



Rapport final

## Étude de la forme urbaine: caractérisation du secteur Centre

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**

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

<b>Introduction</b>	<b>3</b>
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
<b>1 Approche méthodologique</b>	<b>7</b>
1.1 Analyse urbaine et l'approche typo-morphologique	9
<b>2 Formation historique du territoire</b>	<b>9</b>
2.1 Processus d'urbanisation	12
2.2 Structuration du territoire ; • Quelques hypothèses sur le processus d'urbanisation • Trame rurale	18
<b>3 Lecture de la forme urbaine</b>	<b>18</b>
3.1 Analyse des sous-secteurs	21
3.2 Synthèse de l'analyse des sous-secteurs ; • Saint-Henri / Pointe-Saint-Charles • Westmount / Côte Saint-Antoine • Côte-des-Neiges • Outremont, Côte Sainte-Catherine • Plateau Mont-Royal, Côte Saint-Louis Sud • Centre-Sud (Anciens faubourgs Saint-Jacques, Sainte-Marie) • Ville-Marie (faubourgs Saint-Antoine, Saint-Laurent, Sainte-Anne) • Île-des-Soeurs	21
<b>4 Traits dominants du secteur</b>	<b>37</b>
4.1 Éléments topographiques ; • Mont-Royal • Falaise Saint-Jacques / Sherbrooke	38
4.2 Éléments hydrographiques ; • Canal de Lachine, Canal de l' Aqueduc • Fleuve	40
4.3 Éléments de composition urbaine particulière ; • Profil du Centre des affaires	42
4.4 Entrées de ville et grands corridors de circulation ; • Pont Champlain • Pont Jacques-Cartier • Pont Victoria	43
4.5 Grands réseaux ; • Artères urbaines • Réseau ferroviaire • Autoroutes	47
4.6 Grands réseaux de transport collectif (existant et projeté) ; • Métro • Trains de banlieue • SLR du Parc et SLRA-10	50
<b>5 Synthèse de la composition urbaine du secteur</b>	<b>52</b>
5.1 Délimitation des aires morphologiques du secteur ; • Îlots constitués • Grands ensembles institutionnels • « Pièce urbaine » • Ensembles fragmentés	52
5.2 Territoires d'enjeux ; • Analyse morphologique et planification • Cinq territoires d'enjeux prioritaires	56
<b>6 Étude de cas-types : approche conceptuelle</b>	<b>62</b>
6.1 Choix de la délimitation des zones d'intervention	62
6.2 Zones d'interventions • Entrée Bonaventure	62
<b>Annexe</b>	<b>72</b>

## 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<sup>e</sup> 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.

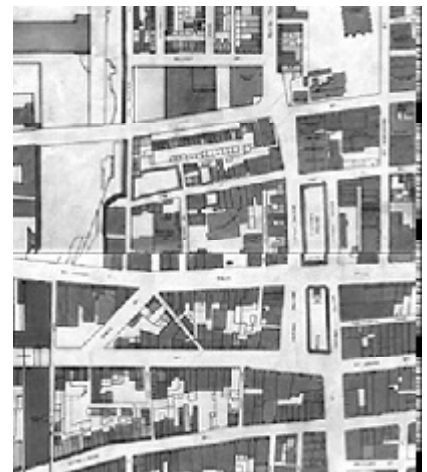
L'étude de la forme urbaine abordée dans cette étude constitue une analyse critique du développement historique de Montréal, et en particulier de l'impact de la modernisation inachevée de la métropole. C'est pourquoi il nous semble opportun de baser l'analyse de cette transformation par une comparaison 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

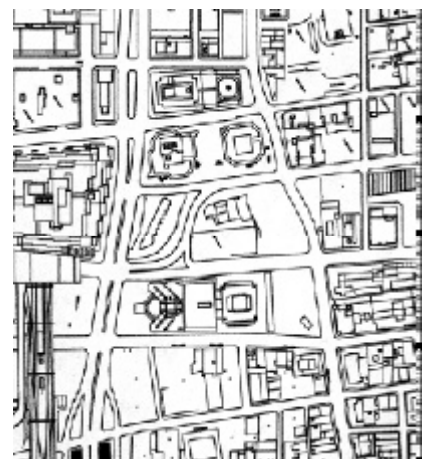
Au cours des dernières années quelques exemples illustrent concrètement un changement dans notre manière de voir et reconstruire la ville. Chaque cas est particulier mais il soulève des questions plus larges sur l'évolution de la forme urbaine.

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



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)

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 et les 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 appartient 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.
- Établir les hypothèses reconnues sur la structuration du territoire montréalais ; l'impact du parcellaire rural et les divers modèles de développement urbain



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



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

- 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 ci-après)
- 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

Limites du secteur à l'étude

# 1 Approche méthodologique

## 1.1 Analyse urbaine et l'approche typo-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 la 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.



1. Territoire

- Topographie
- Hydrographie



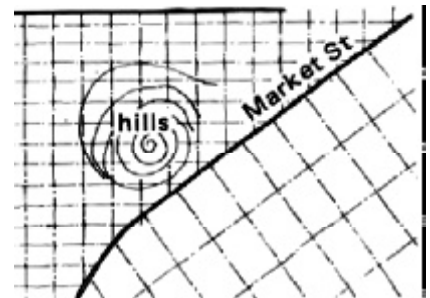
Peninsula, Roads, and Streets

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

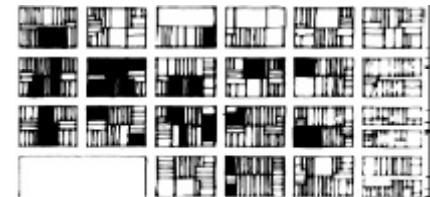


Topography, Water Edges, and Grids

3. Îlots et lotissement

- Îlots
- Lotissement urbain

Noyaux de villages et quartiers  
Lieu structurant urbain

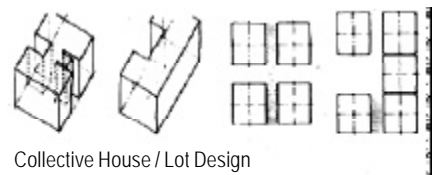


City Blocks and Lots

4. Bâtiments

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

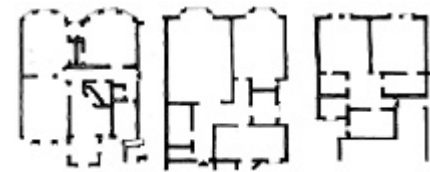
Axes et pôles économiques  
Repères historiques



Collective House / Lot Design

5. Logements et suites

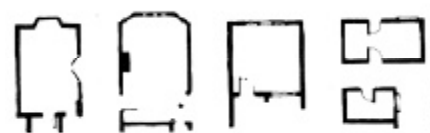
- Composition architecturale
- Disposition et accès aux logements et suites



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. A 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.

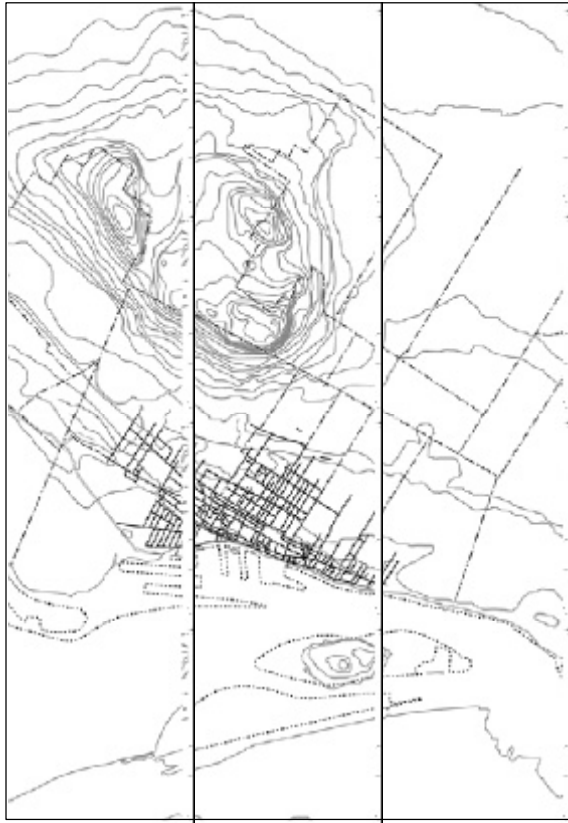
### 2.1 Processus d'urbanisation

Le secteur Centre représente le territoire le plus restreint des 6 études de la forme urbaine commandées par la Ville de Montréal. Il constitue toutefois sur le plan historique l'espace urbanisé le plus ancien dont la formation s'étire sur plus de trois siècles.

