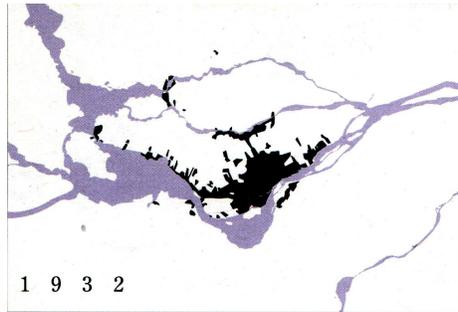


Figure 19: Les parties urbanisées en continuité avec la vieille cité dans le secteur Sud-ouest peuvent être caractérisées de développement urbain. (Ville de Montréal, *Réussir Montréal, Les orientations...*, 1992, p. 16.)

En général, au XIXe siècle, l'expansion de la ville au-delà des faubourgs s'organisait sur une trame de rues plus ou moins orthogonales, en suivant l'orientation des rangs des terres agricoles et permettait une continuité entre la ville et les nouveaux quartiers. Les quartiers Ville Émard et Verdun et les quartiers ouvriers de Lachine sont typiques de ce développement. Nous voyons dans les cartes de la Figure 20 le plan de ces quartiers lors de leurs constitutions au début du XXe siècle. La trame des rues est déjà établie dans la partie est de Verdun et autour de la rue Monk à Ville Émard, et la construction des maisons contiguës de deux et de trois étages sur les îlots est bien amorcée. Très informatif est le tracé des nouvelles parties de la trame que nous voyons sur les lots agricoles aux fronts des parties urbanisées: le lotissement. Il apparaît clairement que la forme planimétrique urbaine d'une trame ouverte et contiguë (l'espace public) et d'îlots clos (l'espace privé) est adaptée au lotissement agricole en place. C'est cette relation formelle qui donne le caractère unique et mémorable des parties urbaines de la ville de Montréal.

L'aménagement de la rue et l'implantation des bâtiments sont aussi très urbains. La coupe type des rues résidentielles et commerciales (façade-trottoir-chaussée-trottoir-façade) permet une mixité des modes de transports et des fonctions urbaines liées au fait piéton (promenade, lèche-vitrines, marche, rencontres, etc.) (Figure 26, Figure 21)

Comme le démontre David Hanna, cette trame est parfaitement adaptable aux systèmes de tramway. Les banlieues ouvrières près du canal de Lachine dans le Sud-ouest sont les véritables banlieues de tramway, desservies par des lignes sur le boulevard Monk, la rue de l'Église, la rue Wellington et le boulevard Lasalle⁹.

⁹ Carte du réseau des tramways de Montréal, 1923, in Robert, op. cit. p. 134.

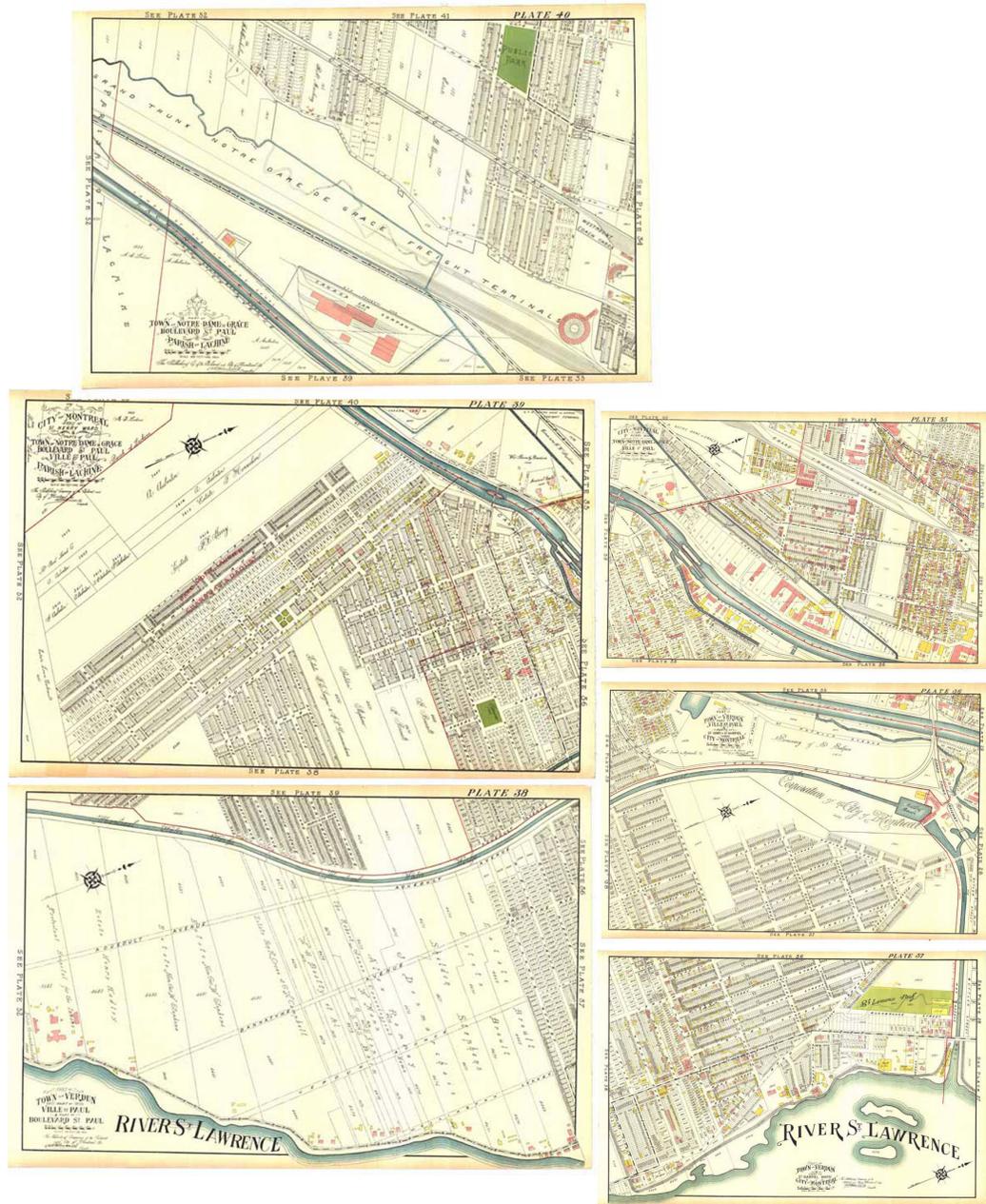


Figure 20: Le développement urbain de Ville Émard et de Verdun se faisait par l'extension de la trame de la ville sur les lots agricoles. L'orientation des îlots typiquement montréalais suit l'orientation des rangs. A noter, également, la qualité urbaine de la construction des espaces publics. Prenons, par exemple, les deux squares visibles sur la Planche 39. Les squares Garneau et Saint-Paul sont encore parmi les plus beaux squares urbains dans la ville. (Pinsoneault, *Atlas de la ville de Montréal et ses environs*, 1907, collage des planches 36, 39, 38, 51. Bibliothèque nationale du Québec.)



Figure 21: rue résidentielle à Verdun, la 5^e avenue.

2.3.2.1 Les noyaux urbains

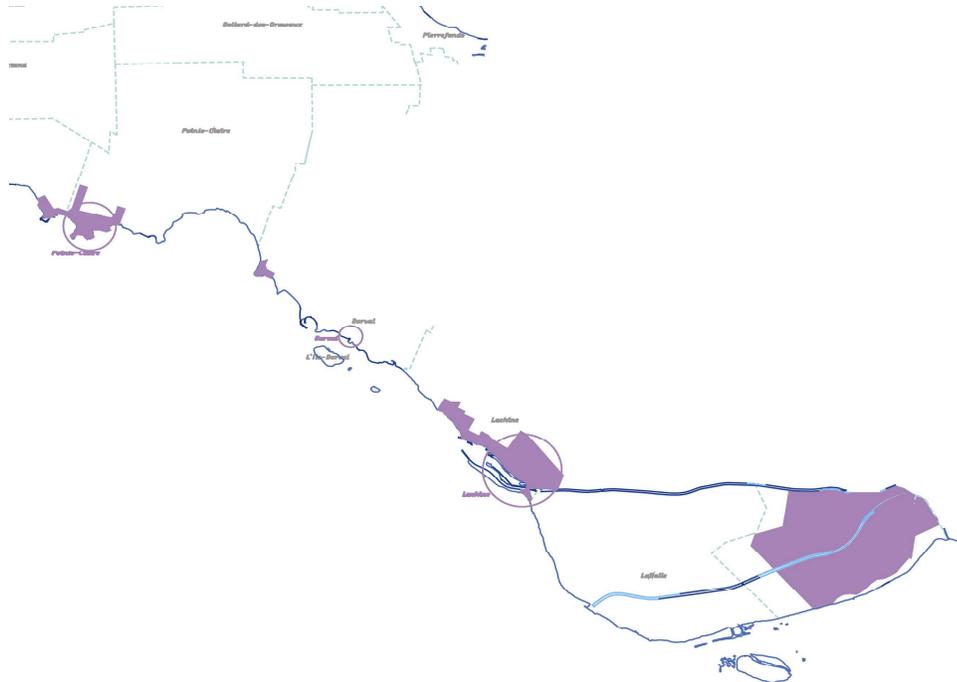


Figure 22: Les noyaux urbains – secteur Sud-ouest

Les anciens quartiers industriels nés du développement du canal de Lachine, les quartiers résidentiels avoisinants ainsi que les quartiers résidentiels nés du développement du tramway constituent les noyaux urbains dans le secteur Sud-ouest. Ils constituent, également, les parties les plus intéressantes en ayant le plus de valeur architecturale et patrimoniale. Les aires indiquées sur la carte de la Figure 22

comprennent les ensembles répertoriés par le Ministère de la Culture en 1986 et qui correspondent très bien à ces noyaux urbains.

La morphologie urbaine (de Ville-Émard) est évidente dans l'orthophoto montrée à la Figure 23. Nous voyons la structure claire et familière des îlots typiquement montréalais avec ses ruelles et ses squares urbains inscrits dans la trame.

Les recommandations spécifiques par rapport aux noyaux urbains se trouvent à la section 6.



Figure 23: Détail d'un noyaux urbain: Ville-Émard près du canal de l'aqueduc.

2.3.2.2 Les axes et pôles d'activités économiques en milieu urbain

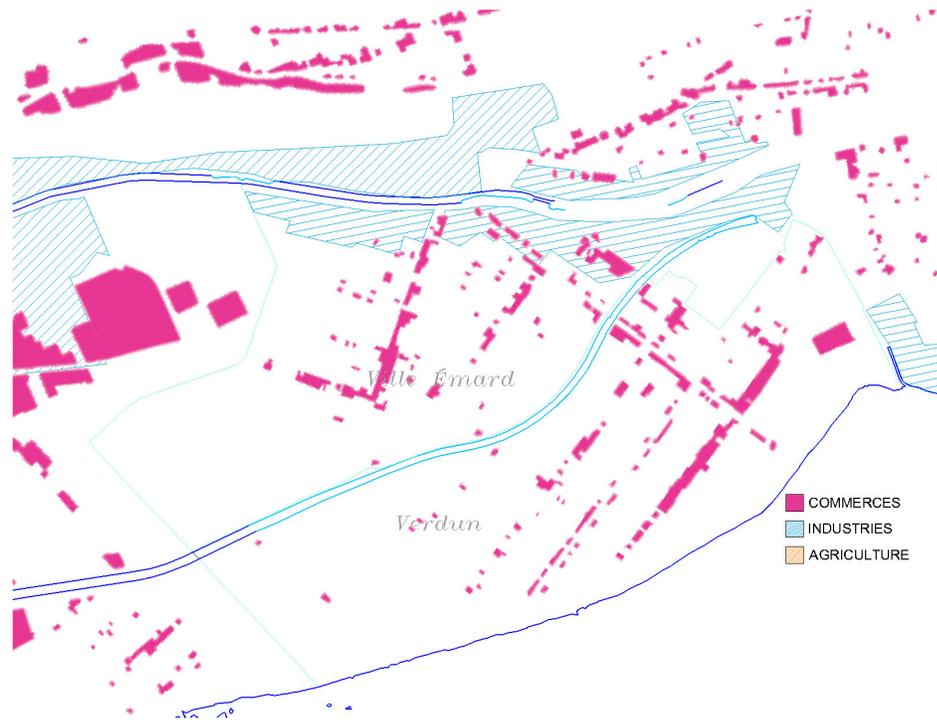


Figure 24: Les zones économiques: commerces et industries – parties urbaines du secteur Sud-ouest. (CUM)

Dans les parties urbaines du secteur Sud-ouest, persiste du commerce au détail sur rue et accessibles au piéton. Les commerces occupent les rez-de-chaussée des bâtiments typiques de deux ou de trois étages qui constituent le grain des quartiers, et permettent la mixité résidentielle et commerciale, caractéristique de cette partie du secteur. Les activités commerciales sont concentrées sur les rues principales des quartiers urbains, telles la rue de l'Église, le boulevard Monk, l'avenue Verdun et la rue Wellington, mais certains petits commerces locaux, comme les dépanneurs, peuvent se trouver sur des rues secondaires. Dans le vieux Lachine, la plupart des commerces se trouvent sur le boulevard Saint-Joseph et la rue Notre-Dame.

Les recommandations spécifiques par rapport aux axes économiques se trouvent à la section 6.



Figure 25: Détail montrant la distribution des commerces dans une zone urbaine (Verdun).



Figure 26: Avenue Verdun, une rue commerciale

2.4 Première génération du développement suburbain

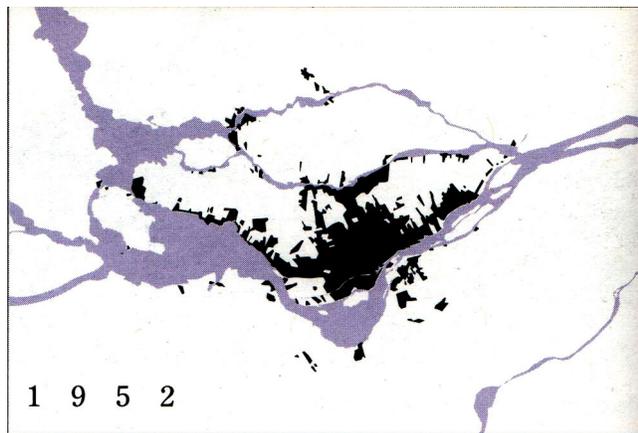
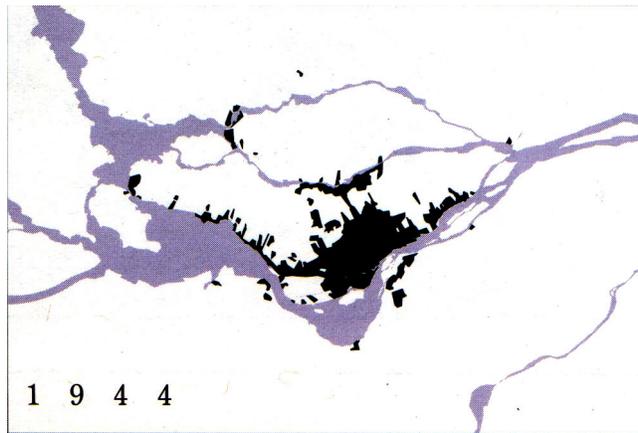


Figure 27: L'apogée des banlieues de train dans l'ouest de l'île. (Ville de Montréal, *Réussir Montréal, les orientations.....*, 1992, p16.)

Comme le démontre David Hanna, le développement de la banlieue suburbaine dans la région montréalaise remonte au XIXe siècle. La ligne ferroviaire Montréal & Lachine construite en 1847, fut la première desserte de train de banlieue sur l'île.¹⁰ Entre 1889 et 1896, les compagnies ferroviaires Canadien-Pacifique et Grand-Tronc offrent un service fréquent et achalandé entre Montréal, Lachine et l'ouest de l'île, de Pointe-Claire jusqu'à Sainte-Anne de Bellevue. À ces lignes de train, s'ajoute une ligne de tramway régional, de Saint-Henri à Stoney Point construite en 1897. L'exode des citadins – la nouvelle classe moyenne travaillant au centre-ville – vers les nouvelles banlieues centrées sur les gares fut immédiat. Selon Hanna : « Le rêve banlieusard est né au 19e siècle et, grâce au multiples dessertes ferroviaires disponibles, se concrétise à partir de 1890. Les mouvements romantique et hygiéniste en général, ainsi que les problèmes de pollution, d'épidémies et d'inondation de Montréal, ont contribué à nourrir le rêve de la banlieue. On ne saurait passer sous silence l'orgie des dépenses municipales qui mène progressivement à la mise en tutelle de la ville en 1918. La classe moyenne cherche déjà à quitter la ville, motivée à la fois par la recherche d'un cadre de vie paisible plus proche

¹⁰ David Hanna, op. cit., p. 9.

de la nature, et par une fiscalité moins lourde. Les trains, comme les autoroutes plus tard, en offrent la possibilité, et les banlieusards saisissent l'opportunité. »¹¹

Ces nouveaux quartiers entre les gares et le lac Saint-Louis se sont développés sur un tracé de rues suivant une trame orthogonale, mais moins rigide et beaucoup moins dense que dans les secteurs urbains de la ville. La construction résidentielle a toujours été de type pavillonnaire. Le plan et la typologie des bâtiments des banlieues ferroviaires plus récentes, Roxboro et Pierrefonds, établies après le prolongement de la ligne Montréal-Mont-Royal vers Deux-Montagnes en 1925, sont similaires. Une carte de 1962 (juste avant la construction des autoroutes) montre l'apogée du développement des banlieues ferroviaires.



Figure 28: Carte de 1962, au point tournant entre l'apogée de la ville et de la banlieue ferroviaire, et la banlieue autoroutière à venir. (Southam Printing Company Limited, *Métropolitan Montréal*, 1962. Collection Atelier BRAQ)

¹¹ David Hanna, op. cit. p. 14.

2.4.1 Les abords des gares de train

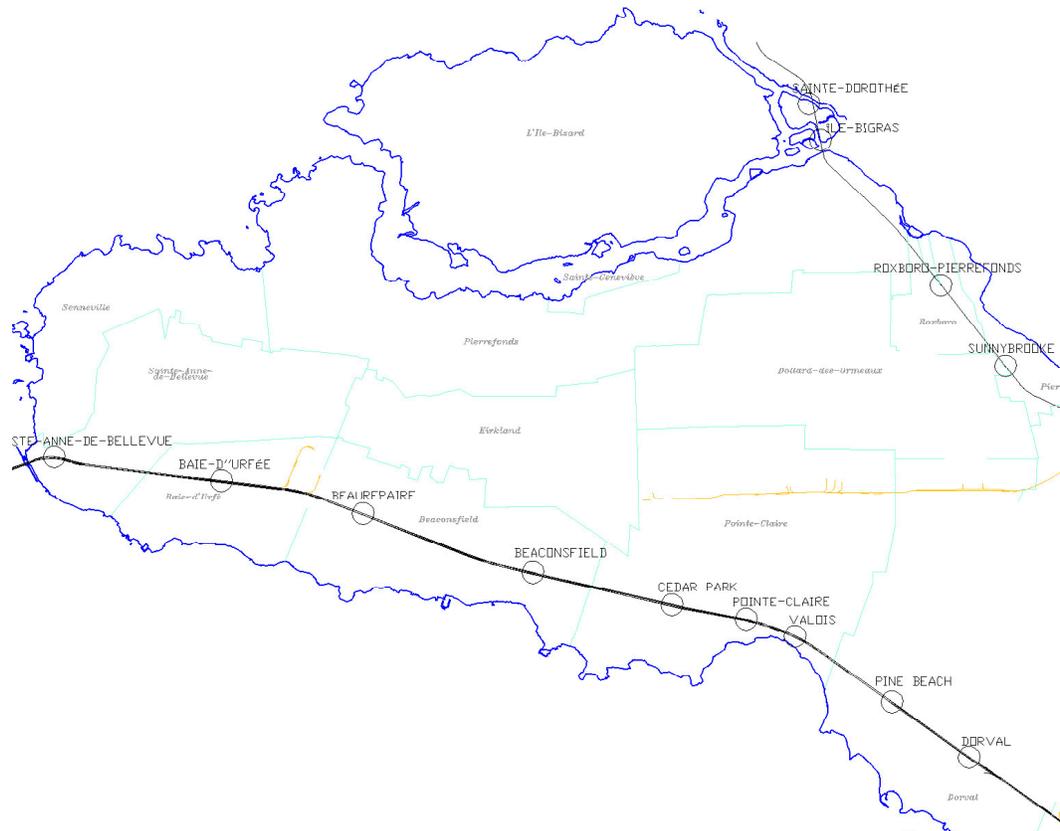


Figure 29: Les gares des trains de banlieue et les stations de Métro –secteur ouest.

La localisation des gares de train existantes est identique, ou presque identique, à celle de leur origine. Aujourd'hui, en plus de desservir les banlieues d'origine, plusieurs gares offrent du stationnement incitatif pour les habitants des nouvelles banlieues plus éloignées. Les gares ont été placées pour desservir des zones dans un rayon de marche de 10 minutes (1000 mètres, environ.) La taille et la configuration des banlieues se conforment très bien à cette règle. (Figure 32.) Cependant, à l'exception peut-être de la gare Valois, les gares ne sont pas le point focal d'un centre urbain ou villageois; elles se sont constituées en périphérie des quartiers desservis, le développement se faisant naturellement entre la rive et la gare, puis ensuite au nord de celles-ci. Ce phénomène est visible à Pointe-Claire qui, à partir de 1962, se développe à l'intérieur des terres, de part et d'autre du boulevard Saint-Jean. (Voir la Figure 28.) La gare Valois se trouve bien intégrée au tronçon commercial à caractère villageois de l'avenue Donegani. D'autres gares, comme celle de Sainte-Anne-de-Bellevue et de Baie d'Urfé sont très près d'une artère commerciale ou d'un centre commercial. D'autres, comme celle de Beauport, Beaconsfield, Cedar Park, Roxborough-Pierrefonds et Sunnybrooke sont relativement près d'un centre commercial, mais cette proximité est mal exploitée. Un bel effort a été fait pour signaler la présence des gares et pour signaler la présence des stationnements incitatifs qui les jouxtent. Malheureusement l'accès piéton à partir des rues résidentielles est souvent compliqué et labyrinthique. C'est le cas notamment de la gare Lasalle.

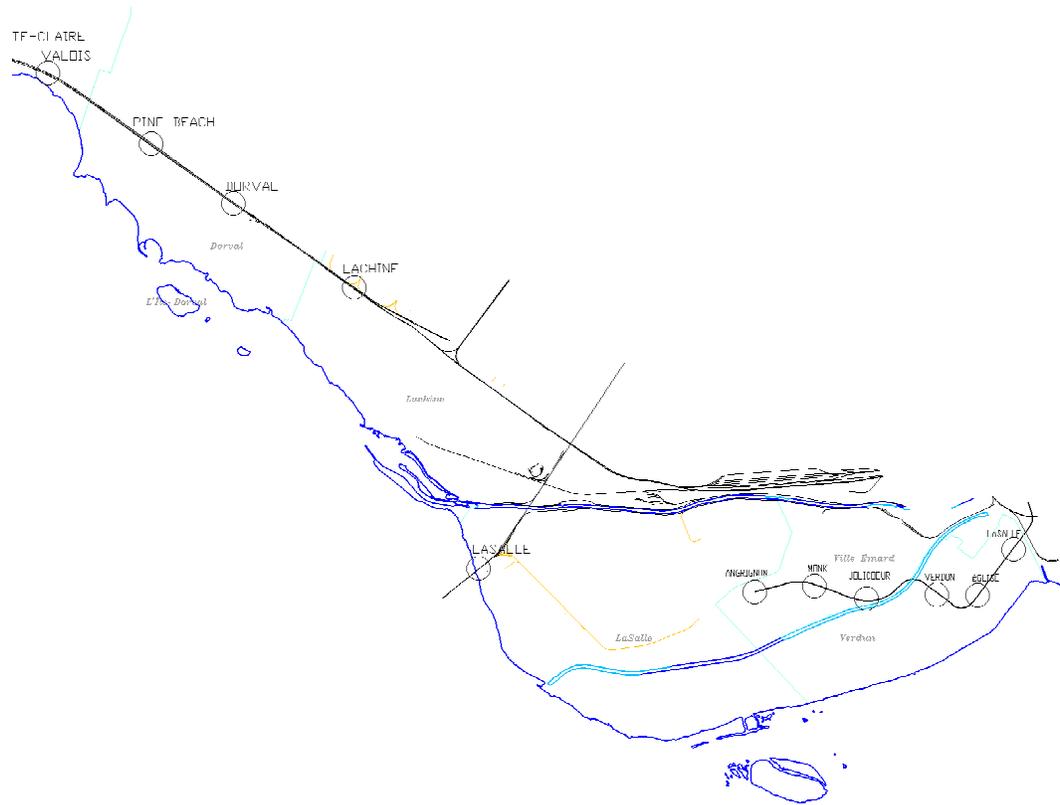


Figure 30: Les gares des trains de banlieue et les stations de Métro –secteur sud-ouest.

La présence d'une rive a toujours constitué l'attrait majeur de ces quartiers desservis par le train de banlieue. C'est la raison pour laquelle ces quartiers qui se trouvent à quelques minutes de train du centre-ville resteront parmi les plus convoités de l'île de Montréal.

