



Rapport final

Étude de la forme urbaine: caractérisation du secteur Centre-Est

Service du développement économique et du développement urbain

Direction du développement urbain

Division des politiques et du Plan d'urbanisme

Mars 2003

Dossier 46-31

Rapport final

Étude de la forme urbaine : caractérisation du secteur Centre-Est

Équipe de travail

Chargé de projet : Michel Dufresne

Recherche : François Dufaux, Michael Stott

Analyse : Étienne Coutu, Ernst Perdriel

Rédaction : François Dufaux, Michel Dufresne, Ernst Perdriel

Montage : Martine Lessard

Étude de la forme urbaine : caractérisation du secteur Centre-Est

Introduction	3
Comment et pourquoi la forme urbaine ; • Construire la ville dans le temps et l'espace • Quelques pistes sur notre perception de la forme urbaine	3
Mandat ; • Description du mandat • Contenu du rapport	4
1 Approche méthodologique	7
1.1 Analyse urbaine et approche morphologique	7
2 Formation historique du territoire	9
2.1 Processus d'urbanisation	9
2.2 Structuration du territoire ; • Quelques hypothèses sur le processus d'urbanisation • La trame rurale	10
3 Analyse des sous-secteurs	13
3.1 Analyse des sous-secteurs	13
3.2 Synthèse de l'analyse des sous-secteurs ; • Ahuntsic, Côte du Sault-au-Récollet • Domaine Saint-Sulpice, Côte Saint-Michel nord • Mile-End-Villeray, Côte Saint-Laurent Est • Montréal-Nord, Côte des Prairies Ouest • Hochelaga-Maisonneuve • Mercier, Côte Longue-Pointe ouest • Rosemont, Côte Visitation • Côte Saint-Michel Sud • Petite-Patrie, Côte Saint-Louis Sud • Le Port de Montréal	17
4 Traits dominants du secteur	37
4.1 Éléments topographiques • Carrières Miron et Francon • Escarpement Dickson	38
4.2 Éléments hydrographiques • Rives de la Rivière-des-Prairies • Ruisseau De Montigny	40
4.3 Éléments de composition urbaine particulière ; • Noyau villageois du Sault-au-Recollet	42
4.4 Entrées de ville et grands corridors de circulation • Pont Viau • Pont Viau • Pont Papineau-Leblanc • Pont Pie-IX • Pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine	43
4.5 Grands réseaux de circulation: • Artères urbaines • Réseau ferroviaire • Autoroutes	45
4.6 Grands réseaux de transport collectif (existant et projeté) ; • Métro • Trains de banlieue	47
5 Synthèse de la composition urbaine du secteur	49
5.1 Délimitation des aires morphologiques du secteur ; • Îlots constitués • Grands ensembles institutionnels • « Pièces urbaines » • Ensembles fragmentés	49
5.2 Territoires d'enjeux ; • Analyse morphologique et planification • Quatre territoires d'enjeux prioritaires	53
6 Étude des cas-types : approche conceptuelle	58
6.1 Choix de la délimitation des zones d'intervention	58
6.2 Zones d'interventions • Entrée Pont Ahuntsic • Entrée Pont Papineau-Leblanc • Entrée Pont Pie IX • Réaménagement de la rue Notre-Dame	58
Annexe	80

Introduction

Comment et pourquoi la forme urbaine

Construire la ville dans le temps et l'espace

L'étude du développement urbain et les théories qui en sont tirées, construisent ensemble un savoir devant guider les décisions en aménagement. Cette connaissance soutient la pratique quotidienne du développement urbain, mais plus encore, elle contribue à définir les paramètres de l'exercice de planification. Cette perspective, sur le passé comme l'avenir, constate que différentes opérations immobilières façonnent une ville. Qu'elles soient privées ou publiques, elles se réalisent autant dans l'espace que dans le temps.

Cette observation fondamentale explique l'importance de discerner les contraintes et les ressources, spatiales et circonstancielles, qui ont soutenues le développement urbain. Ce processus se poursuivant au gré de mille et une entreprise rend nécessaire un cadre de planification afin de mesurer la pertinence, coordonner et / ou ajuster la mise en forme de ces ponctuelles et successives entreprises d'aménagement qui transforment la ville.

À Montréal, le nouveau plan d'urbanisme en préparation pour 2004 se présente comme une occasion exceptionnelle pour aborder l'ensemble du territoire de l'île de Montréal. Seuls les Sulpiciens, seigneurs de l'île, avaient eu au XVIII^e siècle pareille responsabilité et arbitrage lors du tracé des grandes paroisses, côtes et concessions sur l'ensemble de leur domaine. L'intérêt tient non seulement à l'occasion historique, mais survient au moment où l'avenir de la forme urbaine exige de nouvelles façons de construire la ville.

Ce type d'enjeux n'est pas nouveau comme le démontre une relecture du plan d'urbanisme de Montréal de 1945. Au-delà de l'analyse des usages et d'une forme de caractérisation des composantes urbaines, ce plan présentait quelques images d'une certaine modernité empruntées à d'autres villes ou, ce qui paraissait à l'époque, des études urbaines théoriques. Ces quelques concepts – l'autoroute surélevée ou en tranchée, le lotissement pittoresque, la séparation des usages et leurs typologies fixes – annonçaient le modèle de développement des cinquante années qui suivront.

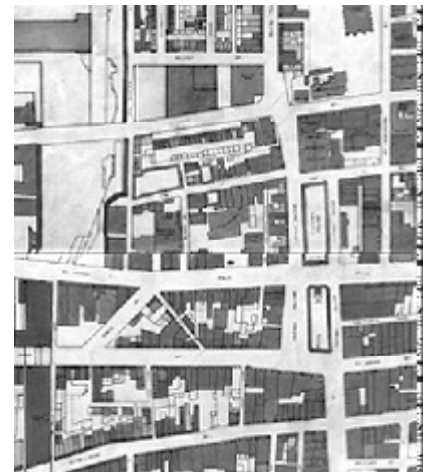
L'étude de la forme urbaine abordée dans cette étude constitue une analyse critique du développement historique de Montréal, et en particulier de l'impact de la modernisation inachevée de la métropole. C'est pourquoi il nous semble opportun de baser l'analyse de cette transformation par une comparaison entre le Plan d'utilisation du sol de 1949 et l'orthophoto de 2000 fournie par la Ville de Montréal qui témoigne d'un demi siècle de développement. Il s'agit de reconnaître les grandes caractéristiques fondamentales du paysage urbain, ses forces, ses contraintes afin d'établir une planification pertinente pour demain.

Quelques pistes sur notre perception de la forme urbaine

Au cours des dernières années quelques exemples illustrent concrètement un changement dans notre manière de voir et reconstruire la ville. Chaque cas est particulier mais il soulève des questions plus larges sur l'évolution de la forme urbaine.

Le Square Victoria présentait entre 1850 et 1950 un exemple classique de grande place urbaine rassemblant des activités commerciale et manufacturière dans une enceinte continue de bâtiments relativement homogènes autour d'une espace public de représentation avec ses arbres, pelouse et monument à la souveraine.

Entre 1960 et 1966 le square est éventré d'une diagonale simplifiant la manœuvre de passage depuis la rue McGill à Beaver Hall. Au même moment une partie de l'enceinte



1949, Square Victoria, Plan d'utilisation du sol.
Source: Université McGill



1987, Square Victoria, Matrice graphique.
Source: Ville de Montréal



2002, Square Victoria, réaménagement proposé.
Source: Groupe Cardinal Hardy
Projet du Quartier international de Montréal

est aussi détruite avec la construction de nouveaux immeubles plus soucieux d'affirmer leur individualité que de participer à la forme urbaine.

Cette année on réaménage le square dans une configuration plus proche de sa forme classique. Ce retour à une forme urbaine cohérente signifie en premier lieu pour les passants comme les automobilistes que l'expérience de vivre cet espace urbain est plus importante que le simple objectif de le traverser afin d'atteindre quelques autres endroits à Montréal. Il s'agit de mettre en valeur un lieu précis plutôt que de l'aménager au profit d'une circulation visant à l'éviter le plus rapidement possible.

Au début novembre 2003, les journaux annonçaient que la Société Radio-Canada avait cédé une partie de son stationnement à un promoteur immobilier pour construire des logements, de typologie plex et vendus en condominium. Ici encore on se propose de reconstruire une densité et une forme urbaine que l'on avait balayée quelques décennies plus tôt. La leçon est toutefois à un autre niveau. Le bâtiment et les terrains de Radio-Canada présentent un exemple type d'une opération de "rénovation urbaine" où le programme économique et la forme architecturale présente une institution refermée sur elle-même. La "Cité des Ondes" qui faisait rêver depuis les années cinquante avait été implantée dans un quartier populaire en déclin sous prétexte que l'institution relancerait l'activité économique dans son voisinage. Le constat est que l'ambitieuse expropriation, la démolition massive d'un quartier, l'implantation en forteresse de l'institution ont contribué plus au déclin qu'à la renaissance du faubourg Saint-Marie.

L'impact négatif ou nul sur la vie des activités du voisinage ne doit pas être vu comme lié à l'usage mais bien plus résultant de la conception formelle de l'institution. Le problème se pose dans la relation aux îlots, rues et bâtiments limitrophes. Questionner la forme urbaine c'est aussi poser la question de l'interface entre les usages et activités. La qualité d'intégration et d'adaptation au contexte témoigne en premier lieu d'une volonté de participer à la vie urbaine et d'y contribuer.

Mandat

Description du mandat

Dans le cadre de la préparation du plan d'urbanisme de 2004, la Ville de Montréal confie à quatre firmes une étude de la forme urbaine sur l'ensemble de l'île de Montréal, divisée en 6 secteurs couvrant les 27 arrondissements. L'objectif de l'étude est en deux temps; une première partie vise à caractériser les traits composant la morphologie et le paysage urbain, une seconde partie propose d'établir des principes de design urbain en fonction des enjeux d'aménagement identifiés sur chaque secteur.

L'appel d'offre énumère pour cette lecture du territoire un certain nombre d'éléments susceptibles de se retrouver, en partie ou en entier dans les différents territoires d'étude. Deux remarques s'imposent devant ce mandat: son objectif est ambitieux sur le plan des territoires à couvrir et des objets à traiter, la liste de composantes suggérées appartiennent à différentes échelles d'analyse et niveaux de décisions.

Deux secteurs ont été confiés au Groupe Cardinal Hardy, le secteur Centre et Centre-est. Deux rapports distincts ont été préparés même si plusieurs sections de l'étude sont communes aux deux secteurs.

Contenu du mandat

Le contenu proposé pour la première partie du rapport se propose de traiter les points suivants:

- Présenter la formation historique du territoire en posant les grandes phases d'aménagement ; le développement rural et les vagues d'urbanisation successives.



1949, Faubourg Sainte-Marie; Plan d'utilisation du sol.
Source: Université McGill



2000, Faubourg Sainte-Marie et Radio-Canada, Orthophoto.
Source: Ville de Montréal

- Établir les hypothèses reconnues sur la structuration du territoire montréalais ; l'impact du parcellaire rural et les divers modèles de développement urbain.
- Procéder à l'analyse des sous-secteurs : leur évolution depuis 1949, leur composition formelle au niveau du type de trame et d'îlots afin de définir les aires morphologiques homogènes. (voir plan p.5)
- Dégager les grandes composantes du tissu et du paysage urbain pour le secteur.

À partir de cette triple démarche, la synthèse de la composition urbaine permet d'identifier les points suivants :

- Reconnaître et cartographier quatre types de milieux urbains : les îlots constitués, les grands ensembles institutionnels, les pièces urbaines et les ensembles fragmentés.
 - les îlots constitués représentent le tissu urbain relativement homogène par la trame des rues, le rythme du lotissement et des constructions, le gabarit des immeubles;
 - les ensembles institutionnels correspondent aux domaines, souvent historiques, des grandes institutions publiques, religieuses et communautaires qui se distinguent généralement par la dimension des parcelles et le caractère monumental des immeubles;
 - les pièces urbaines rassemblent les projets de restructuration urbaine, composé d'un ou plusieurs immeubles, dont la réalisation s'inscrit dans le programme de modernisation urbaine, architecturale et fonctionnelle, en particulier au centre-ville;
 - les ensembles fragmentés se définissent partiellement comme l'espace résiduel entre les trois autres types de milieux urbains, mais aussi par l'ampleur des territoires et le fractionnement des acteurs et intérêts, notamment dans l'équilibre entre les enjeux métropolitain (transports, infrastructures industrielles) et le développement local.
- Poser les enjeux de planification pour chaque milieu urbain :
 - le cadre réglementaire général pour les îlots constitués;
 - les aires de planification particulières pour les ensembles institutionnels et les pièces urbaines;
 - les aires de planification prioritaires pour les ensembles fragmentés.

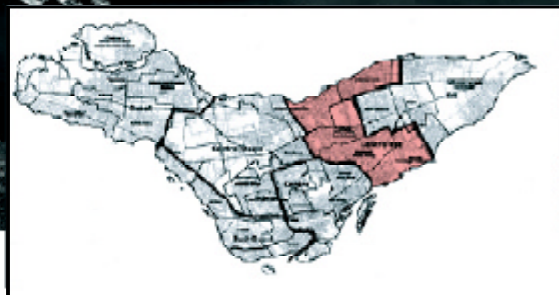
Dans le cadre de la préparation du plan d'urbanisme, il paraît important de distinguer le type d'encadrement pertinent en fonction de l'échelle des lieux. Chaque milieu pose des enjeux gérés par des échelles de réglementation propre qui reconnaît un encadrement différent pour un terrain vacant dans un îlot constitué et un secteur urbain composé d'ensembles fragmentés. Ce dernier cas s'impose souvent comme territoire d'enjeux par l'ampleur de la zone affectée et la multiplicité des intérêts publics et privés.

Le contenu proposé pour la deuxième partie du rapport abordera les points suivants:

- Explorer le potentiel de développement de quelques territoires d'enjeux, notamment parmi les aires de planification prioritaires.
- Établir, selon leur pertinence, des principes de design urbain pour chaque composante et lieu structurant du territoire d'étude.
- Illustrer les principes de design proposés au moyen de croquis, esquisses et simulations visuelles.



Division des sous-secteurs d'étude : Secteur Montréal Centre-Est



Limites du secteur d'étude

1 Approche méthodologique

1.1 Analyse urbaine et approche morphologique

Afin d'expliquer notre approche au niveau de l'analyse urbaine, il nous a semblé nécessaire, au préalable, d'expliquer les fondements généraux de l'analyse urbaine et plus spécifiquement les précédents d'analyses dans le contexte montréalais. On retrouvera en annexe, les prémisses de notre démarche d'analyse et nous résumons ci-après la méthodologie spécifique retenue dans le cadre du présent mandat.

L'approche typo-morphologique distingue six échelles d'analyse allant du général au particulier; le territoire, le tissu urbain, les îlots et lotissement, le bâtiment, le logement, les suites et pièces. L'interdépendance des échelles de l'analyse morphologique questionne la qualité d'arrimage de chaque projet à chacun des contextes; depuis sa position au niveau du territoire jusqu'à la conception de l'espace intérieur.

Le succès de chaque projet est somme toute la mesure de sa pertinence et de son intégration – formelle, économique et sociale – face à chaque échelle de l'analyse morphologique. L'étude de la forme urbaine permet de définir à chaque échelle les enjeux pertinents en aménagement.

Pour l'ensemble du secteur, l'étude doit distinguer le tissu urbain constitué des aires de planification particulières. Au niveau des sous-secteurs, il faudra reconnaître les aires morphologiques homogènes face aux grands ensembles institutionnels, les « pièces urbaines » et les zones fragmentées. À l'intérieur des aires morphologiques homogènes, l'analyse permet d'établir les règles de découpage de la trame urbaine, des îlots et du lotissement. La poursuite de la démarche identifie les règles d'implantation et les typologies de bâtiments construits. Ces observations pourront alimenter les prescriptions du zonage envisagé. Les typologies de bâtiments – résidentielle, commerciale ou spécialisée - se réfèrent à des conceptions implicites dans l'agencement de l'accès, du plan et de la position des logements et des suites. Enfin, les plans eux-mêmes accommodent les dimensions critiques à l'échelle des pièces. La qualité de l'espace intérieur, dans ses dimensions comme sa configuration, vient aussi indirectement valider toutes les décisions de design présent aux échelles supérieures.

Le tableau ci-après présente la relation entre ces points et les éléments traités par une analyse typo-morphologique complète. Les principales composantes de la forme urbaine décrites dans le présent mandat se concentrent à l'échelle du territoire et des tissus urbains. L'analyse des usages, des axes et pôle commerciaux, est souvent davantage une résultante affectant l'occupation des bâtiments qu'une préoccupation formelle. À titre d'exemple, le développement de l'activité commerciale depuis 25 ans sur la rue Saint-Denis au niveau du Plateau Mont-Royal a eu peu d'impact sur la forme urbaine.

Analyse morphologique complète

Objectifs définis par le mandat

1. Territoire

- Topographie
- Hydrographie



Peninsula, Roads, and Streets

2. Trame urbaine

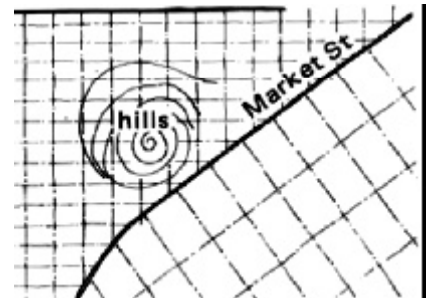
- Lotissement rural
- Infrastructures de transports
- Typologie des voies de circulation urbaines
- Typologie des espaces publics

Grands corridors de circulation

Parcours riverains

Entrées et parcours

Abords des nœuds de transport



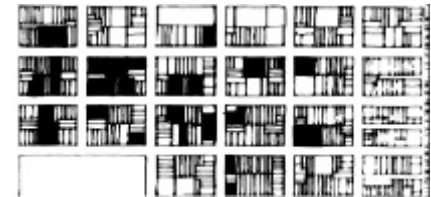
Topography, Water Edges, and Grids

3. Îlots et lotissement

- Îlots
- Lotissement urbain

Noyaux de villages et quartiers

Lieu structurant urbain



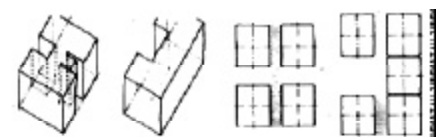
City Blocks and Lots

4. Bâtiments

- Typologie des bâtiments
- Utilisation du sol/usage
- Implantation, volume, COS

Axes et pôles économiques

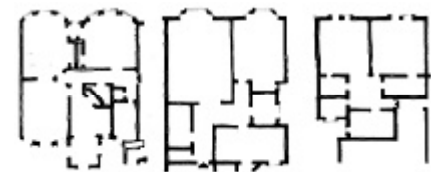
Repères historiques



Collective House / Lot Design

5. Logements et suites

- Composition architecturale
- Disposition et accès aux logements et suites



Apartments

6. Pièces et espaces intérieurs

- Plans intérieurs
- Dimensions critiques des pièces
- Composition : plans, coupes élévation



Rooms

Source: Build for change, Neighborhood architecture in San Francisco, Anne Vernez Moudon

2 Formation historique du territoire

L'analyse de la forme urbaine pose a priori la lecture en plan, sur deux dimensions, des principales caractéristiques morphologiques du tissu urbain. Tel que convenu dans la méthodologie, cette approche distingue 6 échelles d'analyse afin de dégager différents types d'enjeux et de choix qui se posent dans la conception de l'aménagement urbain comme de ses composantes. Sur ce fond de plan, se construisent, se rénovent, se transforment et se remplacent les bâtiments et infrastructures qui donnent le relief au paysage urbain. À cette troisième dimension s'ajoute l'échelle du temps puisque ces différentes opérations se succèdent et s'influencent pour constituer différents épisodes de l'histoire d'une ville.

Pour comprendre la formation historique du territoire urbain, il faut à la fois interroger les plans pour signaler le cadre physique de développement et le processus historique pour saisir les objectifs et conditions qui ont soutenu le choix de tels aménagements formels. À ce titre ce deuxième chapitre vise à établir deux aspects sur le territoire du secteur d'étude: d'identifier dans un premier temps les grands périodes du processus d'urbanisation, dans un deuxième temps d'établir les principaux éléments structurant la forme de ce territoire.

2.1 Processus d'urbanisation

Les limites proposées pour définir le secteur Centre-Est suivent d'abord des barrières physiques ; au nord la Rivière-des-Prairies, au sud-est le fleuve Saint-Laurent, le réseau ferroviaire à l'ouest et l'autoroute 25 et son emprise future prévue à l'est. Un vaste territoire au Centre-Est en est exclu sur la base de la différence de configuration de la trame des rues et îlots. Dans le secteur Centre-Est on retrouve essentiellement une trame orthogonale alors que la partie exclue et attribuée au Secteur Est s'organise sur un jeu de trames pittoresques. Cette différence correspond davantage à la période historique de lotissement du territoire que simplement au cadre bâti.

La formation historique du territoire urbanisé du Secteur Centre-Est est dans l'ensemble beaucoup plus tardive lorsque comparée au secteur Centre. Elle correspond à la troisième et quatrième phase d'expansion urbaine (1860-1900, 1900-1940). Le quartier Hochelaga constitue une première banlieue autonome au cours des années 1870 qui est annexé à la Ville de Montréal dès 1884. Avant 1900, on peut distinguer quelques fragments urbanisés le long du Saint-Laurent et le long de la voie ferrée contournant le Secteur Centre. Dans les deux cas on observe la formation de banlieues à vocation industrielle. On peut noter par ailleurs la présence de quelques noyaux villageois correspondant aux paroisses d'origine qui découpent l'île de Montréal. Le Secteur Centre-Est couvre la plus grande partie de la paroisse du Sault-au-Récollet et des parties des anciennes paroisses de Longue-Pointe, Saint-Léonard et Saint-Laurent. Seul un fragment du noyau villageois du Sault-au-Récollet subsiste le long du boulevard Gouin, notamment autour de l'église paroissiale au bord de la Rivière-des-Prairies.

Le développement du tramway électrique donne le véritablement coup d'envoi pour l'urbanisation de l'ensemble de ce secteur. Il permet concrètement de développer de nouvelles banlieues où se mêlent la vocation industrielle et commerciale au niveau local et la vocation résidentielle en comptant sur un transport en commun rapide, fiable et bon marché. Le quartier Maisonneuve et en particulier la zone appelée Viauville fera une partie de sa promotion sur cette nouvelle classe de cols blancs travaillant en ville mais résidant en banlieue.

Plus encore que le développement immobilier du secteur Centre-Est, l'arrivée du tramway électrique entraîne une fièvre spéculative qui voit le lotissement d'un vaste territoire pendant le cycle de construction entre 1900 et 1918. Conformément au modèle alors établi, la trame des rues reprend le cadre orthogonal du parcellaire rural, avec une

lotissement régulier et des îlots desservis par une ruelle. Bien qu'une grande partie du secteur Centre-Est soit rapidement encadré au niveau de la trame urbaine et des îlots, seule une petite partie de ce territoire est effectivement construite au cours des cycles de construction successifs de 1900-1918, 1918-1935 et 1935-1950.

La comparaison entre le plan d'utilisation du sol de 1949 avec la photo aérienne de 2000 démontre clairement que de nombreux quartiers, en apparence plus anciens parce qu'établis sur la trame orthogonale traditionnelle de Montréal sont, dans les faits, construits après 1950, et contemporain de plusieurs banlieues établies sur des trames pittoresques. Cela se traduit concrètement dans la similitude des typologies de bâtiments construits, indépendamment des objectifs formels et idéologiques des grilles de rues et lotissements proposés.

2.2 Structuration du territoire

2.2.1 Quelques hypothèses sur le processus d'urbanisation

L'organisation du processus d'urbanisation est une réalité encore assez mal connue. Les historiens ont exploré parfois certains épisodes, comme Paul-André Linteau sur la création de Maisonneuve. Toutefois il faut constater que le pont entre l'histoire socio-économique et la formation morphologique du paysage urbain à Montréal demeure un ensemble d'hypothèses à vérifier.

Ainsi, Jean-Claude Marsan illustre avec Côte-des-Neiges, la relation d'encadrement offert par le parcellaire rural sur la configuration de la trame urbaine. Cette relation suggère que l'ordre de la forme urbaine s'insère dans le maillage plus vaste du découpage de territoire rural. Ceci constitue une règle générale jusqu'à la première moitié du XXe siècle à quelques exceptions près (Ville Mont-Royal, Hampstead). Le travail de David Hanna sur la formation de la « New Town » dans le centre-ville actuel présente directement la relation entre la forme urbaine en fonction du découpage des grandes propriétés privées loties après 1840.

Il est convenu d'admettre qu'après 1850 le modèle de l'îlot desservi par une ruelle et une trame orthogonale régulière est appliqué systématiquement dans l'ouverture des nouveaux quartiers. L'image qu'on se fait du développement urbain emprunte beaucoup à un modèle de développement spéculatif reproduit à l'infini associé à la ville américaine, orchestré par les grands propriétaires fonciers et les autorités publiques.