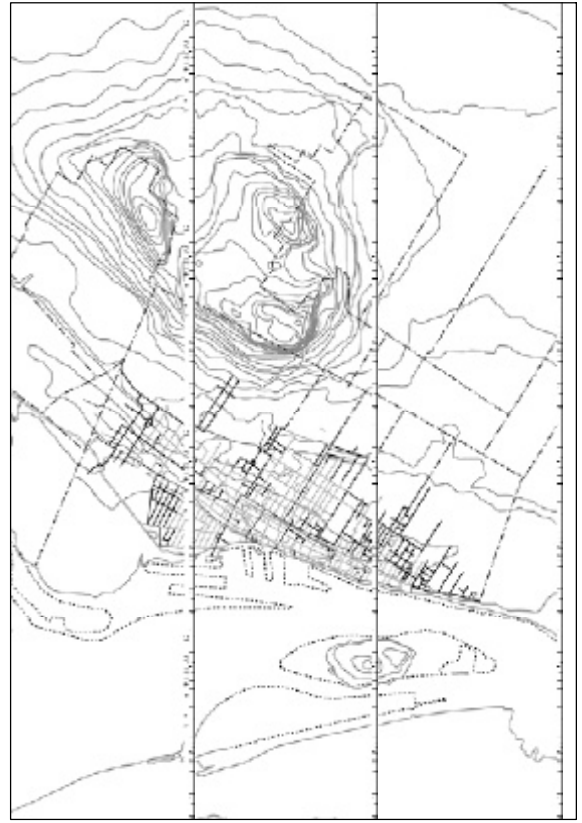
Le secteur Centre couvre le cœur historique et actuel de l'agglomération montréalaise. Il inclut en premier lieu, le centre historique établi au XVII<sup>e</sup> siècle et défini par une enceinte dès 1725. Ce quartier, désigné depuis 1960 comme le Vieux-Montréal, a connu plusieurs phases de transformation au niveau de son milieu bâti comme de ses usages. La trame des îlots suit une configuration établie dès la ville fortifiée, cependant plusieurs de ses rues ont été élargies à la suite de nombreuses expropriations. Les bâtiments ont été souvent remplacés et modifiés ; une première fois au XVIII<sup>e</sup> siècle alors que les bâtiments de bois sont remplacés par des maisons de pierre, qui sont par la suite agrandies et surélevées dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Une troisième grande phase débute après 1860 alors que le quartier devient avant tout le centre commercial et administratif de la ville. Des nombreux bâtiments commerciaux remplacent ou transforment les maisons plus anciennes mais le nombre des permis de construction décroît nettement après 1914 alors que le centre des affaires, du commerce et de la production manufacturière s'est déplacé le long des rues Sainte-Catherine et Saint-Laurent. Le déclin de ses activités mais la sauvegarde du cadre bâti à partir de 1960 a permis de préserver physiquement un quartier dont la vocation touristique, commerciale et résidentielle demeure relativement fragile.

Le secteur Centre inclut aussi les anciens faubourgs entourant la vieille ville à l'intérieur des limites historique de 1791. Ces différents quartiers (Sainte-Anne, Saint-Antoine, Saint-Laurent, Saint-Jacques et Sainte-Marie) se sont progressivement urbanisés au cours du XIX<sup>e</sup> siècle et ont souvent été partiellement reconstruits, passant de maisons d'artisans en bois à des bâtiments multi-familiaux de type plex avec maçonnerie. Le long de certains axes commerciaux tels Saint-Laurent et Sainte-Catherine, une nouvelle génération de bâtiments à vocation commerciale et manufacturière va venir remplacer une partie du milieu bâti entre 1880 et 1940.

En troisième lieu, on trouve dans le secteur Centre les anciennes premières banlieues qui vont s'urbaniser après 1860, en dehors des limites historiques de 1791. Ces premiers développements en périphérie s'organisent le long des anciennes voies rurales ; vers le Nord on distingue Saint-Jean-Baptiste et Saint-Louis dans l'axe de la rue Saint-Laurent, vers le Nord Ouest, Westmount établi sur le chemin de la Côte-Saint-Antoine, vers le sud-ouest



1825, Trame urbaine et topographie. Source F. Dufaux



1846, Trame urbaine et topographie. Source F. Dufaux



1866, Trame urbaine et topographie. Source F. Dufaux



1880, Trame urbaine et topographie. Source F. Dufaux



1900, Trame urbaine et topographie. Source F. Dufaux

Sainte-Cunégonde, Saint-Henri, Saint-Gabriel et Côte-Saint-Paul s'accrochant aux deux routes menant à Lachine suivant les rues Notre-Dame / Saint-Jacques et Wellington actuelles. Le développement de ces dernières quatre banlieues est fortement lié au développement industriel concentré le long du canal de Lachine.

L'arrivée du tramway électrique en 1892 et le développement de son réseau après 1900 permet de donner une nouvelle dimension à l'échelle de l'urbanisation et ouvre des quartiers jusqu'alors relativement excentriques aux développements immobiliers. Une quatrième couronne se forme entre 1900 et 1940 avec l'urbanisation des villes de Westmount et Outremont et du quartier Côte-des-Neiges. En ce sens, la carte d'utilisation du sol de 1949 démontre que l'essentiel du territoire du secteur centre est déjà largement constitué dans la première moitié du XXe siècle.

## **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.



1861, Pocket Map of the City of Montreal, Frederick Boxer. Source: collection BNO



1913, Subscribers' Timedex map of Montreal. Source: collection BNO

### 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 parcellaire rural découpant le secteur Centre est le plus de complexe de l'île de Montréal. Cela tient de la topographie et l'hydrographie originale et à la fois au développement initial de la colonisation européenne où les règles du parcellaire rural était encore en formation. L'étendue et la forme de Vieux-Montréal sont déterminées par la topographie du coteau Saint-Louis. Le fleuve Saint-Laurent génère les concessions au nord et à l'est du noyau historique. La topographie du Mont-Royal explique le découpage rural des Côtes Sainte-Catherine et Saint-Antoine. La présence de rivières structure les Côtes des Neiges et Saint-Paul. Par ailleurs, de nombreux fiefs sont concédés autour de la ville dont la forme est souvent irrégulière ; fief Nazareth, fief Saint-Augustin, fief La Gauchetière et le domaine seigneurial des Sulpiciens sur le flanc sud du Mont-Royal où le Collège de Montréal occupe le dernier fragment.

Le tracé des voies primitives semble aussi répondre aux défis de la topographie et de l'hydrographie. L'actuelle rue Notre-Dame dans sa section à l'ouest du Vieux-Montréal suit un tracé sinueux qui se trouve au sommet d'une butte entre deux dépressions naturelles où sera creusé, au sud le canal de Lachine et au nord où passera la première voie ferrée après l'assèchement des marais. La rue des Carrières qui serpente entre l'actuelle rue Mont-Royal et le boulevard Rosemont, l'ancienne Côte Visitation, apparaît sur une carte topographique comme une stratégie pour négocier un passage régulier. Les chemins des Côtes-Sainte-Catherine, Côte-des-Neiges et Côte-Saint-Antoine proposent un tracé adapté à la topographie entourant le massif du Mont-Royal.

La morphologie du parcellaire rural dans les secteurs Centre et Centre-Est 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



1801-2000, Surperposition du plan cadastral de Louis Charland sur l'orthophoto actuelle. Source: Groupe Cardinal Hardy





1801, Plan cadastral de la Ville de Montréal, Charland. Source: collection BNO



1874, Cadastre de la Paroisse Notre-Dame de Montréal, Sicotte. Source: collection BNO



1904, Map of the Island of Montreal (détail du secteur Centre), Rielle. Source: Université McGill

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.

### 3 Lecture de la forme urbaine

#### 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 sur un document numérisé du gouvernement provincial et sur les descriptions des réseaux de ruisseaux et rivières illustrés par le plan de 1861 (voir illustration p.13).

Comme l'a démontré Jean-Claude Marsan pour Côte-des-Neiges, la structure d'origine rurale, établie au XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> 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 l'analyse du parcellaire rural demande d'intégrer les cartes de Charland reproduisant le cadastre en 1801 à l'intérieur du territoire défini en 1791, puis celles tirées du cadastre de 1874 pour la paroisse de Montréal. Ces deux cartes nous permettent 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 parcellaires 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 éventrant 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 conceptuellement que l'accès à l'arrière lot se fasse par un passage latéral. L'implantation des bâtiments dans le Montréal du XVIIIe siècle, puis des faubourgs entre 1800 et 1850, et de nombreux nouveaux quartiers après 1950 présentent la construction de bâtiments isolés ou jumelés laissant une entrée sur le côté pour desservir la cour. La densification des quartiers anciens explique le remplacement progressif de ces passages ouverts par des portes cochères.

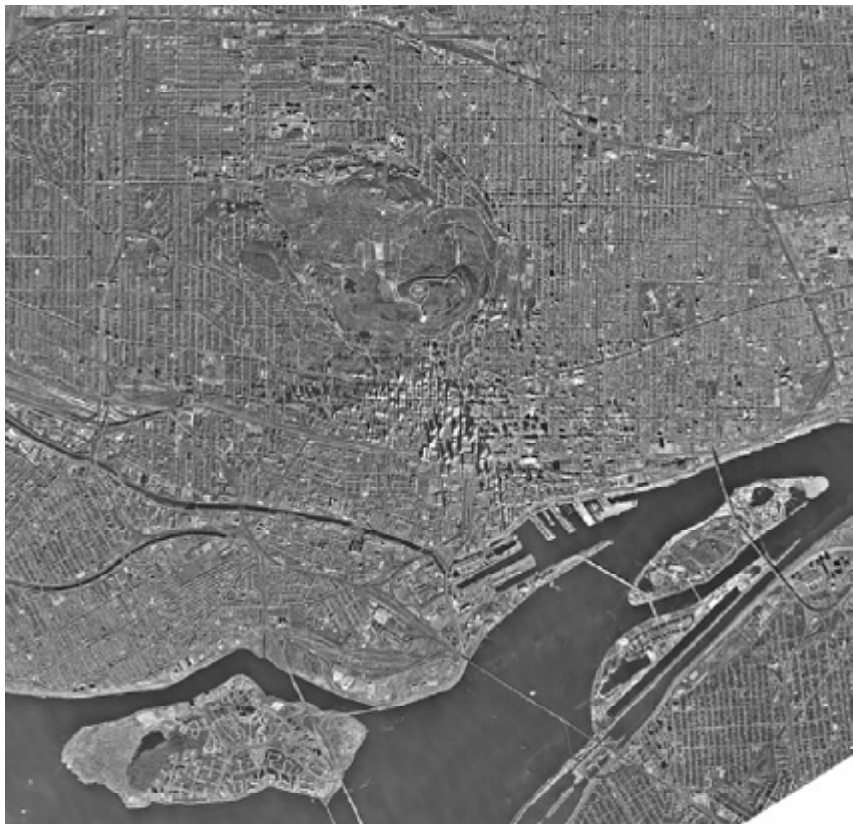
Les îlots avec ruelle apparaissent une première fois formellement dans les années 1840 avec le lotissement du « new town », le quartier bourgeois au pied du Mont-Royal où se trouve le centre-ville actuel. Ce type d'îlot est inspiré par l'exemple des villes britanniques où la ruelle permet de séparer la circulation de service de celle d'accueil et marquer ainsi le passage des différentes classes sociales dans des espaces publics distincts. L'îlot avec ruelle va lui aussi progressivement s'imposer dans la seconde moitié du XIXe siècle, d'abord par l'imitation des quartiers bourgeois comme un signe de distinction. La fièvre spéculative entre 1900 et 1914 voit le dépôt au Bureau d'enregistrement de lotissements spéculatifs composés d'îlots avec ruelle sur l'ensemble des territoires non urbanisés des secteurs Centre et Centre-Est. Cependant la baisse relative de la densité urbaine dans les quartiers construits après 1950 explique que de nombreuses ruelles initialement prévues ont en pratique disparues, l'emprise étant souvent cédée aux riverains.