En ce qui concerne les stations de métro qui se trouvent dans le secteur Sud-ouest, elles jouissent d'une bonne intégration dans le tissu commercial. Les stations Angrignon, Jolicoeur et Lasalle font exception à cette règle, mais ces dernières desservent des quartiers résidentiels et constituent des points névralgiques pour les connections avec le transport en surface. L'impact du métro est loin d'être négligeable sur la forme de la ville comme l'illustre la présence de la station Lassalle qui, construite dans une zone très peu développée, s'est retrouvée quelques années plus tard ceinturée par un nouveau quartier résidentiel de moyen densité.



Figure 31: Détail des alentours de la gare Sunnybrook sur la ligne Montréal-Deux-Montagnes.



Figure 32: Détail de la carte de 1962 montrant l'aire desservie dans un rayon de marche de 10 min. par la gare Pine Beach dans la banlieue de la pointe Valois. (Southam Printing Company Limited, *Métropolitan Montréal*, 1962. Collection Atelier BRAQ)



Figure 33: La banlieue Pointe-Valois vue de l'avion.

Les recommandations spécifiques par rapport aux abords des gares de train se trouvent à la section 6.

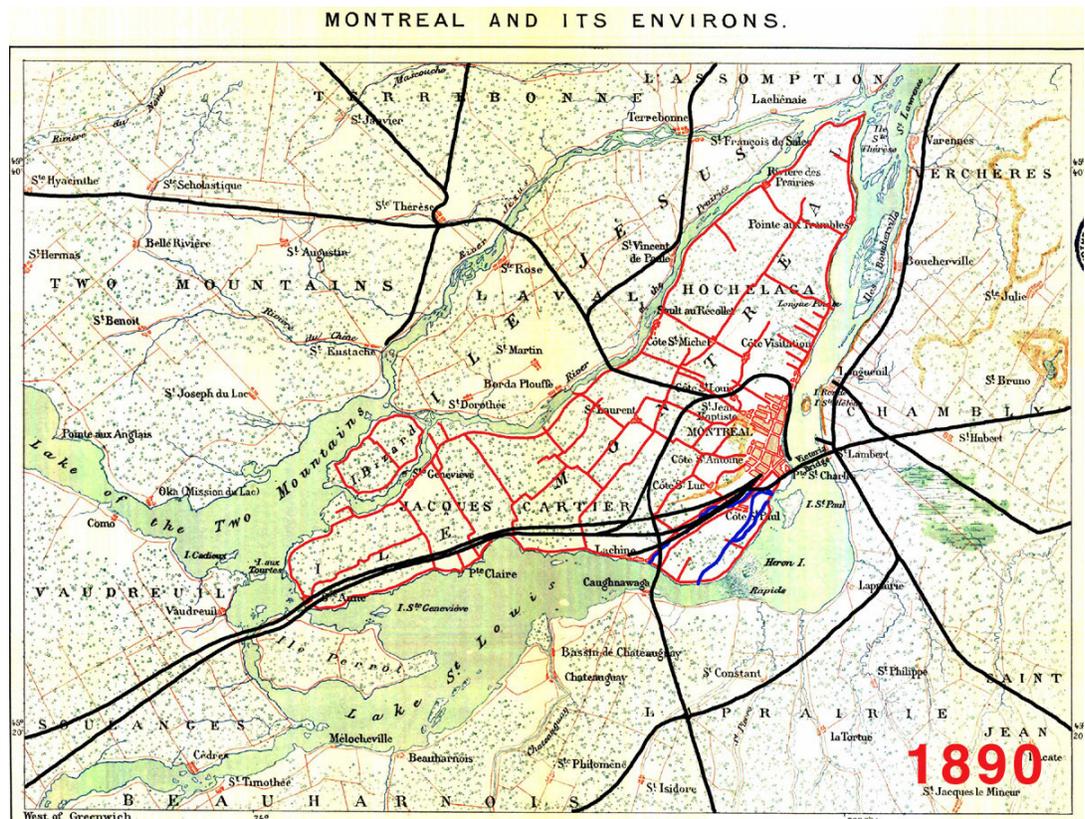


Figure 34: Carte 1890 : Chemins de terre et chemins de fer. A la fin du XIXe siècle, le transport vers l'intérieur du continent se fait par train. Deux lignes ferroviaires passent dans l'ouest de l'île : celles des compagnies Grand-Tronc et Canadien-Pacifique. (Bibliothèque nationale du Québec)



Figure 35: la gare LaSalle , nouvellement mise en service sur la ligne Montréal-Delson.

2.5 Deuxième génération du développement suburbain



Figure 36: Le boum de développement selon le modèle banlieue autoroutière.

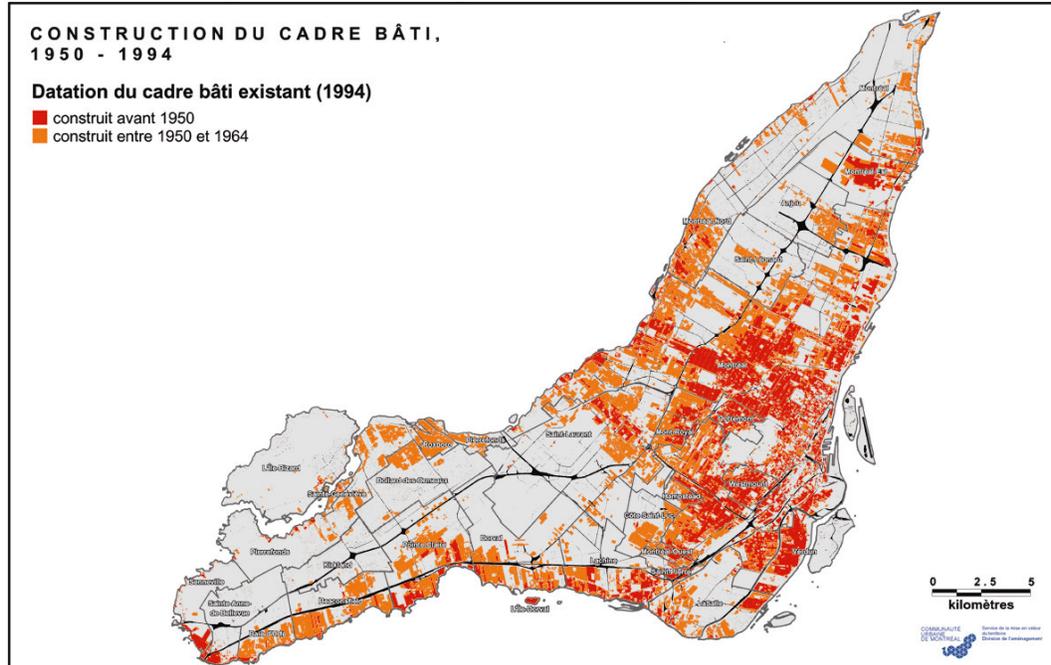
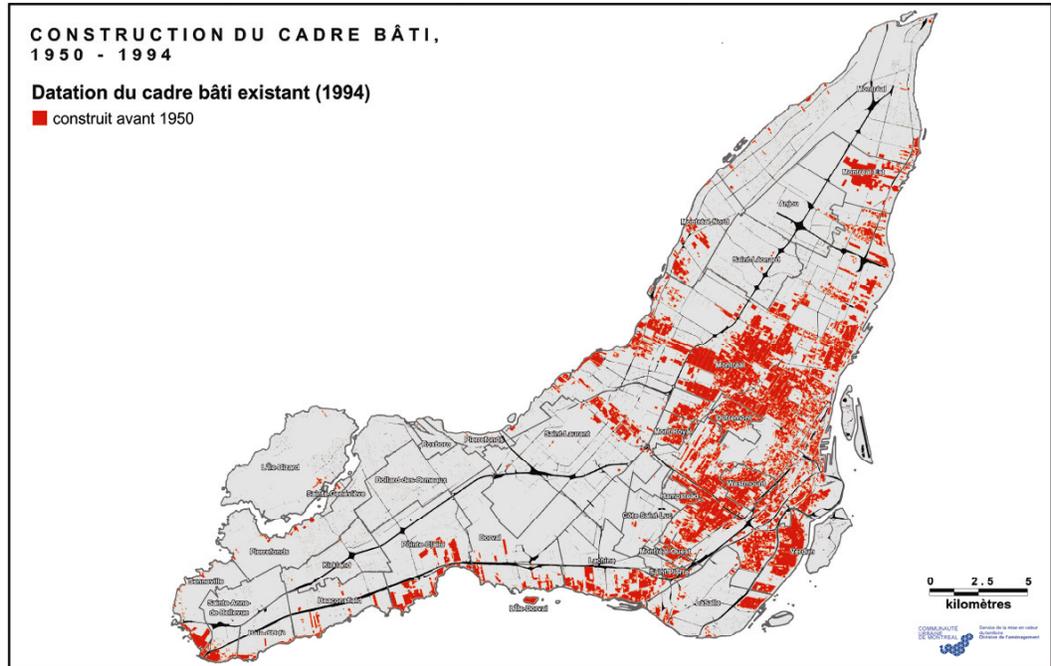
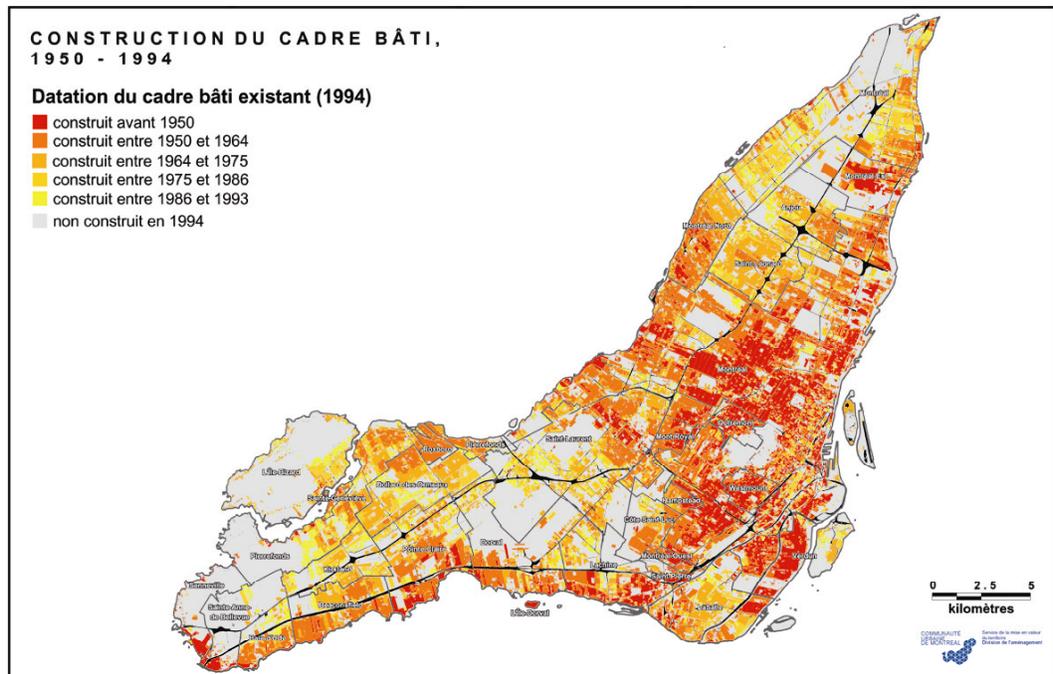
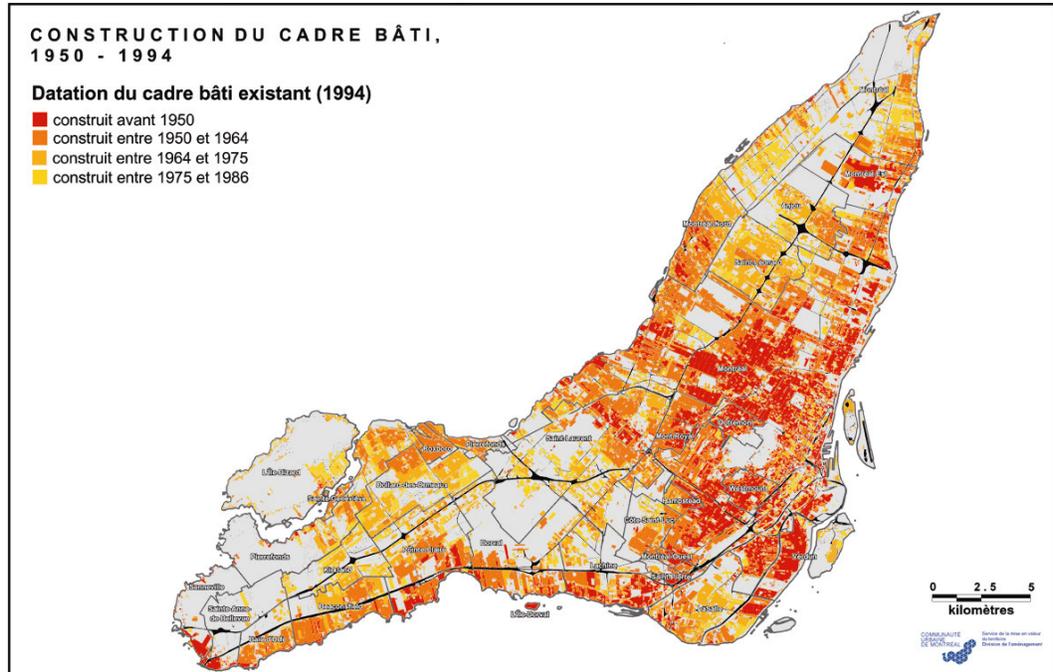


Figure 37: (Cette page et page suivante.) Construction 1950-1990 (CUM) Le développement résidentiel dans le secteur Ouest induit par la présence de l'autoroute Trans-canadienne est évident dans cette série de cartes.



Entre la construction du premier tronçon de l'autoroute des Laurentides en 1958 et le décret du moratoire sur la construction des autoroutes en 1977, le Québec a engagé des sommes considérables pour la construction d'infrastructures routières.¹² Dans les

¹² David Hanna, op. cit., pp. 34-36.

secteurs Ouest et Sud-ouest, il y eut la construction de l'autoroute 40, de la Trans-Canadienne (1963-65), de l'autoroute 138 (1965), de l'extension de l'autoroute 15 vers le pont Champlain (1966), de l'autoroute 20 dans le secteur Ouest (1966) et de son extension vers l'autoroute 15 (1967). L'autoroute 20 dans le secteur Ouest a été construite dans l'emprise de l'ancien boulevard Montréal-Toronto, une route bétonnée construite en 1945. On assiste alors à un exode vers la banlieue qui, amorcée à la fin du XIXe siècle par le train, devient proportionnel à la mobilité individuelle induite par l'automobile et les nouvelles autoroutes. Selon David Hanna, « L'automobile a amplifié le phénomène de la banlieue ferroviaire; elle a aussi étalé davantage l'espace urbanisé. Mais elle fait ses premières victimes au niveau du transport en commun vers la fin de cette époque. (...) C'est là un signe de ce qui s'en vient : une société privée ayant à sa charge les coûts d'infrastructure et de main-d'œuvre qui doivent se refléter dans le prix des billets, alors que chez son compétiteur routier les frais d'infrastructure relèvent de l'État et très peu de l'utilisateur. »¹³ Toujours selon Hanna, trois facteurs ont contribué à l'exode massif : le « baby-boom », la création de la Société Canadienne d'Hypothèques et de Logement (SCHL) en 1945 et la croissance après la guerre du parc automobile. Ces facteurs sont venus renforcer des tendances déjà manifestes dans la population, surtout dans la nouvelle classe moyenne d'après-guerre, en facilitant l'accès à la propriété au dehors de la ville. Comme le démontre la Figure 36, l'impact sur l'urbanisation de l'île a été énorme et plus précisément, l'impact de l'autoroute 40 sur l'étalement urbain dans la partie centrale du secteur Ouest.

Les fondements théoriques et techniques sur lesquels reposent la construction de nouvelles agglomérations extra urbaines desservies par une infrastructure autoroutière s'inscrivent dans la pensée du mouvement moderne en architecture. Pour la première fois à Montréal, ces théories et techniques ont été adoptées par le plan d'urbanisme de 1944.¹⁴ Le plan, orienté principalement autour du concept de la « décongestion », prévoyait un développement sur quatre axes : réseau autoroutier; rénovation urbaine; nouveau métro; zonage.

Montréal suivra alors le chemin tracé par les plus grandes métropoles dans la quête d'un nouveau commencement, d'une nouvelle ville capable de répondre aux prévisions démographiques, au désir de mobilité et d'habiter.

Ce nouvel urbanisme se développa comme un modèle comptable où seule la quantité pouvait être mesurée. L'urbanisme devient alors le gestionnaire d'un système de production d'habitations abordables offrant des qualités tant recherchées par la majorité de la population – grands espaces, verdure, tranquillité, sécurité, intimité. Il prend en charge la gestion du zonage fonctionnel afin d'éloigner les industries, le commerce et autres nuisances. Il distribue les écoles, les équipements sportifs et les parcs dans les zones résidentielles selon les formules d'usage. De plus, cet urbanisme gère la planification de l'infrastructure routière pour assurer que les capacités et la fluidité de la circulation automobile rentrent dans les indices acceptables de « niveaux de service. » Il ne se préoccupe plus de la **qualité** de l'espace urbain et ce pour une très bonne raison : l'espace urbain - c'est-à-dire, un espace public où le piéton prédomine - n'existe pas dans le système de production suburbain de l'habitat.

Ce système, basé sur la mobilité et la rapidité des déplacements qu'offre l'automobile, sur le recul des limites juridiques agricoles, sur les programmes de subvention des

¹³ David Hanna, op. cit., p. 31.

¹⁴ Montreal, City Planning Department, *Planning for Montreal: Master Plan, Preliminary Report*, novembre 1994, Collection du Centre canadien d'architecture.

habitations et des infrastructures, aura permis une accélération de la colonisation du territoire.

Il aura fallu peu de temps pour que ce système devienne la panacée du développement économique, au point que ces nouvelles colonies soient dépendantes du prix de l'essence, des stratégies de mise en marché, et de la standardisation. L'avènement de ce type d'urbanisation, qui a été rendu possible par la constitution d'une nouvelle classe sociale ayant accès au crédit, est donc intimement lié changement de la structure sociale. Les nouveaux comportements et les nouvelles croyances auront donc un impact sur la forme de la ville.

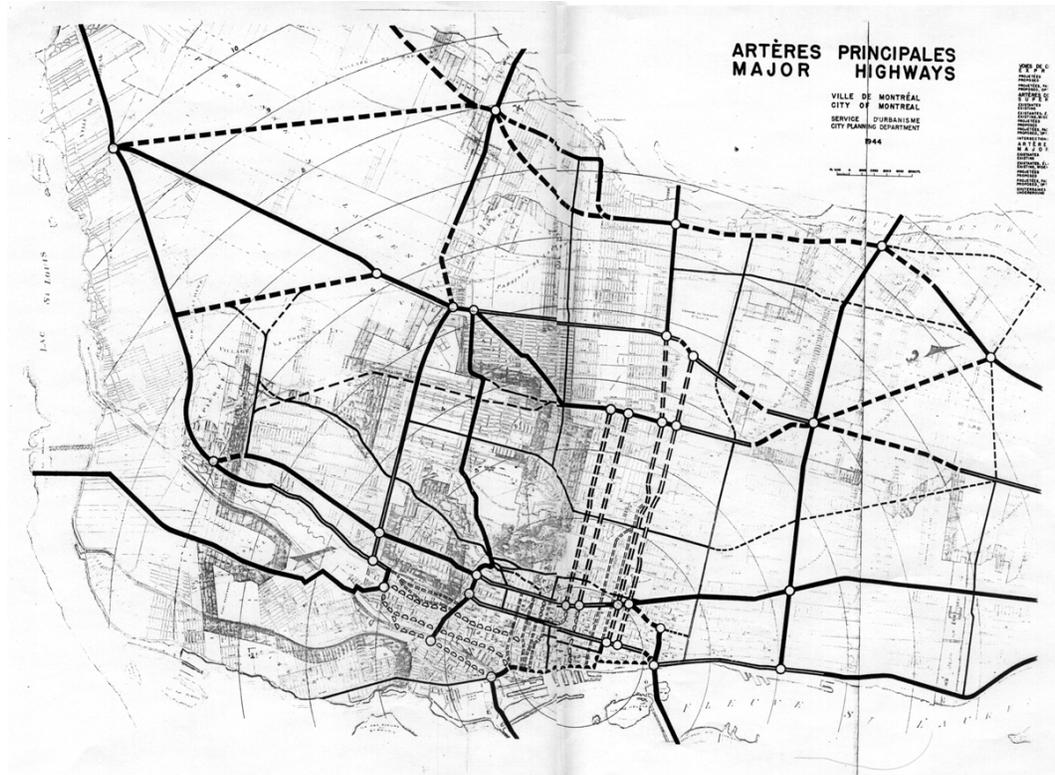
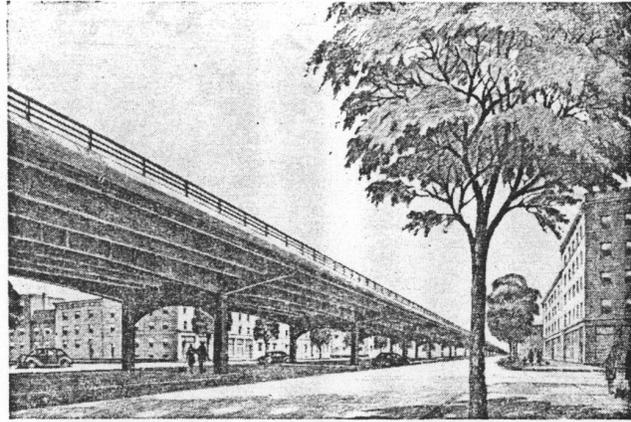
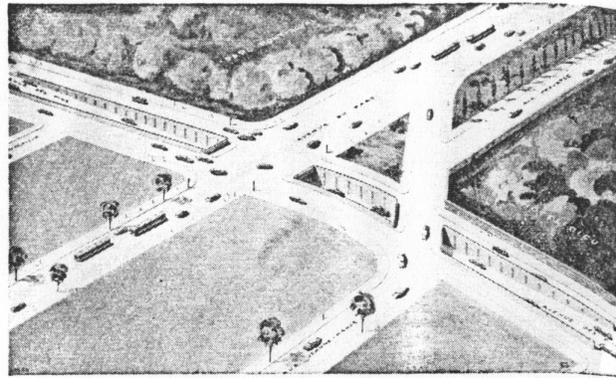


Figure 38: Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal 1944 : Plan des circulations. Le plan de 1944 marque un point tournant dans le développement de l'île de Montréal. La ville devient un organisme avec son système de circulation (qui doit être « fluide ») et ses organes spécialisés (habitation, industrie, commerce, etc.)



Portland Improvement Report

18. Express Highway



19. Grade Separation

Figure 39: Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal 1944 : « Express highway » et « Grade Separation ». Des exemples d'infrastructures autoroutières qui trouveront bientôt leur application à Montréal.

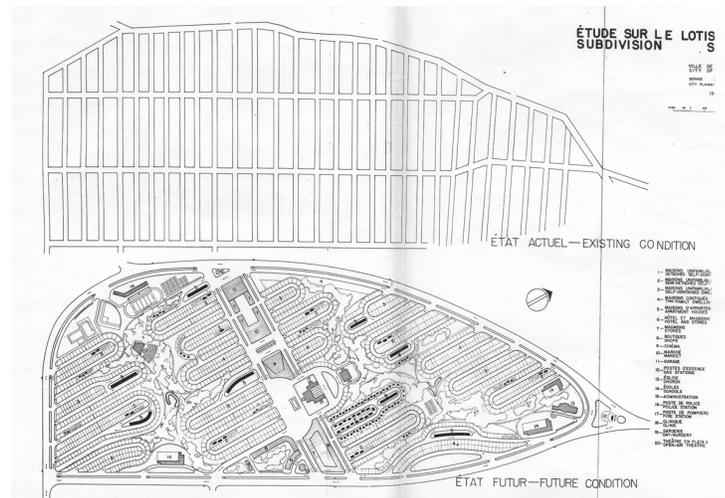


Figure 40: Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal 1944 : « Étude sur le lotissement ». Un nouveau modèle de planification des quartiers pour remplacer la trame montréalaise originale. L'idéal de la ville hygiénique – orientation par rapport au soleil, espaces communs de verdure, équipements communautaires, récréatifs et d'éducation, etc. Ces idéaux n'ont été que très partiellement appliqués dans les secteurs Ouest et Sud-ouest, à l'exception de la primauté de l'automobile comme moyen de transport et de la stricte hiérarchisation des voies de circulation (rues locales et artères collectrices).

L'évolution de la morphologie de la banlieue autoroutière a déjà fait l'objet de nombreux ouvrages et études.¹⁵ On peut trouver ses antécédents au XIXe siècle dans les cités-jardins développées en Angleterre et aux États-Unis. À Montréal, Frederick Law Olmsted dessinait en 1877 un plan pour un nouveau quartier résidentiel sur le flanc est du Mont-Royal en aménageant des rues curvilignes caractéristique des banlieues plus modernes.¹⁶ Selon l'esthétique qui relève des mouvements pittoresques en art et en architecture de paysage, dont Olmsted fut un des grands défenseurs, les rues en courbe sont vues comme étant plus intéressantes, moins ennuyantes que les rues droites de la trame traditionnelle de la ville.