Ce cadre explicatif demeure une hypothèse. Les Archives nationales du Québec conservent les plans d'homologation produits par l'administration municipale à partir de 1874 qui déterminent l'emprise des rues sur le territoire de Montréal et par conséquent indiquent les expropriations à faire sur des rues existantes et le tracé des nouvelles voies dans les territoires encore ruraux. Pourtant les modèles de lotissement restent strictement une responsabilité et un choix des propriétaires fonciers. Les plans d'homologation resteront en usage jusqu'au début des années 70 et les multiples annotations confirment diverses intentions dans l'aménagement des rues et de la trame urbaine pendant près d'un siècle.

La responsabilité de l'encadrement du développement urbain semble ainsi se partager depuis longtemps entre le secteur privé, les propriétaires fonciers et les autorités publiques, les Sulpiciens en tant que seigneurs, puis l'administration municipale quelque part entre 1840 et 1856 avec l'abolition du régime seigneurial. L'analyse morphologique ne permet pas de retracer les détails politiques de ce partage des responsabilités, elle peut néanmoins permettre de distinguer les diverses formes d'aménagements, selon les échelles d'analyse et présenter diverses solutions retenues à différents moments du processus de développement urbain.

2.2.2 Trame rurale

Le maillage rural propose le premier cadre formel de l'aménagement du territoire montréalais. D'une part, on reconnaît le modèle du parcellaire rural résumé par le système des rangs et de l'autre sa disposition perpendiculaire aux principales voies d'eau constituant chacune un axe de pénétration pour coloniser les terres de la vallée du Saint-Laurent. L'organisation morphologique du paysage rural est la rencontre du modèle des côtes et les caractéristiques physiques naturelles du territoire marqué par le système hydrographique et implicitement sa topographie.

En principe le système du parcellaire rural des côtes se structure selon un système systématique et orthogonal de division des terres en concessions parallèles de bandes étroites et profondes. Celles-ci qui se juxtaposent le long de voies primitives, les rangs, qui sont appelés « côtes » et reliées entre elles par des voies perpendiculaires appelées « montée ». Certaines concessions sont initialement prévues plus grandes pour le domaine seigneurial ou les différents fiefs concédés généralement à des communautés religieuses ou quelques particuliers. Les concessions régulières sont destinées à l'établissement d'une famille dont la maison s'établit le long du rang favorisant ainsi un habitat rural linéaire. Les « côtes » sont donc bordées de bâtiments tandis que les montées sont initialement désertes, se glissant entre deux concessions pour relier deux côtes.

L'île de Montréal est bordée au sud par le Saint-Laurent et au nord par la Rivière-des-Prairies et ces deux voies structurent la formation des différentes côtes qui en sont relativement perpendiculaires. Les changements de direction du fleuve ou de la rivière se traduisent par une réorientation du parcellaire rural à l'échelle de l'ensemble d'une côte. Par ailleurs, la topographie a joué un rôle important avec le massif du Mont-Royal qui a directement dicté l'orientation des côtes l'entourant comme le tracé de nombreuses voies primitives.

Le secteur Centre-Est couvre le territoire de plusieurs côtes (Côte du Sault-au-Récollet, Côte Visitation, Côte Saint-Michel sud / nord) ou parties de celle-ci (partie est de la Côte Saint-Laurent, partie ouest de la Côte de la Rivière-des-Prairies et de la Côte de Longue-Pointe, partie nord de la Côte Saint-Louis). La division du territoire est relativement régulière, la topographie étant relativement peu accidentée. On notera toutefois que la présence de quelques ruisseaux a soutenu des découpages irréguliers et que les changements d'orientation entre les diverses côtes a généré des concessions de formes particulières. Là encore, les variations dans les dimensions des concessions demeurent inexplicables en regard de décision originale, ou résultant de subdivisions ou remembrements historiques insoupçonnés.

Le tracé des voies primitives - les côtes - est relativement régulier dans la mesure où la topographie a peu d'incidence sur ce territoire formé de plusieurs plateaux. Le tracé des montées montre cependant une stratégie plus irrégulière où le passage d'une côte à l'autre est souvent décalé de quelques concessions. Ce changement de direction brise le parcours de voies a priori rectilignes et infinies. Le chemin de Saint-Laurent qui constitue la première voie traversant l'île est composé de trois segments décalés, un premier partant de la vieille ville à la rue de Castelnau actuelle, un second suivant la rue Casgrain jusqu'à la Côte Saint-Michel, l'actuel boulevard Crémazie, puis un troisième segment allant vers le Sault-au-Récollet dans l'axe de la rue Lajeunesse actuelle.

La morphologie du parcellaire rural dans les secteurs Centre-Est et Centre montre que le modèle orthogonal du développement en rang, composé de concessions identiques à l'intérieur de côtes se répétant en bande égale à partir du fleuve, doit faire à Montréal une série de compromis géométriques pour tenir compte de la topographie et du réseau hydrographique. Dans l'optique d'un développement agricole fondé sur la ferme familiale, on comprend le souci de définir des parcelles régulières en fonction de leur potentiel

agricole tout en répartissant l'accès aux sources d'eau, aux voies de communication et de distribuer de façon plus équitable le terrain irrégulier selon la topographie ou l'hydrographie. Le tracé des voies primitives s'inscrit dans un maillage d'inspiration orthogonale mais en s'adaptant au relief. La position décalée dans le tracé des montées reliant les côtes est assurément un choix stratégique encore irrésolu.



1904, Map of the Island of Montreal (détail, Secteur Centre-Est), Rielle. Source: Université McGill

3 Analyse des sous-secteurs

3.1 Analyse des sous-secteurs

La compréhension de l'espace urbain contemporain implique à la fois l'analyse des tissus urbains actuels et leur évolution historique dans la mesure où les décisions en aménagement procèdent dans un cadre physique et chronologique. Deux documents de références sont nécessaires; la structure territoriale originelle, la composition du tissu urbain actuel.

Pour chaque sous-secteur identifié, on trouvera une synthèse de l'analyse en quatre points: une description sommaire de l'évolution urbaine et les composantes morphologiques, un extrait du plan d'utilisation du sol de 1949 et de l'orthophoto de 2000, une planche synthèse sur la caractérisation de la trame urbaine, de la nature des îlots et les limites des aires morphologiques homogènes. Cette planche définit le milieu urbain constitué, et par contraste laisse apparaître les ensembles institutionnels, les pièces urbaines et les ensembles fragmentés.

La cartographie de la structure d'origine à l'échelle du territoire inclut la topographie, l'hydrographie, l'organisation des paroisses fondatrices sur l'île de Montréal et le lotissement du parcellaire agricole. La cartographie de la topographie et l'hydrographie s'appuie dans le secteur Centre-Est sur un document numérisé du gouvernement provincial et sur les descriptions de réseaux de ruisseaux et rivières illustrés par le plan de 1904.

Comme l'a démontré Jean-Claude Marsan pour Côte-des-Neiges, la structure d'origine rurale, établie au XVII^e et XVIII^e siècles, constitue la première armature encadrant la formation de l'espace urbain et ce, encore aujourd'hui. Ce cadre général est important parce qu'il n'a jamais été remplacé par un des plans d'urbanisation ultérieurs sur l'ensemble de l'île de Montréal. De plus, le parcellaire rural définit les références cadastrales des grandes propriétés foncières qui seront loties sur l'initiative privée, autant à l'échelle de quelques îlots de quartiers, qu'à celle de la création de villes nouvelles en périphérie des limites historiques de Montréal établies en 1791.

Dans le secteur Centre-Est la forme du parcellaire rural est largement décrite par la carte de Rielle de 1904 qui présentent les côtes et concession rurale sur l'île de Montréal. Pour les secteurs déjà urbanisé en 1874, comme Hochelaga on peut se référer au plan cadastral de 1874 de la Côte de Longue-Pointe. Pour ceux de la Paroisse de Montréal on peut consulter le cadastre de la Côte Saint-Louis traversée par le chemin de fer de ceinture qui délimite les secteurs Centre-Est et Centre. L'intégration de ces trois documents permet de définir les voies primitives et les côtes qui forment la première structure territoriale.

L'analyse du tissu urbain est fondée dans un premier temps, sur la catégorisation du système de voies d'accès et des parcelles limitrophes. On distingue en premier lieu les parcours mères qui suivent principalement les voies rurales originelles. Le parcellaire d'origine rurale se caractérise par des lots originaux aux grandes dimensions. À ce premier réseau se branchent les voies d'implantation bordées d'un lotissement plus serré. Entre les voies d'implantation, on trouve en troisième lieu les voies de raccordement qui entraînent parfois une réorientation du lotissement sur les têtes d'îlots. Enfin dans un quatrième temps on observe l'apparition de voies de restructuration qui visent à augmenter la perméabilité du tissu urbain en procédant à l'ouverture de nouvelles rues prolongées, élargies ou évenant un milieu urbain constitué. Les lots limitrophes sont souvent affectés dans leur dimension et géométrie par de telles opérations. Ici encore les cartes historiques et une lecture minutieuse du cadastre actuel comme du cadre bâti doivent nous permettre d'établir ce second document.

Une deuxième analyse considère la structure des îlots qui touche directement l'implantation du cadre bâti. Les îlots sont divisés en trois catégories ; sans ruelle, avec ruelle et pittoresque.

Les îlots sans ruelle sont souvent à la fois les plus anciens et parmi les plus récents parce qu'ils proposent initialement que l'accès à l'arrière lot se fasse par un passage latéral. Pour le secteur Centre-Est on trouve quelques exemple d'îlots sans ruelle dans les noyaux villageois d'origine, à Hochelaga et au Sault-au-Recollet. On en trouve par ailleurs de très nombreux îlots sans ruelle dans les quartiers construits après 1950. La carte de 1949 montre que la plus grande partie du secteur était alors lotie sur une trame orthogonale composée d'îlots avec ruelle. Mais la construction de maisons jumelées ou isolées a rendu inutile la sauvegarde des emprises des ruelles, désormais inutile là où l'accès à la cour pouvait se faire par un passage latéral.

Les îlots avec ruelle, qui apparaissent dans le secteur Centre vers 1840 pour le lotissement du quartier bourgeois du « New Town » au pied du Montréal s'imposent à la fin du XIXe siècle comme le modèle de référence pour les autres secteurs en croissance. L'ensemble du secteur Centre-Est est loti de cette façon dans un élan de frénésie spéculative entre 1900 et 1914. Cette opération d'arpentage est en partie soutenue par l'impression de croissance illimitée et de mobilité infinie offerte par le tramway électrique lancé à Montréal après 1892.

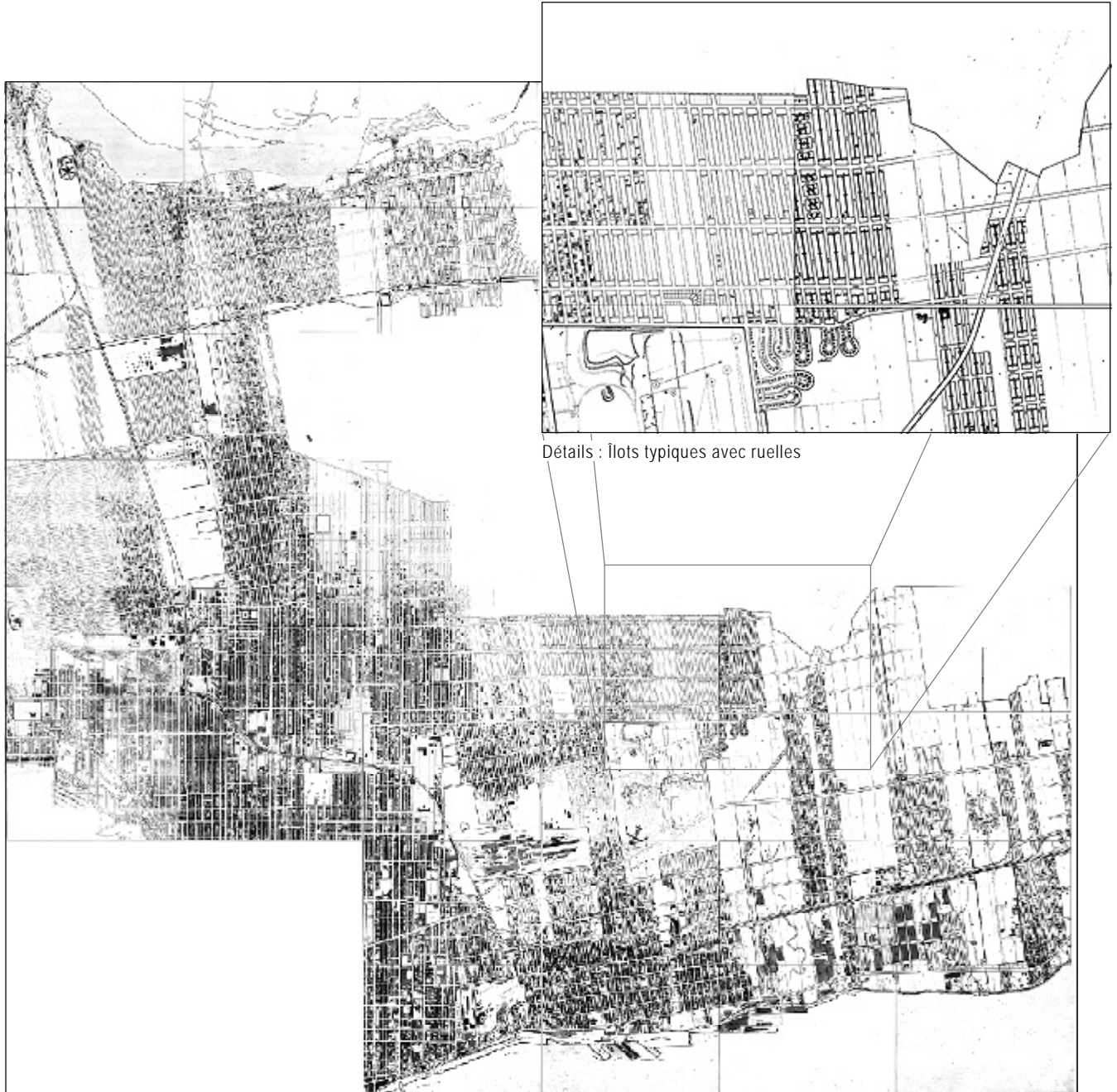
Ainsi c'est sans surprise que l'on observe sur la carte de 1949 que l'essentiel des territoires urbanisés alors le sont sur une trame orthogonale d'îlots avec ruelle. La comparaison des sous-secteurs démontre toutefois que le territoire effectivement construit est alors beaucoup plus limité que ne laisse paraître l'apparente unité morphologique de la trame orthogonale qui traverse l'ensemble du territoire du secteur Centre-Est.

Les îlots pittoresques constituent un modèle relativement récents, d'abords employés dans les terrains escarpés sur les bords du Mont-Royal, là où la trame orthogonale s'avérait impossible. Puis progressivement, avec les exemples de Ville Mont-Royal (1912), Hampstead (1921) et la Cité-Jardin du tricentenaire (1942), la forme de la trame pittoresque est associée à la ville résidentielle bourgeoise. Les politiques d'habitation et d'accès à la propriété après 1950 vont d'ailleurs imposer ces tracés sinueux pour les nouveaux lotissements.

Le secteur Centre-Est ayant déjà largement lotie entre 1900 et 1914 sur la base d'une trame orthogonale s'insérant dans le parcellaire rural, on trouve peu d'îlots pittoresques dans l'ensemble du secteur Centre-Est. On remarquera quelques fragments dans les sous-secteurs Hochelaga et Mercier.

La partie est du sous-secteur Montréal-Nord présente l'application d'une sorte de compromis entre l'orthogonalité du parcellaire rural et la composition pittoresque faite de rues en boucle et intersections asymétriques. De même l'urbanisation après 1980 de la partie est des terrains Angus, désigné quartier résidentiel, présente un sorte de retour vers la trame orthogonale mais avec là encore certains traits de la composition pittoresque. L'ancien domaine Saint-Sulpice propose quant à lui un variété de fragments pittoresques sans intentions claires lorsqu'on compare les exemples historiques existants à Montréal. Ce choix ne répond pas à une volonté de préserver le caractère rural du domaine, mais semble tenir simplement d'une reproduction de la fragmentation propre au développement de banlieue des dernières décennies.

La double analyse sur les catégories de rues et d'îlots permet de définir les aires morphologiques homogènes, et ainsi délimiter les tissus urbains constitués.

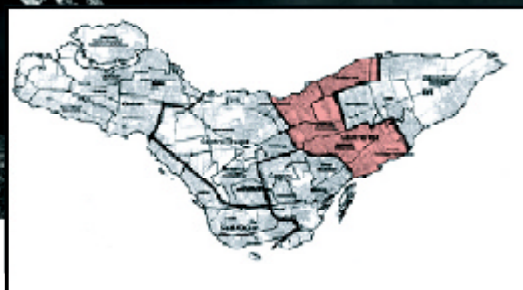


Détails : îlots typiques avec ruelles

1949, Le secteur Centre-Est; plan d'utilisation du sol (assemblage). Source: Université McGill



Division des sous-secteurs d'étude : Secteur Montréal Centre-Est



Limites du secteur à l'étude

3.2 Synthèse de l'analyse des sous-secteurs

3.2.1 Ahuntsic, Côte du Sault-au-Récollet

- Sous-secteur essentiellement loti avant 1949 mais urbanisé entre 1950 et 1970 ;
- Le lotissement original prévoyait des îlots desservis par des ruelles et des bâtiments contigus. Une très large part de ce qui a été construit est constitué d'immeubles isolés ou jumelés, rendant redondant la présence des ruelles originales dont l'emprise de plusieurs ont effectivement été cédée aux propriétaires riverains ;
- Les voies ferrées définissent les limites ouest et sud du sous-secteur sans toutefois offrir une desserte pour le secteur ;
- Les artères nord-sud s'inscrivent dans un prolongement des quartiers montréalais plus au sud. Le boulevard Henri-Bourassa constitue la principale voie traversant le sous-secteur d'est en ouest ;
- Le noyau villageois du Saut-au-Récollet subsiste partiellement le long du boulevard Gouin qui conserve sur certains segments une partie de son caractère de voie primitive rurale ;

Cadre de planification

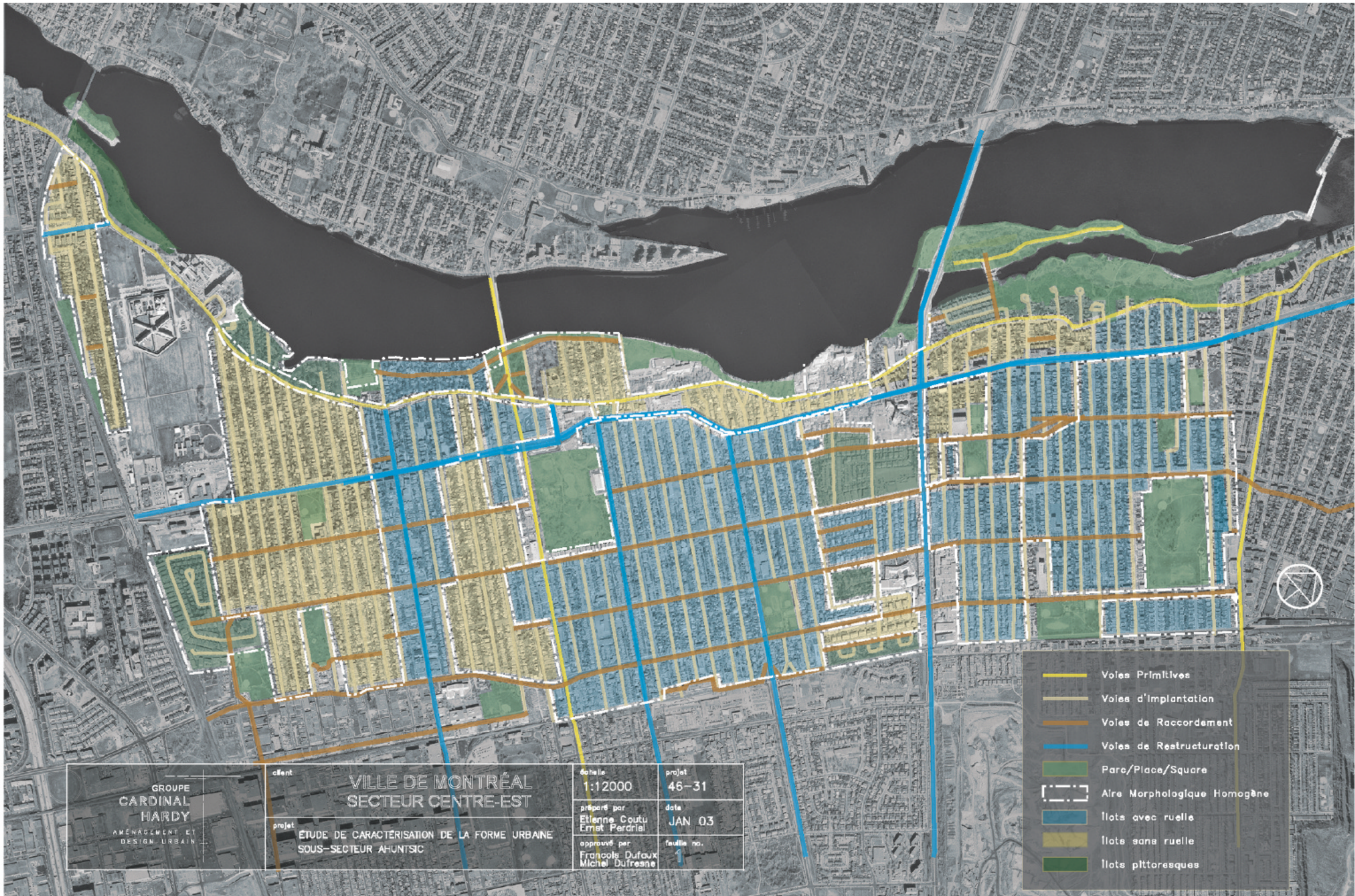
- cadre réglementaire général de planification à établir pour chaque aire morphologique homogène composant les îlots constitués;
- ensembles institutionnels et noyau villageois du Sault-au-Récollet exigeant une planification particulière;
- territoires d'enjeu : les deux emprises ferroviaires; à l'ouest et au sud du sous-secteur, et à une échelle plus fine les abords du boulevard Henri-Bourassa qui constitue une voie de restructuration inachevée; trois territoires posant des cas de planification prioritaire.



1949, Plan d'utilisation du sol, (détail). Source: Université McGill



2000, Orthophoto (détail). Source: Ville de Montréal



- Voies Primitives
- Voies d'implantation
- Voies de Raccordement
- Voies de Restructuration
- Parc/Place/Square
- Aire Morphologique Homogène
- Ilots avec ruelle
- Ilots sans ruelle
- Ilots pittoresques

<p>GRUPE CARDINAL HARDY AMÉNAGEMENT ET DESIGN URBAIN</p>	<p>client VILLE DE MONTRÉAL SECTEUR CENTRE-EST</p>	<p>échelle 1:12000</p>	<p>projet 46-31</p>
	<p>projet ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE SOUS-SECTEUR AHUNTSIC</p>	<p>préparé par Etienne Coutu Ernst Perdrual</p>	<p>date JAN 03</p>
		<p>approuvé par François Dufaux Michel Dufresne</p>	<p>feuille no. 1</p>

3.2.2 Domaine Saint-Sulpice, Côte Saint-Michel Nord

- Sous-secteur divisé en trois bandes parallèles dans l'axe est-ouest; la carrière Francon, la zone urbanisée Saint-Michel nord, la carrière Miron, le domaine Saint-Sulpice ;
- Le domaine Saint-Sulpice correspond à un domaine rural appartenant au séminaire de Montréal qui a tardivement été urbanisé et explique le recours à des trames de rues pittoresques. La zone Saint-Michel Nord s'inscrit dans la trame orthogonale dérivée du parcellaire rural. Les deux carrières constituent désormais des curiosités topographiques qui excluent par leur occupation des usages et une forme urbaine conventionnelle ;
- Grands réseaux de transport en périphérie, boulevard métropolitain au sud, chemin de fer au nord et 4 artères nord-sud traversant le sous-secteur ;

Cadre de planification

- cadre réglementaire général de planification à établir pour chaque aire morphologique homogène composant les îlots constitués, territoire restreint dans ce sous-secteur;
- ensembles institutionnels éducatifs liés au Collège André-Grasset et au Cégep d'Ahuntsic exigeant une planification particulière;
- les territoires d'enjeu : la mise en valeur des deux carrières comme ensemble re-naturalisé avec les tissus urbains limitrophes, notamment les abords du boulevard Métropolitain pour articuler les interfaces du concept de re-naturalisation qui constitue un cas de planification prioritaire.