Les îlots pittoresques sont d'abord un choix formel inspiré pas la réaction romantique du XIXe siècle face au rationalisme libéral triomphant. Le formalisme sinueux des tracés, souvent assez complexe, coûteux et allant à l'encontre du parcellaire rural, confine ce genre de développement aux quartiers bourgeois entre 1900 et 1930. On note d'ailleurs que les premiers îlots pittoresques, qui apparaissent à Montréal dans le secteur Centre initialement, se retrouvent surtout là où la topographie rendait difficile un tracé orthogonal. Quelques exemples dans le sous-secteur Côte-des-Neiges présentent des fragments de voies pittoresques tracées après 1949 qui répondent plus à des considérations formelles que topographiques, comme celles que l'on retrouve en dehors du secteur Centre à Hampsstead et la Cité-Jardin. Après 1950 l'îlot pittoresque s'implante en plaine et deviendra le premier choix dans l'aménagement urbain entre 1950 et 1990. Ainsi la reconstruction du secteur entre les rues Notre-Dame et Saint-Antoine à l'ouest du centre-ville substituera des îlots pittoresques là où à l'origine existait une trame orthogonale.

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.



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



2000, Le secteur Centre, orthophoto. Source: Ville de Montréal

## 3.2 Synthèse de l'analyse des sous-secteurs

### 3.2.1 Saint-Henri / Pointe-Saint-Charles

- Sous-secteur essentiellement constitué avant 1949 ;
- Tissu urbain fragmenté, composé d'aires morphologiques homogènes et distinctes, structurées par des trames orthogonales d'orientations variées, est-ouest et nord-sud ;
- Importance des grands réseaux de transports ; le port et le canal à l'origine, puis les chemins de fer et les autoroutes plus récemment qui enserrant et traversent le sous-secteur ;
- Les réseaux de transport attirent l'activité industrielle et expliquent la présence des ensembles fragmentés à côté de leurs emprises ;
- L'activité portuaire et industrielle a entraîné le remblayage d'un territoire vaste sur le fleuve Saint-Laurent ;

#### Cadre de planification

- cadre règlementaire général de planification à établir pour chaque aire morphologique homogène composant les îlots constitués;
- peu ou pas d'ensembles institutionnels ou de pièces urbaines exigeant une planification particulière;
- territoires d'enjeu : importance des ensembles fragmentés d'origine industrielle et des emprises des réseaux de transport nécessitant une 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

**GROUPE  
CARDINAL  
HARDY**  
AMÉNAGEMENT ET  
DESIGN URBAIN

client  
**VILLE DE MONTRÉAL  
SECTEUR CENTRE**

projet  
ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE  
SOUS-SECTEUR SAINT-HENRI/POINTE SAINT-CHARLES

échelle  
1:12000

préparé par  
Etienne Coutu  
Ernst Perdreau

approuvé par  
François Dufaux  
Michel Dufresne

projet  
46-31

date  
JAN 03

feuille no  
1



### 3.2.2 Westmount / Côte Saint-Antoine

- Sous-secteur essentiellement constitué avant 1949 ;
- Tissu urbain relativement continu, avec dominance de la trame orthogonale sauf sur les contreforts du massif du Mont-Royal où se trouve un lotissement pittoresque ;
- Alternance des aires morphologiques homogènes composées d'îlots avec et sans ruelle ;
- Les grands réseaux de transport sont en périphérie ;

#### Cadre de planification

- cadre réglementaire général de planification à établir pour chaque aire morphologique homogène composant les îlots constitués;
- territoires d'enjeux : plusieurs ensembles institutionnels liés à des communautés religieuses et au Mont-Royal et quelques pièces urbaines exigeant une planification particulière;
- ensembles fragmentés liés aux emprises de l'autoroute et du chemin de fer pertinents pour une planification prioritaire.

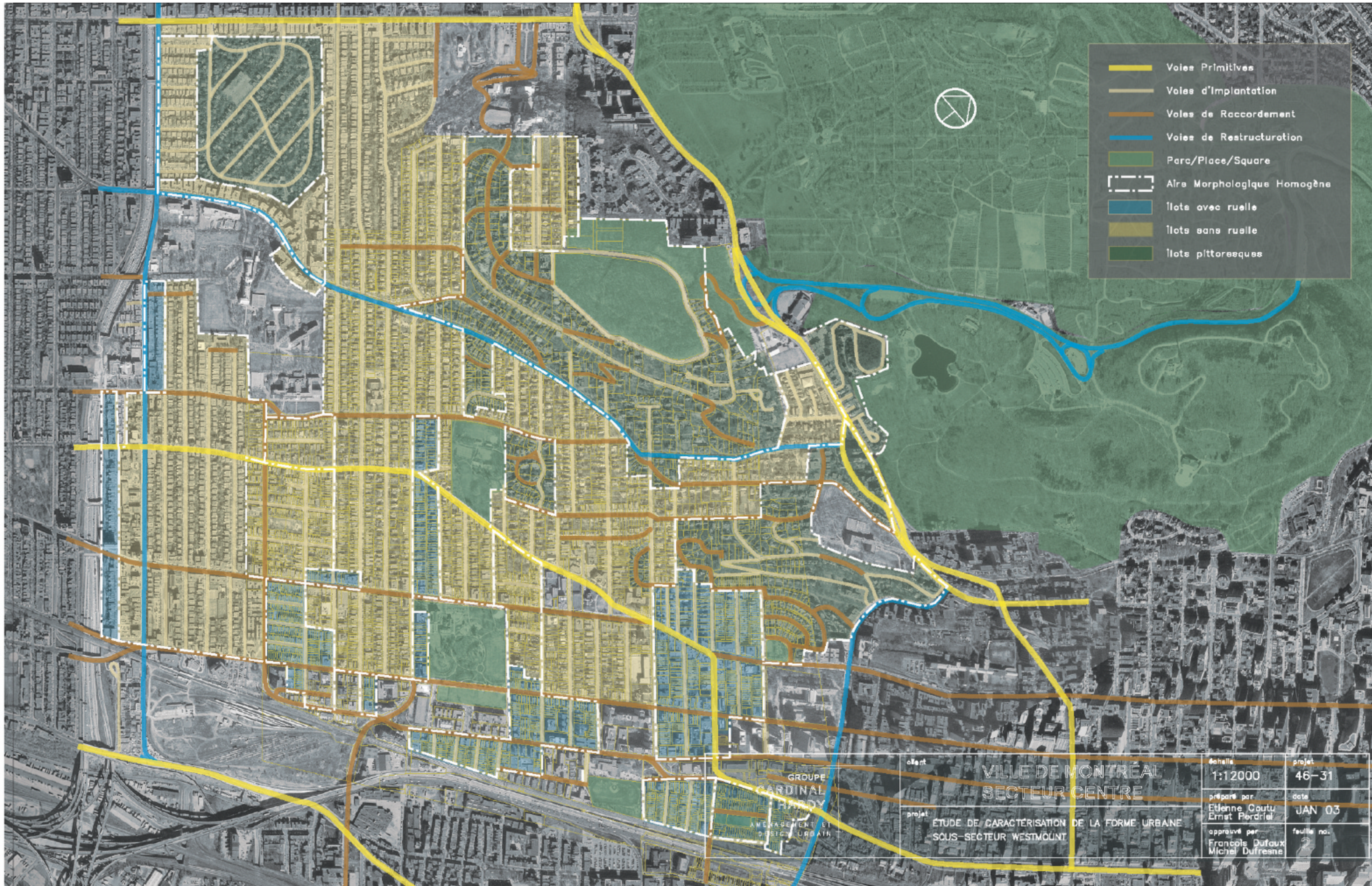


1949, Plan d'utilisation du sol et bâtiments, (détail). Source: Université McGill



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

GROUPE  
 CARDINAL  
 HARDY  
 AMÉNAGEMENT ET  
 DESIGN URBAIN

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

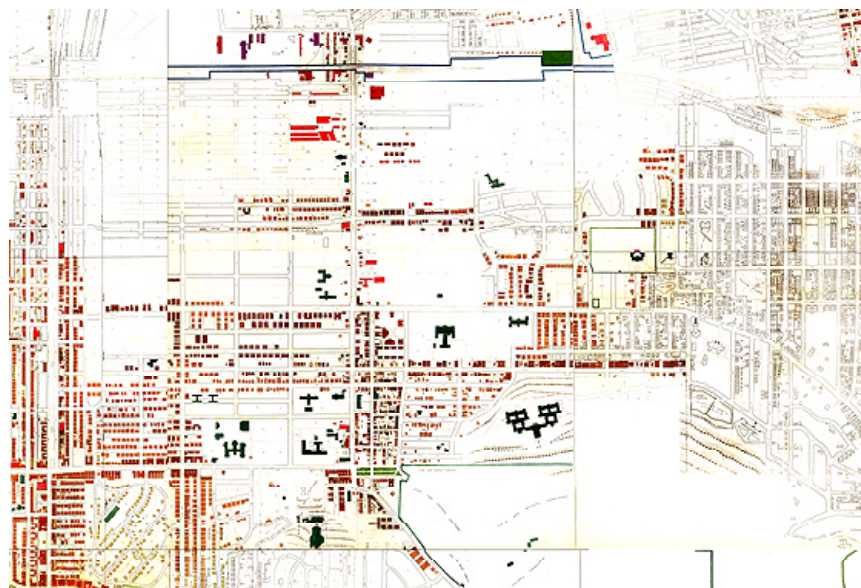
échelle	1:12000	projet	46-31
préparé par	Etienne Gauthier Ernst Perdreau	date	JAN 03
approuvé par	François Dufaux Michel Dufresne	feuille no.	2