L'aménagement des rues dans les quartiers résidentiels de la banlieue n'est pas seulement d'ordre esthétique. Il y a aussi une application de critères urbanistiques qui relèvent de la pensée moderniste : la séparation des fonctions, la restriction à la circulation de transit sur les rues locales et la canalisation de la circulation depuis les rues locales aux rues collectrices, aux artères principales et puis à l'autoroute. (Voir la Figure 63.) Il en résulte une limitation des trajets possibles pour se déplacer entre deux points dans le quartier. La géométrie des rues et la distance entre les fonctions résidentielle et commerciale rendent impossible des trajets piétonniers. Théoriquement, ceci ne pose toutefois pas de problème puisqu'il est pris pour acquis que tous les déplacements se font par automobile et que chaque famille en possède une.

¹⁵ Voir, par exemple, l'ouvrages suivant : Castex, J., Depaule, J.-Ch. et Panerai, Ph., *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Paris, Borduas, 1980.

¹⁶ Frederick Law Olmsted, "Mount Royal Design Map", 1877, in GIUM, *La Montagne en question*, Volet 1, 1988, p. 16.

2.5.1 Les entrées routières de ville et les parcours d'entrée

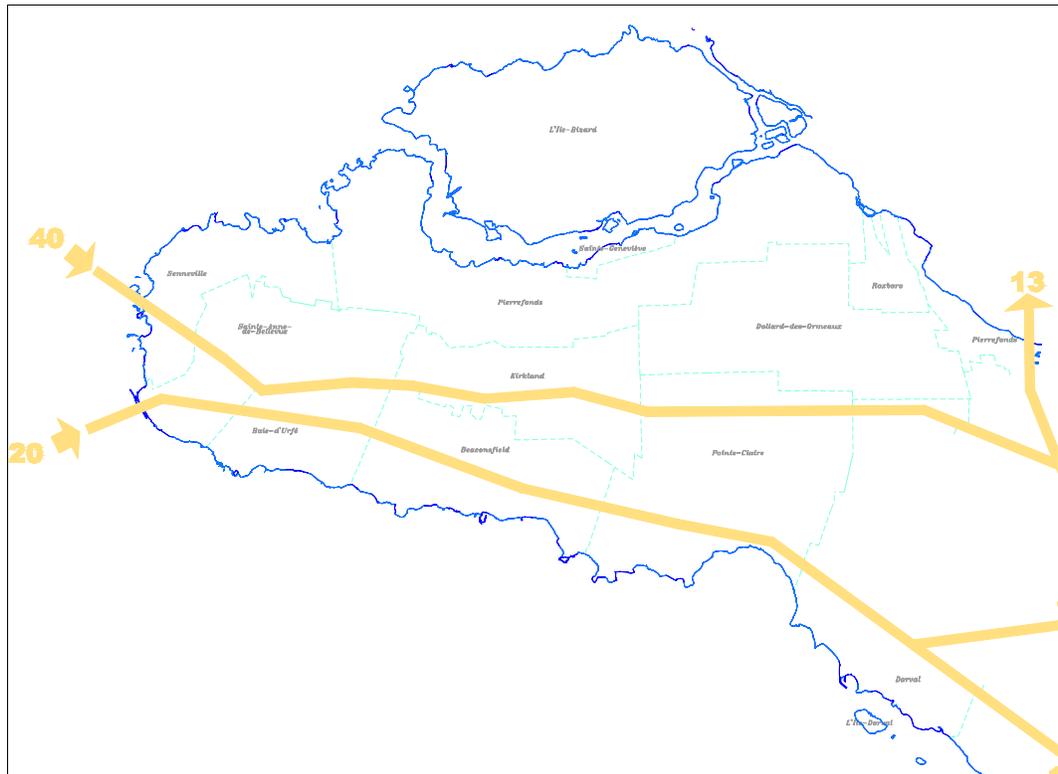


Figure 41: Les entrées de ville –secteur Ouest. Les entrées à Montréal ne se font que par les autoroutes 20 et 40.



Figure 42: Les entrées de ville – secteur Sud-ouest. Les entrées à Montréal ne se font que par les autoroutes 20, 138 et 15.

Dans le secteur Ouest, il y a deux entrées à la ville: le pont Galipeau et le pont de l'Île-aux-Tourtes. Ces ponts sont respectivement des tronçons des autoroutes 20 et 40, deux voies de circulation rapide construites dans les années 1960 et qui sont issues des principes énoncé une vingtaine d'années auparavant dans le plan d'urbanisme (la décongestion) Également, et c'est le cas de l'autoroute 40, ces voies positionnent Montréal dans une logique continentale.

L'autoroute 20, installée parallèlement et en contiguïté avec la ligne de chemin de fer du CP construite à la fin du 19e siècle, arrive sur l'île en plein coeur de l'ancien village de Sainte-Anne-de-Bellevue. Le village, qui s'est développé en cet endroit en s'accommodant du passage du chemin de fer (lequel crée une brisure dans la trame en séparant le village en deux parties) ne semble pas être perturbé par la nouvelle autoroute. La forme du village est demeurée intacte et le point de contact avec l'autoroute se fait sans trop grande répercussion sur le tissu urbain. Le trajet de l'autoroute vers le centre-ville est le même que parcourent les trains depuis plus de cent ans. Ses abords suivent la même logique. La trame résidentielle des anciens villages et villes s'arrête tout simplement contre cette voie rapide. Contrairement aux abords de l'autoroute 40, les abords de l'autoroute 20 correspondent à l'interruption d'une trame développée indépendamment de cette voie rapide.



Figure 43 : Entrée en ville. Chemin de fer, autoroute 20.



Figure 44 : L'autoroute 20 bordée d'industries à Lachine.



Figure 45 Détail de l'entrée par l'autoroute 20 à Sainte-Anne-de-Bellevue.



Figure 46 : Le pont Galipeau à Sainte-Anne-de-Bellevue.

L'autoroute 40 nous fait accéder à l'île en traversant tout d'abord les seules terres agricoles qui persistent encore aujourd'hui dans la ville. L'arrivée se fait magnifiquement en surplombant un paysage vert et naturel. Le trajet vers le centre-ville se transforme ensuite lorsque l'autoroute parcourt la zone urbanisée qu'elle a elle-même engendrée dans les années 1960, zone que l'on nommera ici « zone désurbanisée ». Témoinnant de sa propre logique, ce parcours à grande vitesse sur l'autoroute 40 nous fait traverser la bande industrielle et commerciale qui s'est développée le long de cet axe selon des principes de développement économique purgés des principes d'urbanité traditionnels. Des bâtiments de compagnies commerciales et industrielles sont implantés de part et d'autre de l'autoroute pour être visibles aux automobilistes. Ce sont des « bâtiments affichés. »¹⁷

Dans le secteur Sud-ouest, il y a deux entrées à la ville : le pont Mercier et le pont Champlain (lui aussi issu d'une logique continentale) À partir du premier, l'automobiliste arrive en surplombant les berges du fleuve - parcours et parc riverains — et une partie du quartier résidentiel de Lasalle. Le parcours d'entrée par le pont Mercier se poursuit en contre-bas dans une zone composée de bâtiments commerciaux et industriels avant de remonter et de passer par-dessus le canal de Lachine par un viaduc et se connecter à l'autoroute 20. (Voir les photos suivantes.) L'autoroute 15, qui draine les automobilistes du pont Champlain vers l'échangeur Turcot, passe sur un viaduc surplombant les zones industrielles développées en périphérie de Verdun et Ville-Émard, en bordure du canal de Lachine.

¹⁷ Selon Martin Knujt, utiliser des sites commerciaux en bordure de l'autoroute seulement comme des publicités bon marché est une opportunité manquée. Il suggère : « Just as the WWW on the Internet only became interesting when it included content as well as advertising, so the motorway only becomes a genuine part of city life when it forms an environment where people want to be. » (M. Knujt, *City between 0 and 160 km per hour*, Archis, # 5 2002.)



Figure 47 : Détail de l'entrée par l'autoroute 138 à Lasalle.



Figure 48 Le pont Mercier.



Figure 49 : L'entrée en ville à partir du pont Mercier: rampes de sortie, autoroute en tranchée, viaduc par-dessus la rue Clément, viaduc par-dessus la rue Saint-Patrick et le canal de Lachine.

De toutes ces entrées autoroutières, l'autoroute 40 est la seule que l'on puisse qualifier de parcours conçu pour être appréciable en automobile. Comme nous avons vu plus haut, l'espacement des bâtiments industriels en bordure de cette voie rapide reflète l'image de la corporation. Chacun de ces terrains privés est aussi paysagé avec soin. L'autoroute 20, bordé par des quartiers résidentiels et les industries du secteur de Lachine présente un « paysage » intéressant. Le paysage, c'est la ville. C'est aussi le cas de l'autoroute 15 qui passe en viaduc par-dessus la ville.

Dans le secteur Sud-ouest, Les ponts Mercier et Champlain, tout comme les ponts Galipeau et Ile-aux-Tourtes dans le secteur Ouest sont des ouvrages de génie civil d'envergure et sont, par ce fait même, intéressants. Dans le cas du pont de Ile-aux-Tourtes, l'infrastructure est plus ou moins invisibles aux passants, mais dans le cas du pont Champlain et du pont jumelé Mercier, les superstructures restent imposantes sans être, nécessairement, des chefs-d'œuvre du génie civil. Dans tous les cas de figure, l'accès à île ne peut passer inaperçu.

Toutes ces entrées de pont ont été conçues ou sont devenues des entrées autoroutières. (Les ponts Champlain et de l'Ile-aux-Tourtes font partie des premières, les ponts Galipeau et Mercier font partie des dernières.) La caractéristique fondamentale d'une autoroute est qu'elle est séparée physiquement (et parfois visuellement) du paysage urbain ou naturel au-dessus duquel elle passe. Une autoroute ne peut pas, par définition, être une entrée en ville. Les entrées - les « points d'atterrissage » - sont les rampes d'accès. La plupart de ces entrées se font sans grande cérémonie.

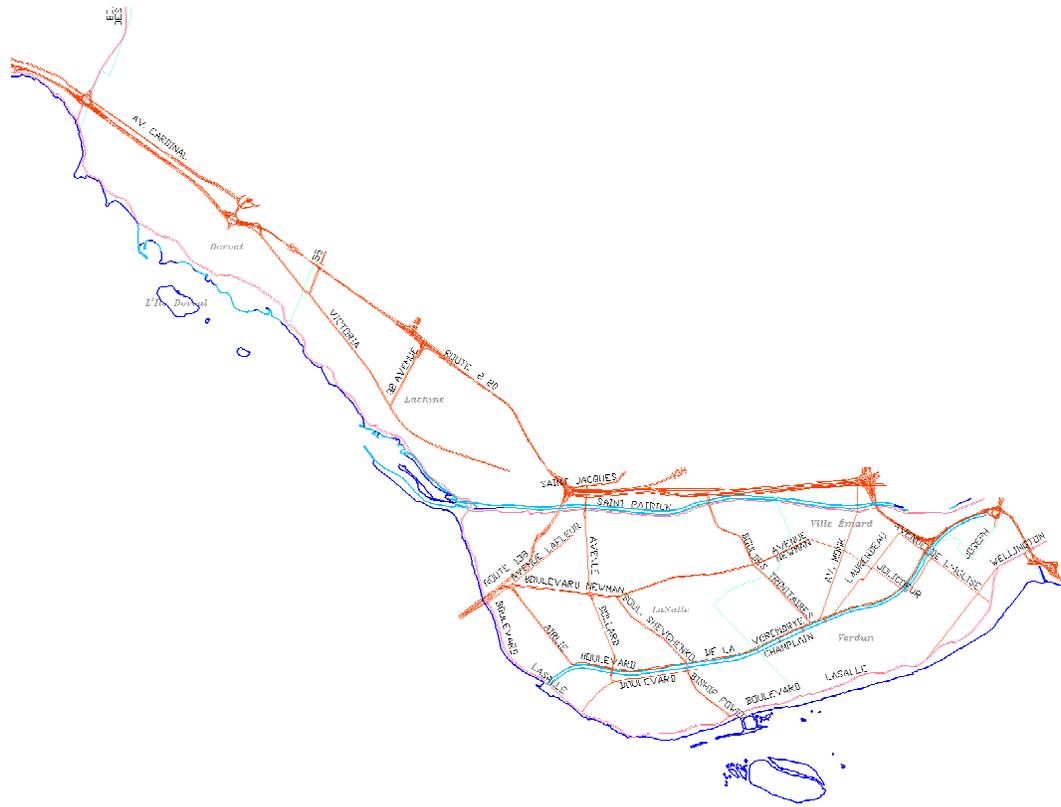


Figure 51: Les voies principales –secteur Sud-ouest.

Tel que décrit plus haut, deux voies rapides principales (90 km/h), les autoroutes 20 et la 40, parcourent le secteur Ouest et le connectent au centre-ville. Pour assurer une mobilité rapide et efficace, leur raison d’être, ces deux autoroutes traversent librement ce secteur en ne communiquant physiquement qu’avec quelques boulevards nord-sud principaux par le biais d’échangeurs.

Les voies publiques dénommées boulevards — boulevards des Sources, Saint-Jean, Saint-Charles, des Anciens combattants — ont pour fonction de desservir à partir des autoroutes les enclos résidentiels. Ces voies secondaires permettent une circulation assez rapide (la vitesses maximale légale et de 50 km/h, mais il n’est pas rare d’observer les vitesses excédant les 80 km/h) et l’accès aux services commerciaux dont l’implantation est essentiellement planifiée pour l’automobiliste.

Ces boulevards sont caractérisés par une implantation de bâtiments commerciaux, industriels ou résidentiels qui n’aide en rien la constitution d’un espace urbain. Dans le cas des commerces, ceux-ci sont implantés en retrait, avec un terrain de stationnement en avant. Les industries quant à elles, sont implantées comme des pavillons et, dans les meilleurs des cas, avec un bon traitement paysagé. Quant aux tours d’appartements, elles sont souvent implantées sur les boulevards dans le secteur Ouest. Lorsqu’un quartier résidentiel pavillonnaire avoisine un boulevard, les maisons lui tournent le dos, ou bien sont séparées de ce dernier par une clôture ou une haie.



Figure 52 Quartiers résidentiels sur le boulevard Saint-Jean.

Comme nous l'avons vu, les grands corridors de circulation trouvent leurs origines dans le tracé des chemins et montées qui datent de l'époque des villages et de l'agriculture. Malheureusement, certains de ces anciens chemins ont été réaménagés pour un usage presque exclusif au trafic automobile.

2.5.2.1 Diagramme de circulation

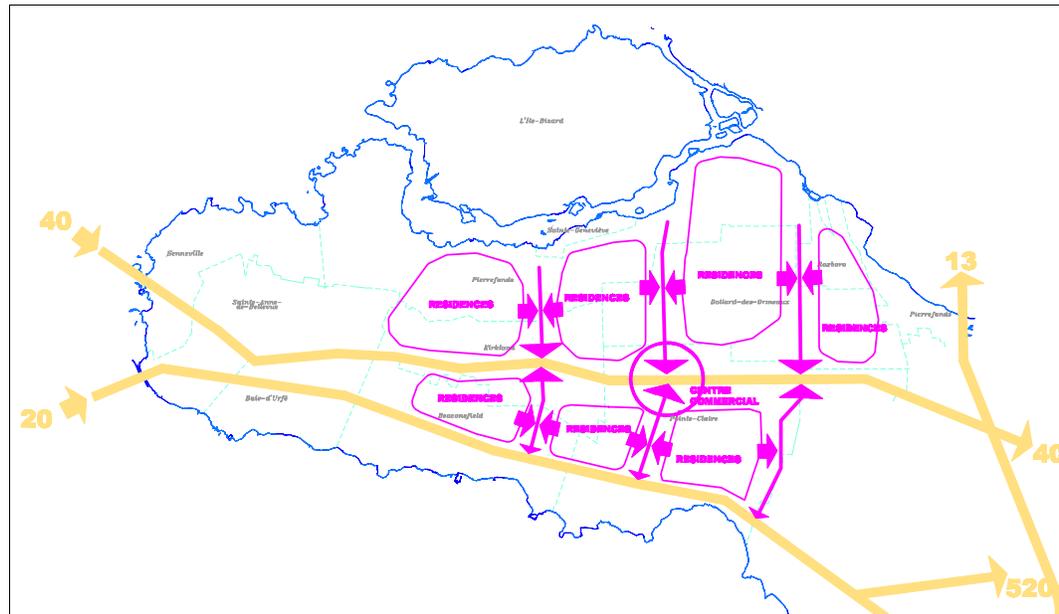


Figure 53: Diagramme du système moderniste de circulation dans le secteur Ouest. La circulation locale des quartiers résidentiels est canalisée progressivement vers les collectrices et les autoroutes. Les grands centres commerciaux sont souvent placés aux carrefours des collectrices et des autoroutes. L'espace public de ces collectrices et ces autoroutes devient un espace non-qualifié et sans qualité – un « espace entre », le sans lieu entre l'espace privé de la maison et l'espace privé du centre d'achat ou le lieu de travail. (Voir aussi la Figure 63.)

Le diagramme de circulation dans le secteur Ouest est dessiné pour accommoder le résident lors de son trajet automobile depuis sa maison à son lieu de travail au centre-ville, ou vers les lieux de consommation en bordure de l'autoroute, tout en lui assurant un circuit fluide. La typologie des voies d'accès est à l'image du zonage préétabli qu'elles traversent: rue locale, rue collectrice, artère commerciale, autoroute.

À partir de l'autoroute 20, le boulevard nord-sud Angrignon dessert principalement les quartiers du secteur Sud-ouest dans sa partie est, et se connecte avec les boulevards est-ouest, Newman et de Lavérendrye qui assurent à leur tour la distribution de la circulation automobile à l'intérieur de ces quartiers. La morphologie de ces boulevards ou collectrices (à l'exception du boulevard de Lavérendrye) s'apparente à celles des boulevards du secteur Ouest. Ils permettent une circulation assez rapide et l'accès aux services commerciaux planifiés pour l'automobiliste. Le boulevard de Lavérendrye est à la limite de la trame des quartiers du côté nord du canal de l'Aqueduc.

On constate quatre faiblesses dans le système de hiérarchisation des voies publiques planifiées et construites dans les années soixante : 1) la capacité portante des artères et des autoroutes est facilement atteinte et dépassée à l'apparition de nouveaux développements résidentiels en amont; 2) aucun trajet alternatif n'existe en cas de congestion, les passages uniques formant les embouteillages; 3) le système est peu accueillant pour les autres modes de transport – pied, vélo, autobus; 4) plus les artères sont rapides moins il y a de jonctions au reste du réseau alors que les véhicules sont en plus grand nombre.

Les recommandations spécifiques par rapport aux grands corridors de circulation se trouvent à la section 6.2.6.

2.5.3 Les axes et pôles d'activités économiques en milieu suburbain

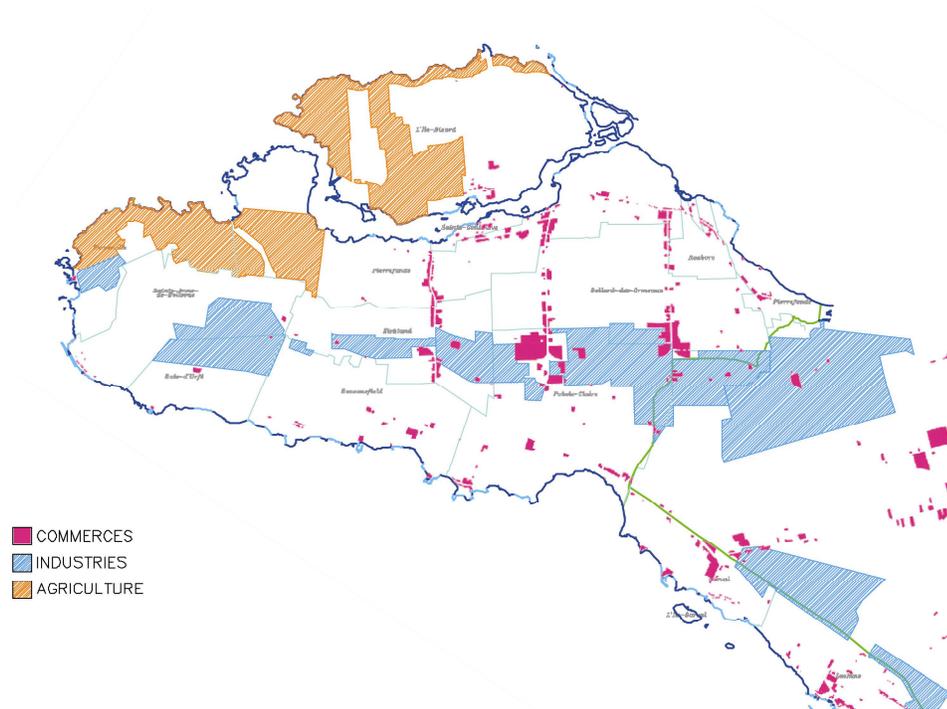


Figure 54: Les zones économiques: Commerce, industrie et agriculture –secteur Ouest. (CUM)

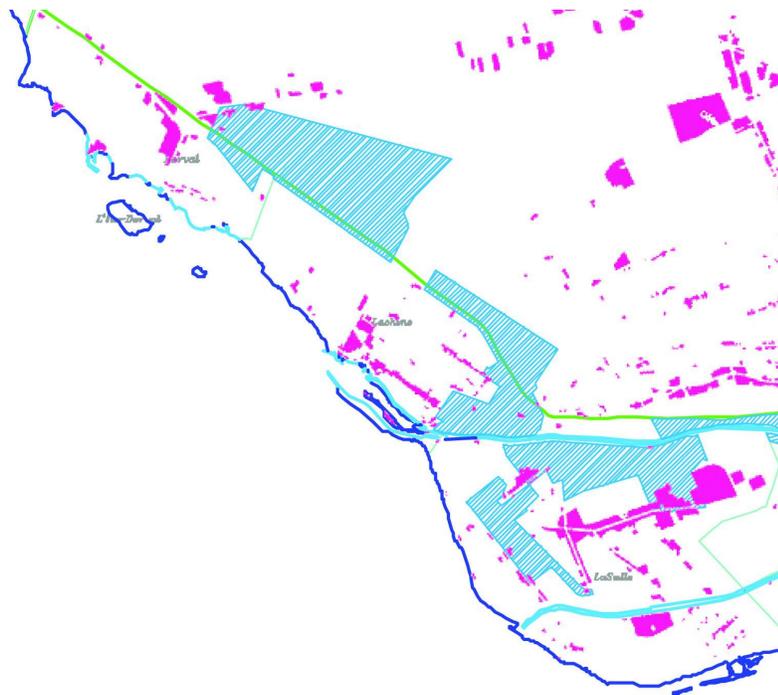


Figure 55: Les zones économiques: Commerces et industries dans les parties suburbaines du secteur Sud-ouest. (CUM)

Les principaux pôles d'activités industrielle et commerciale dans les secteurs Ouest et Sud-ouest, s'apparentent l'un à l'autre dans leur forme et leur positionnement : de grandes constructions standardisées avec de larges stationnements, s'agglutinant, sans liens formels les unes aux autres, en bordure ou à proximité des voies de circulation rapide.

L'activité industrielle dans le secteur Ouest se concentre dans une large bande plus ou moins constituée de chaque côté de l'autoroute 40. Répliques à grande échelle du pavillon typique résidentiel de ce secteur, chaque compagnie possède son bâtiment rectangulaire sur son terrain gazonné. (Voir Figure 57.) De petites zones ponctuelles se greffent également à l'autoroute 20, principalement au nord, et une zone entièrement industrielle se développe dans la zone de rapprochement entre les deux autoroutes vers l'ouest.

L'activité commerciale dans le secteur Ouest prend principalement la forme de grands centres commerciaux localisés à la jonction de l'autoroute 40. Facilement et uniquement accessibles par automobile, ces centres de commerces privés offrent de grands espaces de stationnement et des aires de magasinage intérieures chauffées et climatisées. D'autres centres commerciaux de plus petites tailles de nature « strip commercial », avec zone de stationnement et grandes enseignes en avant plan, abondent sur les boulevards nord-sud (Saint-Charles, Saint-Jean, des Sources) qui s'embranchent sur l'autoroute 40. Le commerce au détail sur rue accessible au piéton, se concentre essentiellement dans les noyaux d'anciens villages qui ponctuent la périphérie de l'île dans ce secteur

L'activité industrielle née de l'ouverture du Canal Lachine dans le secteur Sud-ouest, occupe toujours une large zone qui s'étend vers le sud et englobe des enclaves résidentielles dans l'arrondissement de Lasalle. Le train, et plus tard, l'autoroute, ont eu une influence sur ces zones industrielles à Lasalle. À l'origine, ces industries se sont implantées sur les terrains agricoles, à l'extérieur des parties urbanisées de la ville. La construction des enclaves résidentielles à partir des années 1960 a créé une certaine mixité de fonctions qui distingue Lasalle des banlieues autoroutières du secteur Ouest. Il y a aussi une typologie résidentielle à densité moyenne mais axée sur l'automobile (les portes de garage sont des éléments dominants des façades des maisons typiques de Lasalle), ainsi qu'une grille de rues plus urbaine que suburbaine. On pourrait affirmer que ces parties de Lasalle sont une hybridation de l'urbain et du suburbain.