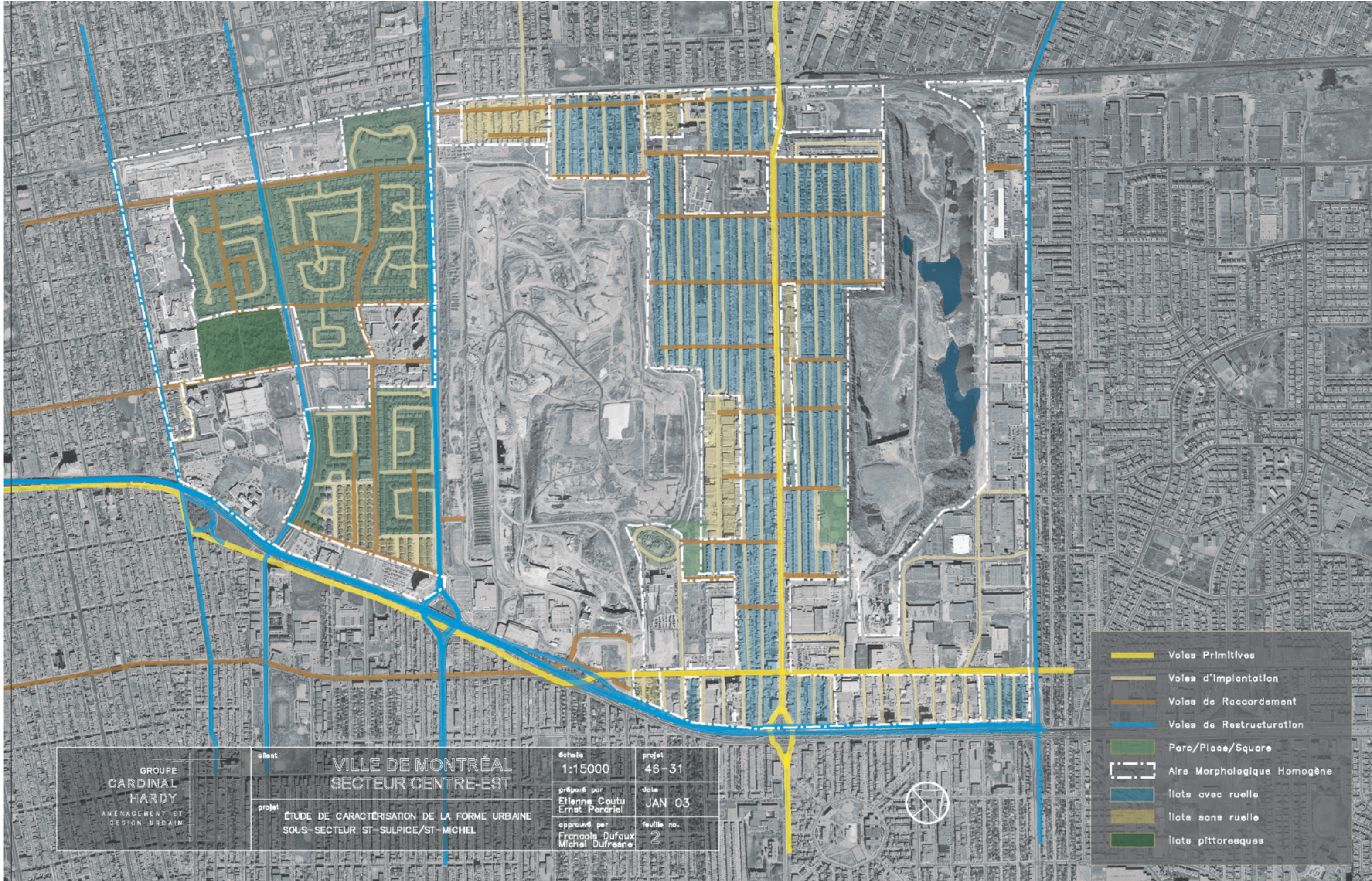
1949, Plan d'utilisation du sol, (détail, incomplet). Source: Université McGill



1931, Plan de la Cité de Montréal (détail).
Source: collection BNQ



2000, Orthophoto (détail). Source: Ville de Montréal



- Voies Primitives
- Voies d'Implantation
- Voies de Raccordement
- Voies de Restructuration
- Parc/Place/Square
- Aire Morphologique Homogène
- lots avec ruelle
- lots sans ruelle
- lots pittoresques

<p> GROUPE CARDINAL HARDY <small>AMÉNAGEMENT ET DESIGN URBAIN</small> </p>	client	<p>VILLE DE MONTRÉAL SECTEUR CENTRE-EST</p>	échelle	1:15000	projet	46-31	
	projet	<p>ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE SOUS-SECTEUR ST-SULPICE/ST-MICHEL</p>		préparé par	Etienne Coutu Ernst Perriol	date	JAN 03
			approuvé par	François Dufaux Michel Dufresne	feuille no.	2	

3.2.3 Mile-End/Villeray, Côte Saint-Laurent Est

- Sous-secteur homogène dans le parcellaire rural d'origine, Côte Saint-Laurent Est, mais divisé en trois zones distinctes par le passage du chemin de fer, distinguant Mile-End et Villeray, et le boulevard Métropolitain séparant au nord Ahuntsic ;
- Sous-secteur déjà partiellement urbanisé entre 1900 et 1949. La période après 1950 a permis de compléter les quartiers résidentiels et de consolider les ruptures entre ces quartiers avec les activités industrielles établies près du chemin de fer ou de l'autoroute ;
- Tissu urbain orthogonal s'inscrivant dans la trame du parcellaire rural, fragmenté par les grands réseaux et les zones industrielles ;
- Les grands réseaux divisent et bordent le sous-secteur vers le sud, l'ouest et le nord. Seul le côté Est est perméable depuis les quartiers avoisinants ;

Cadre de planification

- cadre réglementaire général de planification à établir pour chaque aire morphologique homogène composant les îlots constitués ;
- ensembles institutionnels autour et avec le parc Jarry exigeant une planification particulière ;
- territoires d'enjeux : les emprises ferroviaires et celles du boulevard Métropolitain de même que les zones industrielles qui les accompagnent forment des cas de planification prioritaire.



1949, Plan d'utilisation du sol, (détail). Source: Université McGill



2000, Orthophoto (détail). Source: Ville de Montréal



- Voies Primitives
- Voies d'implantation
- Voies de Raccordement
- Voies de Restructuration
- Parc/Place/Square
- Aire Morphologique Homogène
- Ilots avec ruelle
- Ilots sans ruelle
- Ilots pittoresques

GROUPE
**CARDINAL
 HARDY**
 AMÉNAGEMENT ET
 DESIGN URBAIN

client
**VILLE DE MONTRÉAL
 SECTEUR CENTRE-EST**
 projet
 ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE
 SOUS-SECTEUR MILE-END/MILLERAY

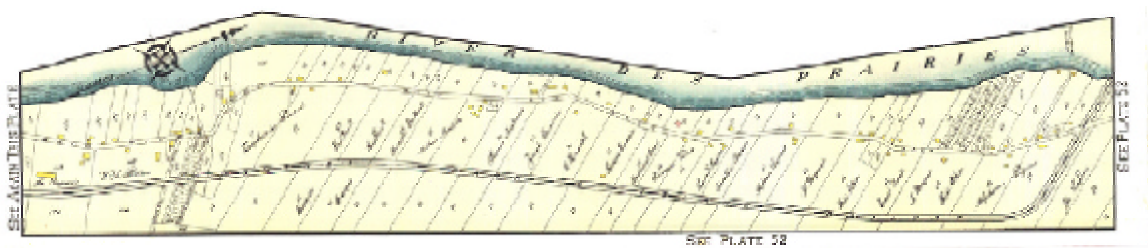
échelle 1:15000	projet 46-31
préparé par Etienne Coutu Ernst Perdriel	date JAN 03
approuvé par Francols Dufaux Michel Dufresne	feuille no. 3

3.2.4 Montréal-Nord, Côte des Prairies Ouest

- Sous-secteur couvrant essentiellement le territoire d'une ancienne côte, la partie ouest plus ancienne s'inscrit dans le parcellaire rural reprenant le modèle montréalais d'îlots et ruelles. La partie orientale plus récente est découpée d'une trame plus irrégulière sans être toutefois complètement pittoresque ;
- Deux grandes artères traversant ce territoire ; le boulevard Henri-Bourassa et Perras qui forment deux voies de restructuration ;
- La voie ferrée borde la limite sud du sous-secteur, sans toutefois le desservir ;

Cadre de planification

- cadre réglementaire général de planification à établir pour chaque aire morphologique homogène composant les îlots constitués ;
- territoires d'enjeu : l'ensemble institutionnel de l'hôpital de Rivière-des-Prairies et du Collège Marie-Victorin où se trouve un paysage naturel partiellement intact, exigeant une planification particulière et prioritaire ; l'emprise ferroviaire à la limite sud du sous-secteur forme un autre cas de planification particulière.



1907, Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard, Pinsonneault, (détail planche 55). Source: collection BNO



1931, Plan de la Cité de Montréal (détail). Source: collection BNO



2000, Orthophoto (détail). Source: Ville de Montréal



**GROUPE
CARDINAL
HARDY**
 AMÉNAGEMENT ET
 DESIGN URBAIN

client
**VILLE DE MONTRÉAL
SECTEUR CENTRE-EST**
 projet
 ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE
 SOUS-SECTEUR MONTRÉAL-NORD

échelle 1:13500	projet 46-31
préparé par Etienne Coutu Ernst Perdreau	date JAN 03
approuvé par François Dufaux Michel Dufresne	feuille no. 4

- Voies Primitives
- Voies d'implantation
- Voies de Raccordement
- Voies de Restructuration
- Parc/Place/Square
- Aire Morphologique Homogène
- Ilots avec ruelle
- Ilots sans ruelle
- Ilots pittoresques



3.2.5 Hochelaga-Maisonneuve

- Sous-secteur relativement homogène et structuré avant 1949. La partie nord est construite après 1950 mais sans remettre en cause la trame et le parcellaire établi plus au sud.
- Les grands réseaux sont en périphérie, chemin de fer à l'ouest, avenue Sherbrooke et Notre-Dame au nord et au sud.

Cadre de planification

- cadre réglementaire général de planification à établir pour chaque aire morphologique homogène composant les îlots constitués;
- l'ensemble institutionnel du Parc Olympique exige une planification particulière;
- territoires d'enjeux : le secteur industriel aux abords de l'emprise ferroviaire partiellement désaffectée et le corridor de la rue Notre-Dame, dont l'aménagement est à l'étude, forment deux cas de planification prioritaire.



1949, Plan d'utilisation du sol, (détail). Source: Université McGill



2000, Orthophoto (détail). Source: Ville de Montréal



- Voies Primitives
- Voies d'implantation
- Voies de Raccordement
- Voies de Restructuration
- Parc/Place/Square
- Aire Morphologique Homogène
- Ilots avec ruelle
- Ilots sans ruelle
- Ilots pittoresques

**GROUPE
CARDINAL
HARDY**
AMÉNAGEMENT ET
DESIGN URBAIN

client
**VILLE DE MONTRÉAL
SECTEUR CENTRE-EST**

projet
ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE
SOUS-SECTEUR HOCHELAGA-MAISONNEUVE

échelle
1:15000

préparé par
Etienne Coutu
Ernst Perdriel

approuvé par
Francois Dufaux
Michel Dufresne

projet
46-31

date
JAN 03

feuille no.
5

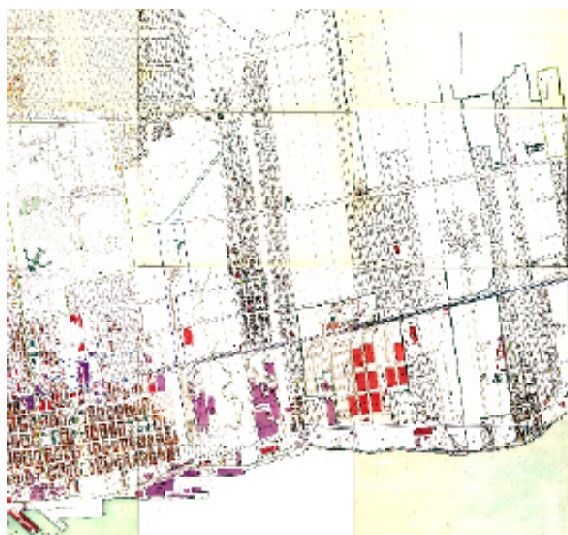


3.2.6 Mercier, Côte Longue-Pointe Ouest

- Sous-secteur composé de plusieurs fragments de tissus urbains, de zones industrielles et institutionnelles, notamment l'hôpital Louis-Hippolyte-Lafontaine, le cimetière de l'Est et la Base militaire de Longue-Pointe ;
- Milieu urbanisé après 1949, partiellement inscrit dans le parcellaire rural, partiellement structuré dans ces parties plus récentes par des trames irrégulières ;
- Grand réseaux à l'est, autoroute 25, chemin de fer au centre, et proposition de traverser le sous-secteur par une autoroute menant au futur boulevard Notre-Dame ;

Cadre de planification

- cadre réglementaire général de planification à établir pour les quelques aires morphologiques homogènes composant les îlots constitués;
- l'ensemble institutionnel de l'hôpital Louis-Hyppolite-Lafontaine exige une planification particulière;
- territoires d'enjeu : le secteur industriel et la base militaire de Longue-Pointe, entre les rues Notre-Dame et Souigny posent un cas de planification prioritaire.



1949, Plan d'utilisation du sol, (détail). Source: Université McGill



1931, Plan de la Cité de Montréal (détail).
Source: collection BNQ



2000, Orthophoto (détail). Source: Ville de Montréal

-  Voies Primitives
-  Voies d'Implantation
-  Voies de Raccordement
-  Voies de Restructuration
-  Parc/Place/Square
-  Aire Morphologique Homogène
-  Ilots avec ruelle
-  Ilots sans ruelle
-  Ilots pittoresques

GROUPE
CARDINAL
HARDY
AMÉNAGEMENT ET
DESIGN URBAIN

client
**VILLE DE MONTRÉAL
SECTEUR CENTRE-EST**

projet
ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE
SOUS-SECTEUR MERCIER

échelle 1:15000	projet 46-31
préparé par Étienne Coutu Ernst Perdriel	date JAN 03
approuvé par François Dufaux Michel Dufresne	feuille no. 6



3.2.7 Rosemont, Côte Visitation

- Sous-secteur occupant le territoire de l'ancienne Côte Visitation. Territoire urbanisé avant 1949 partiellement grâce à la présence des usines Angus (Vieux-Rosemont) ;
- Urbanisation complétée après 1950 en respectant la trame orthogonale nord-sud du parcellaire rural ;
- Deux cas particuliers : la Cité-Jardin en 1942, projet coopératif inachevé de trame pittoresque et maisons unifamiliales, les terrains des usines Angus après 1980 cherchant un compromis entre une certaine tradition urbaine montréalaise, le pittoresque des banlieues et les normes d'implantation d'après-guerre ;
- Grandes aires morphologiques homogènes divisées par des fragments d'aires morphologiques différentes (pittoresque, avec ou sans ruelle) ;
- Présence de voies ferrées à la limite ouest, et de grandes artères est-ouest et nord-sud ;

Cadre de planification

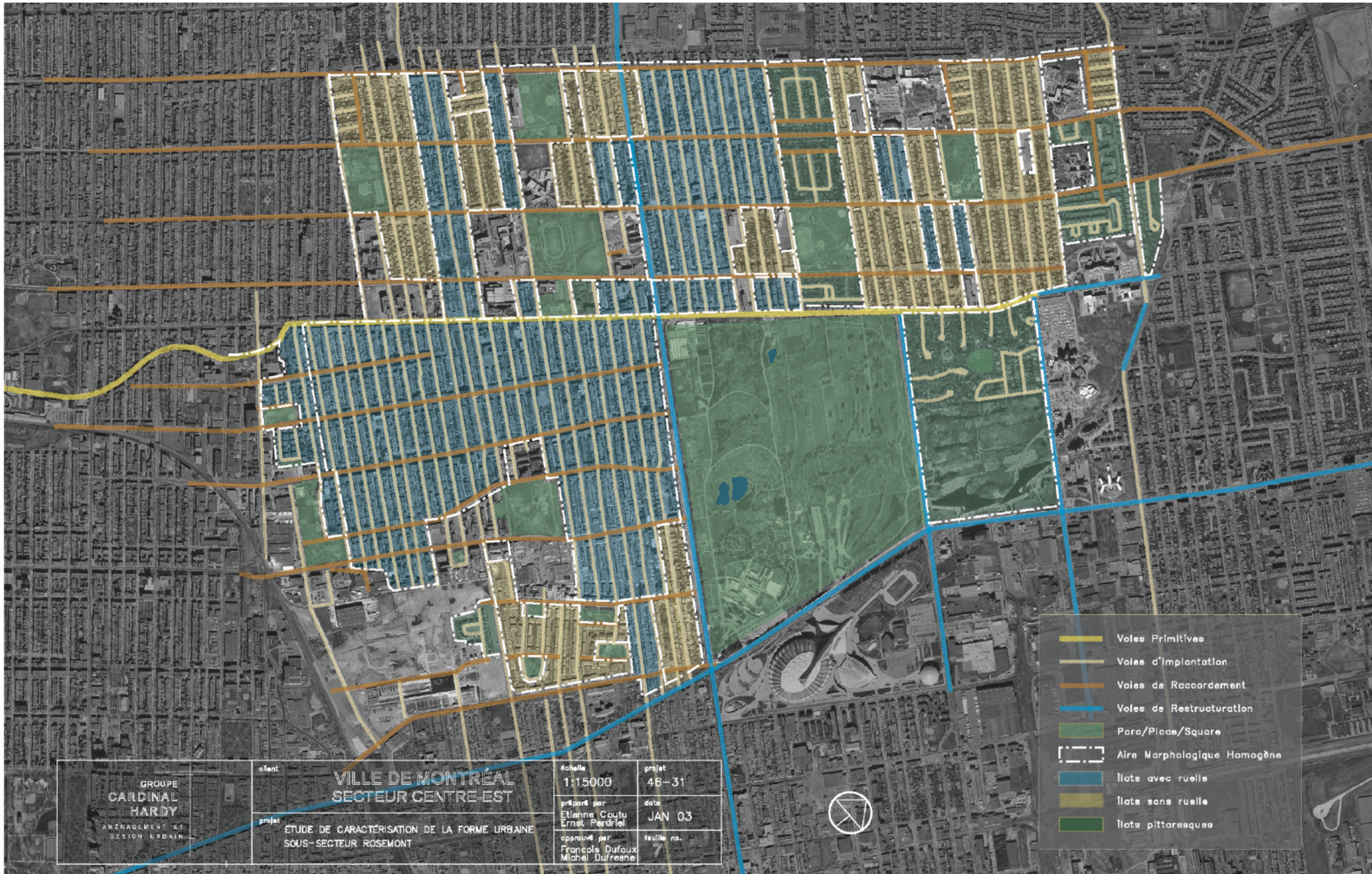
- cadre réglementaire général de planification à établir pour les quelques aires morphologiques homogènes composant les îlots constitués;
- l'ensemble institutionnel dominant du parc Maisonneuve, du jardin Botanique, et secondaire formé par les parcs et équipement scolaire du sous-secteur exigent une planification particulière;
- les territoires d'enjeu : les abords de l'emprise ferroviaire et autres terrains adjacents, la dernière portion des terrains Angus qui pose un cas de planification prioritaire.



1949, Plan d'utilisation du sol, (détail). Source: Université McGill



2000, Orthophoto (détail). Source: Ville de Montréal



- Voies Primitives
- Voies d'Implantation
- Voies de Raccordement
- Voies de Restructuration
- Parc/Place/Square
- Aire Morphologique Homogène
- Ilots avec ruelle
- Ilots sans ruelle
- Ilots pittoresques

GROUPE
**CARDINAL
 HARDY**
 AMÉNAGEMENT ET
 DESIGN URBAIN

client
**VILLE DE MONTRÉAL
 SECTEUR CENTRE-EST**
 projet
 ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE
 SOUS-SECTEUR ROSEMONT

échelle
 1:15000
 projet
 46-31
 préparé par
 Etienne Coutu
 Ernest Perdrilol
 date
 JAN 03
 approuvé par
 François Dufaux
 Michel Dufresne
 feuille no.
 7

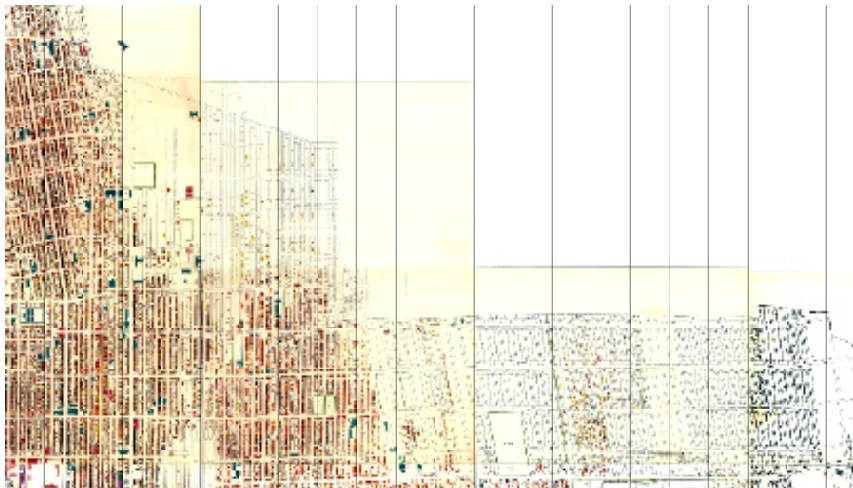


3.2.8 Côte Saint-Michel Sud

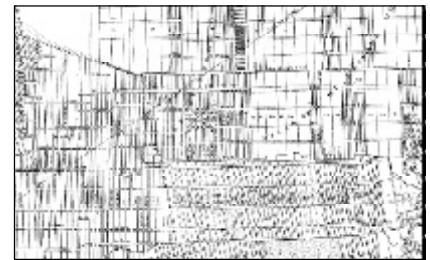
- Sous-Secteur intégrant l'ancienne Ville Saint-Michel (place de l'octogone) et le territoire de la Côte Saint-Michel sud ;
- Quartiers lotis avant 1949 mais essentiellement construits entre 1950 et 1970 ;
- Les limites du sous-secteur sont perméables sur les côtés est, sud et ouest en correspondant au cadre du parcellaire rural tandis que la limite nord est marquée fortement par la présence du boulevard métropolitain ;
- Sous-secteur divisé en deux aires morphologique homogènes, à l'ouest avec ruelle et à l'est sans ruelle. Dans ce dernier cas, il s'agit du résultat du type de bâtiments implantés (isolés ou jumelés) que du choix initial du lotissement prévu ;
- Il n'y a pas de territoire d'enjeux proprement dit, le sous-secteur étant déjà urbanisé de façon continue ;
- Les abords de boulevard métropolitain pourraient toutefois présenter un enjeu d'aménagement à moyen terme, notamment face à l'impact de la réfection de cette artère prévue au cours des prochaines années.

Cadre de planification

- cadre réglementaire général de planification à établir pour les quelques aires morphologiques homogènes composant les îlots constitués;
- l'ensemble institutionnel marqué par le parc orthogonal de l'ancienne Ville Saint-Michel exige une planification particulière;
- territoires d'enjeux : les abords du boulevard Métropolitain dans l'optique de la réfection de cette artère dans les prochaines années, pose un cas de planification prioritaire.