### 3.2.3 Côte-des-Neiges

- Sous-secteur essentiellement loti avant 1949 mais urbanisé après entre 1950 et 1970 ;
- Tissu urbain continu, avec dominance de la trame orthogonale est-ouest reprenant l'orientation du parcellaire rural de la Côte-des-Neiges. Présence ponctuelle de trames pittoresques dans les lotissements postérieurs à 1949 ;
- Dominance des aires morphologiques homogènes composées d'îlots sans ruelle ;
- Les grands réseaux de transport, autoroute Décarie et chemin de fer, sont en périphérie ;

#### Cadre de planification

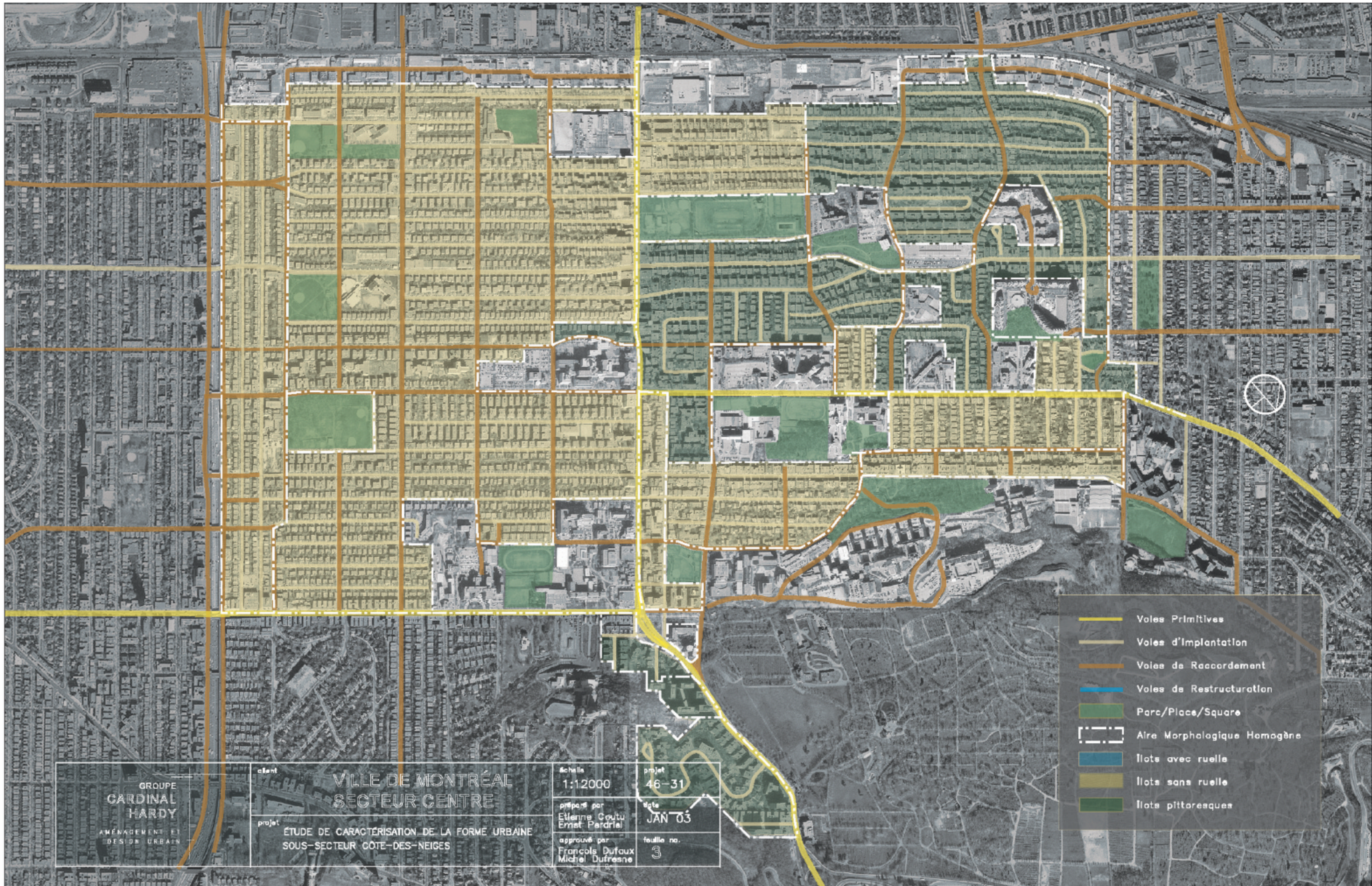
- cadre réglementaire général de planification à établir pour chaque aire morphologique homogène composant les îlots constitués;
- territoires d'enjeu : plusieurs ensembles institutionnels à vocation éducative et hospitalière exigeant une planification particulière;
- ensembles fragmentés liés aux emprises de l'autoroute Décarie et du chemin de fer de ceinture pertinents pour une 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**  
 projet  
 ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE  
 SOUS-SECTEUR CÔTE-DES-NEIGES

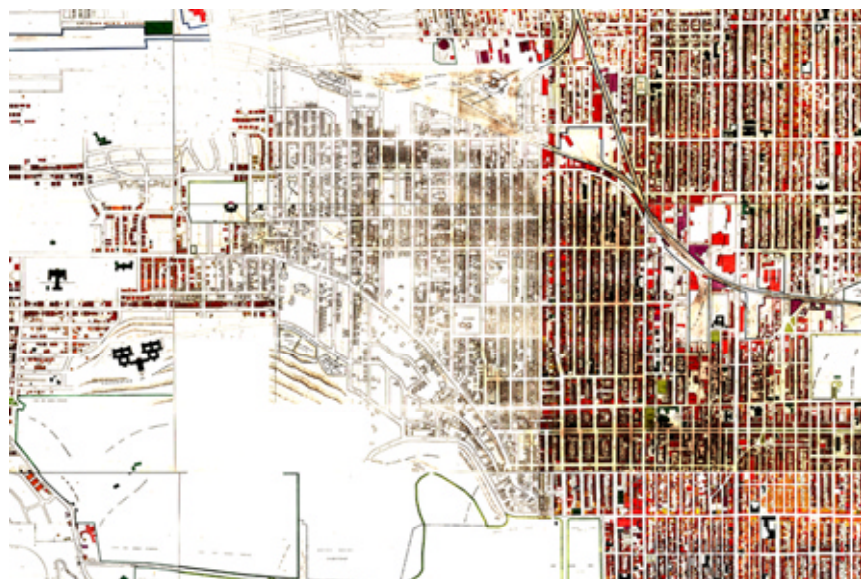
échelle 1:12000	projet 46-31
préparé par Étienne Goutu Ernest Paradis	date JAN 03
approuvé par François Dufaux Michel Dufresne	feuille no. 3

### 3.2.4 Outremont / Côte Sainte-Catherine

- Sous-secteur essentiellement constitué avant 1949 ;
- Tissu urbain continu, avec dominance de la trame orthogonale nord-sud s'inscrivant dans l'orientation du parcellaire rural de la Côte Sainte-Catherine, sauf sur le contrefort nord du massif du Mont-Royal où se trouve un lotissement pittoresque ;
- Passage est-ouest progressif des aires morphologiques homogènes composées d'îlots avec ruelle aux îlots sans ruelle ;
- Le chemin de fer passe à la limite nord du secteur ;

#### Cadre de planification

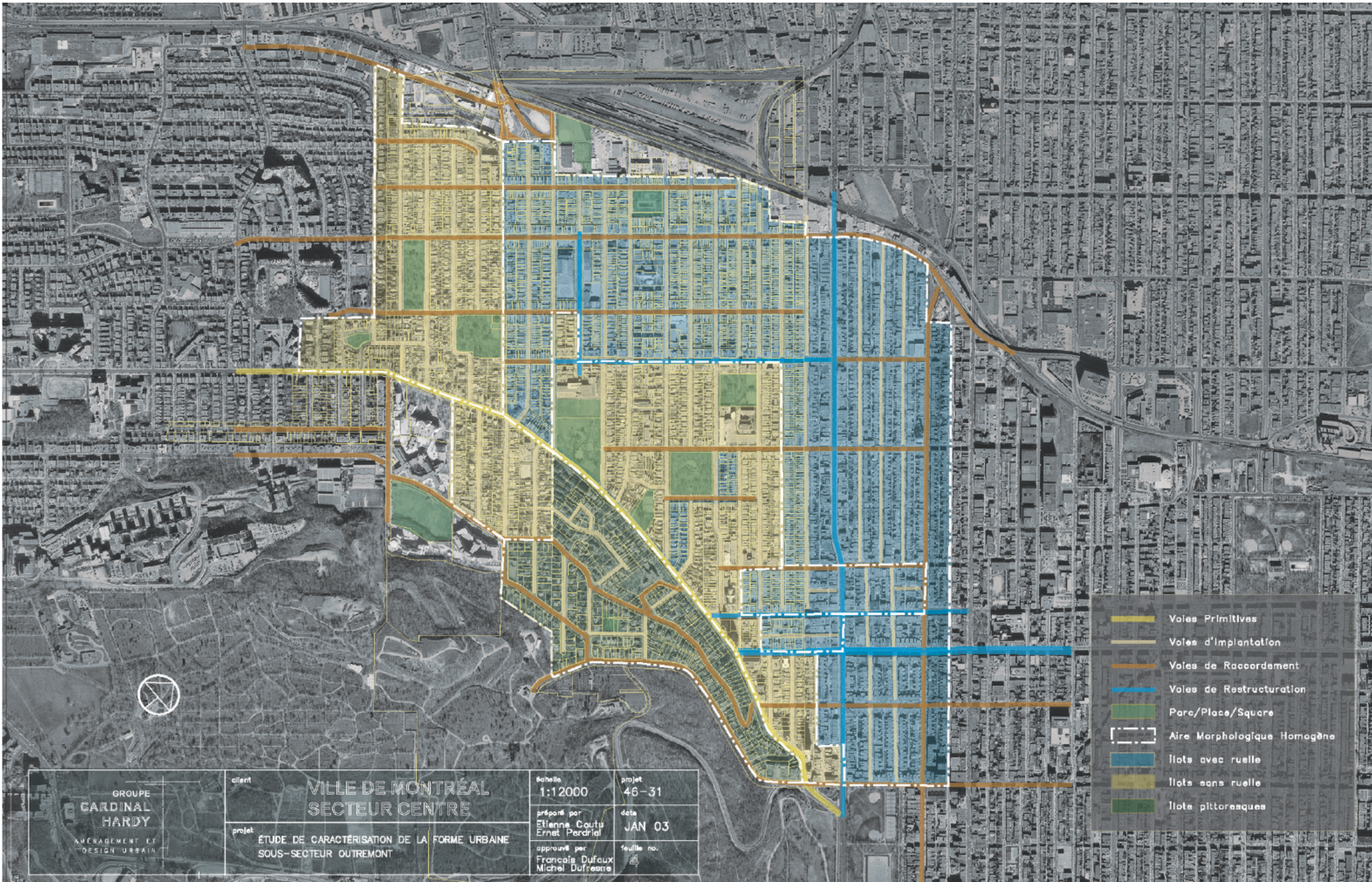
- cadre réglementaire général de planification à établir pour chaque aire morphologique homogène composant les îlots constitués;
- plusieurs ensembles institutionnels à vocation éducative exigeant une planification particulière;
- territoires d'enjeu : ensembles fragmentés liés à l'emprise ferroviaire et à la cour de triage au nord du sous-secteur nécessitant une planification prioritaire.