Figure 56: La rue Pauline à Lasalle. La plupart des zones suburbaines à Lasalle sont, en fait, hybrides, combinant des caractéristiques de la banlieue autoroutière avec des éléments de trame et de typologie d'habitation plus urbains. La rue Pauline, dans un des enclaves résidentiel au nord du boulevard Newman, est composée de quatre-plex et de six-plex avec des portes de garage en demi-sous-sol en façade. Cette typologie de maison, avec des larges balcons et finies en briques blanches est typique de Lasalle.

Dans le secteur Sud-ouest, l'activité commerciale existe encore sous deux formes. Dans la partie est, comme nous avons vu plus haut, les activités de commerce au détail sur rue et accessibles au piéton persistent. Dans l'ouest du secteur, les pôles d'activités commerciales sur les boulevards Newman, Dollard et Angrignon, initiés dans les années 1960, sont toujours croissants et répondent aux critères d'accessibilité automobile.

La ségrégation des zones commerciales et leur concentration sur les artères au trafic automobile élevé sont conformes aux principes du système suburbain. La forme et l'implantation des commerces assurent visibilité et accessibilité aux automobilistes. La fonction commerciale en banlieue n'est pas adaptée pour les gens qui désirent s'y rendre à pied.

Les zones agricoles dans la partie nord de Sainte-Anne-de-Bellevue, la partie ouest de Pierrefonds et sur l'île Bizard sont les lieux d'une production économique surprenante. Selon l'Union de Producteurs Agricoles du Québec, l'île de Montréal compte 54 fermes –

dont la majorité se trouvent dans le secteur Ouest – qui produisent annuellement 15 millions de dollars de biens agricoles.¹⁸

Les recommandations spécifiques par rapport aux axes d'activités économiques se trouvent à la section 6.2.3.



Figure 57: Bâtiment industriel sur le boulevard Hymus.

¹⁸ Conversation téléphonique avec Nathalie Giguère de UPA le 25 novembre 2002.

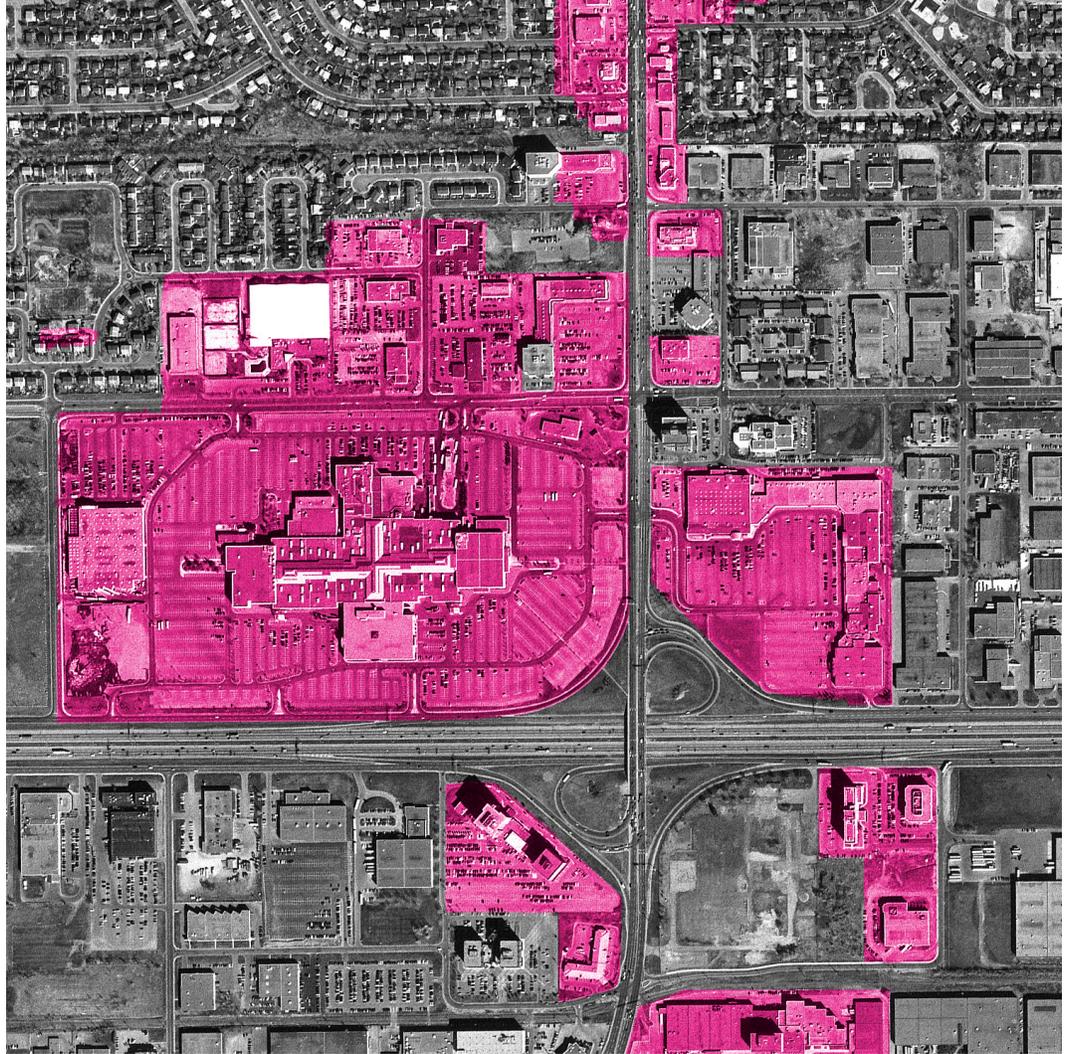


Figure 58: Répartition des espaces commerciaux autour du centre commercial Fairview à Pointe-Claire.



Figure 59: Répartition des espaces commerciaux autour du centre commercial « Carrefour Angrignon » à Lasalle.

3 Caractérisation formelle

La définition des cadres urbains et suburbains permettent d'interpréter à la fois l'histoire du développement des secteurs à l'étude et les caractères essentiels de la morphologie urbaine. Le secteur Ouest est surtout caractérisé par la présence du développement suburbain. Les banlieues ferroviaires, centrées sur les noyaux des anciens villages, se trouvent en périphérie du secteur Ouest : sur les rives des lac Saint-Louis et Deux-Montagnes et dans les anciennes municipalités de Pierrefonds et de Roxboro sur la rivière des Prairies dans la partie nord-est du secteur. Dans le secteur du Sud-Ouest, l'ancienne municipalité de Dorval est aussi une banlieue ferroviaire, alors que la partie ouest de Lachine s'est quant à elle développée grâce à la présence d'une ligne de tramway régional. Les banlieues autoroutières se trouvent dans les parties centrales du secteur Ouest et dans la partie ouest du secteur Sud-Ouest, soit l'ancienne ville de Lasalle. Les parties que nous avons caractérisées d'urbaines se trouvent surtout dans le secteur Sud-Ouest : Ville Émard, Verdun et les plus vieilles parties de Lachine.

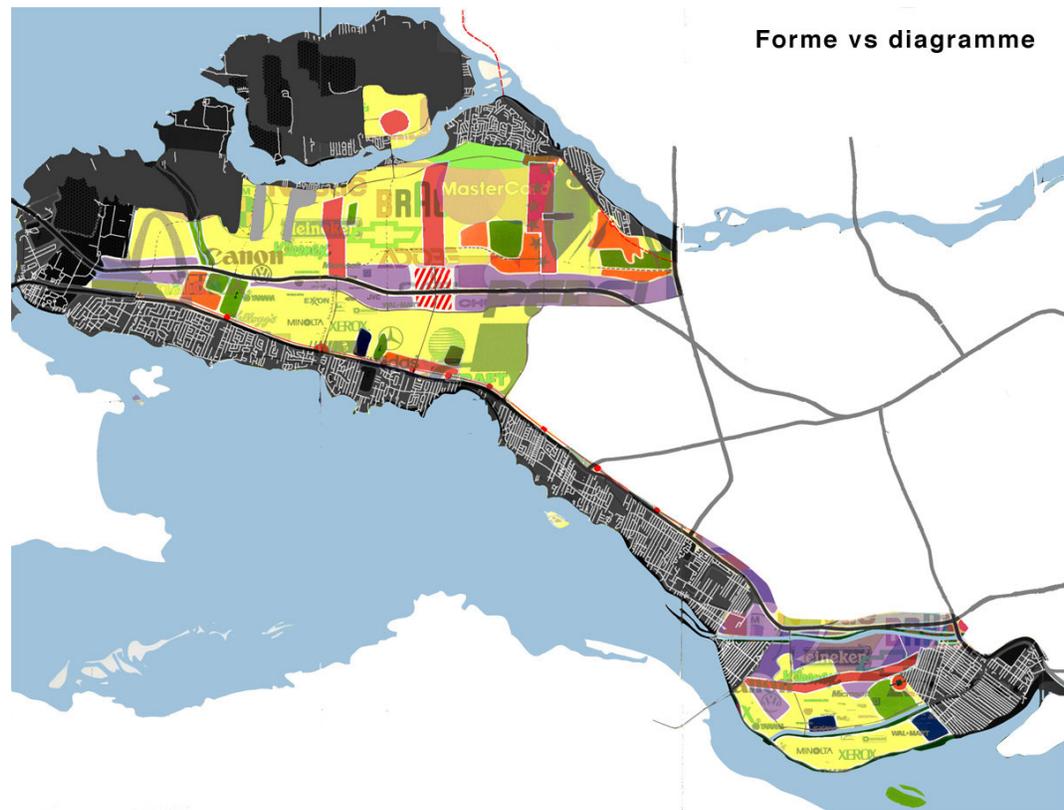


Figure 60: Forme vs diagramme. Les parties de la ville, plus anciennes et plus intéressantes, se trouvent à la périphérie des secteurs d'étude. Les nouvelles parties, la banlieue suburbaine au centre du secteur Ouest et la ville de Lasalle dans le secteur Sud-ouest, se sont développées dans la deuxième moitié du XXe siècle. Elles sont le résultat d'un système de production de l'habitat où « le diagramme » des circulations automobiles et des usages remplace une architecture basée sur la création d'espaces publics. Ce type de banlieue est devenu l'une des bases de l'économie contemporaine.

3.1 Caractéristiques de la forme urbaine

La forme urbaine de la ville présente des caractéristiques suivantes :

- Une trame de rues ouverte et rectiligne en continuité avec les autres parties de la ville.

Cette morphologie crée des situations où les distances de parcours entre les nœuds (les intersections) sont relativement courtes, permettant des trajets multiples entre deux endroits. Elle est bien adaptée au transport en commun. La trame permet facilement des changements de fonctions et de densité, la transformation des îlots résidentiels de faible densité au centre ville de Montréal en îlots d'édifices à bureaux en est un exemple.

- Mixité de fonctions

La forme urbaine permet la juxtaposition de fonctions différentes, les fonctions commerciales et résidentielles, par exemple. Dans les quartiers de Ville Émard et de Verdun, des commerces se trouvent au rez-de-chaussée des bâtiments sur les rues commerciales et des logements sur trouvent aux étages.

- Densité moyenne à élevé

Dans les parties urbaines du secteur Sud-ouest, les maisons sont généralement contiguës et de trois étages. Il y a donc une densité qui assure la rentabilité de la desserte des quartiers par le transport en commun et qui assure la rentabilité des commerces par les gens qui s'y rendent à pied.

- Multifonctionnalité du domaine public

L'aménagement du domaine public dans les parties urbaines de la ville assure la mixité des fonctions urbaines. Les rues par exemple, présentent une hiérarchie fonctionnelle à partir des façades en allant vers le centre de la chaussée : piétons/véhicules lents/véhicules rapides. L'espace piéton est primordial dans la forme urbaine. C'est à pied que les gens passent devant les vitrines des commerces. C'est à pied que les gens différents se côtoient dans l'espace physique commun.



Figure 61: Fragment typique de la forme urbaine. (Partie des quartiers Ville Émard et Verdun.) Trame de rues avec croisements multiples; rues secondaires et rues principales.



Figure 62: Triplex typiques des parties urbaines de Verdun. (Avenue Willibrod.)

3.2 Caractéristiques de la forme suburbaine

La forme suburbaine de la banlieue, surtout de la banlieue autoroutière, a les caractéristiques suivantes :

- Une trame de rues fermée et curviligne

Cette morphologie crée des situations où les distances de parcours sont souvent très longues. Cette organisation limite la circulation au trafic local, assurant ainsi la tranquillité des rues. Tout est organisé pour qu'il n'y ait qu'un trajet possible pour quitter le quartier résidentiel. Cet aménagement de rues est très difficilement adaptable au transport en commun. Le cadastre de la banlieue suburbaine est difficilement adaptable aux changements de densité ou de fonction.

- Séparation des fonctions par le zonage

Suivant un souci de quiétude, la mixité des fonctions est limitée par l'éloignement des usages, lequel éloignement est rendu possible par la distance que peut couvrir l'automobile. Par conséquent, les fonctions résidentielles, commerciales et professionnelles sont très éloignées les unes des autres. La fonction commerciale est concentrée sur les artères collectrices et près des échangeurs.

- Faible densité

La faible densité n'est pas une caractéristique fondamentale de la banlieue autoroutière – l'île des Sœurs est un exemple de haute densité – mais les banlieues autoroutières de nos deux secteurs d'étude sont de faible densité et ce en raison du type de projet d'habitation préconisé. La faible densité induit une centralisation du commerce ce qui est en harmonie avec une population se déplaçant en automobile.

- Mono-fonctionnalité du domaine public

Le domaine public (les rues) est réduit à une seule fonction : le transport par mode mécanisé (l'automobile). Il y reste peu d'espace pour le piéton. Ceci est au cœur de la critique la plus sévère de la banlieue autoroutière. Quand la fonction piétonne est évacuée de l'espace public de la ville, la ville perd l'essentiel de sa qualité urbaine.¹⁹

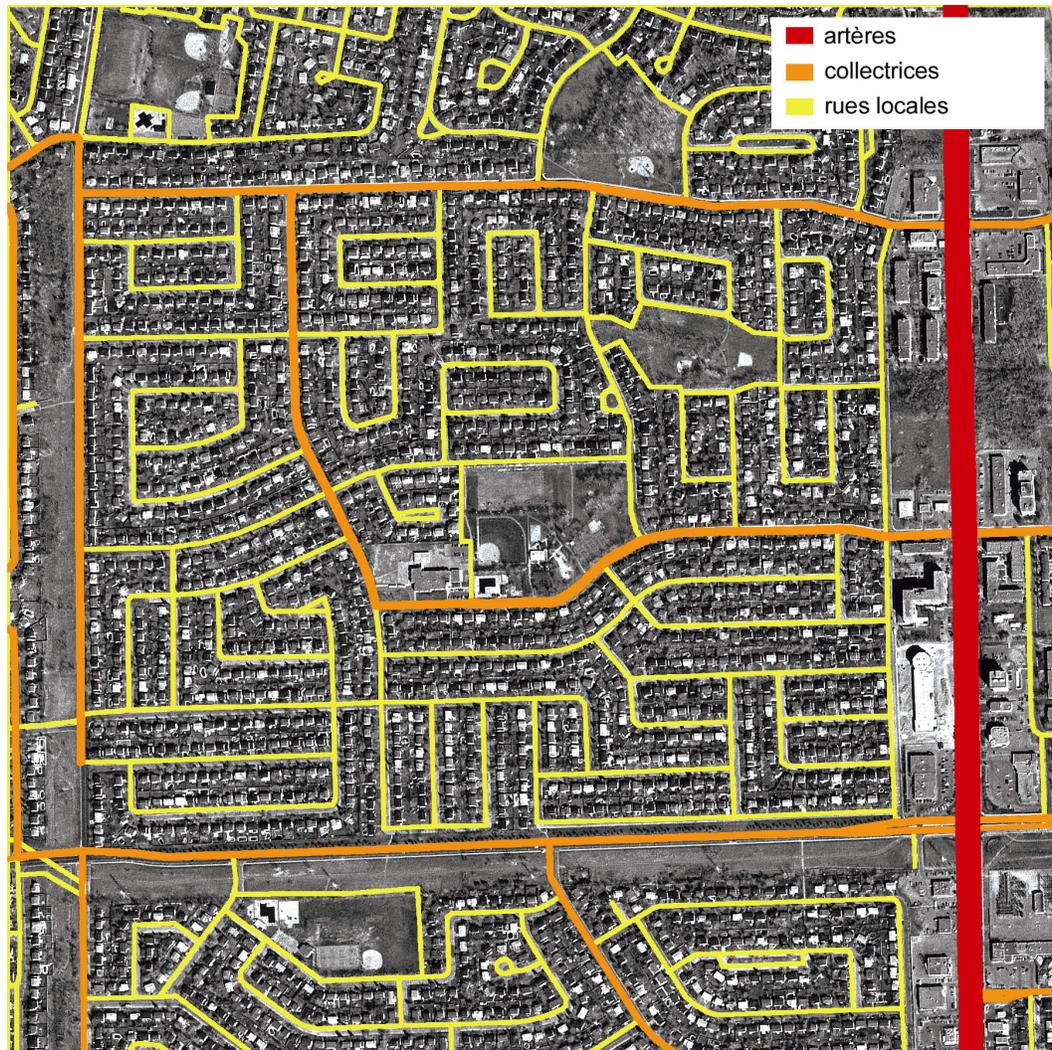


Figure 63: Fragment de la forme suburbaine (Partie de Pierrefonds) Rues locales, rues collectrices, artères.

¹⁹ Voir, à ce sujet, Robert B. Reich, *The Work of Nations: Preparing Ourselves for 21st Century Capitalism*, Vintage Books, 1992 (réimpression). Reich, secrétaire de la Main-d'œuvre dans le gouvernement du président Clinton, a lancé une mise en garde contre un phénomène émergent aux Etats-Unis: la distanciation (physique, politique et émotive) entre les riches et les pauvres. Pour Reich, la séparation spatiale des gens – les lieux de travail séparés des lieux de résidences, l'enclos de l'automobile et une absence d'espace public partagé par des différentes classes – aide à créer une situation où l'élite se désengage de plus en plus d'un sens de responsabilité envers autrui.



Figure 64: Maisons à la frontière (Pierrefonds)

L'importance primordiale de l'automobile sur la forme de la banlieue autoroutière est facile à démontrer (le parc d'automobile en banlieue est plus grand qu'en centre-ville Figure 65) En effet, le fait de se déplacer à grande vitesse en automobile induit une distorsion et une certaine perception de l'espace car on ne peut plus saisir le grain fin de l'environnement (Figure 66) Aussi, dans la banlieue autoroutière, la morphologie des artères commerciales et des abords autoroutiers est définie par un espacement et par la forme des bâtiments qui sont relatifs à la vitesse des véhicules. Plus la vitesse est grande, plus les bâtiments seront espacés et de grandes tailles pour être vus et compris. De plus, ces industries et ces commerces, grands consommateurs d'espaces, sont à la recherche de terrain à faible valeur foncière, soit les abords des autoroutes.

Le résultat dans ces zones de déplacement rapide, est une morphologie urbaine particulière. Nous les appellerons « zones désurbanisées » car ce sont des zones où les fonctions urbaines de l'espace public sont le moins représentées (Figure 67). Les bâtiments dans ces zones ne participent aucunement à définir un espace public extérieur; ils invitent plutôt les automobilistes à s'arrêter afin de pénétrer leurs espaces intérieurs. Même si dans la ville traditionnelle il existe des espaces intérieurs (cinémas, cafés, librairies etc.), ceux-ci, par leur mise en scène sur le front des rues, définissent la voie publique et réciproquement. À l'inverse, l'intériorisation à outrance des activités humaines a conduit le bâtiment (et donc le propriétaire) à remplir toutes les conditions de socialisation au détriment de la ville. L'espace public urbain est remplacé par l'espace privé de l'architecture.

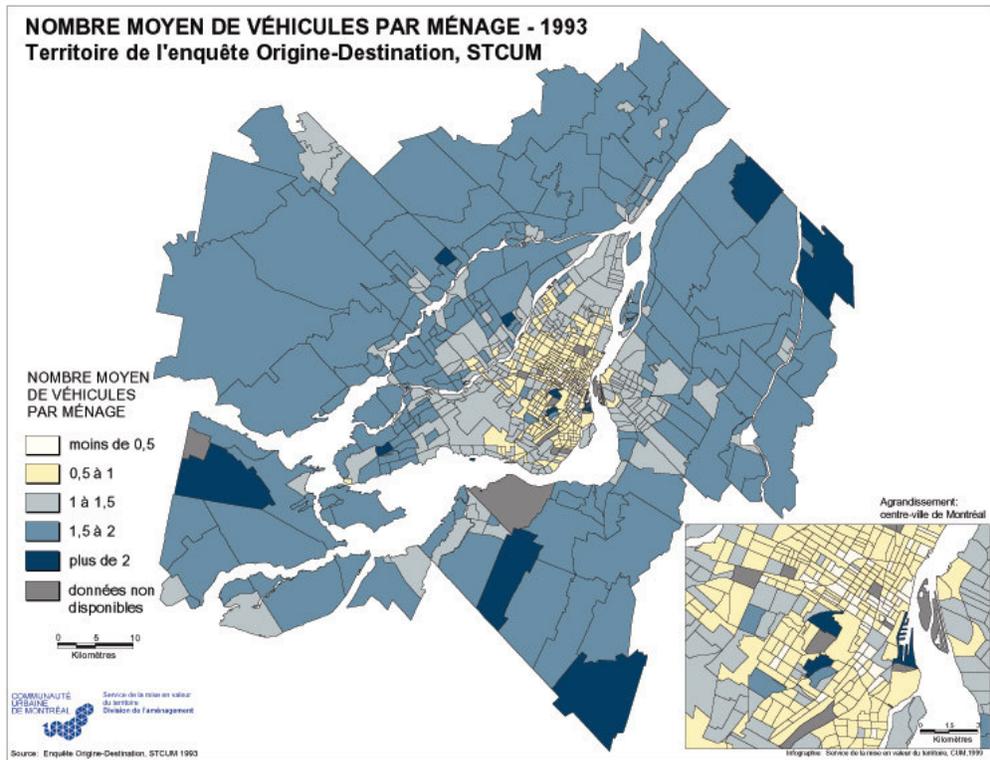


Figure 65: Véhicules par ménage (CUM) L'interdépendance du développement résidentiel en périphérie de la ville et l'automobile.

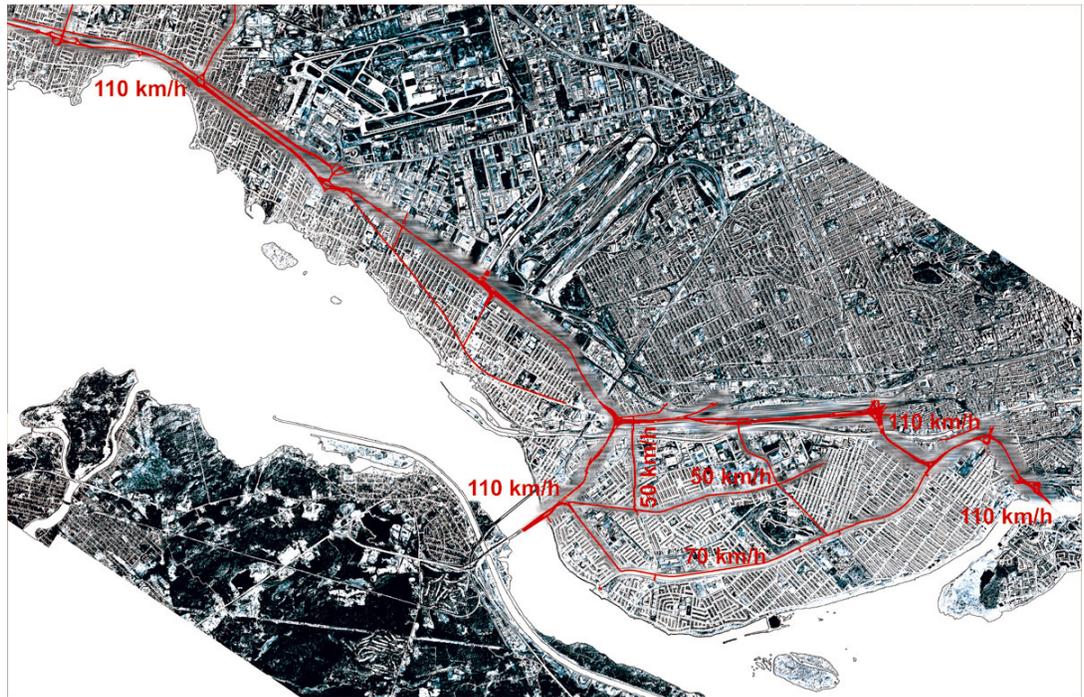
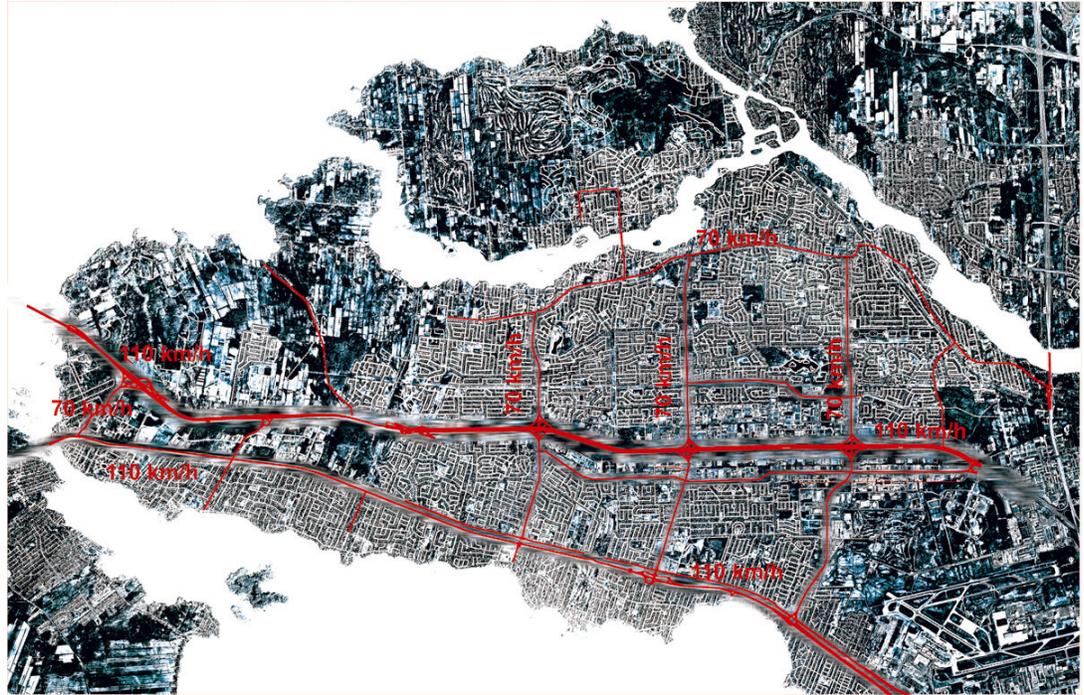


Figure 66 : Carte des vitesses.