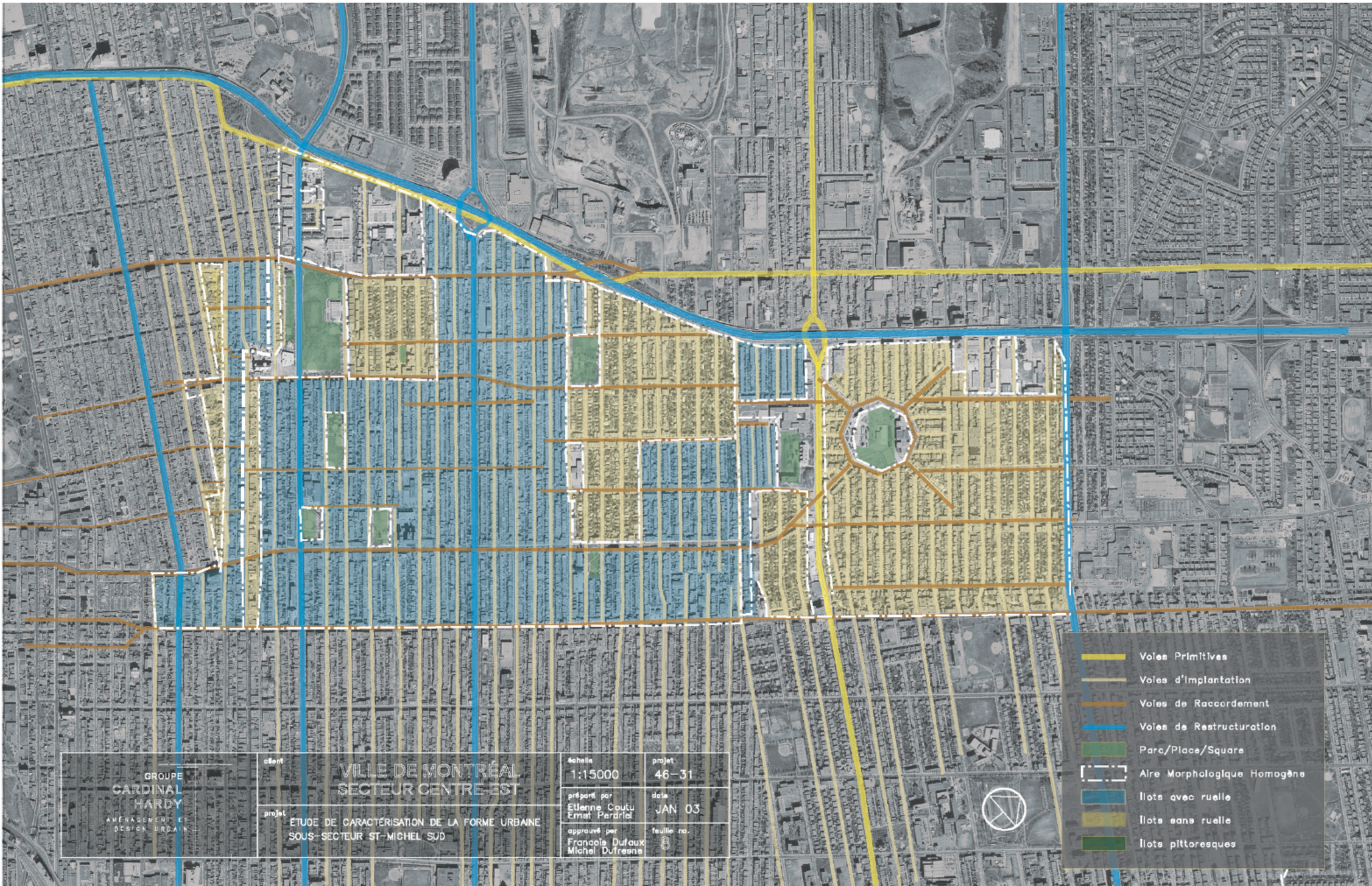
1949, Plan d'utilisation du sol, (détail, incomplet). Source: Université McGill



1931, Plan de la Cité de Montréal (détail).
Source: collection BNQ



2000, Orthophoto (détail). Source: Ville de Montréal



GROUPE
CARDINAL
HARDY
 AMÉNAGEMENT ET
 DESIGN URBAIN

client
VILLE DE MONTRÉAL
SECTEUR CENTRE-EST
 projet
 ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE
 SOUS-SECTEUR ST-MICHEL SUD

échelle	projet
1:15000	46-31
préparé par	date
Etienne Coutu Emat Perdrifol	JAN 03
approuvé par	feuille no.
François Dufaux Michel Dufresne	8

-  Voies Primitives
-  Voies d'implantation
-  Voies de Raccordement
-  Voies de Restructuration
-  Parc/Place/Square
-  Aire Morphologique Homogène
-  Ilots avec ruelle
-  Ilots sans ruelle
-  Ilots pittoresques

3.2.9 Petite-Patrie, Côte Saint-Louis Sud

- Sous-secteur urbanisé entre 1900 et 1949, qui est séparé du plateau Mont-Royal par les emprises ferroviaires ;
- Trame orthogonale nord-sud s'inscrivant dans le parcellaire rural de la Côte Saint-Louis et aires morphologiques homogènes d'îlots avec ruelles ;

Cadre de planification

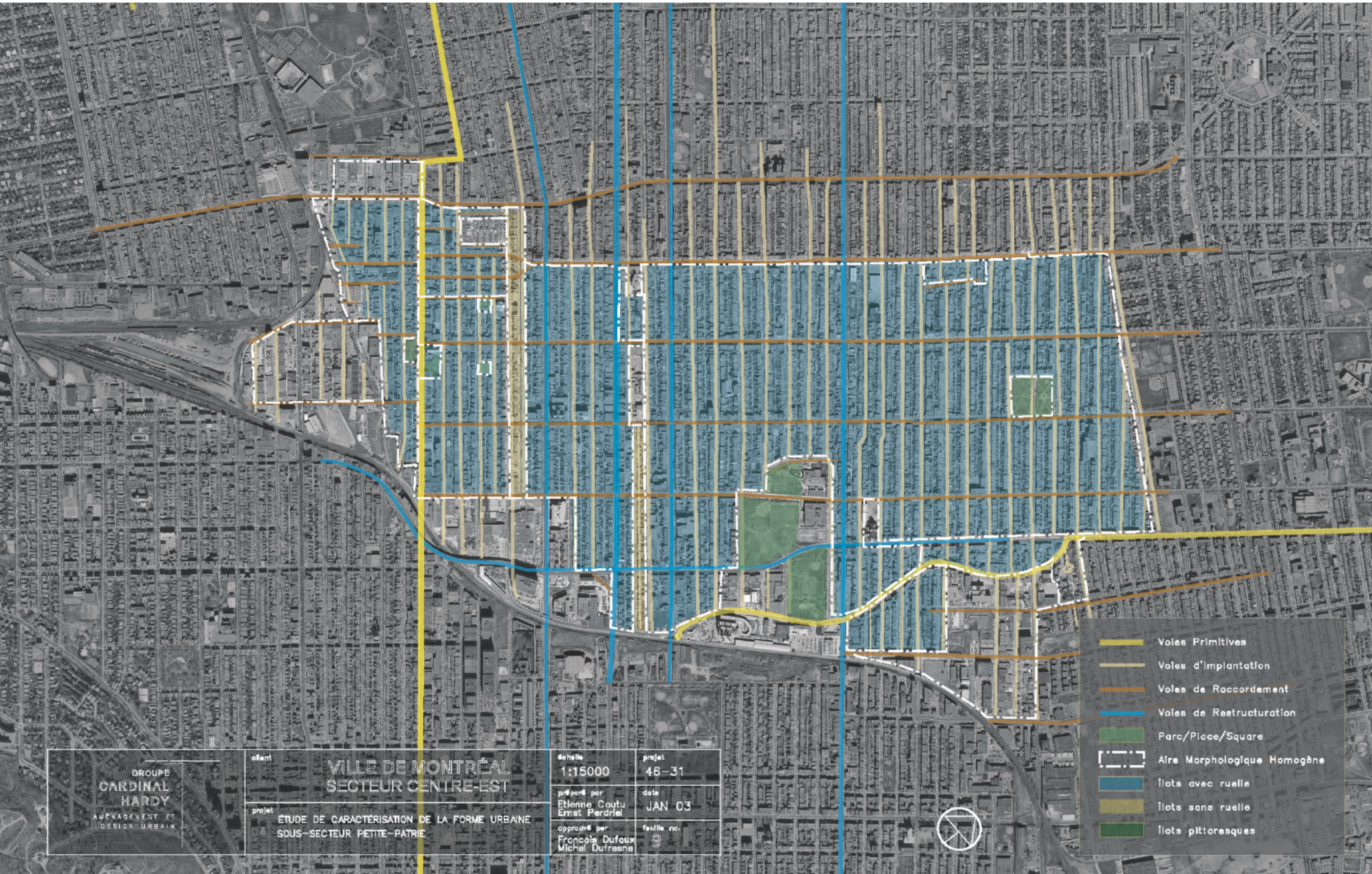
- cadre réglementaire général de planification à établir pour les quelques aires morphologiques homogènes composant les îlots constitués;
- l'ensemble institutionnel marqué par le parc Père-Marquette exige une planification particulière;
- territoires d'enjeu : les abords de l'emprise ferroviaire du chemin de fer de ceinture et les zones industrielles limitrophes posent ensemble un cas de planification prioritaire, à lier avec le secteur Centre.



1949, Plan d'utilisation du sol, (détail). Source: Université McGill



2000, Orthophoto (détail). Source: Ville de Montréal



- Voies Primitives
- Voies d'implantation
- Voies de Raccordement
- Voies de Restructuration
- Parc/Place/Square
- Aire Morphologique Homogène
- lots avec ruelle
- lots sans ruelle
- lots pittoresques

GROUPE CARDINAL HARDY AMÉNAGEMENT ET DESIGN URBAIN	client VILLE DE MONTRÉAL SECTEUR CENTRE-EST	échelle 1:15000	projet 46-31
	projet ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE SOUS-SECTEUR PETITE-PATRIE	préparé par Etienne Coutu Ernst Perdreel	date JAN 03
		approuvé par François Dufaux Michel Dufresne	feuille no. 9



3.2.10 Le Port de Montréal

- Sous-secteur linéaire le long du Fleuve Saint-Laurent divisé entre un plateau, occupé par des activités industrielles et d'entreposage, et une zone remblayée pour l'aménagement des quais ;
- La rue Notre-Dame constitue la limite nord du sous-secteur ;
- L'ensemble du sous-secteur constitue un enjeu majeur en fonction de la nature du réaménagement de la rue Notre-Dame, qui réduira ou augmentera l'accès au sous-secteur, et l'évolution de l'activité portuaire qui pourra retenir ou renoncer à une partie des terrains occupés actuellement en particulier sur la partie haute entre les voies ferrées et la rue Notre-Dame.

Cadre de planification

- pas de cadre réglementaire général de planification à établir faute d'aires morphologiques homogènes et donc d'îlots constitués;
- pas d'ensemble institutionnel exigeant une planification particulière, mais prise en compte du changement topographique entre le plateau de l'ancienne rive et les territoires remblayés en contrebas;
- territoires d'enjeu : ensemble du sous-secteur - aménagement de la rue Notre-Dame, l'évolution de l'activité portuaire et ferroviaire posent ensemble un cas de planification prioritaire.



1949, Plan d'utilisation du sol, (détail). Source: Université McGill



2000, Orthophoto (détail). Source: Ville de Montréal



-  Voies Primitives
-  Voies d'implantation
-  Voies de Raccordement
-  Voies de Restructuration
-  Parc/Place/Square
-  Aire Morphologique Homogène
-  îlots avec ruelle
-  îlots sans ruelle
-  îlots pittoresques



<p>GROUPE CARDINAL HARDY AMÉNAGEMENT ET DESIGN URBAIN</p>	<p>client VILLE DE MONTRÉAL SECTEUR CENTRE-EST</p>	<p>échelle 1:18000</p>	<p>projet 46-31</p>
	<p>projet ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE SOUS-SECTEUR PORT-DE-MONTRÉAL</p>	<p>préparé par Etienne Coutu Ernst Perdreel</p>	<p>date JAN 03</p>
		<p>approuvé par François Dufaux Michel Dufresne</p>	<p>feuille no. 10</p>

4 Traits dominants du secteur

L'étude minutieuse de la forme urbaine a permis de dégager deux grands types de contexte; d'une part les tissus urbains constitués destinés à recevoir l'essentiel des bâtiments, d'autre part les territoires d'enjeux dont la superficie dépasse l'échelle d'un îlot urbain conventionnel. À travers ces deux types de territoire cette quatrième section dresse un inventaire des traits dominants du secteur.

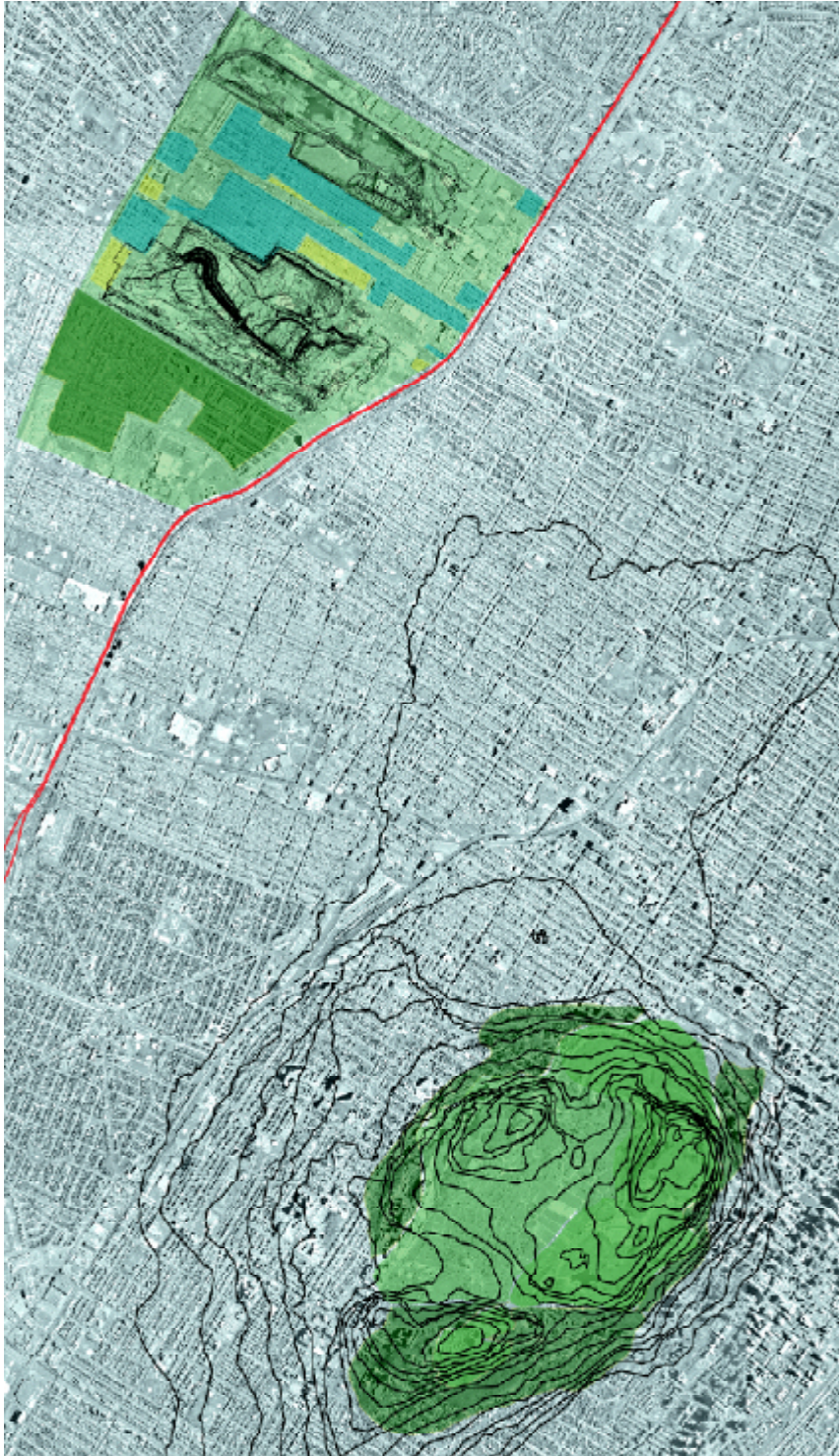
Pour le secteur Centre-Est, il s'agit de présenter:

- les éléments topographiques (Les carrières Miron et Francon, l'escarpement Dickson);
- les éléments hydrographiques (Les rives de la Rivière-des-Prairies, le ruisseau Montmigny);
- les éléments de composition urbaine particulière (Le noyau villageois de Sault-au-Recollet);
- les grands réseaux de transports et les entrées de ville et grands corridors de circulation (Pont Viau, Pont Papineau, Pont Pie-IX, Pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine) et les grands réseaux de transport collectif (existant et projeté).

4.1 Éléments topographiques

4.4.1 Carrières Miron et Francon

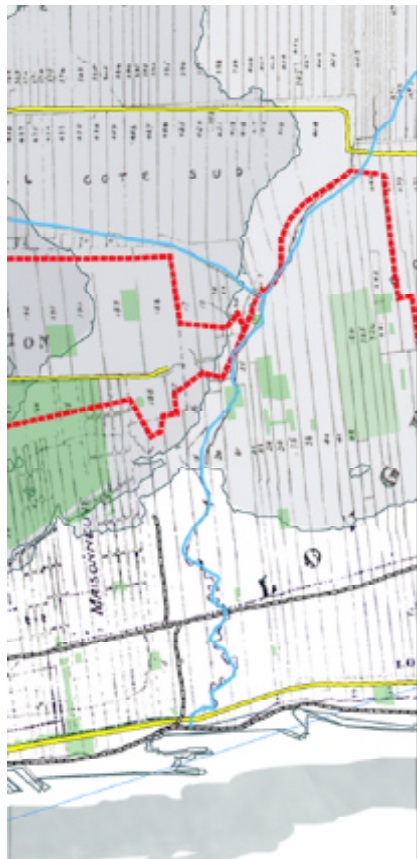
- L'ensemble des 3 zones formées par les carrières Miron, Francon et le domaine Saint-Sulpice présente une surface comparable au massif du Mont-Royal, avec la caractéristique topographique inverse d'être en partie creusée, tout en étant peu propice à un développement immobilier conventionnel ;
- L'activité industrielle et de dépotoir a généré des impacts environnementaux négatifs en plus d'affecter la perception du sous-secteur ;
- Le territoire est difficilement adaptable à un lotissement urbain, l'implantation du Cirque du Soleil souligne le potentiel institutionnel.



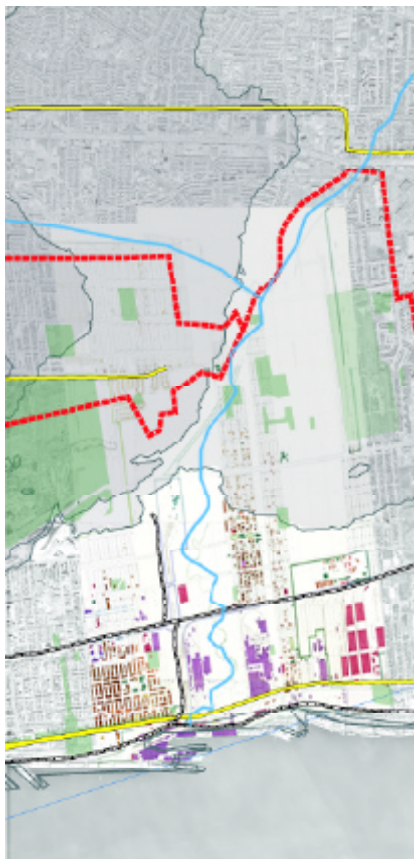
Plan synthèse: domaine Saint-Sulpice et carrières Miron et Francon et le massif du Mont-Royal.
Source: Groupe Cardinal Hardy

4.1.2 Escarpement Dickson

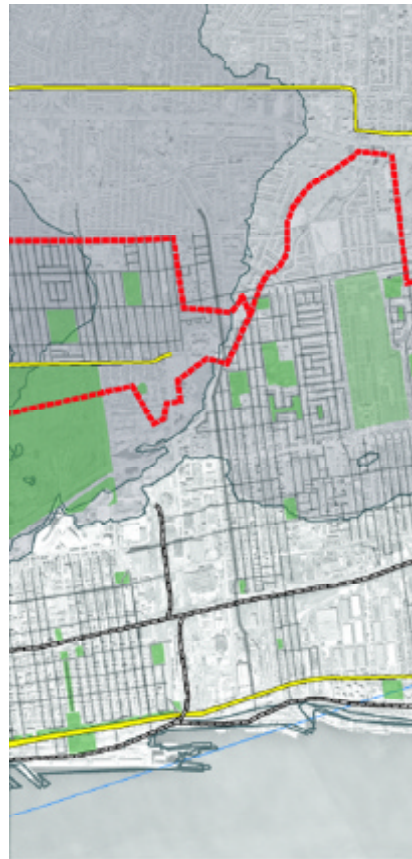
- Gorge creusée par le passage du ruisseau Molson se jetant dans le fleuve ;
- Impact topographique assez marqué pour affecter le découpage du parcellaire rural ;
- Zone restée naturelle jusqu'en 1949, mais depuis partiellement perdue dans le parc industriel ;
- Contrainte topographique traitée jusqu'à maintenant comme une irrégularité à nier plutôt qu'à mettre en valeur.



1907, Montage topographie, hydrographie et voies primitives (Pinsonneault).
Source: Groupe Cardinal Hardy



1949, Montage topographie, hydrographie et voies primitives (Utilisation du sol).
Source: Groupe Cardinal Hardy



2000, Montage topographie, hydrographie et voies primitives (Orthophoto).
Source: Groupe Cardinal Hardy

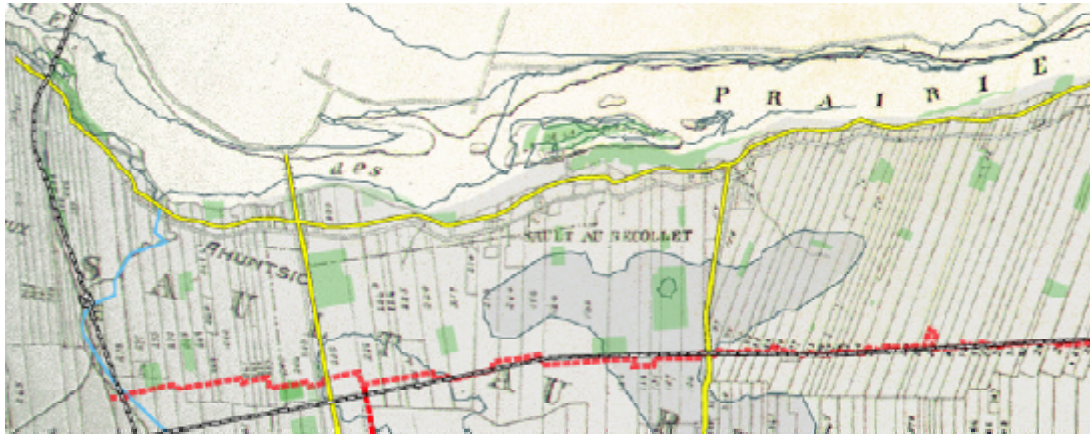


2000, Derniers méandres du ruisseau Molson, escarpement Dickson en arrière-plan.
Source: Groupe Cardinal Hardy

4.2 Éléments hydrographiques

4.2.1 Rives de la Rivière-des-Prairies

- Axe riverain qui structure le parcellaire rural des Côtes Rivières-des-Prairies et Sault-au-Récollet. Présence d'une voie primitive d'accès aux concessions, l'actuel Boulevard Gouin ;
- Les rives sont restées relativement dans leur état naturel, souvent intégrées à un parc linéaire. Le boulevard Gouin conserve une partie de son tracé et son emprise d'origine, ainsi que de nombreux bâtiments de la période d'occupation rurale qui sont les témoins rares de l'île de Montréal avant l'urbanisation.



1907, Montage topographie et hydrographie, voies primitives (Pinsonneault). Source: Groupe Cardinal Hardy



1949, Montage topographie et hydrographie, voies primitives (Utilisation du sol). Source: Groupe Cardinal Hardy



2000, Montage (orthophoto). Source: Groupe Cardinal Hardy

4.2.2 Ruisseau De Montmigny

- Ruisseau se jetant dans la Rivière-des-Prairies dont le parcours est resté relativement dans l'état naturel, intégré au sud avec le Lac d'Anjou, et au nord en passant sur le domaine de l'hôpital Rivière-des-Prairies et le Collège Marie-Victorin ;
- Ce ruisseau constitue le bassin nord de l'écoulement des eaux qui au sud empruntent l'escarpement Dickson et le ruisseau Molson.



2000, Le ruisseau De Montmigny.
Source: Groupe Cardinal Hardy

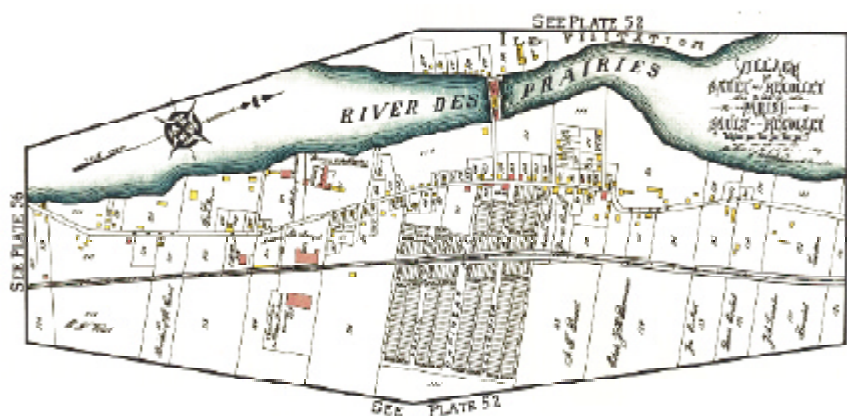


2000, Lien entre les tracés des ruisseaux Molson et De Montmigny. Source: Groupe Cardinal Hardy

4.3 Éléments de composition urbaine particulière

4.3.1 Noyau villageois de Sault-au-Récollet

- La paroisse du Sault-au-Récollet est fondée au XVIIIe siècle et le village s'est constitué progressivement au XIXe siècle ;
- L'ouverture du boulevard Henri-Bourassa a permis de sauvegarder la voie primitive, aujourd'hui le boulevard Gouin, et ainsi orienter le développement urbain à l'extérieur du noyau villageois d'origine marqué par l'église paroissiale et quelques bâtiments résidentiels de l'époque rurale ;
- Il s'agit là d'une situation exceptionnelle face à de nombreuses anciennes paroisses rurales de l'île de Montréal qui ont été restructurées et reconstruites sans laisser de trace de leurs anciennes origines.



1907, Le noyau villageois, Atlas Pinsonneault (détail, planche 55). Source: collection BNQ



2003, Église du Sault-au-Récollet. Source: Groupe Cardinal Hardy



1949, Le noyau villageois, Plan d'utilisation du sol (détail). Source: Université McGill



Vers 1900, Église du Sault-au-Récollet. Source: collection BNQ

4.4 Entrées de ville et grands corridors de circulation

4.4.1 Pont Viau

- Le pont Viau prolonge l'axe de la rue Lajeunesse, l'ancienne voie primitive qui prolongeait la rue Saint-Laurent au nord du chemin de la côte Saint-Michel, l'actuel boulevard Métropolitain ;
- L'intersection avec le boulevard Gouin se compose de bretelles d'accès qui débordent sur les deux îlots limitrophes ;
- Le prolongement du métro jusqu'à Laval remet en cause les aires dédiées au rabattement d'autobus du métro Henri-Bourassa et les approches du Pont Viau et les deux artères, Berri et Lajeunesse, le desservant.