1949, Plan d'utilisation du sol et bâtiments, (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

**GRUPE  
CARDINAL  
HARDY**  
 AMÉNAGEMENT ET  
 DESIGN URBAIN

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

échelle 1:12000	projet 46-31
préparé par Etienne Coutu Ernest Perdriel	date JAN 03
approuvé par François Dufaux Michel Dufresne	feuille no. 4

### 3.2.5 Plateau Mont-Royal, Côte Saint-Louis Sud

- Sous-secteur essentiellement constitué avant 1949 ;
- Tissu urbain continu structuré sur une trame orthogonale nord-sud s'inscrivant dans l'orientation du parcellaire rural de la Côte Saint-Louis ;
- Alternance des aires morphologiques homogènes composées d'îlots avec ruelle aux îlots sans ruelle qui témoignent d'un processus d'urbanisation complexe dans le temps et l'espace ;
- Le chemin de fer passe à la limite nord et est du secteur ;

#### Cadre prioritaire

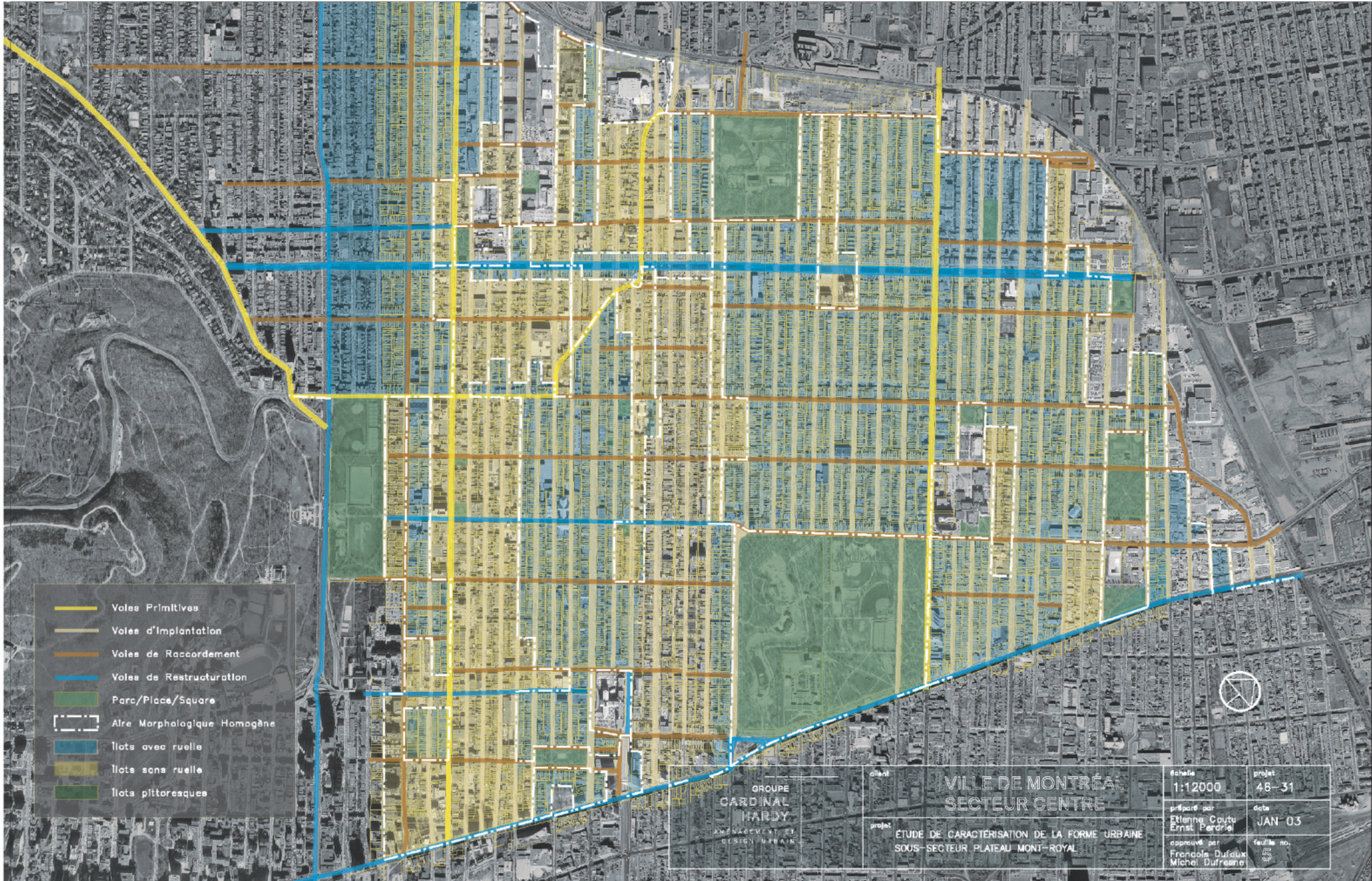
- cadre réglementaire général de planification à établir pour chaque aire morphologique homogène composant les îlots constitués;
- quelques ensembles institutionnels à vocation religieuse et éducative exigeant une planification prioritaire;
- territoire d'enjeux : ensembles fragmentés liés à l'emprise ferroviaire du chemin de fer de ceinture nécessitant une 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**  
 projet  
 ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE  
 SOUS-SECTEUR PLATEAU MONT-ROYAL

échelle	1:12000	projet	48-31
préparé par	Etienne Coutu Ernst Perrier	date	JAN 03
approuvé par	François Dufaux Michel Dufresne	feuille no.	5



### 3.2.6 Centre-Sud (Anciens faubourgs Saint-Jacques, Sainte-Marie)

- Sous-secteur essentiellement constitué avant 1949, mais partiellement restructuré entre 1955 et 1975 ;
- Tissu urbain relativement continu structuré sur une trame orthogonale nord-sud s'inscrivant dans l'orientation du parcellaire rural des faubourgs, entre le Vieux-Montréal et la limite historique de 1791 ;
- Alternance des aires morphologiques homogènes composées d'îlots avec ruelle aux îlots sans ruelle qui témoignent d'un processus d'urbanisation complexe dans le temps et l'espace ;
- Importante opération de restructuration dans la partie sud du sous-secteur, d'une part l'ouverture et l'élargissement de boulevard René-Lévesque, les artères Berri, Delorimier et autoroutes Ville-Marie et l'entrée du pont Jacques-Cartier. D'autre part, grandes opérations de rénovation urbaine initiées par les diverses administrations publiques pour la construction de « pièces urbaines », grands ensembles administratifs, culturels et résidentiels ;

#### Cadre de planification

- cadre réglementaire général de planification à établir pour chaque aire morphologique homogène composant les îlots constitués;
- territoires d'enjeux : quelques ensembles institutionnels, mais surtout les projets de « pièces urbaines » dont l'impact est déstructurant sur la forme urbaine exigeant une planification particulière et prioritaire;
- les territoires d'enjeux : ensembles fragmentés liés à la restructuration de la trame urbaine; élargissement d'artères (René-Lévesque, De Maisonneuve, Berri), l'accès au pont Jacques-Cartier, le passage de l'autoroute Ville-Marie nécessitant une planification prioritaire.