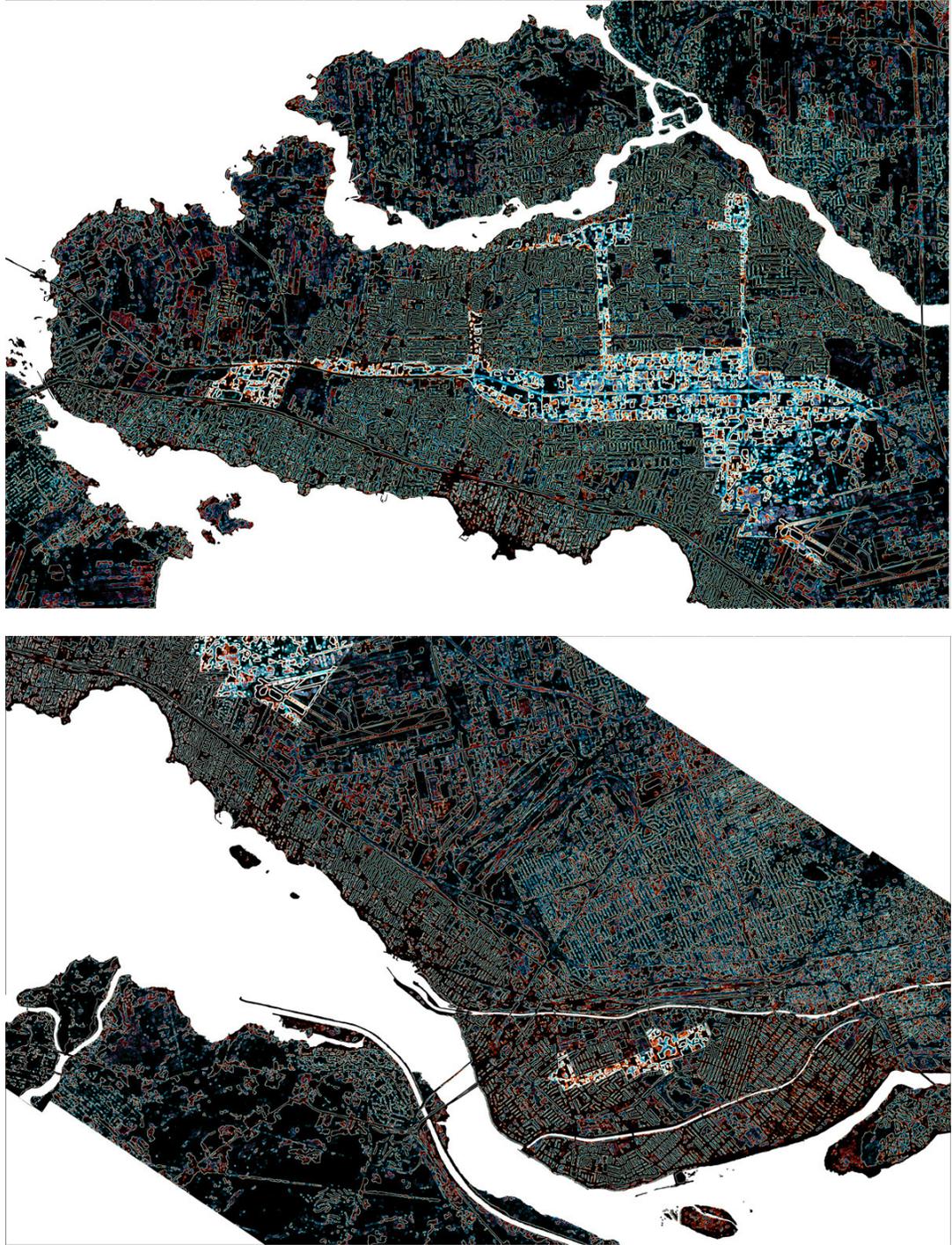


Figure 67: « Zones désurbanisées. » Comme le démontre l'étude de Venturi et Brown (*Learning from Las Vegas*), les déplacements automobiles induisent par leur vitesse, un type de construction commerciale axé sur la visibilité et le « tape-à-l'œil ». C'est la primauté de l'objet (l'architecture avec un « a » minuscule) sur l'urbanisme. La mise en scène du bâti par l'espace public et de l'espace public par le bâti n'existe plus dans ces nouveaux contextes. On voit ici les zones de constructions bordant l'autoroute Trans-canadienne, les montées Saint-Charles et Saint-Jean dans l'Ouest et le boulevard Newman dans le Sud-ouest.

Nous pouvons facilement imaginer les bonnes intentions qui ont pavé la voie à un mode de vie opposé aux nuisances urbaine et à la croyance dans le "nouveau", à la modernité. Avec le recul, il peut paraître aisé de faire l'inventaire des défis que l'explosion du développement suburbain allait devoir relever pour l'ensemble de l'agglomération montréalaise. Cependant, quelques décennies plus tard, le bilan attribué à ce modèle urbain est moins réjouissant. En voici quelques aspects :

- Les coûts. La construction de la banlieue a toujours été - et continue de l'être – lourdement subventionnée (autoroutes, programme d'habitation, infrastructures, etc.) Également, la collectivité paye cher la disparition d'autres ressources non renouvelables : le territoire agricole et le boisé.
- Le transport. Très louable, le rêve du déplacement rapide en automobile est devenu un cauchemar aux heures de pointes. De plus, l'arrivée massive de camion dans une logique économique de "*juste à temps*" ne fait que congestionner le réseau et représenter des pertes économiques considérables. Bien entendu, le parc automobile dans la région montréalaise crée également de sérieux problèmes de pollution.
- L'immutabilité du tissu suburbain. Nous avons constaté que le cadastre suburbain est très résistant aux changements de fonction ou de densité. Les nouveaux développements ou les projets pour augmenter la densité sont difficilement envisageables dans la forme suburbaine.
- L'exclusion du piéton. Même si marcher dans le domaine public ne fait pas partie de la culture suburbaine, bien accommoder des gens qui sont à pied, par choix ou par circonstance économique ou d'âge, demeure un problème.
- L'insuffisance d'espace public et donc d'espaces de rencontre, de manifestation, de célébration.

4 Critères de développement

4.1 L'enjeu – le développement de la ville

Une nouvelle politique en matière de développement constitue un des enjeux principaux en ce qui concerne la constitution d'un plan d'urbanisme pour la nouvelle ville de Montréal. Au développement, phénomène urbain naturel et incontournable, sont subordonnés une série d'enjeux permettant de définir et qualifier le développement lui-même. En effet, penser le développement implique aborder les problématiques suivantes :

- la préservation
- la morphologie de la trame urbaine des agglomérations
- l'adaptabilité de la trame urbaine
- la densité
- les usages (fonctions) et leur répartition
- le transport

La question du développement est d'autant plus pertinente en ce qui concerne le secteur Ouest de l'île — incluant l'île Bizard — où persistent encore aujourd'hui des terres agricoles et des zones boisées intouchées et où les zones développées présentent une faible densité. Dans le cadre d'une économie durable aux ressources territoriales limitées, la problématique de l'urbanisation des zones suburbaines se pose. La question principale consiste donc à définir les critères auxquels devront répondre les projets de développement.

4.2 Préservation et consolidation

Tels que par ses plans d'urbanisme antérieurs, la Ville doit déterminer les éléments du patrimoine bâti et du territoire à préserver et à consolider. Cette stratégie est généralement reconnue au niveau d'éléments spécifiques aisément identifiables — un bâtiment, un boisé, un ensemble de bâtiments. Mais elle doit s'étendre à une compréhension plus globale de la ville qui comprend aussi sa morphologie et le territoire. Préservation et consolidation non seulement de bâtiments, mais aussi des parcs ou des terres, ainsi que certains tissus aux morphologies cohérentes et significatives. Préserver la mémoire significative de la ville permet d'en actualiser le présent et de projeter son futur.

4.2.1 Patrimoines villageois et urbain

La majorité des anciens villages et villes riverains du Sud-Ouest et de l'Ouest de l'île sont déjà identifiés par le Ministère de la culture comme zones d'intérêt public et constituent un héritage important à préserver et consolider. Les noyaux des plus anciens villages riverains dispersés sur les berges de l'île tels, Lachine, Pointe-Claire, Sainte-Anne-de-Bellevue, Sainte-Geneviève, fondés au XVIII^e et devenus villes à la fin du XIX^e siècle et

au début du XXe siècle avec l'avènement du chemin de fer et des trains de banlieue, présentent encore aujourd'hui une morphologie dont les caractéristiques sont plus urbaines que suburbaines. Les critères de préservation de ces noyaux villageois sont d'une certaine façon similaires à ceux qui peuvent être énoncés pour les anciennes villes de Verdun, Côte Saint-Paul, Ville-Émard, la section Sud de Lasalle dans le Sud-Ouest qui sont nées de l'extension du réseau de tramway électrique de la ville et pour une portion de Dorval dans l'Ouest. Ces critères doivent permettre la persistance du caractère urbain des lieux soit :

- préserver et consolider la morphologie de la trame (la grille) qui permet des rapports et contacts à tous les niveaux;
- préserver et consolider la morphologie des gabarits et les implantations de bâtiment qui permet l'encadrement de l'espace public;
- préserver et consolider la mixité des modes de transport (à pied, bicyclette, automobile, autobus);
- préserver et consolider la mixité des usages (fonctions);
- préserver et consolider la nature de l'espace public (rues, places) et sa continuité laquelle favorise la rencontre et les échanges.

4.2.2 Patrimoines agricole et naturel

Les politiques de développement ont favorisé au fil des ans dans le secteur Ouest l'étalement — et par conséquent la consommation du territoire et de ses ressources forestières et agricoles — qui a résulté en la forme suburbaine. On constate aujourd'hui qu'une masse de maisons unifamiliales pavillonnaires construites loin des berges sur des lots sans arbres avancent toujours sur des terres encore jamais développées dans l'Ouest de l'île — bien que ce mouvement fut freiné momentanément par le moratoire sur la construction de ponts et d'autoroutes de 1977 et le zonage agricole.

Dans le contexte de ressources territoriales limitées, de la qualité des terres agricoles de l'île et des coûts de société reliés à l'étalement urbain, les critères de développement doivent:

- préserver des terres agricoles encore existantes sur l'île;
- préserver des boisés existants.

Les berges de l'île — privées sur une large portion — représentent un des aspects les plus caractéristiques de la ville de Montréal. Le succès du parc linéaire dans le secteur nord et nord-est de l'île démontre le potentiel générateur d'espaces publics de loisirs en bordure de l'île. Les critères de préservation du bord de l'eau sont :

- empêcher la densification en hauteur des berges;
- renforcer la nature publique des berges.

4.2.3 L'industrie

La fonction industrielle est un pôle économique important dans le développement de la ville de Montréal. Au fil des ans, les zones à vocation industrielle ont migré vers la

périphérie du territoire sous l'impact des pressions économiques combinées à l'évolution des moyens de transports, de la forme et de la perception de la ville. Certains industries se sont même implantées à l'extérieur de l'île. Sans maintenir artificiellement les industries sur le territoire de l'île, mais en gardant à l'esprit que la mixité participe à la vitalité d'une ville, il est important de maintenir le zonage industriel existant et de ne dézoner que les zones qui ne sont plus économiquement ou écologiquement viables. Les principales critères de préservation de l'industrie sont :

- favoriser la persistance de l'industrie sur l'île;
- favoriser l'intégration de l'industrie légère aux autres usages.

4.3 Développement des secteurs Ouest et Sud-ouest

4.3.1 Les fonctions urbaines dans la zone suburbaine

Le cadre naturel des berges du fleuve, qui a attiré les citoyens dans l'Ouest de la ville dès la fin du XIX^e siècle, n'étant plus disponible, ce sont les notions d'individualisme, d'accès à la propriété (facilité par les subventions d'accès à la propriété), de grands espaces et d'abri fiscal qui ont continué depuis les quarante dernières années d'attirer les gens dans cette partie de l'île — comme dans toutes les autres banlieues — continuant ainsi le développement du territoire. Les territoires disponibles pour le développement sont rares et le développement au sol touche à sa fin — que l'on développe les zones encore agricoles ou non. L'espace public des zones suburbaines y est restreint au minimum et dévolue presque en totalité aux voies de transport. De part sa morphologie particulière, il est irréaliste de voir la morphologie urbaine s'implanter dans les secteurs aux formes suburbaines. Le défi est plus d'entrevoir un développement qui transforme ce secteur dans une forme qui permet de conserver les avantages de la banlieue tout en incorporant des composantes urbaines qui revitalisent le secteur et lui permettent d'évoluer. Cette stratégie vise également à rétablir un certain équilibre entre la zone urbanisée et la banlieue.

- Consolider les espaces publics existants et favoriser la création de nouveaux espaces publics.

4.3.2 Densification

Le développement résidentiel, industriel et commercial dans l'Ouest, amorcé par la construction des autoroutes 20 et 40 dans les années 1960, s'est poursuivi jusqu'à aujourd'hui selon les mêmes principes en ce qui concerne le critère de densité. On constate que la densité de toute la partie centrale du secteur Ouest est faible et que l'étalement sur le territoire ne fait que répliquer cette situation. Prendre en charge la densité dans une politique de développement c'est prendre en charge du même coup la question de la consommation du territoire. Densité et étalement vont de pair. Étant donné le territoire fermé de l'île, toute pression de développement sur l'île apportera nécessairement une densification du tissu, à moins de repousser le développement à l'extérieur, ce qui engendrerait des coûts de société encore plus élevés. Comme le secteur Ouest constitue le secteur le moins densément peuplé, la question n'est pas de savoir si l'on doit densifier mais comment densifier ce secteur harmonieusement sans en renier son caractère propre, soit les fondements mêmes de la banlieue. Les projets devront répondre à ce besoin de densification sans dénaturer cette portion de la ville. Les critères concernant la densification se résument ainsi :

- Prévoir la densification;

- Favoriser la préservation d'éléments propres à la banlieue;
- Favoriser l'intégration d'éléments appartenant à la forme urbaine.

4.3.3 Adaptabilité de la trame urbaine

Contrairement à la forme de la trame urbaine — la grille — qui permet des transformations faciles au niveau de la densité et de l'usage, celle de la trame suburbaine — curviligne et discontinue — est constituée de façon à figer le type de développement. Le défi dans ce tissu déjà constitué est de trouver des stratégies de développement qui permettent une certaine adaptabilité (ou mutabilité) et une évolution à long terme.

- Favoriser l'adaptabilité de la trame.

4.3.4 Mixité des fonctions

Le zonage prédétermine en grande partie la nature et la morphologie de la ville. La ségrégation des usages a constitué la ville en pôles fonctionnels homogènes : les parcs industriels, les centres commerciaux, les quartiers résidentiels. La discontinuité du tissu urbain est le résultat patent de la stratégie de ségrégation. L'impossibilité de retrouver à proximité des usages différents oblige le citoyen à se déplacer d'un pôle à l'autre. Il se déplace en voiture du quartier résidentiel où il habite, à la tour à bureaux pour travailler, au centre commercial pour acheter, au mégaplex pour se divertir. Le trottoir et la chaussée, comme liens unificateurs entre les usages, disparaissent. L'introduction de la mixité de fonctions dans le développement permet le regroupement des activités dans un territoire plus restreint, de limiter les déplacements et de favoriser les transports alternatifs à l'automobile. Il ne s'agit pas de nier ou de prohiber l'utilisation de l'automobile mais plutôt de permettre d'autres formes de déplacement et de développement.

- Favoriser la mixité des usages.

4.3.5 Définition des quartiers

En marge de l'unification de la ville, il est essentiel de préserver, de consolider et dans certains cas de définir l'identité des quartiers de façon à favoriser la concentration des activités autour de chacun des noyaux d'habitation. Cette stratégie permet de limiter la longueur des déplacements et de favoriser la consolidation ou l'émergence de structures sociales locales.

- Renforcer et consolider la définition des quartiers.

4.4 Le transport

Le transport, comme le démontre si bien David Hanna dans son étude, a influencé et continue d'influencer le développement de la ville et de la banlieue. Moteurs mêmes de l'expansion de Montréal avec le train et les tramways et puis l'automobile, l'autobus et enfin le métro, les systèmes de transport et leurs réseaux entretiennent une relation étroite avec les formes urbaines et suburbaines (continuité ou discontinuité), avec la densité, ainsi qu'avec la répartition des usages. Une stratégie en matière de transport s'impose quand on parle de développement.

Dans la partie centrale du secteur Ouest et une portion de l'ancienne Ville de Lasalle greffée au Boulevard Newman, l'automobile règne. La discontinuité de l'espace, la ségrégation des fonctions et la faible densité de ces zones n'encouragent que le déplacement par automobile et est incompatible avec d'autres formes de déplacement telles qu'à pied, à vélo, par autobus (ou autre transport en commun).

Les distances étant trop grandes entre les destinations, ces secteurs ne présentent évidemment aucun avantage pour le piéton, et les vitesses de déplacement tellement grandes sur certaines voies que le vélo n'y voit pas non plus sa place. Quant au transport en commun, la faible densité et la discontinuité sont tout à fait incompatibles avec cette forme de transport qui est plutôt garantie, comme l'explique David Hanna, d'une continuité de l'espace à moyenne densité.

«Il est foncièrement impossible de desservir des zones résidentielles à si faible densité et dans un circuit de rues sinueuses conçu expressément pour décourager le trafic»²⁰

On remarque que la partie au Sud de l'autoroute 40 est mieux desservie en termes de transport en commun que la partie au nord. Au sud, la ligne de train de banlieue avec ses gares dessert assez bien cette zone de part et d'autre de l'autoroute 20. Au nord, le transport en commun se restreint à un système d'autobus. La faible densité justifiant difficilement sa présence.

Étant donné les problèmes de congestion sur les voies rapides dans les secteurs Ouest et Sud-ouest de l'île occasionnés par la surabondance d'automobiles en circulation entre la ville et la banlieue, étant donnée la façon d'entrevoir le développement par un arrêt de l'étalement combiné à la densification, l'intégration de fonctions urbaines en banlieue et la mixité des fonctions, des formes de transport alternatives à l'automobile (incluant le transport en commun) à l'intérieur de la banlieue et le transport en commun lui-même entre la ville et la banlieue doivent être envisagées pour favoriser et soutenir le type de développement envisagé.

Les critères de développement proposés en ce qui concerne le transport dans les zones suburbaines sont :

- favoriser l'introduction d'une multiplicité d'options de transport (piéton, vélo, automobile, transport en commun);
- favoriser l'introduction d'une multiplicité de trajets;
- minimiser les trajets uniques et en cul-de-sac existants et éviter de nouveaux;
- favoriser l'introduction d'un réseau de transport en commun en relation avec la stratégie de densification de ces zones.

²⁰ David Hanna, op. cit., p. 40.

5 Sites et projets

5.1 Zones d'interventions et identification des sites de potentiel de développement

5.1.1 Cartes des zones non urbaines

Les critères identifiés impliquent différents modes d'interventions: les actions réglementaires, les projets d'architecture urbains et les projets de transport. Les actions réglementaires proposées sont proposées dans la section qui suit. En ce qui concerne les projets urbains, nous avons dû procéder à une analyse d'identification des zones d'intervention avant de concevoir des projets qui pourraient y avoir lieu, selon les critères d'intervention.

Afin d'identifier les zones qui ont un potentiel d'intervention, nous avons procédé à une analyse planimétrique « par soustraction. » Nous avons exclu les zones boisées, les zones agricoles, les zones à valeur patrimoniale, les zones en bordure des rives, et toutes les zones résidentielles. Ces aires déjà bien constituées, offrent un potentiel limité d'intervention. Par exemple, dès qu'un territoire est tramé et loti, seuls des raisons exceptionnelles peuvent justifier des expropriations et des changements de vocation ou de morphologie. Après soustraction, les zones restantes définissent les zones marginales, commerciales et industrielles (en couleur bleu-gris sur les plans des pages suivantes) Ces dernières qui offrent le plus grand potentiel de mutabilité, sont aussi les zones où la morphologie et le fonctionnement urbains sont souvent les moins clairs.

Figure 68 : (Page suivante.) Lieux de mise en valeur et de projets, Secteur Ouest. Les lieux de projets particuliers se révèlent par soustraction.

Figure 69 : (Deuxième page suivante.) Lieux de mise en valeur et de projets, Secteur Sud-ouest. Les lieux de projets particuliers se révèlent par soustraction.

Lieux de mise en valeur et de projets

Secteur ouest

-  Zone d'intérêt public
-  Zone de patrimoine agricole et boisé
-  Zones urbanisées
-  Zones à considérer pour des interventions





Lieux de mise en valeur et de projets
Secteur sud-ouest

- Zone d'intérêt public
- Zone de patrimoine agricole et boisé
- Zones urbanisées
- Zones à considérer pour des interventions

5.2 Actions réglementaires

5.2.1 Réglementation sur le patrimoine

5.2.1.1 Patrimoine urbain et villageois

Il faut s'assurer que les patrimoines villageois et urbain soient adéquatement protégés par la réglementation relative aux secteurs significatifs et aux zones d'intérêts particuliers, et ce, pour tous les nouveaux arrondissements de la ville. Nous proposons d'étendre la réglementation à la morphologie urbaine — à la grille de rues caractéristique de Montréal dans les zones urbaines constituées.

5.2.1.2 Patrimoine agricole et naturel

Pour les patrimoines agricole et naturel nous proposons et recommandons des actions réglementaires qui favorisent leur préservation dans l'optique d'un développement axé sur la durabilité et l'adaptabilité à long terme :

- Arrêter complètement l'étalement urbain sur l'île soit la consommation des terres agricoles et des boisés pour le développement.
- Établir un moratoire sur toute nouvelle construction dans les zones agricoles.
- Étendre les zones de protection agricole et naturelle dans les secteurs dézonés mais pas encore développés. (Voir la carte de la Figure 70.)
- Établir un moratoire sur toute construction en hauteur sur les berges et à proximité, soit, par exemple, la construction de tours d'habitation.
- Empêcher la privatisation des berges et favoriser leur retour dans le domaine public si cela est possible.

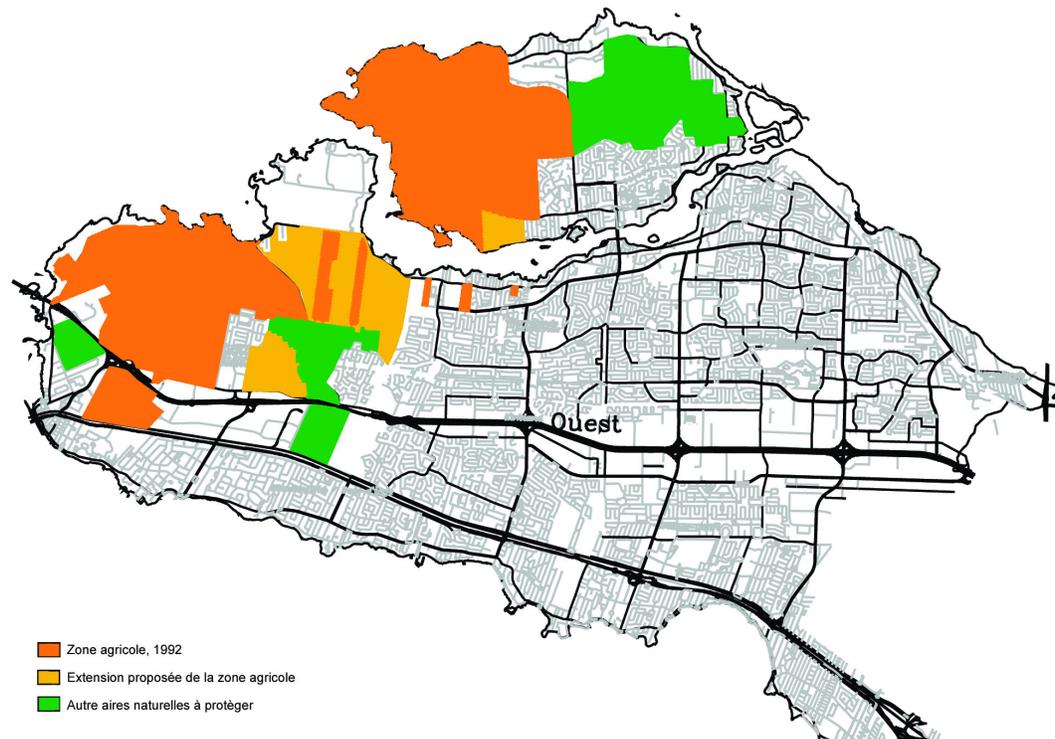


Figure 70: Zones de protection agricoles et naturelles, existantes et proposées.