4.4.2 Pont Papineau-Leblanc

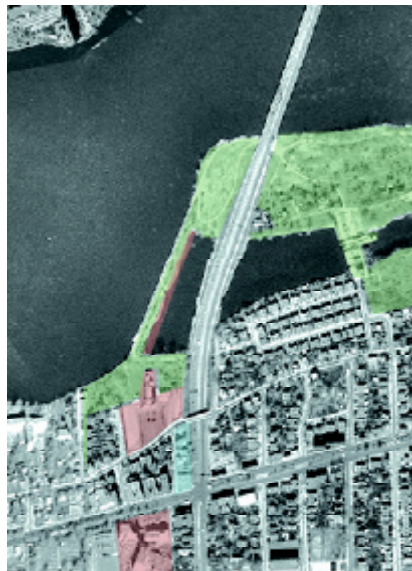
- Le pont Papineau-Leblanc prolonge vers Laval l'avenue du même nom et traverse le noyau villageois du Sault-au-Récollet ;
- L'interaction entre l'église paroissiale et l'ouvrage de génie civil mérite d'être étudiée, les deux constituant d'honnêtes ouvrages d'art ;
- Sans expropriation, l'espace d'intervention est limité aux interfaces directes entre l'emprise du pont et les propriétés privées voisines.



2000, Les entrées de ville actuelles et projetée (autoroute 25 Nord) sur la Rivière-des-Prairies. Source: Groupe Cardinal Hardy



2000, Pont Viau, Orthophoto (détail). Source: Ville de Montréal



2000, Pont Papineau, Orthophoto (détail). Source: Ville de Montréal



2003, Pont Viau.
Source: Groupe Cardinal Hardy



2003, Pont Papineau.
Source: Groupe Cardinal Hardy

4.4.3 Pont Pie-IX

- L'arrivée du pont Pie-IX sur l'île de Montréal aboutit directement sur le boulevard du même nom. Les différences de niveau et l'aménagement de bretelles d'accès font que les abords immédiats du pont couvrent deux îlots ;
- Sans expropriation, le territoire pouvant être réaménagé correspond aux interfaces entre le pont et les deux îlots limitrophes et l'intersection avec le boulevard Henri-Bourassa. Celle-ci est traitée sur le mode autoroutier alors que le quartier est structuré d'un tissu urbain assez continu et dense.

4.4.4 Pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine

- L'entrée du pont tunnel est éloignée de la rive, mais la mise en place de cette infrastructure a entraîné la démolition du noyau historique de l'ancien village de Longue-Pointe ;
- La tranchée d'accès est partiellement encadrée par des quartiers résidentiels qui ont amené la construction de murs anti-bruit ;
- L'espace entre la sortie du tunnel, au nord de la rue Notre-Dame, et le fleuve est désigné comme parc mais constitue un de ces nombreux espaces verts qui participe au bilan quantitatif, et non qualitatif, de l'aménagement paysager à Montréal.



2000, Emprise du pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine et de l'autoroute 25, limite est du secteur, Orthophoto (détail). Source: Ville de Montréal



2000, Pont Pie-IX, Orthophoto (détail). Source: Ville de Montréal



2000, Emprise du pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, Orthophoto (détail). Source: Ville de Montréal



1998, Pont Pie-IX. Source: Groupe Cardinal Hardy

4.5 Grands réseaux

Les territoires du secteur Centre-Est ainsi que Centre sont traversés de grands réseaux de transports ferroviaire et routier. La localisation de ces infrastructures pose en premier lieu le défi de leur réserver une emprise traversant un territoire déjà structuré par le parcellaire agricole. Le problème du tracé de l'emprise est d'abord morphologique ; la possibilité de libérer un corridor à la fois adapté aux besoins techniques de l'infrastructure, par exemple la question des pentes pour le chemin de fer, mais au moindre des coûts face aux intérêts des propriétaires fonciers. D'autre part, la mise en place de ces infrastructures devient une réalité historique qui peut successivement donner de la valeur aux terrains limitrophes désormais desservis par cette infrastructure où au contraire entraîner une relative dévaluation en raison des nuisances ou de la désaffection dans l'usage de ce réseau de transport.

Les grands réseaux se divisent en trois corridors sur le plan historique ; les artères urbaines, le réseau ferroviaire et les autoroutes. L'emprise de ces réseaux pose la question de la logique morphologique de leur localisation, du processus historique de leur formation et de leur impact présent sur le tissu urbain actuel afin de mesurer les enjeux de planification qu'ils puissent offrir dans le cadre du plan d'urbanisme en préparation.

4.5.1 Artères urbaines

Le réseau des grandes artères est constitué de grandes avenues et boulevards qui traversent et relient divers quartiers montréalais, parfois à l'intérieur de chaque secteur défini par cette étude, parfois les dépassant. Un premier inventaire observe que de nombreuses voies primitives d'origine rurale, les anciennes côtes et montées, continuent à définir le tracé des grandes artères urbaines. À cette première trame s'ajoutent quelques boulevards qui complètent le réseau tout en respectant les grandes références orthogonales du parcellaire rural à Montréal.

L'ensemble de ces artères, anciennes côtes et montées ou nouvelles artères ouvertes constitue généralement des voies de restructuration telles que définies par Caniggia-Maffei. Toutes ces voies sont en effet le résultat de multiples opérations d'expropriations, soit pour élargir l'emprise, soit pour prolonger leur tracé. Dans les secteurs Centre-Est et Centre on doit distinguer deux types d'opérations, les expropriations avant 1949 et celles réalisées après 1950. La différence sur le plan morphologique vient que les expropriations les plus anciennes ont souvent été largement complétées par la reconstruction d'un cadre bâti pertinent tandis que les expropriations les plus récentes restent bordés de tissus urbains incomplets et constituent souvent des opérations urbaines inachevées.

L'inventaire et le processus d'expropriation des rues et artères pour les deux secteurs avant 1949 reste encore à faire et à expliquer. Une première liste tirée des dossiers « ex-parte » des archives nationales du Québec pour les expropriations de la ville de Montréal entre 1866 et 1900 couvre principalement des rues du secteur Centre. Même incomplète, cette liste de 265 rues suggère une opération dont l'ampleur a été ignorée jusqu'à maintenant, et dont l'importance sur le plan de l'histoire de l'urbanisme à Montréal est encore inconnue. Pour le secteur Centre-Est, l'ouverture du boulevard Henri-Bourassa, des rues Jean-Talon et Saint-Laurent au nord de la rue de Castelnau suggère qu'une démarche analogue d'expropriation se soit poursuivie entre 1900 et 1940.

Cet inventaire des restructurations permet toutefois de relever deux aspects importants. D'une part, l'ensemble des voies primitives ayant été élargies dans la deuxième moitié du XIXe siècle ceci expliquerait la rareté des bâtiments d'origine rurale le long de ces voies, et aussi la relative homogénéité des bâtiments limitrophes qui ont souvent été reconstruits rapidement après l'opération de restructuration. D'autre part, une partie



2000, Emprise du futur boulevard Notre-Dame, actuellement à l'étude.

Source: Ministère des Transports du Québec

importante des opérations de restructuration touche des rues moins importantes et semble viser une opération de régularisation de la trame urbaine à Montréal, conformément sans doute aux intentions des plans d'homologation.

Enfin le cas du boulevard Gouin, voie primitive le long de la Rivières-des-Prairies, devient d'autant plus exceptionnel qu'il n'a pas été affecté par une telle opération de restructuration, l'effort ayant porté sur l'ouverture du boulevard Henri-Bourassa.

La liste des opérations de restructuration après 1950 reste à compléter dans le secteur Centre-Est.

4.5.2 Réseau ferroviaire

Le secteur Centre-Est est traversé par deux emprises ferroviaires. Une première marque la limite ouest du secteur et l'inscrit à la limite des anciennes côtes Saint-Laurent, Saint-Michel et Saut-au-Récollet. Cette voie s'inscrit dans l'emprise originale du premier chemin de fer menant aux Laurentides bâti au XIXe siècle. La seconde voie est plus récente, après 1949 et correspond à une liaison est-ouest située à la limite entre les côtes structurées le long de la Rivières-des-Prairies et celle au centre de l'île.

Ici encore dans ces exemples, la morphologie du parcellaire rural semble avoir été un élément déterminant dans la localisation des emprises ferroviaires. Le premier chemin de fer est depuis peu inséré au réseau des trains de banlieue, tandis que la seconde voie dessert essentiellement le trafic de marchandise empruntant la rive nord du Saint-Laurent.

4.5.3 Autoroutes

L'origine du réseau des autoroutes correspond à deux grandes types de travaux d'infrastructure. Dans un premier temps, les autoroutes visent à desservir les déplacements à l'échelle nationale. Les tracés devaient premièrement permettre de relier Montréal aux autres villes canadiennes, puis d'éviter la congestion du centre urbain en contournant celui-ci. Dans un deuxième temps, le réseau autoroutier se complète à l'échelle urbaine de nouvelles infrastructures visant à favoriser les déplacements à l'échelle régionale. Ces autoroutes régionales soutiennent ainsi le développement de nouvelles périphéries et l'accès rapide au centre afin de faciliter le mouvement quotidien pendulaire des nouvelles générations de banlieusards.

Le tracé du boulevard métropolitain, première voie de ceinture est-ouest divise le secteur Centre-Est en partie nord et sud. Une bretelle à l'est définissant l'emprise de l'autoroute 25 complète le rôle de contournement du boulevard métropolitain. Un territoire déjà exproprié et en réserve poursuit le tracé de l'autoroute 25 jusqu'à la Rivière-des-Prairies puis traversant un futur pont vers Laval qui permettrait la mise en place d'une seconde voie de contournement sur la rive nord. Cette emprise, construite et en réserve, forme la limite orientale du secteur d'étude.

Le boulevard métropolitain reprend, grosso modo l'emprise du boulevard Crémazie, lui même se superposant sur les anciennes côtes Saint-Léonard, Saint-Michel et Saint-Laurent. Au moment de sa réalisation au début des années 60, une première voie ceinture au nord des quartiers alors déjà urbanisés. La bretelle de l'autoroute 25 s'inscrit vraisemblablement dans l'axe de l'ancienne montée Saint-Léonard reliant le village de Longue-Pointe à la Côte Saint-Léonard et Saint-Michel. L'ouverture du pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine entraîne la disparition du noyau originel du village de Longue-Pointe et le passage de l'autoroute est sans aucun doute facilité par la présence de l'hôpital Saint-Jean-de-Dieu dont une fraction du domaine est tranchée pour l'emprise de l'autoroute.

Trois ponts relie l'île de Montréal à Laval et l'emprise d'un quatrième ouvrage est déjà

réservée. Bien que chaque rive soit urbanisée pour une vocation résidentielle, ces ponts s'intègrent au réseau des artères régionales et sont traités comme des voies rapides destinés à la circulation automobile de transit.

Le pont-tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine s'inscrit dans le réseau d'autoroutes et relie la ceinture formée par l'autoroute 25 et le boulevard métropolitain à l'autoroute 20 sur la rive sud en direction de Québec.

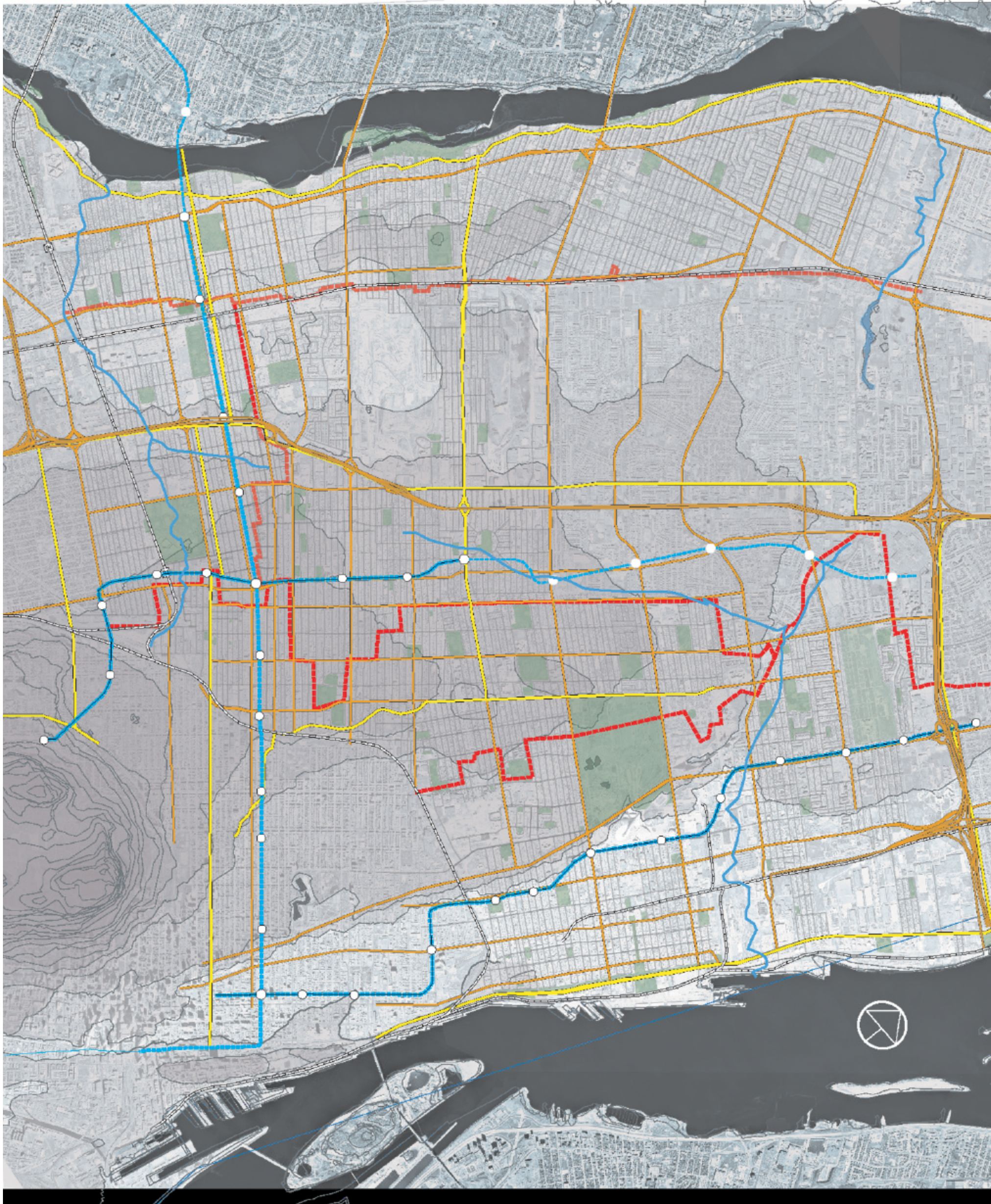
4.6 Grands réseaux de transport collectif (existant et projeté)

4.6.1 Métro

- Deux lignes de métro se terminent sur le territoire du secteur Centre-Est. Pour la ligne bleu, le prolongement projeté vers les Galeries d'Anjou ouvre de nombreuses opportunités de consolider l'axe Jean-Talon et même de densifier le cadre bâti autour des nouvelles stations.
- L'impact de cette infrastructure sur le développement urbain local reste encore à mesurer. Seules quelques stations comme Henri-Bourassa, Avenue du Parc et Jean-Talon semblent avoir eu un impact réel sur le tissu urbain local.

4.6.2 Trains de banlieue

- Le secteur Centre-Est est défini à l'ouest par une emprise ferroviaire empruntée par le train de banlieue Montréal-Blainville. Par ailleurs, deux emprises, au nord et au sud, existent sans toutefois être intégrées au réseau de transport collectif ;
- L'impact original est lié à l'activité industrielle qui s'est implantée aux abords ;
- Le potentiel d'un futur réseau de train de banlieue doit être évalué en fonction du plan de gestion des déplacements du Ministère des Transports du Québec. L'ensemble des emprises ferroviaires présentent actuellement des territoires d'enjeux clairement identifiés à travers l'analyse morphologique.



Carte des Réseaux Majeurs

- Voies Primitives
- Voies Principales
- Voies Ferrées
- Limites des Côteaux
- Rivières
- Topographie
- Réseau de Métro
- Espaces Verts

**GROUPE
CARDINAL
HARDY**
AMÉNAGEMENT ET
DESIGN URBAIN

client

**VILLE DE MONTRÉAL
SECTEUR CENTRE-EST**

échelle

1:45000

projet

46-31

projet

ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE

préparé par

Etienne Coutu
Ernst Perdriel

date

JAN 03

approuvé par

Francois Dufaux
Michel Dufresne

feuille no.

1

5 Synthèse de la composition urbaine du secteur

5.1 Délimitation des aires morphologiques du secteur

À l'échelle de l'ensemble du secteur, la caractérisation détaillée au niveau du tissu urbain permet de nettement circonscrire les secteurs dont la trame et le tissu urbain sont constitués de façon relativement continue face aux aires en apparence déstructurées ou dont l'échelle d'aménagement dépasse les conventions du tissu urbain.

La distinction entre les types de milieux urbains constitue la référence de base de l'exercice de planification afin d'établir le type de cadre réglementaire pertinent et nécessaire selon les contextes. En effet, la réglementation de zonage peut s'appliquer telle quelle lorsque le milieu est homogène, dans sa forme et ses usages. Pour les grands ensembles institutionnels, les pièces urbaines et les milieux fragmentés, le zonage devient davantage un cadre de référence. En ce sens, ces aires compte tenu de leur problématique spécifique, requièrent une planification particulière ou prioritaire.

Une planification particulière implique de tenir compte dans la planification des caractéristiques distinctes et propres à ces aires dans leur contexte précis de leur réalisation. (Par exemple, les caractéristiques de la Maison de Radio-Canada, du complexe Desjardins, etc. à l'image d'une certaine vision de l'architecture et de l'urbanisme de l'époque. Tandis que pour la planification prioritaire, il s'agit de reconnaître l'importance, sinon l'urgence d'intervenir et de bien encadrer ces aires qui subissent de fortes pressions de développement.

L'analyse des sous-secteurs définit, d'une part les tissus urbains constitués qui se distinguent par un système viaire relativement perméable et serré, un cadastre composé de petites parcelles et couvert de bâtiments directement associés à celles-ci. Le plan ci-après regroupe en noir l'ensemble du territoire du secteur structuré de cette manière. D'autre part, les aires déstructurées sont desservies par un réseau de rues incomplètes, souvent périphériques, entourant un territoire découpé en vastes parcelles couvertes de bâtiments isolés les uns aux autres et le plus souvent de faible densité.

La délimitation du secteur Centre-Est s'est fondée sur trois observations. À l'ouest, les limites physiques marquées par les emprises ferroviaires entre les secteurs Centre et Nord-Ouest. À l'est, la rupture créée par la tranchée de l'autoroute 25, et son emprise prévue au nord trace la limite entre les secteurs Centre-Est et celui du bout de l'île. La troisième division correspond à la différence entre les trames urbaines implantées dans les anciennes villes de Saint-Léonard et Anjou, d'inspiration pittoresque, face à la dominante orthogonale caractérisant le secteur Centre-Est. Le premier constat est l'apparente unité d'une trame orthogonale d'orientation nord-sud sur l'ensemble du territoire du secteur, ponctuée principalement par la présence des carrières Miron et Francon.

L'analyse plus fine du tissu urbain, notamment à l'échelle des sous-secteurs, révèle que les variations d'orientation de cette trame orthogonale sont largement imputables aux irrégularités du découpage territorial inscrites dans le parcellaire rural. Les limites des anciennes côtes ont singulièrement expliqué l'orientation de la trame et les limites entre les divers sous-secteurs et même certains quartiers.

La comparaison des cartes historiques permet de remarquer que le secteur Centre-Est a été urbanisé en trois phases au XX^e siècle. Une première phase avant 1914 voit l'édification de quelques quartiers (Petit-Patrie, Hochelaga, Maisonneuve) mais l'établissement d'une trame spéculative qui sera comblée au cours du siècle. Une deuxième phase entre les deux guerres permet la formation de plusieurs quartiers complétant ceux établis en 1914. La carte de 1949 montre toutefois que ce mouvement

est encore limité au nord par le boulevard Crémazie, dans l'axe de la rue Saint-Denis, et à l'est par l'escarpement au pied de la rue Sherbrooke. La plus grande partie du territoire est donc urbanisée entre 1950 et 1970. Ces facteurs historiques conjugués à l'analyse de la forme urbaine, rues et îlots, expliquent la définition des différentes aires morphologiques homogènes.

5.1.1 Îlots constitués : le cadre général de planification

L'ensemble du territoire désigné qui se caractérise par les îlots constitués est lui-même le résultat du regroupement des aires morphologiques homogènes identifiées dans l'analyse des sous-secteurs.

Ce territoire illustré en noir sur le plan synthèse est sujet au cadre général de planification tel que défini dans la réglementation municipale et le zonage. Dans le cadre du plan d'urbanisme l'évaluation de réglementation actuelle pourrait s'appuyer sur les observations de l'analyse morphologique pour mesurer la pertinence des règles d'aménagement avec les caractéristiques formelles du milieu. À ce titre, le travail d'analyse des sous-secteurs circonscrit des aires morphologiques homogènes qui pourront guider la révision critique du cadre réglementaire.

5.1.2 Grands ensembles institutionnels : les aires de planifications particulières

Le tissu urbain constitué est ponctué de grands ensembles institutionnels. Les lieux sont principalement constitués d'espaces verts métropolitains et d'institutions éducatives ou hospitalières. Dans ce lot, on trouvera les grands ensembles développés par les communautés religieuses catholiques qui constituent un patrimoine exceptionnel et particulier propre à la tradition urbaine du Québec. Les grands ensembles institutionnels, couvents, hôpitaux, collèges ont repris du XVII^e siècle à la fin des années 50 des modèles séculaires sur le plan typologique et de la composition. Ces grands équipements institutionnels, commerciaux et industriels construits après 1960 suivent de nouveaux modèles et paramètres où l'accès automobile transforme singulièrement le rapport à la rue, la forme de l'implantation comme la densité du développement de chaque site.

L'évolution de la pratique religieuse conjuguée à la vocation des institutions éducatives et hospitalières bousculent l'usage du patrimoine immobilier de ces grands ensembles ; églises désertées importantes sur le plan symbolique, ensembles hospitaliers considérés comme désuets, terrains aménagés en aires de stationnement. Chaque institution constitue un cas particulier par son histoire, son patrimoine et l'intérêt qu'elle représente dans le contexte immédiat.

À l'échelle de l'ensemble du secteur Centre-Est, les ensembles institutionnels représentent une série d'insertions ponctuelles dans le tissu urbain. Ceci souligne le caractère singulier de chaque institution et que peu d'entre elles soient capitales à l'échelle métropolitaine comme c'est souvent le cas dans le secteur Centre. En ce sens la qualité des propositions de mise en valeur doit être mesurée davantage au niveau des sous-secteurs, à l'échelle d'origine de ces institutions ; paroisses et quartiers urbains.

Le recyclage de ces ensembles institutionnels offre pour le moment un bilan mitigé ; écoles et couvents semblent mieux s'adapter à la vocation résidentielle que la transformation d'églises en immeubles à logements. Ces enjeux d'aménagement débordent largement les enjeux de la présente étude mais soulignent l'importance de l'interaction entre les diverses échelles d'analyse et d'aménagement de l'espace urbain.

On pourra établir quelques principes généraux visant l'évaluation de chaque projet en fonction de, ou des aires morphologiques limitrophes, autant que son importance dans le contexte métropolitain. À l'échelle des îlots, on comprendra l'importance de l'interface entre l'ensemble institutionnel et ses voisins immédiats, afin de traiter l'intégration, perméable ou non, de cet ensemble face à son quartier. Il demeure que chaque ensemble

institutionnel présente un cas exceptionnel et devra être abordé comme une aire de planification particulière.

5.1.3 « Pièces urbaines » ; les aires de planification particulières

Les « pièces urbaines » couvrent les grands projets de restructuration urbaine qui forment des ensembles fonctionnels administratifs ou culturels. À ce titre, de très nombreux investissements publics depuis 1960 ont produit ces « pièces urbaines » dont l'impact sur le contexte immédiat reste encore à évaluer objectivement. Ce modèle de développement urbain demeure une référence implicite comme en témoigne la rénovation du Palais des Congrès ou le concours pour la nouvelle salle d'orchestre de l'OSM.

Une méthode objective d'évaluation critique de la qualité des propositions d'aménagement reste à établir. Cependant il ne fait aucun doute, comme le démontre l'exemple de Radio-Canada, que la présence d'un tel équipement peut avoir un impact négatif ou positif, moins en fonction de sa localisation que de son intégration au tissu urbain. Ici encore ce problème de forme urbaine questionne l'échelle de l'îlot, du bâtiment et des logements à un niveau de détail d'architecture qui dépasse les objectifs de cette étude urbaine.