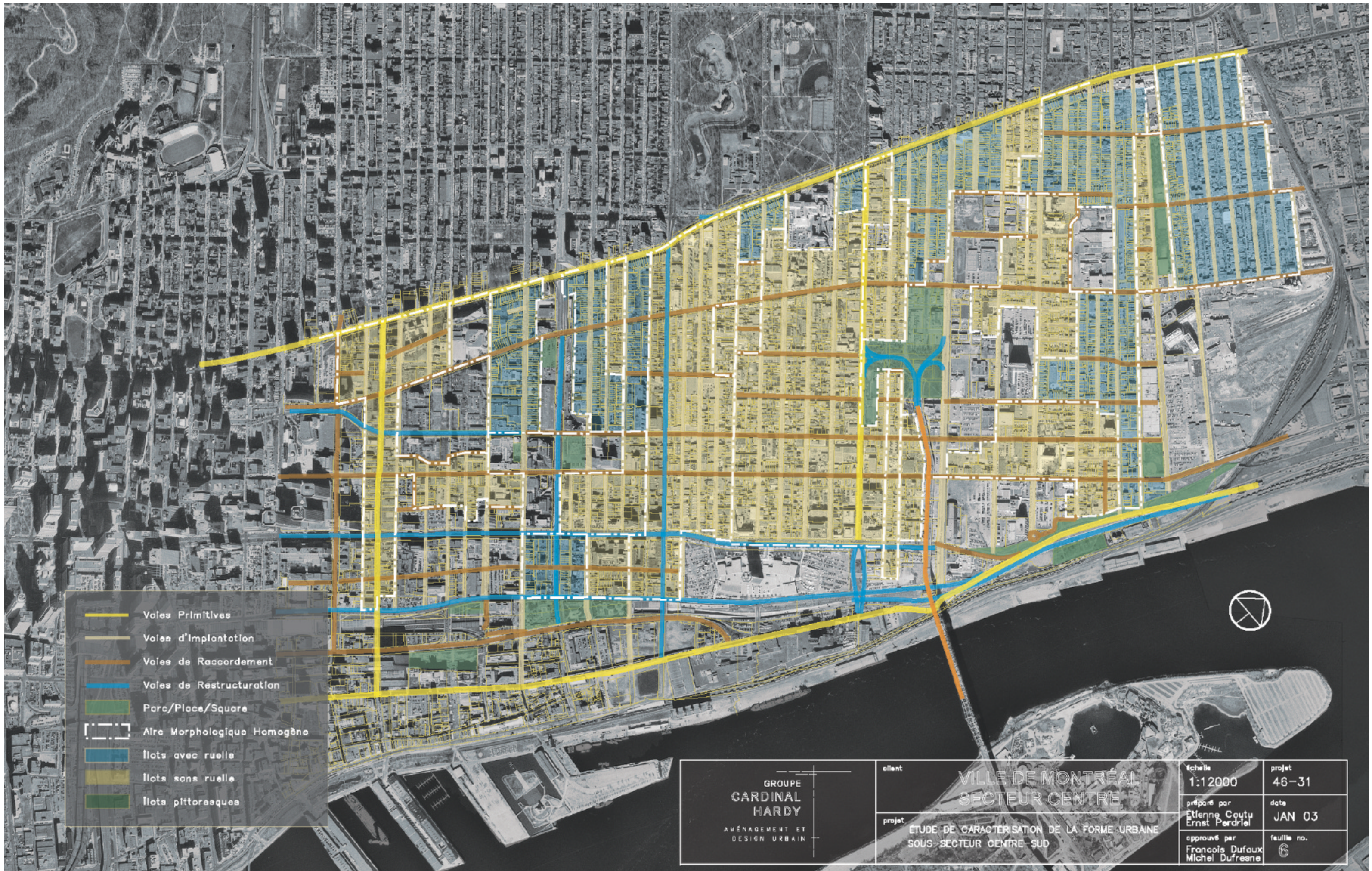


1949, Plan d'utilisation du sol, (détail). Source: Université McGill



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**

projet  
ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE  
SOUS-SECTEUR CENTRE-SUD

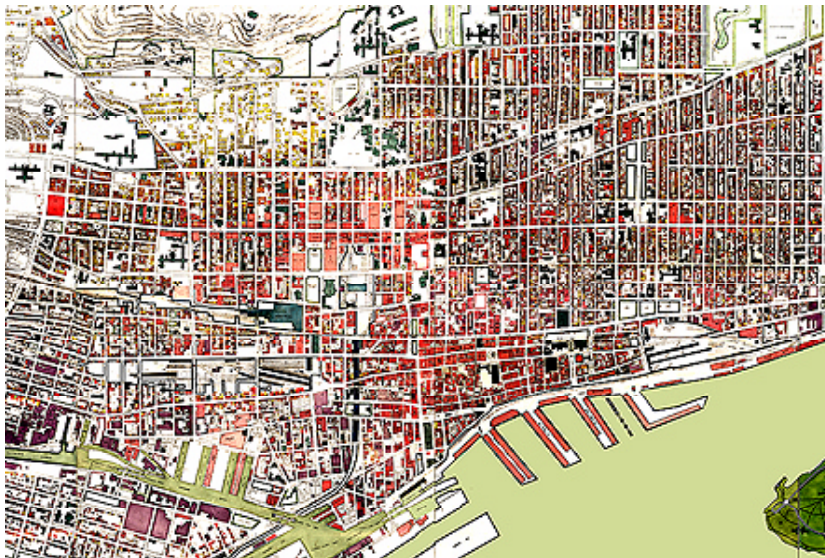
échelle 1:12000	projet 46-31
préparé par Etienne Coutu Ernst Perdreel	date JAN 03
approuvé par François Dufaux Michel Dufresne	feuille no. 6

### 3.2.7 Ville-Marie: ( faubourgs Saint-Antoine, Saint-Laurent, Sainte-Anne)

- Sous-secteur essentiellement constitué avant 1949, mais largement restructuré depuis ;
- Tissu urbain complexe composé des fragments des aires morphologiques homogènes antérieures à 1949 et les territoires restructurés réseau routier et pièces urbaine postérieur à 1955 ;
- La trame des rues est elle-même composée de 4 ensembles ; le Vieux-Montréal, les faubourgs ceinturant le centre historique, la ville-neuve au pied du Mont-Royal (le square mile) et le réseau de restructuration ;
- Alternance des aires morphologiques homogènes composées d'îlots avec ruelle aux îlots sans ruelle et de pièces urbaines qui témoignent d'un processus d'urbanisation complexe dans le temps et l'espace ;
- Importante opération de restructuration dans la partie sud du sous-secteur, d'une part ouverture et élargissement de nombreuses artères est-ouest, René-Lévesque, De Maisonneuve, Saint-Jacques et autoroutes ; Ville-Marie et Bonaventure ;
- Grandes opérations de rénovation urbaine initiées par les secteurs privés et publics pour la construction de « pièces urbaines », grands ensembles administratifs et commerciaux ;

#### Cadre de planification

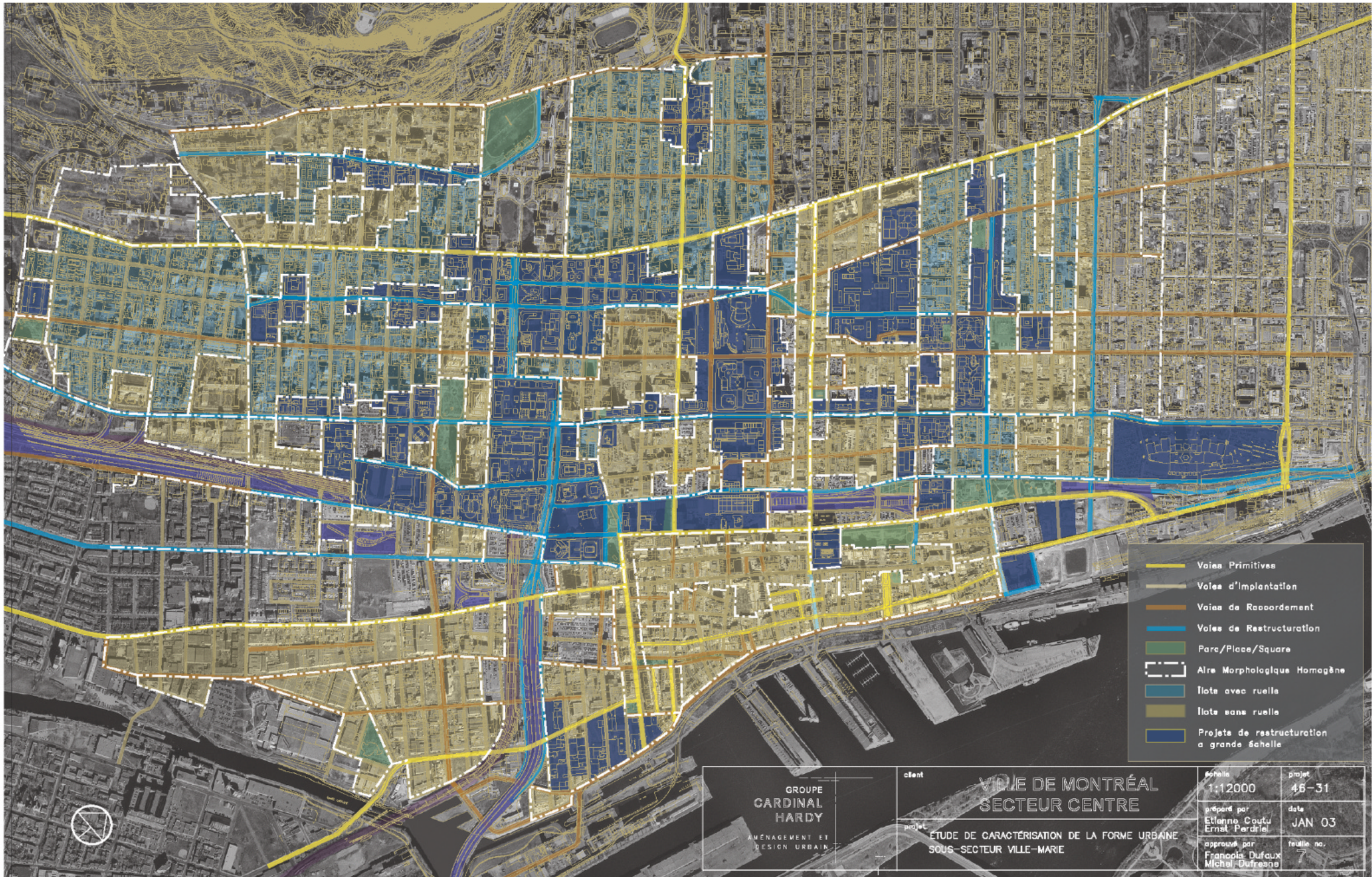
- cadre réglementaire général de planification à établir pour chaque aire morphologique homogène composant les îlots constitués;
- les territoires d'enjeux : projets de pièces dont l'impact est destructurant sur la forme urbaine exigeant une planification particulière et prioritaire;
- les territoires d'enjeux : ensembles fragmentés liés à la restructuration de la trame urbaine; élargissement d'artères (René-Lévesque, Université), l'accès à l'autoroute Bonaventure, le passage de l'autoroute Ville-Marie nécessitant une 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
- Projets de restructuration a grande échelle

**GROUPE  
CARDINAL  
HARDY**  
 AMENAGEMENT ET  
 DESIGN URBAIN

client **VILLE DE MONTRÉAL**  
**SECTEUR CENTRE**  
 projet **ETUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE**  
**SOUS-SECTEUR VILLE-MARIE**

échelle 1:12000	projet 46-31
préparé par Etienne Coutu Ernst Perdreel	date JAN 03
approuvé par François Dufaux Michel Dufresne	feuille no. 7

### 3.2.8 Île-des-Sœurs

- Sous-secteur développé après 1960 ;
- Présence de plusieurs aires morphologiques homogènes distinctes s'inscrivant dans une trame pittoresque sans lien avec le parcellaire rural d'origine ;

#### Cadre de planification

- cadre réglementaire général de planification à établir pour chaque aire morphologique homogène composant les îlots constitués;
- territoires d'enjeux : projets de pièce urbaine sur pointe nord de l'île exigeant une planification particulière; et les interfaces entre les aires morphologiques homogènes pour éviter une plus grande fragmentation du tissu urbain posant un cas de planification prioritaire.