5.2.2 Réglementation sur le zonage

Pour le zonage des fonctions par secteur d'activité indépendant, déterminant une morphologie urbaine aux espaces publics discontinus, nous proposons de :

- Modifier le zonage monofonctionnel pour un zonage multifonctionnel aux endroits identifiés dans les projets de densification des zones suburbaines de l'Ouest et du Sud-ouest de l'île — voir Projet n°1 - réseau suburbain mixte.

La fonction industrielle étant une composante importante de Montréal nous proposons de :

- maintenir le zonage industriel existant
- ne dézoner que les secteurs industriels qui ne sont plus économiquement ou écologiquement viables.

5.3 Projets urbains

5.3.1 Plans d'ensemble

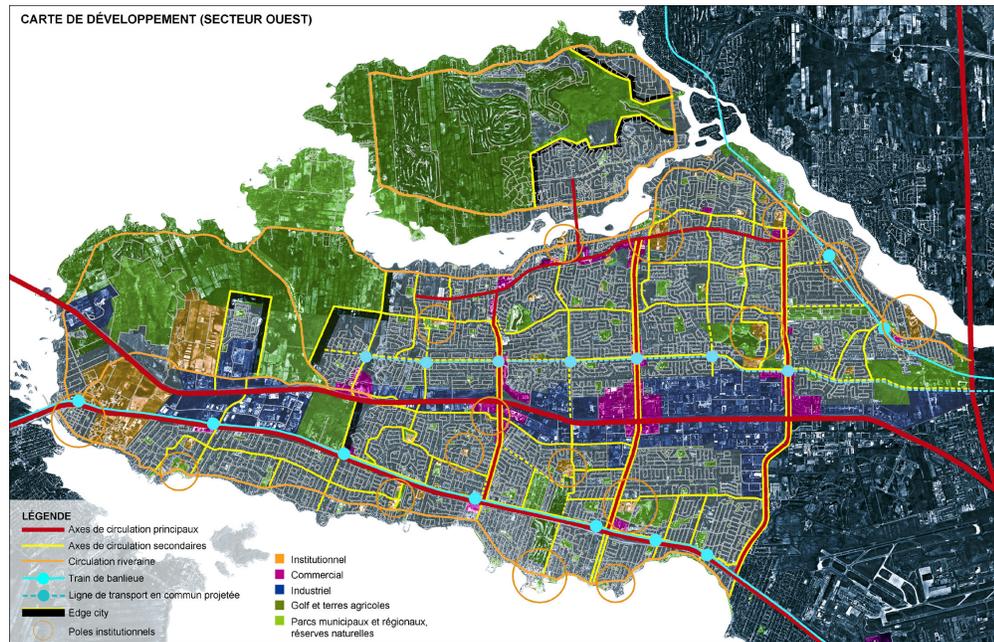


Figure 71: Plan d'ensemble du développement dans le secteur Ouest, montrant les espaces verts et les espaces agricoles à conserver, les parcours riverains, les principales voies de circulation, les centres récréatifs et communautaires (encadrés) et les projets urbains proposés.



Figure 72: Plan d'ensemble du développement dans le secteur Sud-ouest, montrant les espaces verts et les espaces agricoles à conserver, les parcours riverains, les principales voies de circulation, les centres récréatifs et communautaires (encadrés) et les projets urbains proposés.

Les plans d'ensemble de développement des secteurs Ouest et Sud-ouest montrent l'intégration des projets urbains qui sont proposés dans les sections qui suivent avec les éléments importants existants de la morphologie urbaine.

5.3.2 Projet no 1 – réseau suburbain mixte

Système de développement de la zone suburbaine

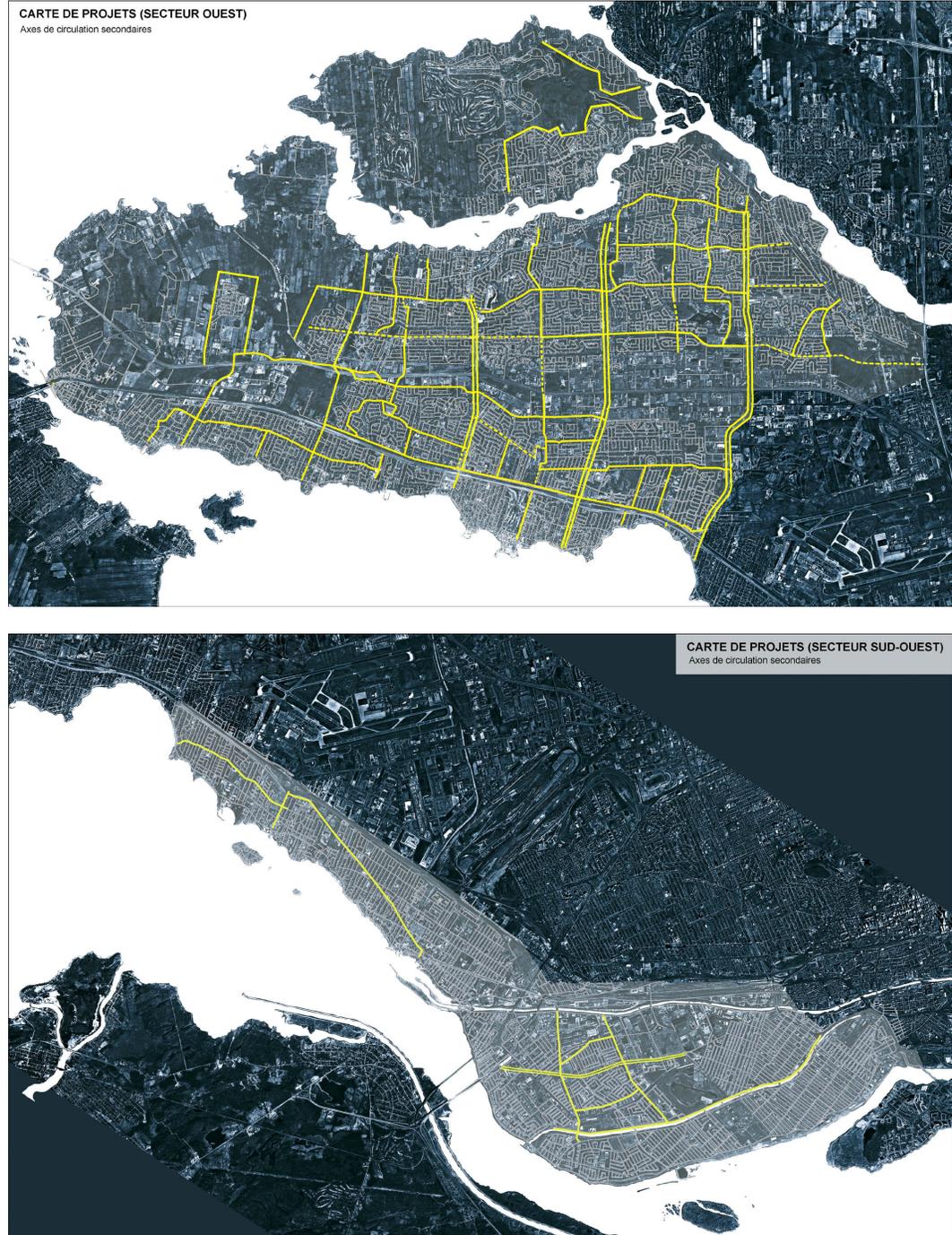


Figure 73 : Réseau suburbain mixte -secteur Ouest et Sud-ouest

Le projet *réseau suburbain mixte* élabore une stratégie d'intervention pour transformer la zone suburbaine afin de l'intégrer progressivement à la zone urbaine. Le projet d'intervention instaure des mécanismes d'urbanisation : l'augmentation de la densité, l'accroissement des croisements de rues — et par le fait même celui des possibilités de trajets — l'universalisation des voies de transport pour accommoder l'ensemble des moyens de déplacement — favorisant le transport en commun — l'introduction d'une mixité de fonctions en certains endroits favorisant une plus grande interaction, et la création d'espaces publics.

La zone suburbaine est caractérisée, comme nous avons vu, par les voies de transport grande vitesse (autoroutes 20 et 40 bordées par des industries ou commerces grandes surfaces) alimentant les quartiers résidentiels par les échangeurs et les montées. Les zones résidentielles sont formées de rues aux géométries organiques et trajets uniques reliées en un minimum de points aux montées et composées de constructions pavillonnaires. Étant donné que l'ensemble du tissu de la zone suburbaine est ainsi constitué, il est irréaliste de penser introduire le même type de trame que la ville constituée. Sans renier les caractéristiques propres à la banlieue, nous proposons de superposer au tissu existant un réseau de rues constitué en grille avec des maillons d'environ 1km x 1km, ce qui constitue une distance de marche de 10 minutes maximum de n'importe quel point à l'intérieur de cette grille. Ce réseau, fait en grande partie de modifications aux voies existantes et complété par de nouveaux tronçons, connecte entre eux les pôles institutionnels de chacune des communautés. L'objectif est d'introduire progressivement le long de ces voies une typologie de densité supérieure de type triplex ou multiplex, d'introduire des fonctions mixtes à petite échelle — petits commerces/bureaux de services — d'introduire des voies de circulation permettant la cohabitation de l'automobile, du transport en commun, des piétons, des vélos et d'instaurer de nouveaux espaces publics — parcs, rues — ou de renforcer ceux qui existent déjà. Pour assurer la viabilité du réseau, il est essentiel de multiplier les connections à ces voies à partir des noyaux résidentiels. La jonction entre ce réseau et le réseau suburbain se fait par les montées qui acquièrent une double vocation, urbaine et suburbaine — voir projet n°2 *Les nouveaux boulevards*. Ce réseau parallèle se connecte aux parcs linéaires des rives (par les rues du bord de l'eau, le boulevard Gouin au Nord et le chemin du Bord-du-Lac au sud, qui présentent déjà une mixité urbaine), aux gares de train de banlieue existantes et à l'«*Edge city*.» (Voir projet n°3.) Le réseau permet l'introduction de nouvelles voies de transport en commun efficaces structurant la densité de l'habitat urbain.

Le réseau prend assise sur les voies de transport existantes. (Voir la carte des projets.) Une voie parallèle est tracée au nord sur une partie de l'emprise électrique d'Hydro — boulevard de Salaberry — et sur une emprise non construite nord-sud du boulevard Jacques-Bizard. Dans le secteur Sud-ouest, ce projet de *réseau suburbain mixte*, permet la redéfinition du boulevard Newman en plus de sa connexion à la trame résidentielle.

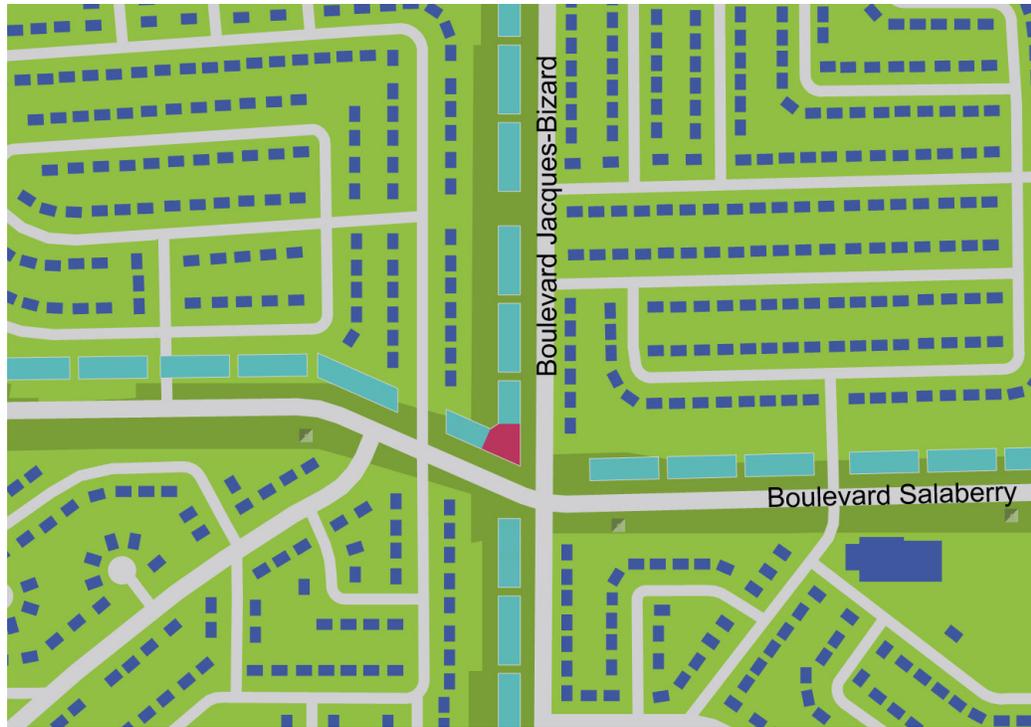


Figure 74 Réseau suburbain mixte. Plan type (intersection des emprises du boulevard Jacques-Bizard et de Hydro-Québec).

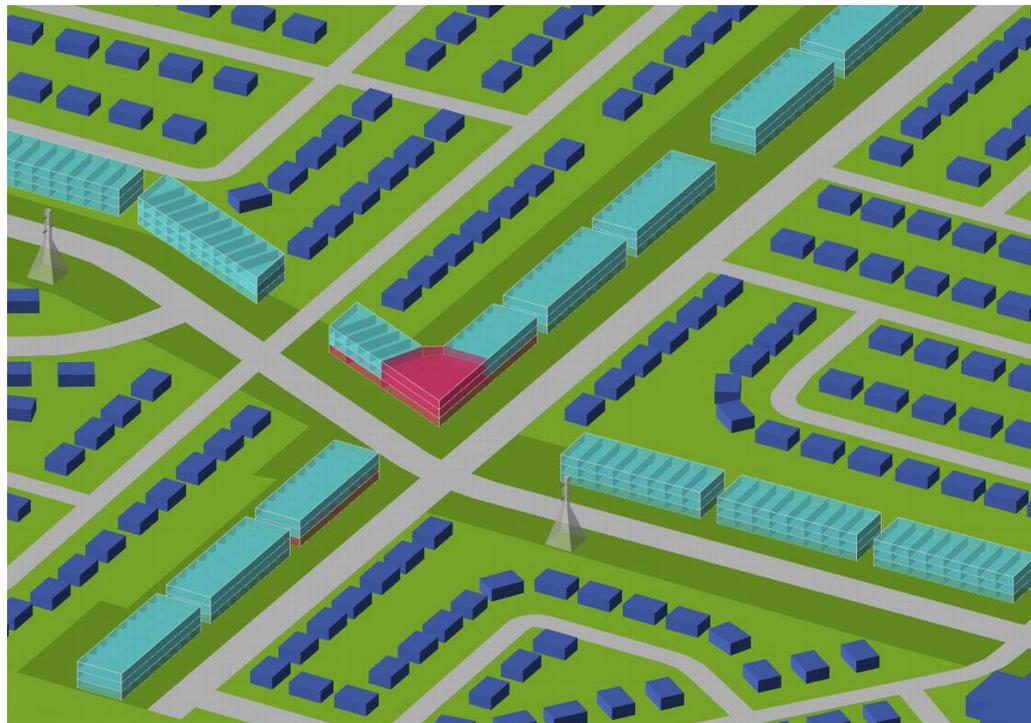


Figure 75 Réseau suburbain mixte. Vue axométrique.

5.3.3 Projet no. 2 – les nouveaux boulevards

Urbanisation et densification des grandes artères existantes

Les montées Saint-Charles, Saint-Jean, des Sources, et dans une moindre mesure, les boulevards Pierrefond dans le secteur Ouest et Newman dans le secteur Sud-ouest servent de collectrices pour les quartiers résidentiels vers les autoroutes 20 et 40. Leur nature essentiellement véhiculaire a transformé ces voies publiques en artères monofonctionnelles. Toutes les autres caractéristiques propres à la voie publique ont été subordonnées à l'impératif du transport.

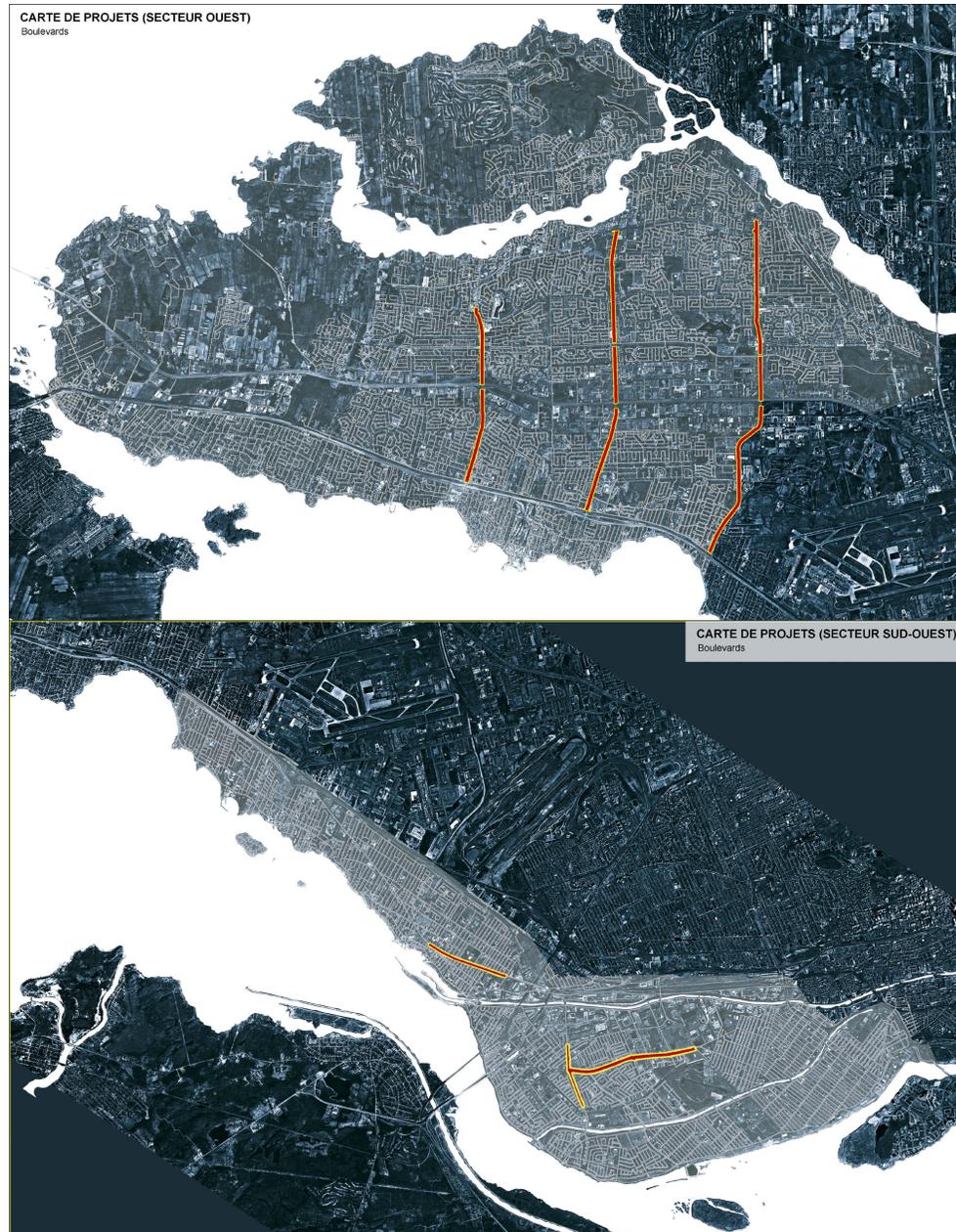


Figure 76 . Les nouveaux boulevards -secteur ouest et sud-ouest

Le projet *Les nouveaux boulevards* vise à les transformer afin de leur donner une double vocation : axe de transport dans les quatre voies centrales, et rue de quartier dans les voies de services latérales qui se rattachent au *réseau suburbain mixte*. Cette stratégie permet d'inverser complètement la relation traditionnelle des quartiers limitrophes aux boulevards, les habitations tournant généralement le dos aux boulevards et les rues résidentielles limitant les points d'entrée et de sortie. Aux contraire, dans la morphologie proposée, les voies de service à basse vitesse se connectent fréquemment au tissu résidentiel. Le trafic piétonnier est ainsi favorisé sans entraver la circulation centrale. Cette division est calquée sur les "parkways" américains, comme, par exemple, le Eastern Parkway à Brooklyn (New York). Cette typologie permet une vie de quartier sur une artère à grand débit de circulation automobile. La voie de service redevient l'espace public liant les fonctions commerciales et permet de rétablir une certaine continuité du tissu urbain. Le piéton peut se déplacer de commerce en commerce sur une voie publique —le trottoir— protégé du trafic à haute vitesse par la masse créée par les automobiles stationnées et les deux rangées de plantation — voir illustration. Le stationnement sur rue de chaque côté de la voie de service permet de délester une part importante du stationnement présentement en façade des commerces. L'implantation des bâtiments peut ainsi se rapprocher de la rue, localisant le stationnement résiduel en sous-sol ou à l'arrière lorsque requis. La coupe et le plan types de la Figure 77 illustre le principe du boulevard appliqué à un tronçon du boulevard Saint-Jean dont l'emprise est de 40,5 mètres. La géométrie et la configuration exactes doivent être étudiées et adaptées aux conditions particulières de chaque boulevard.

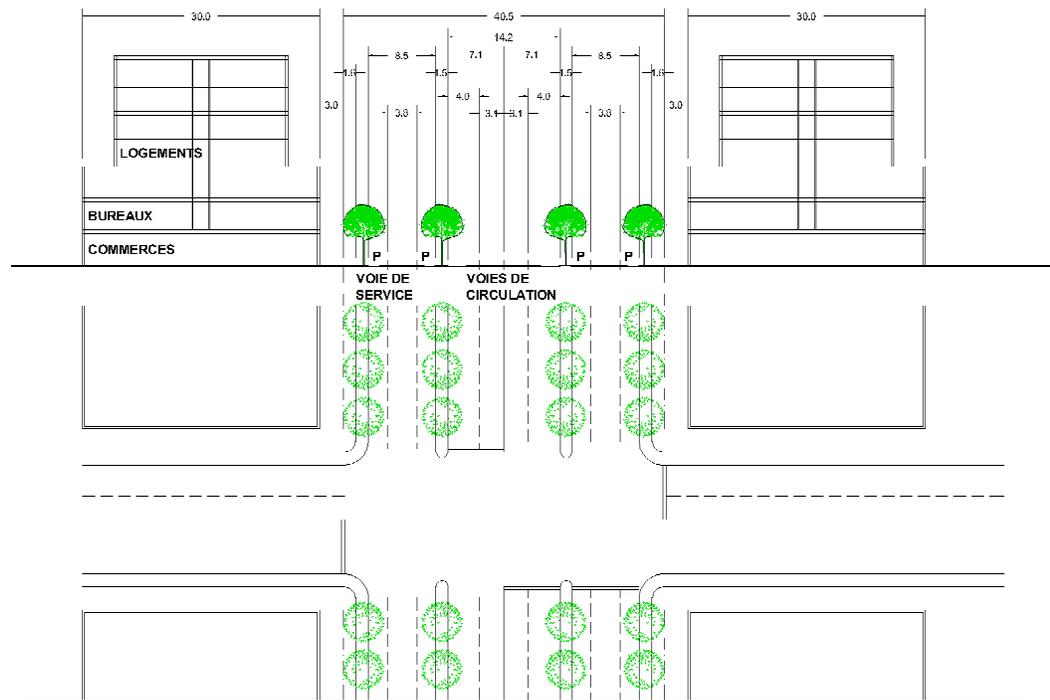


Figure 77 : Boulevard type en coupe et en plan.