L'urbanisation relativement récente du secteur Centre-Est et son caractère périphérique face au centre-ville expliquent sans doute le nombre limité de pièces urbaines, à l'exception du parc olympique. Au même titre que les grands ensembles institutionnels, les pièces urbaines posent des enjeux de planification particulière qui sont négociées à l'occasion de l'implantation, ou de la rénovation de ces équipements publics.

5.1.4 Ensembles fragmentés ; les aires de planification prioritaires

L'analyse morphologique et la comparaison historique ont clairement identifié des territoires fragmentés qui sont généralement, dans le cadre du secteur Centre-Est, le sous-produit d'activités industrielles établies il y a moins de 50 ans, mais aujourd'hui en déclin, et le passage des grands réseaux de transport à vocation régionale.

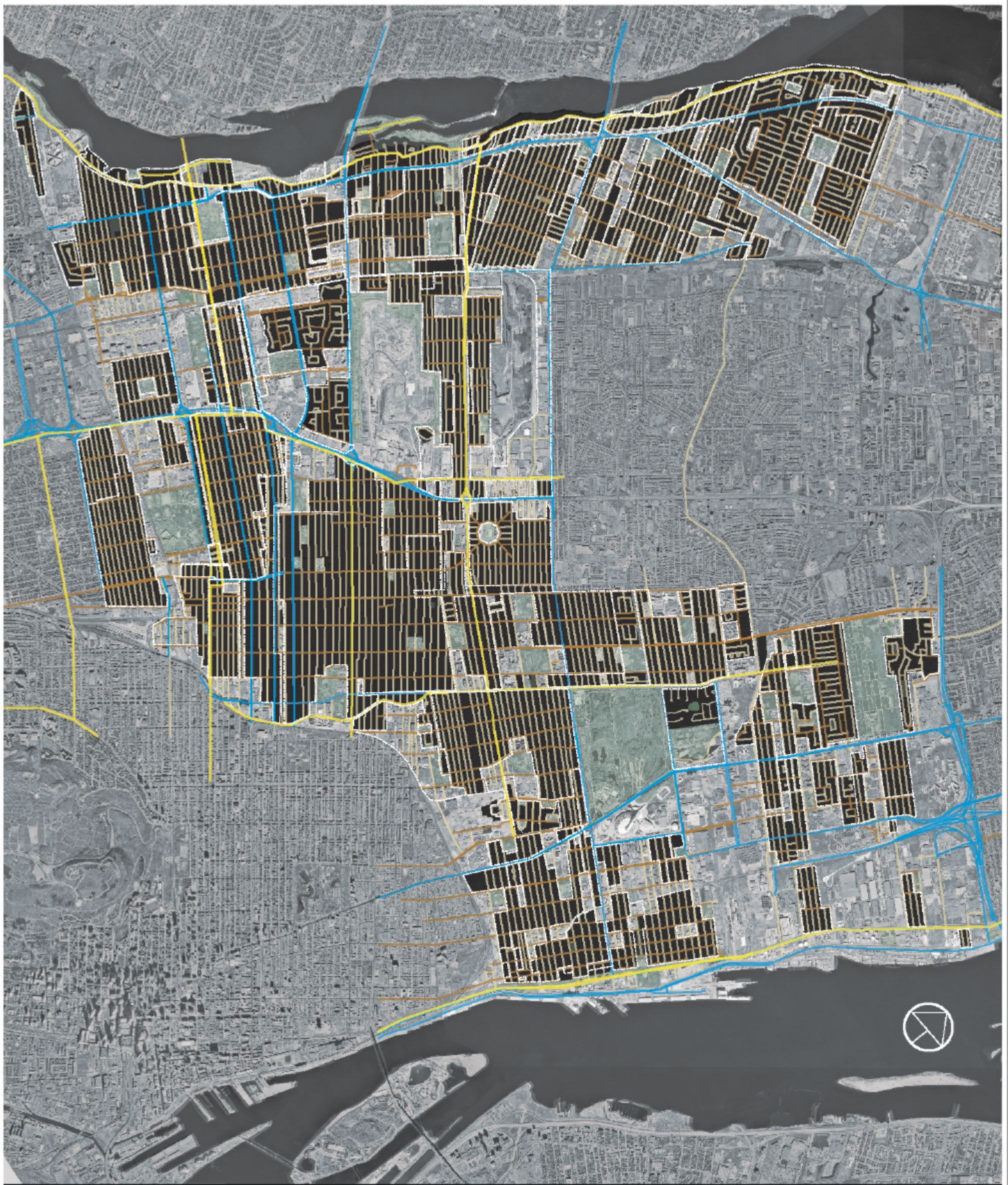
On trouve en premier lieu l'emprise ferroviaire qui délimite le secteur Centre-Est au Sud et à l'Ouest. Cette infrastructure a généré historiquement le développement d'une zone industrielle qui explique la fragmentation du tissu urbain. Il s'agit moins de l'impact direct de l'emprise ferroviaire que des zones d'activités industrielles connexes que l'on désigne par des zones de résonance. Le déclin de ces activités industrielles soulève la question de l'avenir de ces territoires.

En second lieu on observe que de nombreuses aires « déstructurées » correspondent aux passages de grandes artères automobiles, celles à vocation de ceinture l'axe Métropolitain et l'autoroute 25 et celles à vocation de voies de pénétration avec l'axe de la rue Notre-Dame.

L'impact direct de telles infrastructures est plus important que celui du chemin de fer considérant les largeurs des emprises d'autoroute qui forment des barrières physiques, aérienne ou en tranchée et entaillent le tissu urbain. Toutefois l'aspect le plus critique du passage d'autoroutes vient que ce « pontage » non cicatrisé progressivement attaque le tissu urbain limitrophe ; les maisons disparaissent et les îlots se vident.

Dans le secteur Centre-Est, les autoroutes de ceinture et de pénétration ont avant tout une vocation de passage qui se traduit par un effet de résonance plus limité qu'au centre-ville dans la création d'aires de stationnement. Il demeure toutefois que l'expropriation de la rue Notre-Dame en 1970 n'a pas aidée les quartiers Hochelaga-Maisonneuve sur les plans social, économique ou environnemental.

En troisième lieu, on trouve quelques sites non « urbanisés » actuellement, qui



Carte Synthèse:
Qualification des
Tissus Urbains

- Voies primitives
- Voies de raccordement
- Voies d'implantation
- Voies de restructuration
- Aires morphologiques homogènes
- Parcs, Places, Squares
- Ilots pittoresques

<p>GRUPE CARDINAL HARDY</p> <p>AMENAGEMENT ET DESIGN URBAIN</p>	<p>client</p> <p style="text-align: center;">VILLE DE MONTRÉAL SECTEUR CENTRE-EST</p>	<p>échelle</p> <p>1:45000</p>	<p>projet</p> <p>46-31</p>
	<p>projet</p> <p style="text-align: center;">ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE</p>	<p>préparé par</p> <p>Etienne Coutu Ernst Perdriel</p>	<p>date</p> <p>JAN 03</p>
	<p>approuvé par</p> <p>Francois Dufaux Michel Dufresne</p>	<p>feuille no.</p> <p style="text-align: center;">2</p>	

correspondent aux sites des deux carrières Miron et Francon. Ces deux exemples de topographie inversée excluent l'implantation d'activités urbaines conventionnelles.

Les ensembles fragmentés présentent des occasions exceptionnelles pour la planification urbaine. Le caractère déstructuré des territoires témoigne directement de la sous-utilisation des espaces urbains, et ce souvent depuis plusieurs années. En ce sens ces territoires sont des aires de planification prioritaire.

5.2 Territoires d'enjeux

5.2.1 Analyse morphologique et planification

La conclusion de l'analyse de la forme urbaine pour le secteur Centre-Est constate trois situations types afin d'établir le cadre conceptuel, et par la suite réglementaire, du nouveau plan d'urbanisme.

Pour les îlots constitués, composant un ensemble d'aires morphologiques homogènes identifiées dans l'analyse des sous-secteurs, les principes d'aménagement s'inscriront dans le cadre général de la planification à travers la réglementation municipale. Une révision de la réglementation et du zonage actuel pourrait s'appuyer sur l'analyse morphologique afin d'assurer une plus grande pertinence entre les intentions du plan d'urbanisme et les caractéristiques formelles du milieu.

Pour les grands ensembles institutionnels autant que pour les « pièces urbaines », projets immobiliers de restructuration, le plan d'urbanisme et la réglementation pourra prescrire l'usage public ou institutionnel, définir des gabarits pour encadrer les propositions de développement et assurer la sauvegarde des immeubles d'intérêt patrimonial. En ce sens, il apparaît que chaque dossier de construction ou de rénovation fera vraisemblablement l'objet de négociations spécifiques. L'analyse des aires morphologiques limitrophes comme des solutions retenues pour chaque ensemble, à Montréal ou ailleurs, pourront guider l'encadrement réglementaire. Néanmoins ces options se présentent davantage comme des concepts d'aménagement, chaque ensemble et pièce urbaine étant, avant tout, une aire de planification particulière.

Les ensembles fragmentés représentent des zones sous-utilisées dont l'ampleur et le fractionnement dépassent les moyens et préoccupations à court terme des divers intervenants locaux. Le cadre général de planification de la réglementation en urbanisme se pose souvent soit comme un constat des droits acquis dans les usages, soit comme des objectifs à atteindre qui correspondent qu'à une partie du territoire. Par la rencontre de divers intérêts publics et privés, l'aménagement de ces zones dépend en premier lieu de l'initiative et la concertation gérées par les autorités municipales. Ce rôle doit pouvoir s'appuyer sur des études préliminaires structurant un projet qui font des ensembles fragmentés des aires de planification prioritaires pour la Ville de Montréal.

5.2.2 Quatre territoires d'enjeux prioritaires

La planche synthèse permet de dégager quatre territoires prioritaires de planification tirés des ensembles fragmentés : 1) Axe de la rue Notre-Dame, 2) Carrières Miron et Francon, 3) Voie ferroviaire de ceinture, 4) Zone industrielle Mercier.

Ces territoires se distinguent en raison des critères suivants:

- le potentiel offert par de nombreux terrains disponibles, sites et bâtiments vacants ou sous-utilisés;
- le morcellement des propriétés, des usages et la variété des acteurs privés et publics;
- l'échelle des aires affectées, directement et par résonance, et l'impact potentiel sur la planification du secteur d'étude et au niveau métropolitain;
- la position stratégique dans l'espace urbain comme corridor de passage du réseau de transport ou lieu symbolique contribuant à l'identité urbaine.

Pour chaque territoire une liste dresse les points suivants : territoires ciblés et les enjeux à considérer, caractéristiques des espaces urbains et des grands réseaux de transports.

1) Axe de la rue Notre-Dame

Voie primitive restructurée en deux phases, vers 1900, entre 1970-1977 et faisant aujourd'hui l'objet d'un nouveau projet. Grande voie de pénétration, avec la rue Sherbrooke depuis l'est de l'île, la restructuration des années 70 demeure inachevée, autant dans la forme urbaine qu'en fonction du plan de gestion des déplacements du Ministère des Transports du Québec.

Territoires ciblés :

- Quartiers Hochelaga-Maisonneuve
- Le Port de Montréal
- Quartier Mercier

Enjeux à considérer :

- Terrains vacants
- Présence d'une bande de terrains vacants, ou sous-utilisés le long de l'emprise, autant du côté ville que du côté port
- Relation au fleuve et au boulevard urbain des quartiers bordés par la rue Notre-Dame
- Accessibilité au centre-ville depuis l'est de l'île de Montréal

Berges et topographie :

- Présence du fleuve en contrebas à l'emprise de la rue Notre-Dame
- Forte dénivellation entre la rive originale et le remblais des quais du port
- Accessibilité aux berges et au fleuve
- Présentation des corridors visuels

Grandes infrastructures de transport :

- Présence d'une voie de transit importante à l'échelle régionale
- Corridors ferroviaires dans la zone portuaire et emprise désaffectée à travers le quartier Hochelaga-Maisonneuve
- Problématique importante reliée à la requalification de ces emprises et des terrains riverains : zone paysagée pour atténuer l'impact de l'infrastructure routière ou zone construite contraignant la capacité de transit du boulevard urbain
- Potentiel pour un projet de transport collectif destiné à gérer la demande pendulaire des banlieues au centre-ville

2) Carrières Miron et Francon

La topographie artificielle inversée des deux carrières, les espaces verts associés au domaine Saint-Sulpice se présentent comme des lieux en dehors de l'urbanisation conventionnelle. De plus l'échelle de ce territoire se compare au massif du Mont-Royal dont il devient une sorte de pendant pour le secteur Centre-Est.

Territoires ciblés :

- Les quartiers Saint-Michel, Ahuntsic et Saint-Sulpice, secteur Centre-Est
- Le quartier Saint-Léonard dans le secteur Est

Enjeux à considérer :

- Terrains disponibles
- Les terrains en voie de réhabilitation de la carrière Miron, qui accueillent des institutions comme le Cirque du Soleil

- La carrière Francon encore utilisée et proposant un paysage lunaire inusité
- Le domaine Saint-Sulpice largement urbanisé sans concept d'ensemble mais qui conserve une partie récréative (parc et centre Claude-Robillard) et institutionnel (Collège André-Grasset, Cégep Ahuntisc)
- Les emprises routières de l'autoroute Ville-Marie, des rues Viger, Saint-Antoine, Notre-Dame et René-Lévesque

Topographie

- La topographie inversée de la carrière Francon et Miron
- Grandes infrastructures de transport
- Présence du boulevard Métropolitain au sud, axe est-ouest et de grandes artères nord-sud (St-Hubert, Christophe-Colomb, Saint-Michel)
- Emprise ferroviaire au nord destinée au transport de marchandises actuellement

3) Voie ferroviaire de ceinture

Territoires ciblés :

- Les quartiers Plateau Mont-Royal et faubourg Ste-Marie pour le secteur Centre
- Les quartiers Parc Extension, Petite-Patrie, Rosemont, Hochelaga-Maisonneuve pour le secteur Centre-Est

Enjeux à considérer :

- Terrains et bâtiments vacants
- La zone de résonance industrielle aux abords de l'emprise ferroviaire présente quelques terrains non construits, la gare de triage d'Outremont et la dernière portion des terrains des usines Angus. Cette zone linéaire abrite aussi de nombreux bâtiments industrielles en voie de requalification
- La rapide disparition des derniers terrains vacants sur le Plateau Mont-Royal favorise le débordement du dynamisme local sur les quartiers voisins; la rupture de l'emprise ferroviaire freine ce mouvement vers le secteur Centre-Est

Parcs et réseau vert :

- Les abords de l'emprise ferroviaire sont ponctués de parcs établis sur d'anciennes carrières ou terrains industriels. L'ouverture d'une piste cyclable le long du chemin de fer suggère un potentiel réseau vert structurant les liens entre les deux secteurs Centre et Centre-Est.

Grandes infrastructures de transport :

- L'emprise ferroviaire essentiellement destinée aujourd'hui au transport de marchandise
- Les liens automobiles et piétons entre les secteurs Centre et Centre-Est
- La stratégie à long terme du plan de transport en commun pour l'île de Montréal, notamment l'hypothèse d'une voie de ceinture est-ouest

4) Zone industrielle Mercier

Le sous-secteur Mercier, entre les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et l'autoroute 25 est une zone d'usage mixte où se mélange des industries lourdes et manufacturières, quartiers résidentiels et la base militaire de Longue-Pointe. Sous-secteur urbanisé majoritairement après 1949, celui-ci apparaît à la fin d'un cycle de développement où apparaissent les contradictions et conséquences environnementales d'une absence de planification.

Territoires ciblés :

- Le quartier Mercier, zone résidentielle et industrielles
- La base militaire de Longue-Pointe et l'hôpital Louis-Hyppolite-Lafontaine

Enjeux à considérer :

- Terrains vacants et sous-utilisés
- Évaluation de l'activité industrielles et de son impact environnemental
- Évaluation des ensembles institutionnels et de leur impact environnemental
- Emprises et impacts des infrastructures de transport

Plans d'eau et berges


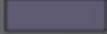

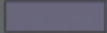
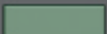
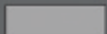
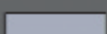
- Présence du fleuve Saint-Laurent, partiellement bloqué par la zone portuaire

Grandes infrastructures de transport

- L'autoroute 25 et proposition de prolongement le long de la rue Souigny
- Emprises ferroviaires multiples desservant l'industrie



Carte Synthèse:
Zones Ciblées
pour une
Requalification

- | | | | |
|---|--------------------------------|---|---|
|  | Aires morphologiques homogènes |  | Emprise ferroviaire ou autoroutière |
|  | Parcs, Places, Squares |  | Zones industrielles liées à ces réseaux |
|  | Ilots pittoresques |  | Sites ciblés pour une requalification |
| ① Axe de la rue Notre-Dame | ③ Voie ferroviaire de ceinture |  | Zones de résonance |
| ② Carrrières Miron et Francon | ④ Zone Industrielle Mercier | | |

<p>GRUPE CARDINAL HARDY</p> <p>AMÉNAGEMENT ET DESIGN URBAIN</p>	<p>client</p> <p>VILLE DE MONTRÉAL SECTEUR CENTRE-EST</p>	<p>échelle</p> <p>1:45000</p>	<p>projet</p> <p>46-31</p>
	<p>projet</p> <p>ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE</p>	<p>préparé par</p> <p>Etienne Coutu Ernst Perdiel</p>	<p>date</p> <p>JAN 03</p>
		<p>approuvé par</p> <p>Francois Dufaux Michel Dufresne</p>	<p>feuille no.</p> <p>3</p>

6 Étude de cas-types : approche conceptuelle

6.1 Choix de la délimitation des zones d'intervention

Suite à une évaluation conjointe avec la Ville sur les enjeux majeurs du secteur Centre-Est, le choix des zones d'interventions et d'application de principes de design s'est porté sur:

- les entrées de ville des ponts Viau, Papineau-Leblanc et Pie IX
- le corridor défini par le projet de « Modernisation de la rue Notre-Dame ».

Les échelles d'interventions varient selon les zones traitées et les enjeux identifiés. Les ponts Viau, Papineau-Leblanc et Pie IX impliqueront dans leur futur développement des échelles d'interventions se situant entre des propositions d'aménagements paysagers et/ou des opérations plus importantes de réaménagements d'îlots. Le corridor du boulevard Notre-Dame devra être considéré comme un projet structurant de grande envergure englobant l'échelle du territoire et des quartiers traversés. Dans le cadre de ce mandat, il est demandé d'élaborer un concept général « une vision » des zones d'interventions et de définir des principes à l'aide de croquis, dessins, etc. La complexité de ces zones d'intervention et les nombreux enjeux évoqués au chapitre 5 posent un défi important pour les mandataires. La portée du mandat ne permet pas de développer des propositions précises d'aménagement mais de suggérer des approches ou principes d'aménagement. Les illustrations proposent donc une vision des possibilités d'aménagement de ces zones sans pour autant donner toutes les réponses conceptuelles.

Veillez noter que les propositions pour chaque zone sont identifiées d'un chiffre avec parenthèses, par exemple (4) dans le texte puis localisé sur les plans.

6.2 Zones d'interventions

6.2.1 Entrée Pont Ahuntsic

La zone d'intervention s'étend de la Rivière-des-Prairies au nord, à la rue Prieur au sud, et de la rue Berri à l'ouest à la rue Saint-Hubert à l'est.

Points de repère, équipements importants et infrastructures

Le boulevard Gouin et la rue Lajeunesse, deux voies primitives, sont parsemés d'institutions et de bâtiments anciens dont la caserne de pompier no.35 à l'entrée du pont Ahuntsic devient un point de repère important qui doit être mis en valeur. Le secteur inclut également le parc Ahuntsic, grand espace vert accueillant de multiples usagers lors des événements extérieurs, mais également havre de tranquillité pour les gens du quartier.

La présence des terminus de la STL sur la rue Lajeunesse et de la STM sur le boulevard Henri-Bourassa, ainsi que la fin de la ligne de métro no. 2, font de la zone d'étude un point de convergence important pour les usagers du transport en commun de Laval et du nord de l'île de Montréal. Notons enfin la présence d'un bâtiment du Ministère des Transports sur le boulevard Henri-Bourassa dont l'arrière de l'édifice intègre les quais du terminus de la STL. Le pont Ahuntsic est pourvu de cinq voies routières dont l'une à sens réversible est réservée au transport en commun. Une voie piétonne bordant la structure de part et autre et une piste cyclable du côté Est complètent le tablier. Le pont est ceinturé par un ensemble de quatre parcs liés au parc Maurice-Richard, promenade longeant la rivière ouvrant une fenêtre sur l'île Jésus et le pont Papineau-Leblanc à l'est.



2003, Caserne de pompier no.35.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Parc Ahuntsic.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Terminus STL.
Source : Groupe Cardinal Hardy

Propositions:

Requalifier les voies d'accès au pont et réhabiliter plusieurs îlots à des fins communautaires et résidentielles

Des trois entrées de la rive nord étudiées dans le cadre de cette étude, nulle doute que celle du secteur du pont Ahuntsic présente les plus grandes opportunités de développement d'une nouvelle zone résidentielle et communautaire, et par le fait même, de donner une nouvelle identité à l'entrée de ville.

Revoir la géométrie des voies d'accès au pont afin de restructurer le parc d'entrée

L'automobiliste se dirigeant à Montréal doit négocier une forte dénivellation doublée d'une courbe prononcée à la fin du pont pour se diriger vers l'axe de la rue Berri. La voie réservée se termine en ligne droite, à l'intersection du boulevard Gouin, face à la caserne de pompier rehaussée par la présence des «jerseys» empiétant la voie inverse. La sortie de ville se fait par la rue Lajeunesse ou par le boulevard Gouin via une autre bretelle d'accès. Tout a été pensé pour une circulation fluide à partir de l'approche du pont. La présence des nombreuses bretelles d'accès morcelle le parc du Pont Ahuntsic limitant l'appropriation des espaces par les citoyens (en particulier la Place Charles-Roy). Il est envisageable de reconfigurer les voies d'entrée et de sortie sous forme de carrefour afin de redonner aux citoyens un espace vert cohérent et accessible. La caserne de pompier deviendra un signal fort, pouvant être rehaussée le soir par une mise en lumière du bâtiment. Il sera également souhaitable de restaurer la tour de la caserne, condamnée depuis 10 ans. (1)



2003, Pont Ahuntsic.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Séquence d'entrée sur l'île de Montréal.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Séquence d'entrée sur l'île de Montréal.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Séquence d'entrée sur l'île de Montréal.
Source : Groupe Cardinal Hardy

Réaffecter certains terrains susceptibles de changer d'usages

- Terrain de l'Institut Demers

L'îlot cerné par la rue Basile-Routhier et les boulevard Gouin, Henri-Bourassa et Millen a été successivement occupé par un supermarché, un bingo et présentement par un institut privé de formation.

Une nouvelle zone résidentielle

Les usages actuels et la sous utilisation de l'espace laisse entrevoir une possibilité de revitaliser le quartier en y introduisant de l'habitation de moyenne densité. La proximité des services et surtout du métro valorise ce secteur. Nous proposons un gabarit de six à huit étages sur Henri-Bourassa et possiblement Gouin afin de privilégier une certaine densité sur les grands axes est-ouest et de quatre à six dans le reste des îlots. Les commerces pourront se situer au rez-de-chaussée sur Henri-Bourassa, qui accueille déjà ce type d'activités. (2)



2003, Institut Demers.
Source : Groupe Cardinal Hardy

- Terminus STL

La STL prévoit déplacer ses activités aux abords de la future station Cartier et près du Carrefour Laval suite au prolongement de la ligne de métro vers Laval, dont la fin des travaux est prévue pour 2006. Le déménagement des équipements de la STL modifiera substantiellement la vocation du secteur.

Un nouveau marché public pour le nord

La présence de bureaux, d'un centre communautaire et de la caserne oriente un caractère communautaire à l'ensemble de l'îlot du terminus de la STL. Suite à un éventuel départ des quais d'autobus, nous suggérons d'intégrer un petit marché public, comparable en terme de capacité au nouveau Marché Maisonneuve. La clientèle cible sera les nouveaux résidents, la couronne nord de la ville et la population du sud de ville de Laval. (3)

- Chute à neige usée

Les boulevards Henri-Bourassa, Millen et la rue Louis-Maheut forment un petit îlot triangulaire paysager servant de chute à neige lors des opérations de déneigement. La pertinence d'une infrastructure apportant la nuisance des manœuvres des camions et de la machinerie lourde en plein quartier zoné commercial et résidentiel se pose. Dans le cadre de la mise en valeur de l'ensemble du secteur, on pourrait considérer la possibilité de revaloriser cette zone. Cette proposition demande toutefois à être validée en considérant la faisabilité et les coûts de relocalisation de la chute à neige. (4)

- Îlot Berri et Lajeunesse au sud du boul. Henri-Bourassa

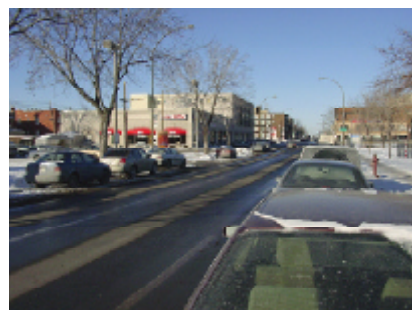
La moitié de l'îlot ayant façade sur Lajeunesse est parsemée de grands vides (stationnements) entre les bâtiments commerciaux. Un renforcement du cadre bâti par l'ajout de nouveaux bâtiments mixtes commerciaux/résidentiels est souhaitable. (5)



2003, Quai d'embarquement du terminus STL.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Chute à neige sur la rue Louis-Maheut.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Bâtiments commerciaux à l'ouest de la rue Lajeunesse.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2000, Orthophoto (détail), entrée Pont Ahuntsic. Source : Ville de Montréal



Pont Ahuntsic:
Proposition de requalification
de l'entrée de ville

- Implantations existantes
- Implantations proposées
- Nouveau marché public
- Points d'intérêt
- Parcs
- Interventions

**GRUPE
CARDINAL
HARDY**

AMÉNAGEMENT ET
DESIGN URBAIN

client	VILLE DE MONTRÉAL SECTEUR CENTRE-EST
projet	ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE

échelle sans échelle	projet 46-31
préparé par Etienne Coutu Ernst Perdriel	date FÉV 03
approuvé par Michel Dufresne	feuille no. 1

6.2.2 Entrée Pont Papineau-Leblanc

Les limites de la zone d'intervention sont la rue des Jésuites à l'ouest, la rue du Pont à l'est, la Rivière-des-Prairies au nord et le boulevard Henri-Bourassa au sud.