1904, Map of the Island of Montreal (détail), Rielle. 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**

projet  
**ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE  
 SOUS-SECTEUR ÎLE-DES-SŒURS**

échelle 1:12000	projet 46-31
préparé par Etienne Coutu Ernst Perdreel	date JAN 03
approuvé par François Dufaux Michel Dufresne	feuille no. 8

## 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.

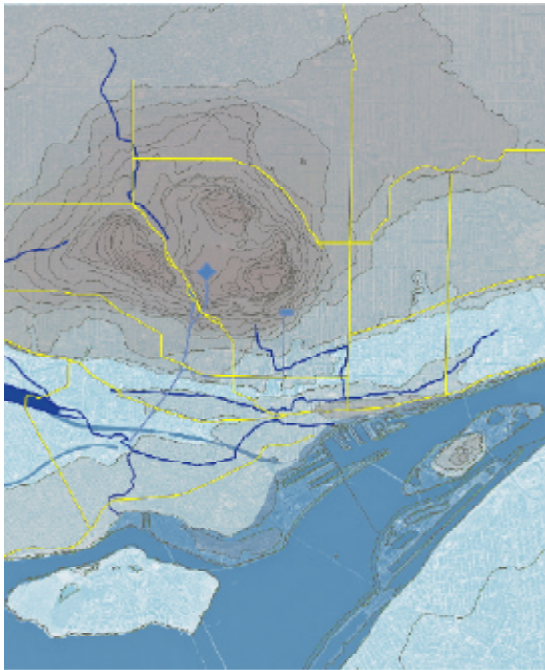
Pour le secteur Centre, il s'agit de présenter:

- les éléments topographiques (le Mont-Royal, la falaise Saint-Jacques / Sherbrooke);
- les éléments hydrographiques (le canal de Lachine/ Aqueducs, le fleuve);
- les éléments de composition urbaine particulière (le profil du Centre des affaires);
- les grands réseaux de transports et les entrées de ville et grands corridors de circulation (pont Champlain, pont Jacques-Cartier, pont Victoria);
- les grands réseaux de transport collectif existant et projeté (Métro, Trains de banlieue, SLR du Parc et SLR A-10).

## 4.1 Éléments topographiques

### 4.1.1 Mont-Royal

- Caractéristique topographique ayant marqué le parcellaire rural qui se divise en 4 côtes distinctes le contournant, au sud, les terres entre la vieille ville et la montagne, la Côte Saint-Antoine au sud-ouest, au nord la Côte Sainte-Catherine, à l'ouest, la Côte-des-Neiges.
- La qualité des vues et les contraintes des pentes ont favorisé l'implantation de résidences de prestige et d'institutions pouvant s'accommoder de terrains plus vastes et irréguliers plus difficiles à lotir pour la forme urbaine dense caractérisant les quartiers anciens.
- L'implantation de grands cimetières, catholique et protestant, jumelés à celui d'institutions communautaires, hôpitaux et universités, ont partiellement préservé l'échelle extra-urbaine du massif topographique. L'implantation des trames de rues pittoresques adaptées à la topographie, prolonge partiellement le caractère naturel du Mont-Royal, marquant ainsi un net contraste avec le tissu urbain orthogonal avoisinant.
- Le Mont-Royal est la première composante symbolique du paysage montréalais. Ceci pose le choix de limiter la hauteur des bâtiments, au centre-ville ou construits sur ses flancs, afin de préserver la vue sur la montagne et les vues depuis ses belvédères.



Plan synthèse des éléments topographiques et hydrographiques du secteur Centre. Source: Groupe Cardinal Hardy



2000, Profil du centre-ville financier et du Mont-Royal. Source: Ministère des Transports du Québec

#### 4.1.2 Falaise Saint-Jacques / Sherbrooke

- Au même titre que le Mont-Royal, la falaise Saint-Jacques divise la Côte Saint-Antoine au nord de la Côte Saint-Paul au sud. L'escarpement longeant au sud l'actuel tracé de la rue Sherbrooke ne semble pas avoir directement affecté le parcellaire rural.
- Au niveau du développement urbain, l'ensemble de cet escarpement marque une barrière à l'ouverture de nouveaux quartiers avant 1840. Côté ouest à partir de la rue Bleury, le plateau accueille « Montreal New Town », quartier résidentiel anglophone inspiré par l'urbanisme britannique. Il s'agit du centre-ville actuel. Dans la partie est depuis la rue Bleury on remarque que ce n'est qu'après 1880 que l'urbanisation va dépasser le coteau au sud de la rue Sherbrooke. Par ailleurs, souvent la zone escarpée sera elle-même développée plus tardivement que les nouveaux territoires lotis du Plateau Mont-Royal.
- Les vues et les pentes ont limité le lotissement conventionnel pour accueillir au contraire les villas et institutions dans l'ouest ou retardé son développement dans la partie est.
- La falaise Saint-Jacques, relativement peu urbanisée, servira au passage du chemin de fer vers la nouvelle gare Windsor vers 1880. Ce tracé sera élargi avec le passage de l'autoroute Ville-Marie au début des années 70.



1873, Rapport sur l'agrandissement proposé de l'Aqueduc de Montréal (détail). Source: BNO



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



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



## 4.2 Éléments hydrographiques

### 4.2.1 Canal de Lachine , Canal de l'Aqueduc

- Les canaux Lachine et de l'Aqueduc présentent deux grandes infrastructures artificielles qui ont eu un impact majeur sur les secteurs avoisinants. Le canal de Lachine destiné à la navigation commerciale attire les industries qui entraînent le développement de quartiers urbains directement liés aux activités manufacturières et d'entreposage. Le canal de l'Aqueduc au contraire repousse l'implantation de développement urbain pour préserver la qualité de l'eau amenée vers la station de pompage.
- L'impact de cette bande industrielle, ou non construite, reste sur le plan urbain similaire en affirmant davantage une rupture dans le tissu urbain déjà séparé par le passage de chaque canal.
- Chaque canal a donc un caractère de limite physique, accentué par la forme des trames limitrophes, et parfois dramatisé par la présence de l'autoroute qui couvre l'emprise du canal de l'Aqueduc de la station de pompage à sa sortie dans le fleuve près de l'Île des Sœurs.



2000, Entrée du canal de Lachine. Source : Ville de Montréal



2000, l'entrée partiellement remblayée du canal de Lachine, Orthophoto (détail).  
Source: Ville de Montréal

#### 4.2.2 Fleuve

- La présence des rapides sur le fleuve Saint-Laurent, en amont du secteur Centre, explique l'origine et une bonne partie de la fortune commerciale de Montréal. L'activité portuaire dans la partie la plus ancienne s'est poursuivie jusqu'en 1970.
- Le réaménagement du Vieux-Port en espace de loisirs a transformé la perception d'une zone peu accessible au public et réservée jusqu'alors aux activités commerciales et industrielles.
- L'ensemble des autres territoires faisant face au fleuve est désormais perçu à travers le potentiel de développement récréatif établi dans le Vieux-Port et pose des enjeux de planification à moyen et long terme.



2000, Les berges accessibles au public. Source: Groupe Cardinal Hardy



2000, Le Vieux-Port réaménagé. Source: Ville de Montréal



2000, Le Vieux-Port réaménagé en contrebas au centre-ville financier. Source: Ville de Montréal