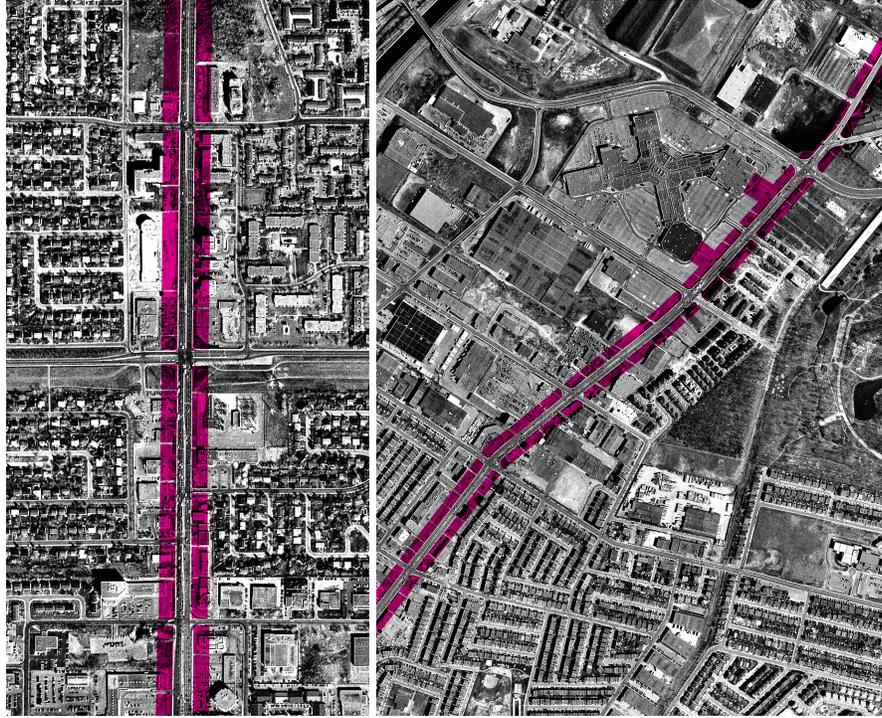


Figure 78 : Les nouveaux boulevards –boulevard Fairview et boulevard Newman

Le potentiel de densification sur le projet des *nouveaux boulevards* est important. Les constructions proposées de six ou de sept étages aux usages mixtes —résidentiel, commercial, affaires— créent une densité de consommateurs et de résidents essentielle à la viabilité des commerces, une activité à toute heure et une définition du cadre de la rue.



Figure 79 : Le boulevard Saint-Jean, à la hauteur de la rue Roger-Pilon, vue vers le sud

5.3.4 Projets no. 3 – « Edge City »

Densification des limites entre la banlieue et les terres agricoles

Le projet «*Edge City*» permet de répondre aux critères de développement énoncés dans l'optique d'un développement durable, soit par l'arrêt de l'étalement urbain et, par conséquent, la préservation des terres agricoles et naturelles encore existantes sur l'île. Ce projet, soutenu par l'établissement du moratoire sur toute nouvelle construction dans les zones agricoles, propose la définition claire de la limite du territoire de développement avec les terres agricoles et naturelles.

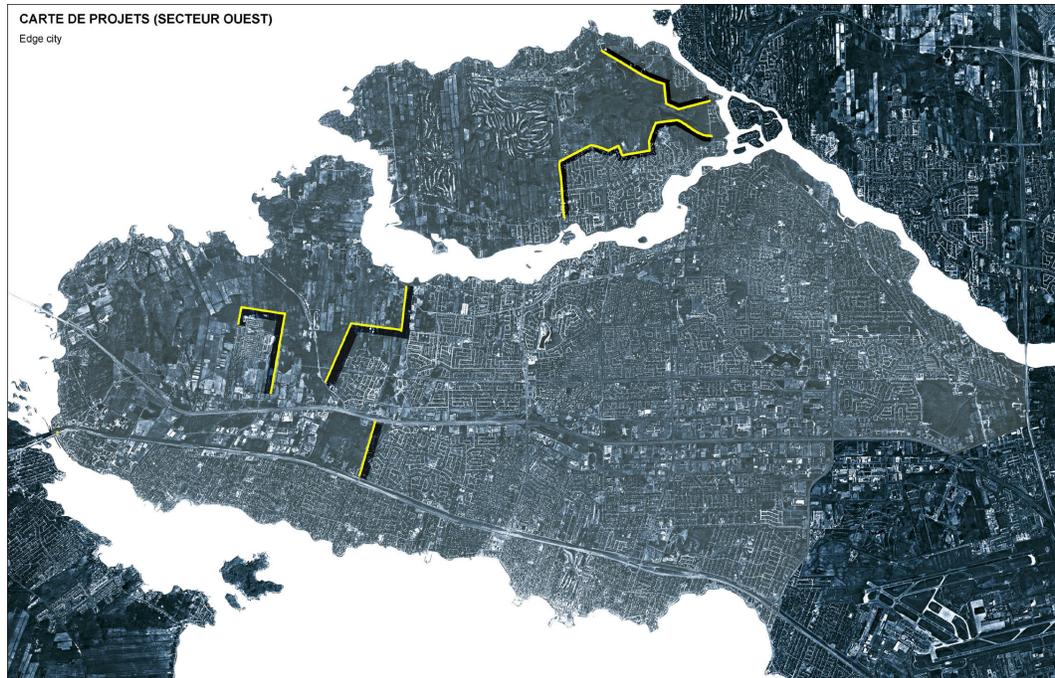


Figure 80 , Edge City -secteur ouest.

La limite proposée est une nouvelle entité construite incluant de nouveaux bâtiments, une voie de circulation publique et un parc linéaire qui séparent les bâtiments des terres agricoles et naturelles à la manière de constructions riveraines.

Ce projet de limite, qui se greffe à celui du *réseau suburbain mixte*, devient dans le projet de développement de la ville un des lieux stratégiques pour la densification de la banlieue. Envisagée comme étant de densité moyenne, cette limite est formée de bâtiments d'une hauteur de six étages et de nature multiplex — voir illustration. Principalement résidentiel mais intégrant au rez-de-chaussée du commerce et des services légers, le projet «*Edge City*» favorise la multiplicité des fonctions et la création d'espaces publics.

La densification de la frange construite comme un front en bordure des terres agricoles et boisées, et la typologie en redents proposée pour les bâtiments, offrent, et ce à un nombre d'habitants accru, une vue sur les patrimoines agricole et naturel. La voie de circulation et le parc linéaire, ultime construction qui sépare ce front bâti de l'agricole et de la nature, offre à son tour en tant qu'espace public un accès visuel pour tous vers cette richesse préservée. De nature similaire, il se connecte aux parcs linéaires des berges de l'île.

Le projet proposé, vient établir une limite au développement des anciennes villes de Pierrefonds, Kirkland et Beaconsfield vers l'Ouest. Il limite, également, les intrusions sur les terres agricoles et naturelles sur l'île Bizard.



Figure 81 : Plan type de la "Edge City".

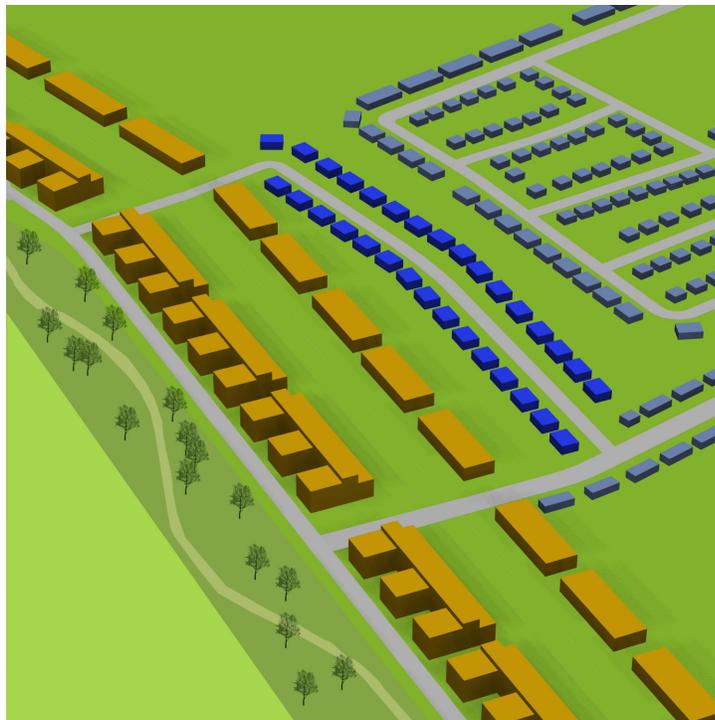


Figure 82 Axonométrie de la "Edge City."

5.3.5 Projets no. 4 - « Mégastructures » privées aux échangeurs



Figure 83 . Mégastructures -secteurs Ouest et Sud-ouest

L'idée des « mégastructures »²¹ aux échangeurs n'est que la poursuite de l'idée déjà inscrite sur ces sites : l'implantation de grands centres commerciaux là où le flux du trafic est le plus grand. C'est une idée déjà présente dans le schéma d'aménagement de la CUM²² et dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Pointe-Claire.²³ C'est aussi une idée qui est de plus en plus courante chez les urbanistes en Europe et en Amérique et qui trouve ses fondements théoriques et intellectuels notamment chez Manuel Castells.²⁴ Situés aux échangeurs et connectés aux gares de transport en commun intermodales, ces ensembles pourraient comprendre des espaces commerciaux, des espaces de bureaux et des espaces résidentiels qui visent la mixité et la proximité. Plusieurs sites peuvent être envisagés, mais les plus importants et prometteurs dans les secteurs d'étude semblent être à l'échangeur de l'autoroute 40 – boulevard Saint-Jean (centre Fairview), le cercle Dorval et le carrefour Angrignon. Les principes suggérés pour la mégastructure au centre Fairview pourraient s'appliquer aux autres sites.

5.3.5.1 Centre Fairview

L'idée maîtresse est de proposer des constructions qui tableraient sur la dualité de leur environnement qui, s'en relier la présence autoroutière, pourraient une fois ouvertes sur le quartier interioriser une vie à l'échelle humaine.

Un grand site comme celui du centre Fairview (on pourrait y construire trois stades Olympiques) demande une règle organisatrice. Nous proposons une trame pour organiser les grands blocs de commerces et de bureaux longeant l'autoroute et le boulevard, et les blocs de logements autour de grands espaces verts. Les corridors couverts de la partie commerciale deviennent des passages ouverts entre les blocs d'habitation. La densité devrait être assez haute – 7 à 8 étages pour les blocs commerces/bureaux; 5 à 6 étages pour les blocs de logements. L'aménagement de grandes cours de verdure et la proximité aux services et au transport en commun (le centre peut être desservi par une boucle de la ligne de transport que nous avons localisée près de la rue de Salaberry) augmentent l'attraction et la viabilité du projet. Tout le stationnement des activités commerciales et professionnelles se retrouverait en sous-sol, redonnant ainsi aux terrains leurs valeurs spéculatives.

²¹ Le terme "mégastructure" a été utilisé par Reyner Banham pour décrire des grandes constructions au carrefour de plusieurs modes de transport et intégrant toutes les fonctions urbaines dans le même bâtiment ou ensemble de bâtiments. La Place Bonaventure à Montréal, au moins dans son concept, est une mégastructure. Eurolille de Rem Koolhaas, et al. en est sûrement une, aussi. Voir : Reyner Banham, *Megastructure: Urban Futures of the Recent Past*, London: Thames & Hudson, 1976.

²² Communauté urbaine de Montréal, *Schéma d'aménagement*, 1992.

²³ Ville de Pointe-Claire, *Plan d'urbanisme*, 1989. pp. 12-14. Basé sur un modèle théorique qui se résume ainsi : « Si la banlieusard a de la difficulté de se rendre au centre-ville (à cause des embouteillages), faire venir le centre-ville à la banlieue, » le plan d'urbanisme propose la création d'un « sous-centre régional. »

²⁴ L'architecte de paysage néerlandais Martin Knujt fait référence à Castells dans un article récent sur les opportunités urbaines offertes par un réseau d'autoroutes. Castells parle du concept de l'« espace de flux » comme des espaces dans un réseau sans limites qui supplémentent des « espaces de places. » (Voir notre discussion sur le transport, plus bas.) Voir : Knujt, Martin, "City between 0 and 160 km per hour", *Archis*, #5, 2002.

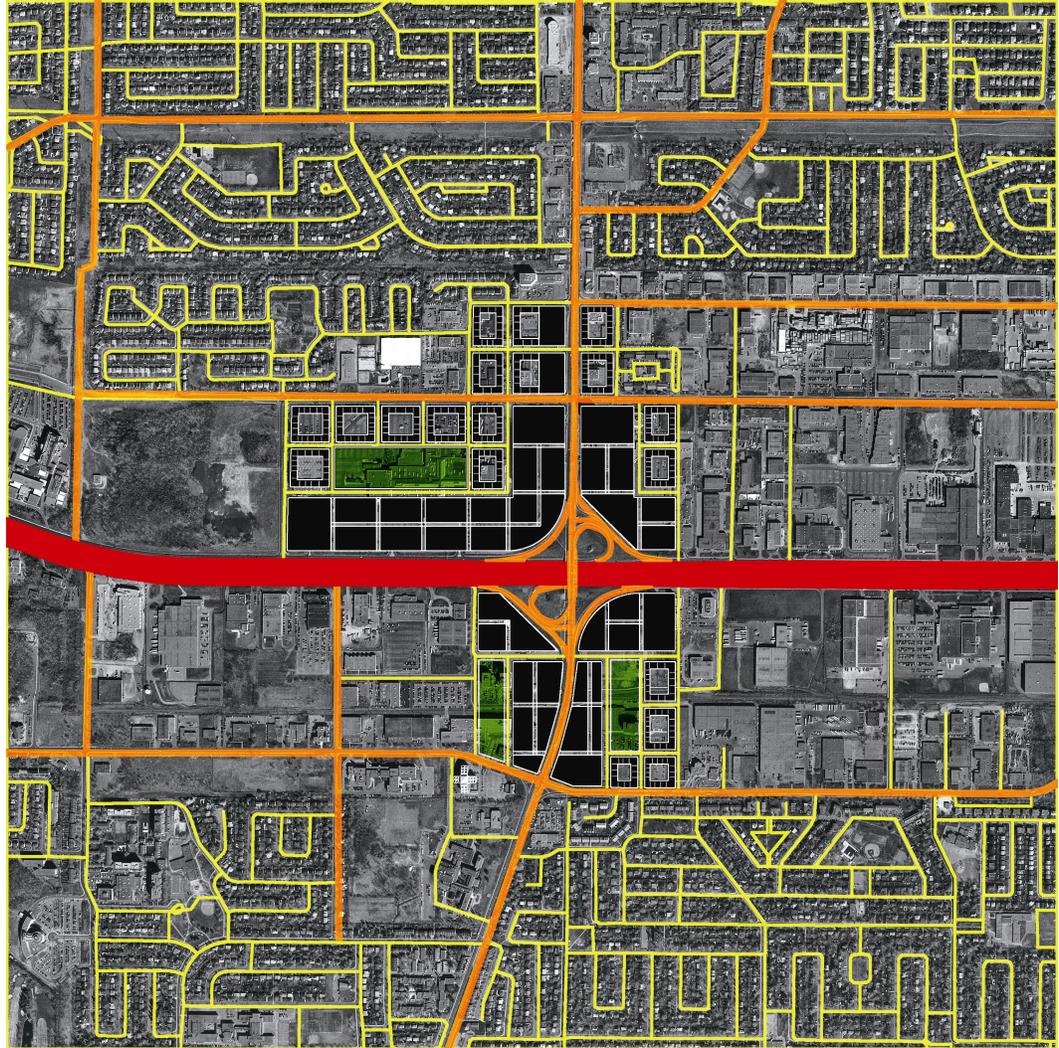


Figure 84 : Mégastructure à l'échangeur du centre Fairview.

5.3.5.2 Rond-point Dorval



Figure 85 - Cercle Dorval.

Ce site mérite une attention particulière et devrait faire l'objet d'un plan particulier d'urbanisme. Tous les éléments pour faire un projet urbain dense, intéressant et intégré aux réseaux de transport sont présents : aéroport Dorval, gare de train de banlieue, autoroutes 20 et 520, boulevard menant à la rive du lac Saint-Louis. Une certaine densité s'est déjà constituée de façon naturelle sur ce site, près de la berge. Il s'agit d'explorer de nouvelles façons d'intégrer ces nouvelles structures et fonctions à cet emplacement névralgique, à la jonction de plusieurs réseaux de transport. Nous proposons de suivre les critères suivants:

- Renforcer le caractère de l'avenue en tant que rue commerciale urbaine;
- Améliorer les liens aérogare-gare-rue commerciale-lac;

- Explorer le potentiel de créer des « mégastructures » intégrant la gare, un centre commercial, des hôtels, de l'habitation, etc.



Figure 86 Rond-point Dorval. En haut, le site vu de l'est; la gare Dorval est à droite, l'autoroute 20 est au centre. Au milieu, l'avenue Dorval vue vers le nord; le talus au fond est le viaduc de l'autoroute au-dessus du rond-point. La troisième photo illustre l'avenue qui a des caractéristiques d'une rue commerciale urbaine.

5.3.5.3 Carrefour Angrignon



Figure 87 : Le carrefour Angrignon

L'illustration montre le centre d'achat du Carrefour Angrignon connecté aux nouveaux bâtiments du nouveau boulevard Newman. Le potentiel pour une mégastructure comprenant les terrains du centre d'achat et du « power centre » en face est présent. Ici son potentiel réside dans sa proximité à l'autoroute 20, à la gare de Métro Angrignon, au parc Angrignon, au canal de Lachine et au tissu urbain de Ville Émard.



Figure 88 : Vue panoramique du "power centre" en face du Carrefour Angrignon, avec, en arrière plan, le Mont-Royal et le contre-ville.

5.4 Projets de transport

5.4.1 Transport en commun

5.4.1.1 Nouvelle ligne dans la partie centrale du secteur Ouest

Nous nous sommes penchés sur cette problématique car, à l'image des voies de chemin de fer et des autoroutes, les grandes stratégies de transport, quelles soient collectives ou individuelles, ont toujours eu un impact sur la forme de la ville.

L'encombrement des zones urbaines est du à l'étalement mais également à l'augmentation des micros-déplacements induit par l'organisation urbaine, la prédominance de l'automobile et les carences du transport en commun. De fait, tous ces facteurs s'autodéterminent les uns les autres. Dans l'état actuel des choses, nous sommes convaincus que la réduction du flux routier passe nécessairement par l'instauration d'un réseau de transport collectif qui permet l'interconnexion entre des territoires urbains différents et des systèmes de transports différents à des acteurs sociaux et économiques différents. À Paris, la recherche d'une solution pousse les experts à ne plus penser le transport en terme de flux, mais à l'appréhender en terme de connections.

Nous avons constaté que le transport en commun dans le secteur Ouest au nord de l'autoroute 40 est peu développé comparativement au sud où la ligne de transport en commun principale (train de banlieue) dessert assez bien ce secteur. De plus, règle générale, le transport par autobus est peu efficace.

Nous proposons l'implantation d'un réseau de transport en commun sur 2 niveaux : Un système linéaire se connectant au centre-ville et un système de transport hiérarchisé en grille et interne à la banlieue au nord de l'autoroute 40.

Suivant le principe démontré par David Hanna, à savoir que les types de transport et la forme de leur réseau ont une influence sur le type de développement des agglomérations, nous considérons qu'un nouveau réseau de transport en commun permettrait d'appuyer le projet de développement de la partie centrale du secteur Ouest fondé, principalement, sur la densification et la mixité des fonctions.

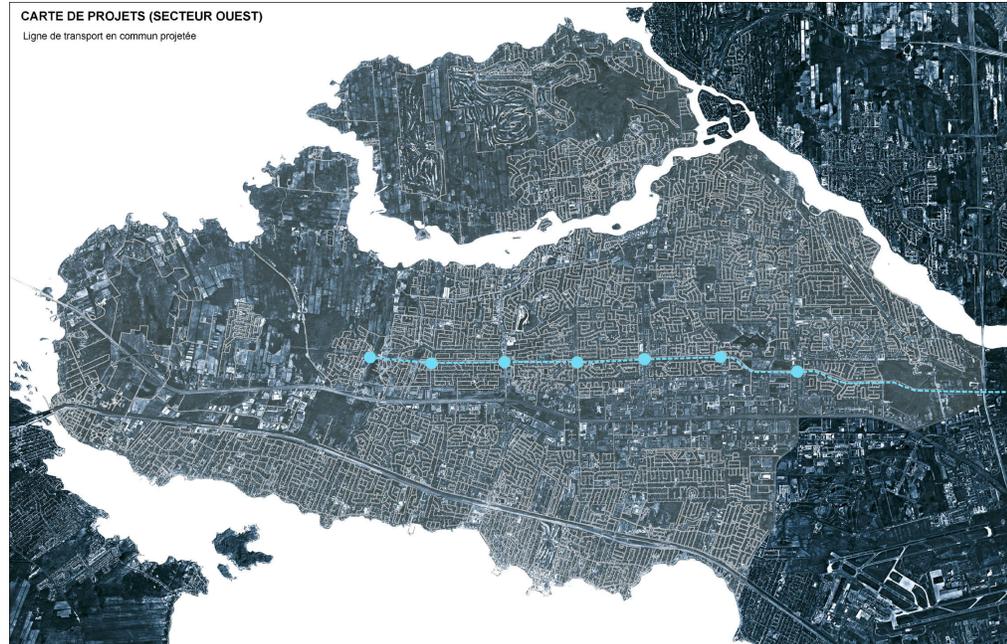


Figure 89 Le projet de transport en commun -secteur ouest.

Le projet de transport en commun proposé consiste à implanter une ligne de train léger le long de l'emprise hydro-électrique sur la rue Salaberry qui traverse, dans sa partie centrale, tout le secteur Ouest développé au nord de l'autoroute 40. Cette ligne serait connectée à un réseau existant de transport en commun. Première possibilité, établir la connexion, à partir d'une gare - Sunnybrook ou Roxboro-Pierrefonds - à la ligne de train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes. L'autre possibilité, établir la liaison avec le réseau du Métro et du train par la construction d'une gare intermodale près de l'emplacement de la gare de train Bois-Francs, dans le prolongement de la ligne orange au nord de la station de Métro Côte-Vertu. Cette possibilité est offerte par la présence du tunnel de Métro déjà construit jusqu'à la rue de Salaberry.²⁵

L'implantation de cette ligne centrale, qui parcourerait d'Est en Ouest depuis la gare intermodale toute la partie nord du secteur Ouest jusqu'à la limite des terres agricoles, rejoignant le projet «**Edge city**», vise à générer un réseau en grille hiérarchisé de transport en commun (autobus) à travers le tissu résidentiel existant. Des arrêts planifiés sur cette ligne centrale aux différentes intersections, boulevards, et rues secondaires identifiées par le projet de **réseau suburbain mixte**, pourraient desservir par un système de transport hiérarchisé les mailles résidentielles existantes. Ce réseau favorise également la densification des voies de circulation de la zone suburbaine qu'il parcourt, suivant ce même projet de **réseau suburbain mixte**.

Cette nouvelle ligne de transport en commun, peu importe l'emplacement exact de son corridor et la technologie utilisée,²⁶ est un élément clé non seulement pour le développement du secteur Ouest, mais aussi pour améliorer ses connexions avec le reste de la ville de Montréal. Avoir un accès rapide au centre-ville de Montréal, autre que

²⁵ Selon le site Internet personnel d'un amateur du Métro de Montréal.

²⁶ Le Québec est en chef de file mondial dans les technologies de transport en commun. La compagnie Bombardier, par exemple, exporte cette technologie à travers le monde.

par automobile, ne peut qu'améliorer la qualité de vie des gens du secteur. De plus, chaque gare (en particulier celles qui sont intermodales et qui sont connectées aux centres commerciaux et résidentiels) sont, par définition, des lieux de flux et d'échange. Ils sont, suivant Michel Foucault, des « emplacements » définis par des « relations de voisinage entre éléments d'un treillis. »²⁷ Ces lieux où les gens se croisent et se rencontrent pourraient définir une nouvelle typologie d'espaces publics.

5.4.2 Infrastructure routière à accès universel

En principe, à l'exception des autoroutes, toutes les voies publiques sur l'île de Montréal sont accessibles à tous les citoyens, peu importe leur mode de déplacement – à pied, à bicyclette, en chaise roulante, en voiture. Il existe toutefois un grand nombre de voies qui ne favorisent essentiellement que les déplacements motorisés. C'est le cas pour de longs tronçons sur les boulevards Saint-Charles, Saint-Jean et des Sources dans le secteur Ouest et les boulevards Newman et de Lavérendrye dans le secteur Sud-Ouest. Pour palier à cette situation, nous proposons une nouvelle géométrie (Voir le projet no. 2, *Nouveaux boulevards*) pour les boulevards Saint-Charles, Saint-Jean, des Sources et Newman. Ce proposition améliore l'accessibilité et restaure les fonctions urbaines qui y sont déficientes. Le boulevard de Lavérendrye, situé en bordure du canal de l'Aqueduc, mérite une étude plus approfondie afin de le requalifier en tant que promenade riveraine. Avec la mise en place sur l'île de Montréal d'un système de transport plus diversifié, mettant l'accent sur le transport en commun rapide et fréquent, le rôle de ces boulevards comme corridors de transit automobile devient moins essentiel.