Points de repère, équipements importants et infrastructures

Les environs du pont Papineau-Leblanc sont riches en points de repère et symboles. L'église La Visitation-de-la-Bienheureuse-Vierge-Marie, seule église datant du régime français encore existante sur l'île de Montréal, est le point marquant du noyau villageois de Sault-au-Récollet. Nous pouvons également repérer dans ce noyau villageois un vieux barrage et les restes d'un moulin. Ces éléments sont intégrés dans le parc régional de la Visitation. L'école Mont-St-Louis sur le boulevard Henri-Bourassa est un point de repère intéressant vu du carrefour de la rue Papineau. Du pont, on observe aisément le barrage d'Hydro Québec composé d'une partie ancienne comportant les turbines et le barrage de retenue rénové dans les années 80. Le pont lui-même, de type suspendu, souligne d'un élan de modernité l'entrée à Montréal.



2003, Église du Sault-au-Récollet.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Maison typique du Sault-au-Récollet.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, École Mont-Saint-Louis.
Source : Groupe Cardinal Hardy

Propositions :

Réaménager l'entrée de ville mettant en valeur les éléments historiques construits au milieu d'un cadre naturel exceptionnel.

L'entrée de ville du pont Papineau-Leblanc est déjà bien articulée et de grand intérêt. Un travail à petite échelle pourra compléter la restructuration des voies entreprises dans les années 70 et des directives claires devront être émises pour la mise en valeur et la protection du patrimoine naturel et historique des sites.

- Travail sur les abords des voies d'accès

Le percement des voies transitoires entre l'intersection Henri-Bourassa et le début du pont a provoqué la disparition de la moitié de l'îlot de la rue Lambert, exposant du même coup les arrière-cours au-dessus des voies (en fin de tranchée). Nous proposons de réaménager les deux côtés de la voie entre le boulevard Henri-Bourassa et le début du pont avec des éléments végétaux plus denses afin de constituer un écran plus opaque et plus verdoyant. (6)

Un travail formel et architectural sur la structure du viaduc du boulevard Gouin passant au-dessus des voies de la rue Papineau confirmera son statut de seuil de l'entrée de ville. (7)

- Mise en valeur des éléments naturels et historiques Aménagement d'une promenade riveraine

Le programme Montréal Bleu, dont le principal objectif est de donner accès aux berges aux Montréalais, favorise l'aménagement de nouveaux parcs riverains. Le parc régional



2003, Pont Papineau-Leblanc vu du parc régional de la Visitation.
Source : Groupe Cardinal Hardy

de la Visitation s'inscrit dans cet objectif. Afin de poursuivre les gestes de mise en valeur déjà entrepris, nous recommandons d'évaluer l'opportunité et la faisabilité de libérer une étroite bande riveraine. À l'ouest de l'église, les implantations d'habitations collectives en retrait de la berge permettent d'acquérir des portions de terrains ou de négocier un droit de passage afin d'aménager une bande verte au bord de l'eau. Cependant cette appropriation des berges par le biais d'une servitude de passage doit être considérée dans une perspective métropolitaine. Il est en effet nécessaire de faire une étude de faisabilité « élargie » sur l'ensemble des berges de l'île et voir si de fait à moyen et long terme de larges segments des berges pourraient être libérés afin d'assurer une certaine continuité au réseau « vert et bleu ». (8)

Intégration du parvis de l'église dans le parc de la Visitation

Le parvis de l'église, espace de représentation par excellence, manque présentement d'une forme forte et son usage manque de définition. Un stationnement est aménagé à l'ouest et un sentier bordé d'une épaisse haie mène au parc de la Visitation à l'est de l'église. Afin d'augmenter l'utilisation du parvis et d'en faire un lieu de rencontre de la communauté, nous proposons de revoir l'ensemble des aménagements de surface afin de permettre d'autres types d'usages à des fins communautaires. Un aménagement paysager et la mise en lumière des éléments physiques importants (l'église, le vieux barrage, le moulin et les éléments naturels à souligner) compléteront la mise en valeur de l'ensemble du site. (9)



2003, Rue Saint-Lambert, côté façade.
Source : Groupe Cardinal Hardy



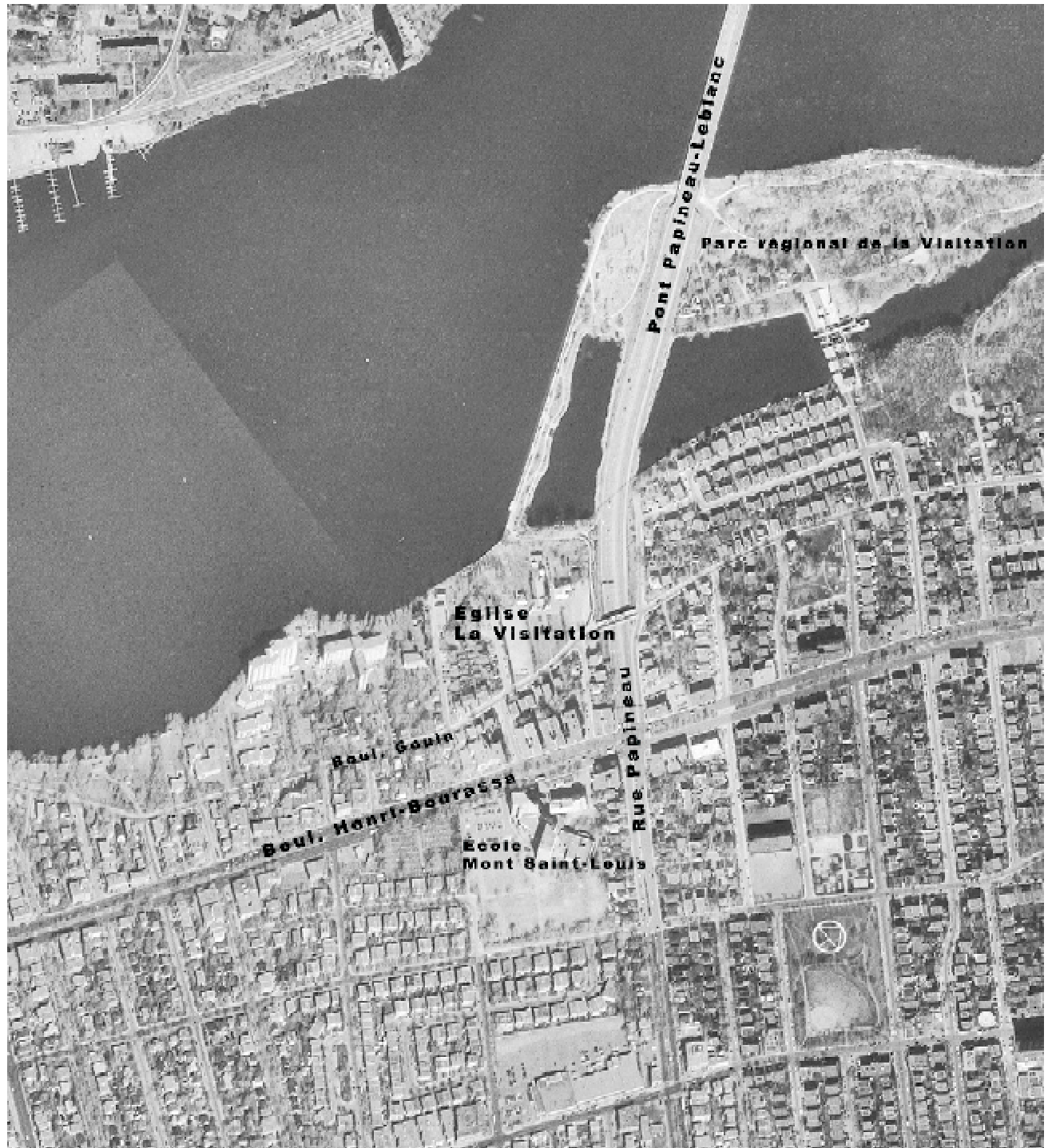
2003, Îlot de la rue Saint-Lambert, côté cour.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Viaduc du boulevard Gouin.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Parvis de l'église.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2000, Orthophoto (détail), entrée Pont Papineau-Leblanc. Source : Ville de Montréal



Pont Papineau–Leblanc:
Proposition de requalification
de l'entrée de ville

- Implantations existantes
- Implantations proposées
- Points d'intérêt
- Parcs
- Traitement des abords
- 6 Interventions

**GRUPE
CARDINAL
HARDY**

ANÉAGEMENT ET
DESIGN URBAIN

client	VILLE DE MONTRÉAL SECTEUR CENTRE-EST
projet	ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE

échelle	sons échelle	projet	46–31
préparé par	Etienne Coulu Ernst Perdriel	date	FÉV 03
approuvé par	Michel Dufresne	feuille no.	2

6.2.3 Entrée Pont Pie IX

Les limites de la zone d'intervention comprennent la rue des Récollets à l'ouest, la rue Garon à l'est, la Rivière-des-Prairies au nord et les rues de Charlevoix et Arthur-Champoux au sud.

Points de repère, équipements importants et infrastructures

Le pont Pie IX doit enjamber un fort dénivelé entre l'escarpement des Écores à Laval et les terrasses fluviales à pente moins prononcée sur l'île de Montréal. Sur le tablier du pont, en direction de Montréal, les deux repères visuels les plus frappants sont le barrage d'Hydro-Québec à l'ouest et l'ancien Hôtel de Ville de Montréal-Nord, bâtiment érigé sur un point élevé en direction sud-est. Ces deux éléments font l'objet d'une mise en lumière le soir. La structure du pont longe une résidence vacante du côté est, puis revient au niveau du sol au niveau du viaduc du boulevard Henri-Bourassa. Une croix de chemin, qui s'impose difficilement à cause des infrastructures routières, signale le seuil du chevauchement des voies. Des bretelles d'accès de type autoroutier, relativement déstructurants sur les espaces verts, assurent les échanges entre les deux grands boulevards.



2003, Pont Pie IX.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Résidence vacante sur le boulevard Gouin.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Croix de chemin.
Source : Groupe Cardinal Hardy

Propositions :

Atténuer le caractère autoroutier des voies d'accès et restructurer plusieurs îlots

Les interventions seront ponctuelles et à petite échelle. Il s'agit surtout d'atténuer l'impact visuel des voies d'accès entreprises dans les années 50 et 60 et de revoir les utilisations du sol de certains îlots contigus à celles-ci.

- Modification des voies et aménagement des abords

L'ensemble des voies d'accès relié au croisement des boulevards Pie IX et Henri-Bourassa forme une entité gourmande en espace perdu mais difficile à modifier à moins de revoir entièrement le principe de bretelles d'accès et leur remplacement par des carrefours. Ces « faits accomplis » peuvent néanmoins être traités autrement qu'en tant que zones « résiduelles » par l'aménagement d'un couvert végétal dense afin d'en atténuer l'impact visuel.

Actions à entreprendre :

- Fermeture de la sortie sur la rue Jean (côté nord ouest de Henri-Bourassa). Cette sortie en pleine descente du pont est plutôt dangereuse et aboutit en plein secteur résidentiel. (10)
- Travailler les abords du boulevard Pie IX par un aménagement paysager plus soutenu et dense, plus particulièrement entre la rive et le boulevard Henri-Bourassa. (11)
- Réaménager avec une végétation dense les talus et espaces délimités par les bretelles d'accès. Pour l'instant, ces espaces résiduels renvoient une image de vide urbain. (12)
- Redressement de la rue Arthur-Champoux et formation d'un petit parc en lien avec les résidences attenantes. (13)
- Étudier la possibilité de relocaliser le bureau de poste afin d'accroître la superficie du parc. (14)

- Requalification des îlots contigus au boulevard Pie IX

Nous avons relevé l'îlot délimité par les rues Saint-Julien, d'Amos et les boulevards Pie IX et Henri-Bourassa comme étant le plus susceptible de changer d'usages dans le temps. Accueillant autrefois une quincaillerie et une cour à bois, le bâtiment abrite désormais un magasin de meubles. Éventuellement, ce terrain pourra être subdivisé pour y implanter un bâtiment résidentiel de 4 à 8 étages ayant front sur Henri-Bourassa (accès sur rue Saint-Julien) et prise en compte de la topographie du talus, un édifice commercial de 3 à 4 étages avec façade sur Pie IX et des édifices multifamiliaux sur la rue Saint-Julien. (15)



2003, Bretelles d'accès.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Sortie 9-0 (sur la rue Jean).
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Rues Jean et Beaudin.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Espace délimité par les bretelles d'accès.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Talus sur Pie IX.
Source : Groupe Cardinal Hardy

- Jardin communautaire

L'ancienne ville de Montréal-Nord a aménagé récemment un jardin communautaire sur l'emplacement d'un bâtiment commercial détruit. La localisation particulière du jardin communautaire, accolé au pont du côté est soumis aux vents dominants de l'ouest et rend les terres sensibles aux dépôts hivernaux de sel d'épandage. Sans protection, la salinité des sols peut devenir trop forte pour la culture maraîchère après quelques années. Une plantation en bordure de la voie surélevée d'arbres d'un certain calibre et résistants aux sels servira d'écran protecteur. (16)

- Protection des berges

Seule la rive à l'est du pont Pie IX est aménagée pour donner libre accès à l'eau. À long terme, on recherchera à relier le Parc de la Visitation au parc riverain situé le long de la rue Albert-Brosseau plus à l'est. Pour atteindre cet objectif, il faudra étudier dans quelle mesure il est possible d'utiliser les berges sachant que les terrains font présentement partie de propriétés privées et que le niveau de la ligne des eaux peut varier brusquement lors des opérations de contrôle du niveau du réservoir reliées au barrage d'Hydro-Québec. L'appropriation des berges (en tout ou en partie) par le biais d'une servitude de passage doit être considérée dans une perspective métropolitaine. Il est en effet nécessaire de faire une étude de faisabilité « élargie » sur l'ensemble des berges de l'île et voir si de fait à moyen et long terme de larges segments des berges pourraient être libérés afin d'assurer une certaine continuité au réseau « vert et bleu ». (17)



2003, Îlot de la rue Saint-Julien.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Jardin communautaire.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2000, Orthophoto (détail), entrée Pont Pie IX. Source : Ville de Montréal



Pont Pie IX:
Proposition de requalification
de l'entrée de ville

-  Implantations existantes
-  Implantations proposées
-  Points d'intérêt

-  Parcs
-  Forêt urbaine
-  Traitement des abords
10 interventions

**GRUPE
CARDINAL
HARDY**
AMÉNAGEMENT ET
DESIGN URBAIN

client

**VILLE DE MONTRÉAL
SECTEUR CENTRE-EST**

projet

ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE

échelle

sans échelle

préparé par

Etienne Coutu
Ernst Perdriel

approuvé par

Michel Dufresne

projet

46-31

date

FÉV 03

feuille no.

3

6.2.4 Réaménagement de la rue Notre-Dame

Sous la désignation de corridor « vert », nous englobons dans une vision élargie un long territoire comprenant le parcours parallèle du Canal de Lachine, du canal de l'Aqueduc et de la falaise St-Jacques, les installations portuaires du Vieux-Port et du Port de Montréal, les îlots contigus à l'autoroute Ville-Marie et à la rue Notre-Dame, ainsi que la berge du fleuve, ancienne ou modifiée par les remblais successifs.

À cette échelle d'observation, nous voulons souligner l'importance de considérer le Canal de Lachine puis, le Vieux-Port et la rue Notre-Dame vers l'est comme étant l'épine dorsale du réseau vert desservant les berges sud de l'île de Montréal. Ce tracé se place constamment en relation avec l'eau. Les autres espaces verts majeurs tels le Mont Royal, les parcs Angrignon et Lafontaine, le parc Jean-Drapeau et le Jardin botanique viennent s'amarrer au corridor vert, desservis par le réseau de pistes cyclables. La vision que nous promovons correspond d'ailleurs à la mission première du programme du Montréal bleu : faciliter l'accessibilité de l'eau au plus grand nombre d'usagers. Le futur plan d'urbanisme devra émettre des directives claires pour orienter la politique de développement du réseau « vert et bleu » vers cette vision globale. Dans cette optique, le projet de « modernisation de la rue Notre-Dame » supporté conjointement par la Ville et le Ministère des Transports du Québec présente une opportunité sans précédent de récupérer de larges parcelles de terrains en rives par les terrains libérés pour le réaménagement de la rue Notre-Dame.

Pour les fins de l'étude, nous concentrerons nos interventions autour de la rue Notre-Dame dans une fenêtre délimitée par la rue Saint-Urbain à l'ouest, l'autoroute 25 sud à l'est, la rue Sherbrooke au nord et le fleuve au sud. La zone d'intervention chevauche donc deux secteurs soit le secteur Centre et Centre-Est.

Points de repère, équipements importants et infrastructures

L'autoroute Ville-Marie, entre le Palais des Congrès et le pont Jacques-Cartier, se présente sous une forme alternée de tunnels et de tranchées en processus de recouvrement. Le Palais des Congrès et la Caisse de Dépôt sont du nombre des interventions de recouvrement de la tranchée de l'autoroute, visant à retisser le Vieux-Montréal avec ses faubourgs.

La rue Notre-Dame est une entrée majeure du centre de Montréal pour les gens habitant à l'est de l'île, mais aussi de la ceinture péri-urbaine de la ville. La rue Notre-Dame a perdu sa forme originale due aux expropriations réalisées dans les années 70 par le Ministère des Transports du Québec. Depuis, il n'y a plus de fronts construits sur rue, les têtes d'îlot au nord ont fait place à un parc linéaire et la majorité des rues nord/sud ne débouchent plus sur Notre-Dame, ayant été transformées en tourne-bride afin de réduire le nombre d'intersections. La zone d'emprise ainsi récupérée devait devenir l'extension de l'autoroute Ville-Marie vers l'est, pour rejoindre l'autoroute 25 sud à la sortie du pont-tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine. Depuis, de multiples projets à l'étude ont vu le jour sans jamais concilier la nécessité de parachever le prolongement de l'autoroute Ville-Marie avec la nature « passée et présente » de la rue et son possible devenir. Une certaine ambivalence s'est installée depuis entre la fonction d'ancienne rue traversant les quartiers riverains et la nouvelle fonction non complétée de voies rapides de desserte est-ouest.

La rue Notre-Dame occupe la frange sud des quartiers Faubourg Saint-Laurent, Centre-Sud, Sainte-Marie, Hochelaga, Maisonneuve et Mercier. L'accès physique aux berges au delà de quelques points précis, par exemple au parc Bellerive, est relativement restreint



2000, Corridor Notre-Dame vers l'est.
Source : Ministère des Transports



2000, Emprise de la rue Notre-Dame.
Source : Ministère des Transports

et plus souvent qu'autrement, la vue y est totalement obstruée par les installations portuaires ou activités industrielles. Le quartier de Mercier fait exception à la règle avec ses vastes espaces industriels ou militaires situés de par et autre de Notre-Dame et occupés par deux enclaves résidentielles.

Nous soulignerons les nombreux points de repère et d'intérêts du secteur d'intervention :

- le pont Jacques-Cartier
- le fleuve
- la tour de Radio-Canada
- la tour de l'Horloge
- l'Hôtel de Ville
- le parc Jean-Drapeau, la Ronde, etc.
- les installations de la Brasserie Molson
- l'ancienne prison du Pied-du-courant
- le parc Bellerive
- les industries et installations portuaires au sud de Notre-Dame
- la caserne de pompiers Létourneux
- les parcs Morgan et Champêtre



2000, Pont Jacques-Cartier et entrepôts Molson.
Source : Ministère des Transports



2000, Ancienne prison du Pied-du-courant.
Source : Ministère des Transports



2000, Installations portuaires.
Source : Ministère des Transports

Survol des projets en cours

Plusieurs projets sont présentement à l'étude dans le corridor et auront un impact certain sur la requalification de la rue Notre-Dame. Des projets tels que le redéveloppement du Faubourg Québec et le réaménagement des terrains bordant les approches du pont Jacques-Cartier ont fait l'objet d'étude et sont présentement en cours de réalisation. Nous les avons intégrés aux orientations du projet de la rue Notre-Dame puisqu'ils s'inscrivent dans un processus de requalification d'anciennes zones industrielles ou de franges routières.

Plusieurs autres projets à l'étude ont aussi été considérés, tel que le projet du groupe Le Versant sur la partie ouest du stationnement de la Tour de Radio-Canada et le projet de 1500 logements sur le site vacant longeant De Lorimier entre Sainte-Catherine et René-Lévesque. Ces projets résidentiels indiquent qu'il y a une tendance marquée dans le marché immobilier à réinvestir dans le secteur Sainte-Marie (secteur centre-sud). Ce dernier malmené depuis la construction du pont Jacques-Cartier puis de la tour de Radio-Canada montre des signes d'une reprise importante qui doit être soutenue par la Ville.

Le dernier projet pris en compte est évidemment celui qui lie tous ces quartiers ensemble, soit le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Étendant ses interventions de la rue Amherst à Dickson, couvrant le territoire d'un nouveau tracé qui devra relier l'autoroute Ville-Marie à l'autoroute 25 sud en passant par le tronçon Souigny, ce projet est issu d'un accord entre le Ministère des Transports du Québec et la Ville de Montréal, entériné au sommet de juin 2002. Le projet vise à compléter le réseau de voies rapides entre les autoroutes Ville-Marie et la 25 par l'aménagement d'un boulevard urbain à 6 voies en



2000, Caserne Létourneux et parc Champêtre.
Source : Ministère des Transports



2000, Façades sur le fleuve des entrepôts Molson et stationnements de la tour de Radio-Canada.
Source : Ministère des Transports

plus d'une voie réservée d'autobus en site propre, d'une piste cyclable, et de nombreux espaces verts aménagés en bordure. Ce boulevard urbain, recouvert par endroits d'une dalle, dans les secteurs Pied-du-Courant et du parc Morgan-Champêtre favorisera un accès à la partie sud du boulevard, celle longeant la partie haute des voies de chemin de fer, qui sera en grande partie aménagée en espaces récréatifs publics.

Propositions :

Travailler les interfaces rive/ville en considérant la rue Notre-Dame tel un long corridor vert.

Dans le cadre d'une prise de conscience des enjeux urbains centraux, les orientations que nous proposons sont de portée métropolitaine, mais s'appliquent selon certaines règles précises sur le territoire donné, soit la rue Notre-Dame et ses abords. Les efforts seront portés sur la requalification des tissus urbains déstructurés, sur l'amélioration des accès aux berges et aux plans d'eau entreprise le long du Canal de Lachine et du Vieux-Port et ouverture de nouvelles fenêtres dans Hochelaga-Maisonneuve/Mercier, le développement du réseau de pistes cyclables et sur le renforcement des liens entre les secteurs résidentiels enclavés à l'est.

Principales orientations par quartier :

- Secteur Faubourg Saint-Laurent

Il s'agit de « réparer » les plaies laissées par la construction de l'autoroute Ville-Marie entre le Palais des Congrès et le pont Jacques-Cartier. Plusieurs projets sont déjà amorcés visant le recouvrement partiel de la tranchée ou le réaménagement de ses abords entre les rues Viger et Saint-Antoine.

Orientations :

- Renforcement du cadre bâti sur les îlots situés au nord de la rue Viger et ceux situés au sud de Saint-Antoine. (18)
- Revoir le réaménagement de l'emprise de l'autoroute Ville-Marie au pied de l'Hôtel de Ville, soit la tranchée de l'autoroute et ses abords de même que les bretelles d'accès de l'autoroute Ville-Marie près des sorties du métro Champs-de-Mars. On pourrait considérer un gabarit de 6-8 étages, en tenant compte cependant des axes visuels, des gabarits avoisinants et des opportunités/contraintes particulières des sites. (19)
- Revoir le traitement du tunnel piétonnier du métro Champs-de-Mars. (20)
- Adoption d'une stratégie encourageant le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie par une vente des droits aériens ou par un zonage plus incitatif (accroissement des hauteurs, densités, etc.). Cette stratégie doit être considérée à long terme considérant les multiples terrains vacants encore disponibles au coeur du centre des affaires.
- Prévoir le retissage de la trame urbaine sur le stationnement de Radio-Canada pour permettre une continuité du bâti entre les quartiers Centre-Sud et Faubourg Québec à l'ouest, et la reconfiguration du Square Papineau à l'est. (21,22)
- Continuer la piste cyclable du Vieux-Port vers l'est, en empruntant l'esplanade de Faubourg Québec et évaluer l'opportunité et la faisabilité de poursuivre la piste en rive à l'arrière des entrepôts Molson, suivant la limite des lignes de chemin de fer jusqu'aux pieds du pont Jacques-Cartier. (23)
- Favoriser la reconversion de la gare Viger à des fins publiques ou commerciales, par exemple un hôtel, une école (l'Institut d'hôtellerie). (24)
- Revoir les réaménagements du Square Viger afin de le rendre plus sécuritaire et plus convivial ; en rendant l'espace plus ouvert, penser à réunifier des parcelles, retrouver une unité liant les trois îlots.



2000, Parc Bellerive et début du boulevard René-Lévesque.

Source : Ministère des Transports

- Secteur Sainte-Marie

Il s'agit de requalifier les îlots vacants en bordure du pont Jacques-Cartier et ceux qui ont fait l'objet de multiples démolitions successives.

Orientations :

- Division des méga-îlots à l'est de la rue De Lorimier afin d'y permettre un développement à une échelle plus typique des îlots traditionnels de ce secteur. (25)
- Renforcement du cadre bâti autour du nouveau parc créé à l'entrée des bretelles d'accès du pont Jacques-Cartier.
- Faire un lien par le biais d'une piste cyclable nord-sud entre les axes cyclables est-ouest, celui qui longera la rive du fleuve et l'axe du boulevard René-Lévesque. (26)
- Renforcement du cadre bâti sur la rue De Lorimier en suivant le nouveau parc linéaire qui sera aménagé aux abords du pont Jacques-Cartier.
- Revoir la géométrie des voies en tenant compte du contexte historique de celles-ci, des aspects fonctionnels (voies métropolitaines) et du caractère hautement symbolique du secteur Pied-du-Courant. (27)
- Favoriser la reconstruction des têtes d'îlots au nord de la rue Notre-Dame entre les rues De Lorimier et Frontenac afin de tirer parti du concept de recouvrement par dalle de ce secteur et de l'aménagement de voies en surface de caractère local.
- Revoir entièrement les aménagements du parc Bellerive en fonction de son agrandissement projeté et voir à incorporer la chute à neige dans un design de parc. (28)
- Surélever la limite sud du Parc Bellerive (la nouvelle partie à l'est) afin d'améliorer la vue du fleuve à cet endroit.
- Mettre en valeur le pont Jacques-Cartier par un éclairage nocturne et un réaménagement de ces abords et piliers.

- Secteur Hochelaga-Maisonneuve

Il s'agit de revoir les aménagements en rive de la rue Notre-Dame en regard du projet de boulevard qui est en surface dans la partie Hochelaga et du recouvrement par dalle en face du Parc Morgan.

Orientations :

- Marquer la montée au-dessus des rails de la cour de triage Hochelaga par l'aménagement d'un viaduc avec une approche architecturale et esthétique. (29)
- Considérer la faisabilité et l'opportunité d'acquérir des terrains au sud de Notre-Dame, sur la partie haute des berges, afin de permettre une continuité du réseau « vert et bleu ». (30)
- Revoir l'aménagement du parc Morgan et Champêtre à la lumière du recouvrement par dalle de la rue Notre-Dame permettant de lier ces deux espaces. (31)
- Prévoir la possibilité d'implanter de nouveaux bâtiments du côté sud, à l'ouest et à l'est du parc Champêtre afin de mieux encadrer cet espace civique, le rendre plus sécuritaire et convivial. Les usages demeurent à être déterminés, mais nous ne préconisons pas nécessairement une occupation résidentielle mais plutôt commerciale ou communautaire.
- Prolonger certaines rues au sud de Notre-Dame entre Pie IX et Viau, en périphérie du parc Champêtre afin de rendre plus accessible et sécuritaire les terrains situés de part et d'autre du parc Morgan. (32)
- Créer un nouvel axe cyclable nord/sud dans l'emprise du tronçon Souigny et de l'ancienne emprise ferroviaire pour rejoindre le boisé des Pères dans Mercier. (33)
- Poursuivre la piste cyclable à la limite des terrains du Port de Montréal sur la partie haute des berges. Cette hypothèse demeure cependant à valider par une étude de faisabilité.



2000, Pont de la rue Sainte-Catherine.
Source : Ministère des Transports



2000, Terrain vacant à l'ouest de la caserne Letourneau.
Source : Ministère des Transports



2000, Axe du futur axe Souigny.
Source : Ministère des Transports



2003, Bois des Pères, rue Dickson.
Source : Groupe Cardinal Hardy

- Secteur Mercier

Il s'agit de consolider les enclaves résidentielles par l'agrandissement de ces zones dans le secteur militaire de Longue Pointe, dans l'hypothèse qu'à moyen terme, les effectifs militaires pourraient être réduits ou relocalisés. Bien entendu, cette hypothèse demeure à être validée et doit être considérée à long terme. Il ne s'agit pas nécessairement de revoir entièrement la vocation de ce secteur mais plutôt trouver un juste équilibre entre usage résidentiel et industriel par un travail de réflexion sur les interfaces entre ces usages. Nous croyons cependant que l'apport de nouvelles résidences permettrait de consolider cette fonction rendue très fragile par son enclavement.

Orientations:

- Évoquer les traces du ruisseau Molson en créant un environnement paysager en bordure du prolongement du boulevard l'Assomption. Orienter le développement de cet espace zoné industriel en y permettant des implantations intégrées dans un milieu qui pourrait faire l'objet d'une foresterie urbaine. Il s'agit là d'un projet ambitieux et peu évident compte tenu de la nature des usages industriels lourds de ce secteur. Nous croyons cependant qu'un projet pilote de verdissement, en milieu industriel lourd serait porteur d'une nouvelle pratique de réhabilitation de site avec des contraintes environnementales et des activités lourdes. (34)
- Permettre le développement résidentiel sur certains lots stratégiques afin de renforcer les liens entre les deux enclaves situées au sud de l'emprise Souigny en considérant les rues Cadillac et Haig comme liens majeurs avec le nord du quartier. La partie est du secteur militaire fait partie des terrains qui pourront éventuellement changer de vocation à moyen et long terme afin de graduellement dédier ces espaces à des fins résidentielles. (35)
- Faire l'étude de faisabilité afin d'évaluer s'il y a des opportunités d'avoir des accès « fenêtres » vers le fleuve. L'ancien parc Dominion, actuellement occupé par le Centre de formation du service de la prévention des incendies, ainsi que l'ancienne enclave résidentielle maintenant démolie de la rue Caty sont d'éventuelles fenêtres. Nous sommes conscients toutefois du caractère fortement industriel de cette rive dans le secteur Mercier. (36)



2000, Ruisseau Molson.
Source : Ministère des Transports



2003, Enclave Guybourg, secteur Mercier.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Enclave reliée à la rue Haig, secteur Mercier.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Rue Caty.
Source : Groupe Cardinal Hardy



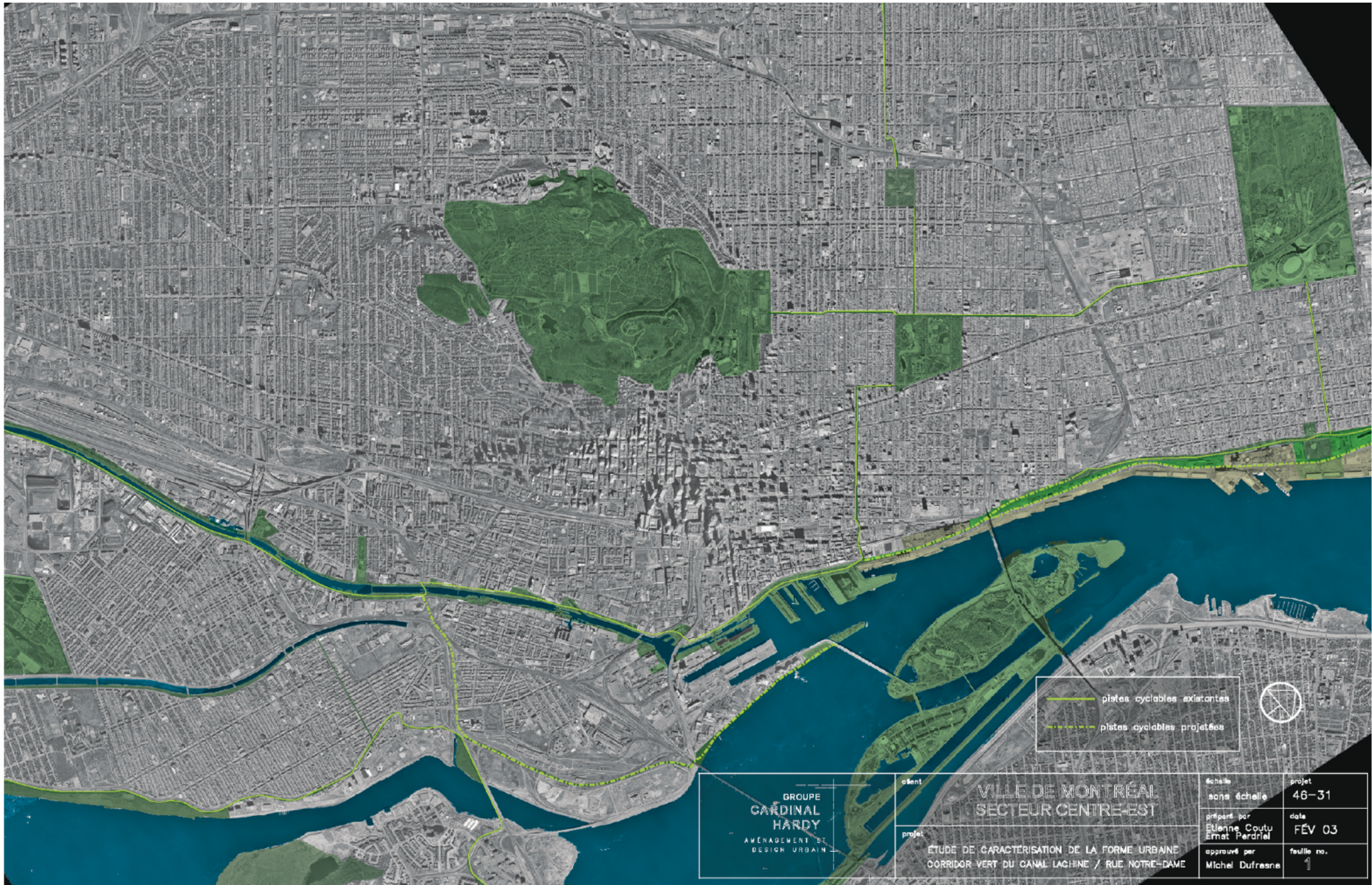
2003, Secteur militaire de Longue-Pointe.
Source : Groupe Cardinal Hardy


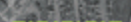


2003, Terrain au-dessus du pont-tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine.
Source : Groupe Cardinal Hardy



2003, Ancien parc Dominion.
Source : Groupe Cardinal Hardy



 pistes cyclables existantes
 pistes cyclables projetées

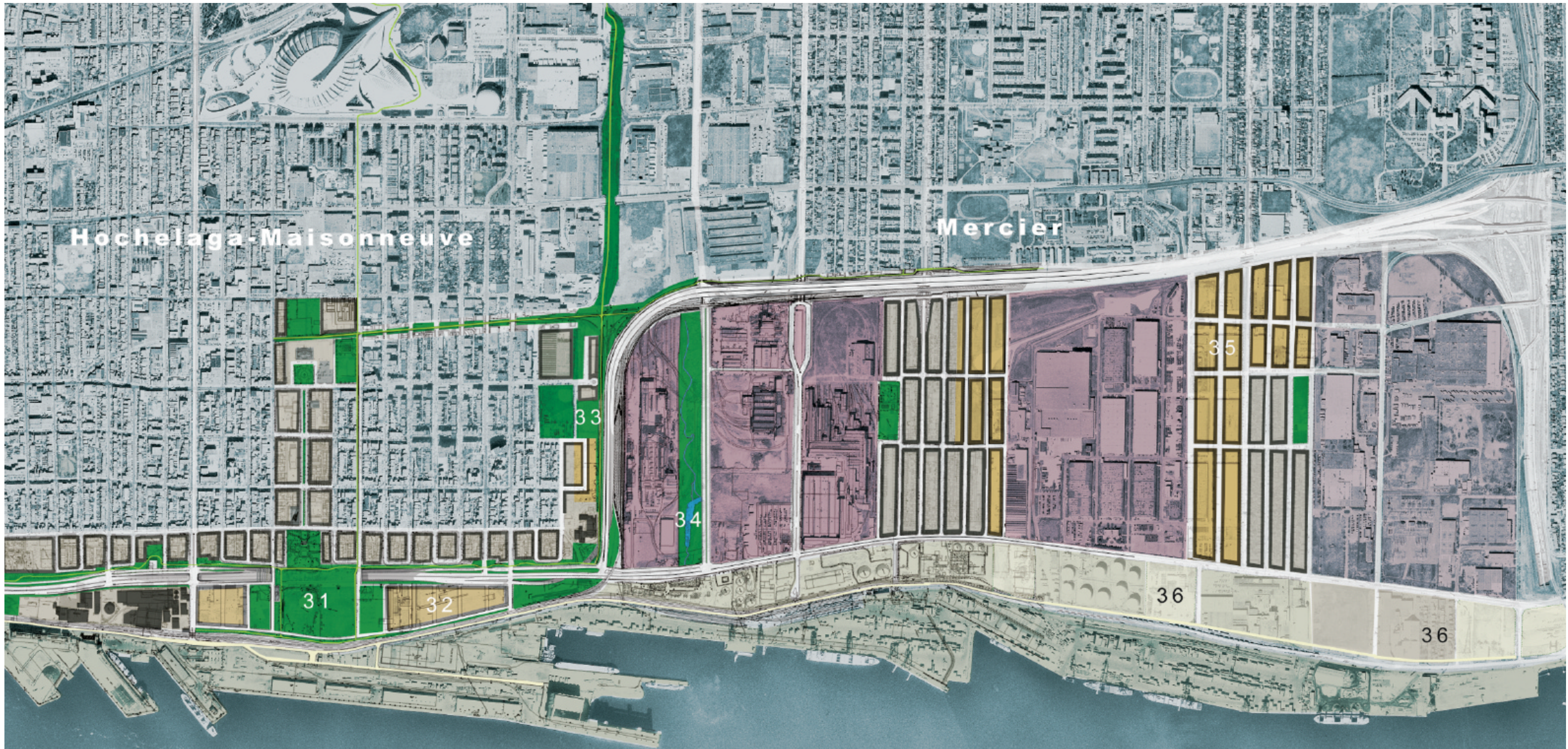


**GROUPE
 CARDINAL
 HARDY**
 AMÉNAGEMENT ET
 DESIGN URBAIN

client
VILLE DE MONTRÉAL
SECTEUR CENTRE-EST
 projet
 ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE
 CORRIDOR VERT DU CANAL LACHINE / RUE NOTRE-DAME

échelle sans échelle	projet 46-31
préparé par Etienne Coutu Emat Perdriel	date FÉV 03
approuvé par Michel Dufresne	feuille no. 1





Hochelaga-Maisonneuve

Mercier

	Mise en valeur d'îlots résidentiels/commerciaux		Requalification de grands espaces urbains
	Nouveaux îlots		Port de Montréal: mise en valeur
	Recouvrement de l'autoroute Ville-Marie		Parcs
	Mise en valeur d'îlots industriels		Piste cyclable
18 Interventions			

GROUPE
**CARDINAL
 HARDY**
 AMÉNAGEMENT ET
 DESIGN URBAIN

client	VILLE DE MONTRÉAL SECTEUR CENTRE-EST	
projet	ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE Requalification de la rue Notre-Dame	

échelle	sans échelle	projet	46-31
préparé par	Etienne Coutu Ernst Perdriel	date	FÉV 03
approuvé par	Michel Dufresne	feuille no.	2



ANNEXE

Analyse urbaine et approche méthodologique

Pour une approche scientifique de l'aménagement : le parallèle avec la médecine

Le vocabulaire de la lecture du milieu bâti emprunte volontiers à la nomenclature médicale dans sa description des composantes du corps humain; ainsi parle-t-on de morphologie, de tissu urbain et d'artères. La valeur de l'analogie impose une métaphore où la ville est considérée comme une réalité vivante qui se structure dans un organisme physique formé par ses rues, îlots et bâtiments. Ce cadre formel abrite les êtres humains qui sont la source de vie d'un ensemble qui serait autrement qu'une masse inerte.

La métaphore pour les chercheurs de la forme urbaine prend un deuxième sens. La plupart des différentes théories modernes en architecture et urbanisme forment un exercice normatif afin de définir un monde idéal et rationalisé, telle une formidable abstraction projetée comme un acte de foi. Une critique de ces diverses théories s'articule depuis les années soixante, notamment face à l'échec du développement d'une vie urbaine dynamique dans les projets basés sur ces théories spatiales et fonctionnalistes. Plutôt que de fonder une analyse urbaine fondée sur une conception théorique de son fonctionnement, l'objectif des méthodes d'analyse morphologique vise en premier lieu à développer une approche objective visant à comprendre la forme urbaine telle qu'elle existe.

À ce titre, la lecture de la forme urbaine veut établir une démarche d'observation scientifique et systématique. Comme les médecins de la Renaissance ont abandonné la théorie des humeurs pour disséquer les cadavres afin de comprendre la machine que forme le corps humain, l'analyse morphologique propose une démarche analogue, écartant les théories modernes normatives au profit d'une recherche sur la réalité bâtie. Ainsi faut-il disséquer la forme urbaine, comprendre ces composantes générales et particulières. Il faut distinguer les échelles où se posent et se décident certains enjeux et aménagements, et ne jamais oublier la relation de dépendance entre les composantes, les plus fines s'insérant sans heurts dans les plus grandes.

Le domaine de l'analyse morphologique intéresse en premier lieu les architectes et géographes. Dès son origine à la fin des années cinquante, on trouve les deux professions; en Italie avec Muratori professeur à l'institut d'architecture de Venise et en Angleterre avec Conzen, géographe d'origine allemande qui fait le pont entre les écoles allemandes et anglaises de géographie physique portant sur l'habitat urbain. Depuis, l'approche a intéressé divers chercheurs en Europe et en Amérique. Le rapport remis en octobre 2002 par Messieurs Larochelle et Gauthier, respectivement professeurs à l'université Laval et Concordia, présente un exemple d'application de la méthode afin de traiter les entrées et accès routiers sur le territoire de la ville de Québec.

Les développements récents de l'informatique transforment aussi les possibilités d'analyse en démultipliant la capacité de traiter l'information physique et statistique grâce aux logiciels de géomatique. Un projet de recherche à l'université McGill dirigé par Sherry Olson a permis de numériser les cartes anciennes de Montréal au XIXe siècle et d'y associer le rôle d'évaluation de 1880 et divers recensements au cours de ce siècle.

À un autre niveau, Bill Hillier et ses collègues de la Bartlett à University College London ont développé depuis 25 ans divers logiciels d'analyse spatiale qui portent notamment sur la qualification de la trame urbaine. La plupart des modèles informatisés en transport restent aveugles devant la forme urbaine, et en particulier face à la configuration de la trame des rues. Au contraire, la méthode Space Syntax développe un modèle informatique

Urban morphology as an emerging interdisciplinary field: the origins and development of the International Seminar on Urban Form1

Anne Vernez Moudon. College of Architecture and Urban Planning, University of Washington, Seattle

<http://odin.let.rug.nl/isuf/isufhist/ISUFhistory.html>

Les voies d'accès à la Capitale nationale du Québec et la qualité de la forme urbaine»

ministère des transports du Québec, commission de la Capitale nationale du Québec

Pierre Larochelle, Université Laval

Pierre Gauthier, Université Concordia

Bill Hillier, Bartlett School of Graduate Studies, University College London, Londres

<http://www.spacesyntax.com/>

Jake Desyllas, Londres

<http://www.intelligentinspace.com/>

fondée sur la production d'une carte axiale qui intègre les particularités propres à la trame urbaine de chaque ville. Outil d'analyse mais aussi de prospective, Space Syntax s'impose en Europe dans de nombreux projets de design urbain pour mesurer l'impact des options de design sur l'achalandage des espaces urbains, publics comme privés.

L'espace urbain montréalais ; morphologie et planification

Le recours à divers concepts tirés des méthodes d'analyse morphologique existe à Montréal depuis le premier ouvrage de géographie urbaine publié par le géographe français Raoul Blanchard dans les années quarante. L'ouvrage "Montréal en évolution" de Jean-Claude Marsan poursuit partiellement le travail qui est lui-même repris à l'université de Montréal grâce à l'initiative de Melvin Charney à la fin des années soixante-dix. Il demeure toutefois que le mandat actuel est une première initiative pour tenter de couvrir l'ensemble du territoire de l'île et d'établir dans l'appel d'offre une référence directe à ce type d'analyse urbaine.

La première difficulté posée par l'analyse morphologique du territoire montréalais vient que les études historiques mettent l'emphase sur l'histoire sociale, économique ou politique en traitant la forme urbaine comme un fond de scène presque neutre. Ville coloniale, américaine et occidentale, les analystes empruntent les théories développées ailleurs trouvant ici et là des indices qui semblent confirmer l'existence à Montréal des mêmes phénomènes, progrès ou problèmes reconnus à l'étranger.

Mais voilà le site de Montréal est unique et l'histoire de son développement comme de sa composition ethnique et sociale demeure un destin original lorsque comparé à d'autres villes du nouveau ou de l'ancien monde. Ville portuaire et commerciale, ville d'immigration rurale et d'outre-mer, Montréal est au courant des tendances extérieures mais la formation de son paysage urbain est une entreprise sous la responsabilité directe d'une partie de ses résidents. Nous savons peu de choses sur leurs références et intentions, et nous en savons encore moins sur le succès ou l'échec de ses opérations immobilières.

À titre d'exemple l'interprétation conventionnelle sur la tradition résidentielle à Montréal illustre parfaitement les contradictions entre les théories empruntées à des villes étrangères face aux renseignements tirés des recensements et archives municipales. L'origine du logement en formule plex est associée au développement industriel après 1850 pour loger les nouveaux ouvriers. Pourtant les recensements de 1825 et 1842 montrent qu'il existe alors des bâtiments abritant plusieurs logements destinés notamment à la bourgeoisie commerçante et professionnelle. Cet exemple souligne que nous n'avons pas de cadre général, ni théorique ni proprement documenté pour comprendre la formation de l'espace urbain à Montréal.

François Dufaux, David Hanna ; *Montreal : a rich Tradition in Medium Density Housing*, CMHC/SCHL research report, April 2002

Par ailleurs face à la perspective du plan d'urbanisme, nous devons aussi observer que nous connaissons peu de chose sur les divers cadres réglementaires et politiques d'aménagement sous la responsabilité municipale qui existe pourtant depuis 1840. Nous ignorons les diverses mesures légalement votées, celles concrètement appliquées par un contrôle administratif ou financier face à celles restées des intentions. Et plus encore nous n'avons pas mesuré leur impact sur la forme urbaine, positif ou non.

Ce travail de révision critique dépasse là encore largement le mandat de cette étude. Cet oubli témoigne toutefois d'une occasion manquée de faire le bilan et tirer les leçons de l'expérience de planification antérieure. À titre d'exemple les archives nationales du Québec conservent les dossiers d'expropriations de la ville de Montréal au XIXe siècle. Cette vaste opération, largement méconnue, a affecté la trame urbaine par l'élargissement et le prolongement de l'emprise publique de très nombreuses rues. En parallèle de telles opérations portaient aussi un projet de reconstruction du cadre bâti dont le Monument National sur le boulevard Saint-Laurent présente l'exemple le plus

monumental. Mais ailleurs qu'en est-il vraiment ? Quelques autres cas sont abordés par Jason Gilliland mais le sujet reste encore à expliquer. De même la deuxième vague d'expropriation et d'aménagement entre 1955 et 1970 apparaît comme des actes sans fondement sauf comme des actes de foi d'une modernisation nécessaire.

Jason Gilliland, *The Creative Destruction of Montreal*,
Urban History Review/Revue d'histoire urbain, Vol
XXXI, no 1 (fall/automne 2002)

Cette relative amnésie sur le développement urbain et l'impact du cadre réglementaire, permet de garder les mains libres de chaque nouvelle génération en laissant croire que les incohérences ou choix malheureux sont le résultat d'une planification inexistante plutôt que déficiente. Il permet aussi, tant dans les administrations publiques que chez les investisseurs privés, de projeter des objectifs de développement, des images d'une ville à construire, qui sont sans lien avec un contexte et une expérience urbaine que l'on préfère ignorer.

En ce sens le travail sur la forme urbaine est assurément une façon de dresser un inventaire des composantes du paysage urbanisé. Sans en expliquer les origines, les intentions et établir le bilan de ces différents aménagements, la lecture du milieu bâti nous donne un cliché instantané de l'état des lieux, littéralement.