Encourager d'autres modes de transport privé, comme le vélo, peut aussi soulager une partie de la congestion automobile sur les voies principales. La Ville peut jouer un rôle important dans la promotion du cyclisme comme mode de transport alternatif. Pour le faire, nous proposons qu'elle abandonne son programme de construction de pistes cyclables²⁸ bidirectionnelles dans la trame urbaine. En effet, cette infrastructure, conçue initialement pour séparer les cyclistes de la circulation véhiculaire motorisée, les a séparées seulement là où les risques d'accident sont les moins élevés. Il est impossible de réaliser aux intersections une véritable séparation qui soit techniquement efficace et peu coûteuse. Ironiquement les risques d'accident sont les plus élevés aux intersections. Près de 90% des collisions entre bicyclette et voiture sont de type « croisement et virage. »²⁹ Les pistes bidirectionnelles rendent la situation aux intersections encore plus dangereuse pour les cyclistes qui perçoivent mal les automobilistes et inversement. De plus, la moitié des cyclistes sur la piste bidirectionnelle roulent dans le mauvais sens par rapport au trafic de la rue.³⁰ D'autres types d'infrastructure cyclables dans la trame

²⁷ Michel Foucault, *Dits et écrits 1984*, « Des espaces autres » (conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967, *Architecture, Mouvement, Continuité*, No. 5 octobre 1984, pp. 46-49.. Voir aussi pour une discussion de cette notion appliquée aux nouveaux centres autoroute-train-métro en Europe : Martin Knuijt, « City Between 0 and 160 km per Hour », *Archis*, #5, 2002.

²⁸ Les pistes cyclables sont aussi ouvertes aux patineurs à roues alignées. Il serait plus juste de les appeler « pistes cyclables et patinables. »

²⁹ Forester, John, *The Bikeway Controversy*, in *Transportation Quarterly*, Spring 2001, Vol. 55 No. 2. Forester cite Cross & Fisher, 1976, Chlpecka et al., 1975, Schupack et al., 1976 et Kaplan, 1976, pour dire que 89% des collisions entre bicyclette et voiture sont de ce type.

³⁰ Une simple analyse graphique démontre que le nombre de croisements bicyclette - automobile dans une rue avec une piste cyclable et deux fois plus que dans une rue sans piste. L'American Association of State Highway and Transportation Officials liste neuf problèmes reliés aux pistes bidirectionnelles en bordure de la rue. American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), *Guide for the Development of Bicycle Facilities*, 1999, pp. 33-35. Voir aussi, Moritz, William E., *Adult Bicyclists in the United States: Characteristics and Riding Experience in 1996*, Bicycling Committee, Transportation Research Board,

urbaine —les voies cyclables dessinées selon les normes AASHTO³¹ par exemple— sont moins dangereuses que les pistes montréalaises, mais rien ne prouve que ces aménagements améliorent sensiblement la sécurité des cyclistes.

Par contre, la Ville peut assurer une meilleure promotion du cyclisme comme mode de transport efficace et sérieux en insistant sur la nécessité d'un comportement cycliste sécuritaire et légal plutôt que de construire des infrastructures cyclables séparées.³² En effet la méthode cycliste qui soit la plus sécuritaire et efficace est le « cyclisme véhiculaire » basée sur le cycliste comme opérateur de véhicule, c'est-à-dire quand il agit selon les règles de la route qui s'appliquent aux véhicules et quand il roule sur la partie de la voie publique dessinée pour l'usage des véhicules.³³

En ce qui concerne les voies publiques accessibles à tous, il est important d'assurer au cycliste, d'abord et avant tout, une chaussée en bon état. Pour permettre un partage facile de la voie de circulation entre cyclistes et automobilistes il y a un certain consensus chez les professionnels en aménagement cyclable sur la largeur optimale de la voie extérieure de la rue - 4,2 mètres, environ. Il existe aussi des éléments de géométrie routière qui sont nuisibles aux cyclistes parce qu'ils relèvent plus d'une géométrie autoroutière : les grandes bretelles et les rampes d'entrée et de sortie. Ces éléments sont à éviter dans les constructions futures et à éliminer des rues existantes lorsque cela est possible.

La question d'une infrastructure routière dédiée uniquement aux cyclistes est traitée à la prochaine section.

Washington, 1998. Moritz démontre que le risque d'accident pour le cyclisme sur le trottoir (qui présente exactement les mêmes risques que les pistes bidirectionnelles montréalaises) est 25 fois plus grand que le risque pour le cyclisme sur une rue majeure.

³¹ AASHTO, op. cit.

³² Pour le cyclisme récréatif, il existera toujours un rôle pour des infrastructures cyclables récréatives comme la piste multi-usages qui longe le canal de Lachine.

³³ Il existe un programme de cours en cyclisme selon les règles de la route, offert dans d'autres provinces canadiennes, le programme « Can-Bike », dont la version française s'appelle « BÉCANE ». Ce programme est basé sur le programme de cours développé par John Forester, « Effective Cycling. » Voir : Forester, John, *Effective Cycling*; 1st édition 1976; 6th édition, The MIT Press, 1993; Cambridge, Massachusetts & London. La méthode décrite par Forester est essentiellement la même que celle décrite par le britannique John Franklin dans son livre, *Cyclecraft*, The Stationery Office, 1997, 2nd édition, 2002. Malheureusement, aucun organisme offre le programme au Québec. La Ville pourrait jouer un rôle proactif dans le développement et la mise en place d'un tel programme éducatif.



Figure 90 La mixité de modes de transport sur les voies publiques est à encourager. (Boulevard Bord-du-Lac.)

5.4.3 Infrastructure routière à accès limité

5.4.3.1 Pour automobile

Les autoroutes sont des infrastructures à accès limité. Seuls les véhicules capables d'atteindre une certaine vitesse minimale y sont permis. Il n'existe à nos yeux aucun motif pour augmenter le nombre d'autoroutes dans les secteurs Ouest et Sud-ouest.

5.4.3.2 Pour bicyclette

Une infrastructure à accès limité aux cyclistes qui désirent parcourir des longs trajets sans interruption et à une vitesse élevée – un genre de « véloroute » - peut être considérée, mais sa conception doit être conforme à des critères similaires à ceux qui s'appliquent aux autoroutes :

- Séparation réelle et complète du réseau de rues à accès universel;
- Points d'entrée à l'infrastructure qui permettent aux cyclistes de facilement quitter le trafic de la rue pour entrer sur l'infrastructure et points de sortie de

l'infrastructure qui permettent aux cyclistes de se réintégrer facilement dans le trafic de la rue;

- Hiérarchisation des voies de circulation sur l'infrastructure selon la vitesse;
- Présence de mesures de sécurité : éclairage, signalisation, patrouilles policières.

Comme pour les autoroutes, la mise en œuvre d'une véloroute est une opération de grande envergure : la planification des corridors et l'acquisition des emprises, la construction d'une chaussée, la construction de tunnels et de viaducs, l'établissement des budgets d'opération, de maintenance et de patrouille.

5.5 Mise en œuvre des projets

Les différents projets identifiés dans le cadre de cette étude pour les secteurs Ouest et Sud-Ouest de l'île de Montréal, sont de différentes natures — actions réglementaires, projets d'architecture urbains et projets de transport —, de différentes envergures, et leur mise en œuvre dans le temps est particulière à chacun d'eux. Bien qu'il soient interreliés en termes de vision et de stratégie de développement de la ville, les projets peuvent être développés indépendamment. Il va sans dire que même si les bienfaits des projets isolés sont indéniables, leur réseautage en décuple les bénéfices.

La mise en œuvre des projets est cependant stratégique. Si certains projets induisent une densité, d'autres la requièrent. Il est important dans un premier temps d'améliorer le cadre de vie pour maintenir l'attrait du secteur, d'assurer une desserte rapide vers le centre-ville pour instaurer la possibilité de modes de déplacement alternatifs, pour ensuite instaurer une densité résidentielle qui justifiera la pertinence des commerces et services de quartier. Le phasage dans le temps est donc critique.

5.5.1 Maintenir et améliorer le cadre de vie

Les projets proposés en termes d'actions réglementaires peuvent être mis en œuvre très rapidement. Les actions telles que l'établissement d'un moratoire sur les constructions en hauteur sur les berges, d'un moratoire sur la privatisation des berges et le maintien du zonage industriel existant, permettent de répondre rapidement aux critères énoncés en terme de protection et de consolidation du patrimoine villageois, urbain et de l'industrie sur l'île. Les actions telles que l'arrêt de l'étalement urbain en établissant un moratoire sur toutes nouvelles constructions dans les zones agricoles et le changement de zonage dans certains secteurs afin de permettre l'introduction de la mixité de fonctions établissent le cadre réglementaire pour l'enclenchement des projets de **réseau suburbain mixte**, du **Edge city**, des **nouveaux boulevards** et celui des **mégastructures multifonctionnelles aux échangeurs**.

5.5.2 Assurer une desserte rapide vers le centre-ville

Les projets de transports en commun rapides et efficaces sont essentiels pour introduire un mode de déplacement piétonnier vers les artères à vocation mixte du **réseau suburbain mixte** et des **nouveaux boulevards** et constituent surtout un trajet rapide vers le centre-ville qui attirera une nouvelle clientèle résidentielle.

5.5.3 **Densification des secteurs**

Le projet de **réseau suburbain mixte** inclut deux sites d'intervention dont la mise en oeuvre, en termes de densification et d'introduction de mixité de fonction, est possible plus rapidement dans le temps : le développement du boulevard Salaberry qui longe l'emprise électrique, et celui de l'emprise du boulevard Jacques-Viger non-construit du côté ouest entre le boulevard Brunswick au sud et la rue Oakwood au nord. Ces deux sites d'intervention par leur emplacement et leur envergure peuvent servir de moteur au développement de tout le projet du réseau proposé. La mise en place du zonage mixte et le percement de voies d'accès vers les noeuds résidentiels vont favoriser l'émergence naturelle de fonctions mixtes sur les autres artères du réseau.

6 Recommandations

6.1 Recommandations générales

6.1.1 Préserver tout élément de la morphologie urbaine existante qui contribue positivement à la qualité de vie.



Figure 91 Dorval. Les ensembles urbains et villageois sont à préserver.

La substance de cette recommandation est contenue dans les critères énoncés dans la section 4.2 et dans les actions réglementaires décrites à la section 5.2.

6.1.2 Arrêter l'étalement urbain et préserver les espaces verts et agricoles.



Figure 92 Le front ouest de Pierrefonds. Il est impératif de mettre fin à l'avancement urbain sur le peu de terres agricoles et boisées qui reste sur l'île de Montréal et de l'île Bizard.

Cette recommandation est conforme aux actions préconisées par l'Institut urbain du Canada et The Urban Environment Centre dans le cadre de leur *Guide municipal*

*d'introduction à la conférence des nations unies sur l'environnement et le développement.*³⁴ Afin de protéger la qualité de l'atmosphère, le *Guide* recommande l'action suivante :

« Utiliser les plans directeurs en vue de réaliser les objectifs de développement durable en y intégrant des dispositions :

- Définissant les limites d'urbanisation
- Privilégiant les usages multiples dans l'aménagement urbain
- Favorisant le transport en commun, la marche et le vélo »³⁵

Afin de protéger les terres, l'eau et la diversité biologique il recommande :

« Délimiter les frontières de l'urbanisation. »³⁶

La substance de cette recommandation est contenue dans les critères énoncés dans la section 4.2 et dans les actions réglementaires décrites à la section 5.2. Développer une stratégie de transport axée sur la multi modalité et la redondance afin de faciliter des échanges humains et économiques à l'échelle de la ville.

6.1.3 Développer une stratégie de transport axée sur la multi-modalité et la redondance afin de faciliter des échanges humains et économiques à l'échelle de la ville.



Figure 93 Emprise de Hydro-Québec (coin Sommerset et de Salaberry). Nous avons suggéré que cette emprise soit utilisée pour le passage d'une nouvelle ligne de transport en commun.

³⁴ L'Institut urbain du Canada et The Urban Environment Centre, Guide municipal d'introduction à la conférence des nations unies sur l'environnement et le développement: Promouvoir le développement durable au moyen de mesures stratégiques locales, Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME) et Fédération canadienne des municipalités (FCM), 1994.

³⁵ Ibid, p. 35.

³⁶ Ibid, p. 36.

La substance de cette recommandation est contenue dans les critères énoncés dans la section 4.4 et dans les projets décrits à la section 5.4. Développer une stratégie de développement basée sur la notion du projet urbain, qui permet une augmentation de la densité dans certaines zones très précises et qui contribue à créer un espace public de qualité.

6.1.4 Développer une stratégie de développement basée sur la notion du projet urbain, qui permet une augmentation de la densité dans certaines zones très précises et qui contribue à créer un espace public de qualité.



Figure 94 Boulevard Newman à Lasalle. Le lieu d'un nouveau boulevard intégrant commerce et habitation à une espace public convivial.

La substance de cette recommandation est contenue dans les critères énoncés dans la section 4.3 et dans les projets décrits à la section 5.3. Afin de développer une culture de projet urbain nous croyons fortement dans la création d'un bureau de projets urbains au sein de l'appareil administratif de la Ville, intégré au service d'Urbanisme. Ce bureau serait chargé de développer des projets, comme ceux que nous avons suggérés, en concert avec les autres services de la Ville et avec des institutions externes, tels les écoles d'architecture des universités montréalaises.

6.1.5 Développer une stratégie de requalification de certains espaces publics existants.



Figure 95 Le boulevard de La Vérendrye. En bordure du canal de l'aqueduc (à droite sur la photo), il y a un potentiel de requalifier cette artère de transit à grande vitesse en promenade urbaine.

La substance de cette recommandation se retrouve à la section 5.4.2.

6.2 Recommandations spécifiques concernant les grandes composantes urbaines

6.2.1 Noyaux villageois et urbains :

Le caractère patrimonial des ensembles villageois dans le secteur Ouest, tel que reconnu et décrit par le ministère de la Culture, est à conserver, consolider et préserver. Cette valeur doit être reconnue par la réglementation et une réglementation gouvernant les rénovations et les nouvelles insertions doit être mise en place. Cette réglementation devrait s'adresser d'avantage aux qualités urbaines (typologie d'implantation et gabarit) qu'aux qualités architectoniques ou décoratives.

Le caractère patrimonial des ensembles urbains dans le secteur Sud-Ouest, tel que reconnu et décrit par le ministère de la Culture, est à conserver, consolider et préserver. Cette valeur doit être reconnue par la réglementation et une réglementation gouvernant les rénovations et les nouvelles insertions doit être mise en place. Cette réglementation devrait s'adresser d'avantage aux qualités urbaines (typologie d'implantation et gabarit) qu'aux qualités architectoniques ou décoratives.

6.2.2 Parcours riverains :

Le caractère des parcours riverains dans les secteurs Ouest et Sud-ouest, avec leur circulation mixte et leur tranquillité est à conserver. En aucun cas – le boulevard Lasalle inclus – ils doivent être traités comme des rues de transit uniquement. Ce rôle appartient aux autoroutes. Il y a lieu de questionner le fait que les autres parcours, les boulevards Saint-Charles, Saint-Jean, des Sources et de la Vérendrye, la rue Saint-Patrick et une partie du chemin Sainte-Marie ont pris un usage d'artères de transit. Leur requalification en parcours à circulation mixte est à considérer. Ce sont des parcours qui ont un sens fort dans l'histoire en plus d'offrir de belles promenades pour la découverte et l'appréciation de la ville.

6.2.3 Axes et pôles d'activités économiques

La mixité d'usages est une qualité urbaine et doit être reconnue et encouragée par la réglementation. Le zonage fonctionnel doit être appliqué avec nuance.

6.2.4 Abords des gares de train

Les caractéristiques de la morphologie bâtie et naturelle actuelle des banlieues de train sont à conserver et protéger par une réglementation adéquate. Leur desserte par train est à conserver et doit être améliorée par un service plus fréquent.

6.2.5 Entrées routières de la ville

Les qualités du paysage sur les terrains privés en bordure de l'autoroute 40 peuvent trouver leurs vis-à-vis dans un projet d'architecture de paysage. En ce qui concerne les autres entrées par autoroute, toute intervention sur l'infrastructure de l'autoroute doit être conçue pour faciliter les vues sur les paysages urbains avoisinants.

6.2.6 Grands corridors de circulation

Sauf pour les rues principales dans les zones urbaines de Lachine, Ville-Émard et Verdun (notamment les voies suivantes : Victoria, Jolicoeur, Laurendeau, de l'Église, Champlain, Lasalle, Wellington) les grands corridors de circulation fonctionnent presque exclusivement comme des artères de circulation de transit. Les projets urbains que nous proposons peuvent soulager la congestion automobile sur les grands corridors et rendre l'usage de ces voies plus agréable pour les déplacements locaux et la promenade à travers les quartiers de la ville. A titre d'exemple, nous pouvons citer deux rues de transit dans le secteur Sud-Ouest qui ont le potentiel de devenir des promenades très agréables en bordure de canal. Dans les deux cas, il s'agit de soustraire de l'espace dédié à la circulation automobile, pour en donner plus à la promenade piétonne. Les détails sont à déterminer par des études plus approfondies.

Il est vrai que des travaux de réfection des voies publiques auraient des effets d'embellissement sur la ville. Mais l'impact est beaucoup plus qu'esthétique : un domaine public plus agréable et plus confortable pour tout le monde, plus inclusif, plus multifonctionnel, aidant à améliorer la qualité de vie de tous les montréalais.

7 Conclusion



Figure 96 Couché du soleil au parc René-Lévesque à Lachine.

La fusion des villes de l'est et de l'ouest de l'île, issue d'une vision — une île, une ville — a créé une nouvelle ville au sens propre du terme puisqu'elle englobe maintenant de toutes les nouvelles typologies, morphologies et valeurs que l'urbanisme traditionnel ne maîtrise pas encore. De tout temps, la ville centrale a été ceinturée de banlieues : les faubourgs, les banlieues de tramway, les banlieues de train. À chaque époque, ces banlieues ont été progressivement intégrées à la ville. Pour la première fois, un type de banlieue, la banlieue autoroutière, planifiée dès sa création sur des principes nouveaux, résiste à l'intégration et limite le développement de la ville, le repoussant toujours plus loin. Pour inclure harmonieusement ces nouveaux secteurs à un plan d'urbanisme cohérent, la ville doit revoir ses modèles d'urbanisme car, d'une part, elle ne peut transposer directement ses principes urbains dans la morphologie suburbaine et, d'autre part, les principes premiers qui ont créé et assuré le succès de ces banlieues ne peuvent plus s'appliquer. En effet, le territoire « développable » tire à sa fin, l'attribution de subventions fiscales de la part des gouvernements est remise en question, la congestion et la pollution deviennent des irritants sérieux, et les coûts d'implantation et de maintenance des infrastructures croissent de façon exponentielle. De nouveaux modèles doivent émerger pour briser l'opposition ville / banlieue et permettre un développement et une urbanisation durable.

Certains discours que l'on attribuait hier à une marginalité déconnectée de la réalité sont maintenant revendiqués par une majorité, que ce soit le développement durable, la préservation des territoires agricoles et la prise en charge des problèmes reliés à la

pollution. La collectivité a évolué et le plan d'urbanisme de la ville doit actualiser et formaliser ses nouvelles aspirations. Un renversement des tendances est possible dans la mesure où cette vision est prise en charge dans le domaine politique et alimentée par une stratégie de transport en commun agressive.

Les secteurs Ouest et Sud-ouest possèdent un potentiel de développement substantiel et inexploité. Les nouvelles stratégies de développement présentées dans cette étude prennent assises sur un constat minutieux et réaliste des secteurs étudiés, et les critères de développement proposés ont pour but de répondre aux nouvelles demandes de la collectivité : assurer à long terme une croissance harmonieuse de la ville et une augmentation de la qualité du cadre de vie, deux facteurs présentement en déclin dans ces secteurs. Les projets de **réseaux suburbains mixtes**, des **nouveaux boulevards**, des « **cités limites** », des **structures multifonctionnelles** et d'un **nouvel axe de transport en commun** tentent de répondre à ces nouveaux critères. Ils en sont une première mise en forme. En poussant plus à fond ces réflexions, d'autres projets émergeront et alimenteront cette nouvelle vision.

8 Bibliographie

American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), *Guide for the development of bicycle facilities*. United States, 1999

Banham, Reyner, *Megastructure: Urban Futures of the Recent Past*, London: Thames & Hudson, 1976.

Caltrop, Peter. *The regional city: planning for the end of sprawl*

Castex, J. et Depaule J.Ch. et Panerai, Ph. *Formes Urbaines: de l'îlot à la barre*. Paris, Borduas, 1980.

Communauté urbaine de Montréal. *Pour un développement harmonieux : le schéma d'aménagement*. <http://www.cum.qc.ca>

Duany, Andres et Plater-Zyberk, Elizabeth et Speck, Jeff. *Suburban nation. The rise of sprawl and the decline of American dream*. North Point Press, 2001

Forester, John, "The Bikeway Controversy", *Transportation Quarterly*, Spring 2001, Vol 55 No 2.

Foucault, Michel, « Dits et écrits 1984, « Des espaces autres » », (conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967), *Architecture, Mouvement, Continuité*, no. 5, octobre 1984, pp. 46-49.

Garreau, Joel. *Edge city: life on the new frontier*. Anchor, 1992.

Groupe d'intervention urbaine de Montréal et Ville de Montréal *La montagne en question*. Montréal, Groupe d'intervention urbaine de Montréal, 1988.

Hanna, David B. *Transport des personnes et développement du territoire de l'agglomération montréalaise : un essai d'interprétation historique*. Montreal, 1993.

Hoke, John Ray Jr.(redacteur en chef) *Ramsey/Sleeper Architectural Graphic Standards*. New York, John Wiley and Sons, Inc. 2000, "Site, Community, and Urban Planning", p. 97.

Holl, Steven. *Edge of a city*. New-York, Princeton Architectural Press, 1991.

Institut urbain du Canada et The Urban Environment Centre, *Guide municipal d'introduction à la conférence des nations unies sur l'environnement et le développement : Promouvoir le développement durable au moyen de mesures stratégiques locales*, Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME) et Fédération canadienne des municipalités (FCM), 1994.

Izenour, Steven et Scott Brown, Denise et Venturi Robert. *Learning from Las Vegas*. United States, MIT Press, 2001.

Koolhaas, Rem. « Harvard Project On The City. » *Mutations*. Barcelone, ACTAR, 2001.

Koolhaas, Rem. "What Ever Happened To Urbanism", *S,M,L,XL*. Rotterdam, Monacelli press, 1995

Knuijt, Martin. "City Between 0 and 160 km per Hour." *Archis #5, 2002*. Pays Bas.

Ministère des affaires culturelles, Direction régionale de Montréal, Direction du patrimoine. *Les ensembles patrimoniaux sur le territoire de la communauté urbaine de Montréal*. 1986

Montreal, City Planning Department, *Planning for Montral: Master Plan, Preliminary Report*, novembre 1994, Collection du Centre canadien d'architecture.

Reich, Robert B., *The Work of Nations: Preparing Ourselves for 21st Century Capitalism*, Vintage Books, 1992 (réimpression).

Robert, Jean-Claude. *Atlas Historique de Montréal*. Canada, Editions Libre Expression, 1994.

Ville de Montréal, Service des travaux publics, *Normes minimales d'aménagement des emprises de rues*, Croquis préliminaires, 1999.

Ville de Montréal, Service d'urbanisme. *Le canal de Lachine, zonages et principes d'aménagement de ses abords*. Montréal, 1995.

Ville de Montréal. *Réussir Montréal, Plan d'urbanisme, Plan des abords du canal de Lachine*. Montreal, 1993.

Ville de Montréal. *Réussir Montréal, Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal*. Montréal, Ville de Montréal, 1992.

Plans d'urbanisme

- Ville de Pierrefonds, Réglementation municipale d'urbanisme. Mars 1990.
- Ville de Pierrefonds, Plan d'urbanisme, préparé par SOMER. Juillet 1989.
- Cité de Dorval, Plan d'urbanisme, préparé par Daniel Arbour et Associés. Mai 1990.
- La Baie D'Urfé, Plan d'urbanisme. Novembre 1989
- Ville de Roxboro, Plan d'urbanisme. Décembre 1989
- Ville de l'île Dorval, Plan d'urbanisme. Septembre 1990.
- Ville de Pointe-Claire, Plan d'urbanisme. Décembre 1989.
- Ville de Beaconsfield, Plan d'urbanisme, préparé par Planitek Inc. Septembre 1990.
- Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue, Plan d'urbanisme. Janvier 1991.

- Village de Senneville, Plan D'urbanisme. Mai 1988.
- Ville de Sainte Geneviève, Plan d'urbanisme.
- Paroisse de Saint-Raphael-de-l'île-Bizard, Projet de plan d'urbanisme, préparé par Gendron Lefebvre consultants. Novembre 1989.
- Ville de Verdun, Plan d'urbanisme. Juillet 2000.
- Plan d'urbanisme de Dollard-des-Ormeaux. Novembre 1989
- Lachine, Plan d'urbanisme. Mai 1990.
- Ville de LaSalle, Règlement du plan d'urbanisme, préparé par Daniel Arbour et Associés. Juin 1989

Cartes historiques

Bibliothèque nationale du Québec, Division des collections spéciales:

- Pinsonneault, Atlas de la ville de Montréal et ses environs, 1907.
- Jobin, André, *Carte de l'île de Montréal*, 1834

Centre canadien d'architecture:

- Planning For Montreal : master plan, preliminary report. 1944

Communauté urbaine de Montréal. (www.cum.qc.ca)