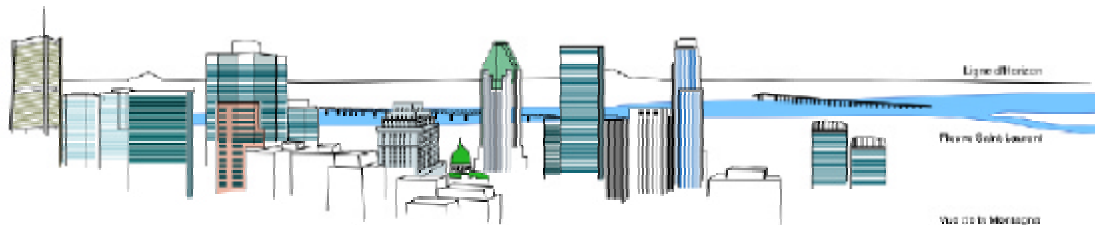
### 4.3 Éléments de composition urbaine

#### 4.3.1 Profil du Centre des affaires

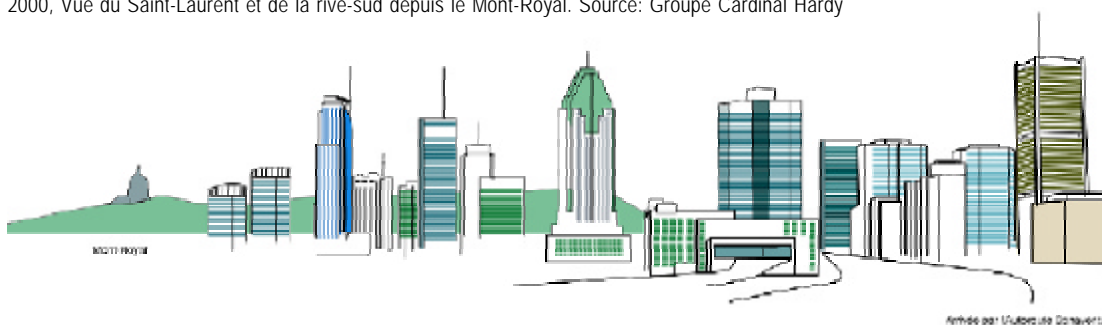
- Le profil de la Ville de Montréal a été dominé pendant près de 300 ans par le Mont-Royal et les clochers de ses églises. La réglementation municipale établie au cours des années 1920 limitait la hauteur des immeubles à 8 étages. Quelques gratte-ciel sont toutefois construits suite à des négociations particulières. Ce zonage restrictif correspond à des considérations pratiques sur l'impact sur la circulation en permettant des densités élevées et idéologiques – le maire Camilien Houde étant réfractaire à ce que les tours du capital dépassent celle de la foi.
- La construction de la Place Ville-Marie en 1958 marque le début d'un nouveau modèle de forme urbaine où la tour à bureau devient le symbole et modèle du développement urbain et de la prospérité.
- Le plan d'urbanisme de 1992 a établi des critères de hauteur et de point de vue afin de favoriser un équilibre entre le massif naturel du Mont-Royal et le noyau des tours à bureaux.
- Sur le plan de la forme urbaine, la logique de la rareté des terrains pour expliquer la construction de bâtiments plus hauts et de plus grandes densités ne résiste pas à l'examen du centre-ville où existent de très nombreux terrains vacants. Sur le plan symbolique, on doit aussi remarquer que les bâtiments les plus significatifs ne sont pas nécessairement les plus récents. Enfin, on notera que la question de l'impact entre forme urbaine et la circulation automobile et piétonne a été fort peu étudiée pour en mesurer autant les bénéfices que les inconvénients.



2000, Le centre-ville financier. Source: Ministère des Transports du Québec



2000, Vue du Saint-Laurent et de la rive-sud depuis le Mont-Royal. Source: Groupe Cardinal Hardy

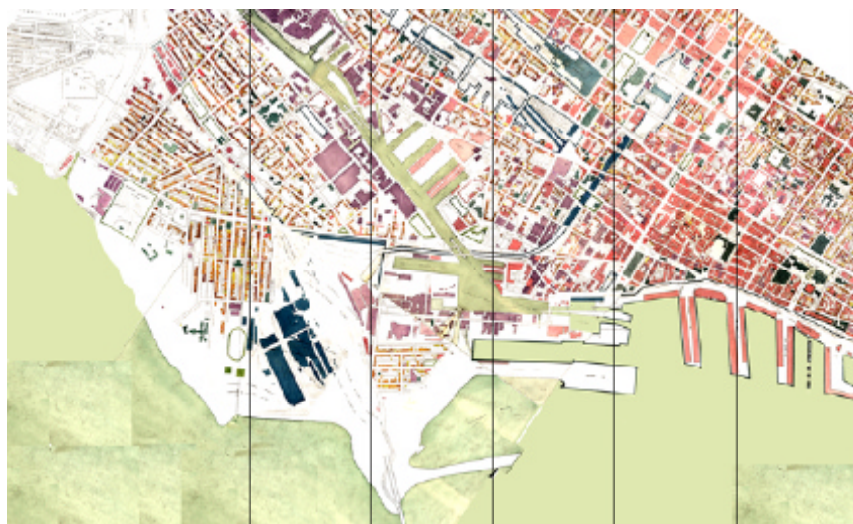


2000, Vue du Mont-Royal depuis l'autoroute Bonaventure à travers les tours du centre-ville financier. Source: Groupe Cardinal Hardy

## 4.4 Entrées de ville et grands corridors de circulation

### 4.4.1 Champlain

- La construction du Pont Champlain a eu un impact important sur la forme urbaine et l'étalement urbain. En facilitant l'accès à l'Île des Sœurs et la rive sud, il a permis le développement de nouvelles banlieues sur un territoire jusqu'alors essentiellement rural. Son arrivée sur l'île permet d'atteindre la voie de ceinture de la première génération d'autoroute en passant par Décarie ou de choisir d'arriver directement au centre-ville par l'autoroute Bonaventure, deuxième génération d'infrastructures autoroutières.
- Le passage de l'autoroute Bonaventure a demandé la destruction complète du Village-aux-Oies et la démolition sur une largeur de 2 à 3 îlots de l'ancien faubourg des Récollets. Par ailleurs, son tracé le long du Technoparc actuel se pose sur un terrain remblayé contaminé et forme une barrière quant à l'accès au fleuve.
- Le traitement actuel de l'autoroute Bonaventure exclu les territoires qu'elle traverse depuis l'Île des Sœurs à la rue Saint-Antoine. L'ensemble de ces terrains sous-utilisés et résiduels faces à l'autoroute se présente toutefois à proximité du fleuve et du centre-ville. Ils peuvent constituer des espaces de développement urbain stratégique, notamment dans un vaste projet d'entrée de ville.



1949, Rives du Saint-Laurent à la Pointe Saint-Charles (détail). Source: Université McGill



2000, Rives remblayées du Saint-Laurent: Technoparc, Port de Montréal, Cité du Havre



2000, La Pointe nord de l'Île-des-Soeurs.  
Source: Ministère des Transports du Québec



2000, Les abords du Technoparc.  
Source: Ministère des Transports du Québec



2000, L'autoroute Bonaventure entre le site de  
l'autostade et le Port de Montréal.  
Source: Ministère des Transports du Québec



2000, Le passage à travers le faubourg aux Récollets.  
Source: Ministère des Transports du Québec



2000, L'entrée du centre-ville financier.  
Source: Ministère des Transports du Québec

#### 4.4.2 Jacques-Cartier

- Le pont Jacques-Cartier a été inauguré en 1934. La hauteur de son tablier permettait le passage de paquebots vers le port alors concentrés dans sa partie historique. Cette hauteur exceptionnelle explique les longues rampes aménagées pour atteindre le sol sur chaque rive ;
- Le plan de 1949 montre que l'accès au pont était entre deux artères, Papineau et De Lorimier, liées par une simple voie perpendiculaire. À l'occasion de l'expo 67, cette entrée sera élargie selon les mêmes principes avec un aménagement paysager simple. D'autres travaux sur les artères d'accès Papineau et De Lorimier ont tenté de régulariser l'accès et la sortie du pont ;
- Au niveau local, l'arrivée du pont et de la circulation qu'il desservait a eu un impact très négatif sur le tissu urbain avoisinant. Les îlots limitrophes sont de plus en plus vacants sans jamais régler ni les problèmes de circulation ni ceux de l'entrée de ville ;
- En 2002, une vaste esplanade a été dégagée entre l'entrée du pont et la rue Ontario. Cette entreprise, à l'initiative de la ville fait partie d'un vaste plan de restructuration des abords du pont et de l'entrée de ville.



1949, L'entrée du Pont Jacques-Cartier (détail).  
Source: Université McGill



2000, Les accès au Pont Jacques-Cartier (détail).  
Source: Ville de Montréal



2000, Rampe du pont Jacques-Cartier au dessus du boulevard René-Lévesque et de la rue Notre-Dame.  
Source: Ministère des Transports du Québec

#### 4.4.3 Victoria

- Le pont Victoria est le plus ancien des ponts montréalais. Construit pour le chemin de fer, il accomode une circulation automobile limitée ;
- L'arrivée sur l'Île de Montréal par la rue Bridge est relativement simple bien que la zone a été largement restructurée avec l'aménagement de l'autoroute Bonaventure. Les travaux récents sur le pont Wellington et la rue du même nom souligne la tentation de traiter l'accès au pont strictement comme un enjeu de circulation en sacrifiant le potentiel d'aménagement des terrains limitrophes.



2000, L'accès au Pont Victoria. Source: Ville de Montréal



Vers 1900, Les abords du Pont Victoria du chemin de fer du Grand Tronc. Source: collection BNO

## 4.5 Grands réseaux

Le territoire du secteur Centre ainsi que Centre-Est est traversé 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 désaffectation 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 constituent 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 et Centre-est 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.

Cette 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 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 Rivière-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 mais on peut reconnaître, en tant que voies urbaines dans le secteur Centre les cas des boulevards René-Lévesque et De Maisonneuve. Là encore, les intentions de planification et le processus de restructuration demeurent méconnues en plus d'être inachevées si on considère que leurs parcours restent encore bordés de nombreux sites vacants quarante ans après leur ouverture ou élargissement.

#### 4.5.2 Réseau ferroviaire

La mise en place du réseau ferroviaire est essentiellement antérieure à 1949. Le tracé des voies devait tenir compte des contraintes techniques de minimiser les changements de pente tandis que le parcours retenu devait aussi permettre une expropriation au meilleur coût possible.

À ce titre, on remarque que le segment du réseau en contournant le Mont-Royal au nord le parcellaire des Côte-des-Neiges et Côte Sainte-Catherine répondait à ce double objectif en passant à la limite des parcelles rurales sur un terrain plat. Le long détour qui constitue la limite orientale du secteur Centre est autant dicté par la topographie que par la limite des terres entre les limites de Montréal établie en 1791 et le parcellaire rural de l'actuel quartier Hochelaga-Maisonneuve. La première gare à la limite de Montréal et Hochelaga est située sur le site d'anciennes casernes militaires, et la seconde gare Dalhousie à la limite est du Vieux-Montréal est aussi sur le site des casernes de l'ancienne porte de Québec.

La Gare Bonaventure, à l'ouest du centre historique sur le square Chaboilliez, profitera du terrain en dépression entre les rues Notre-Dame et Saint-Antoine qui bien que loti, n'était pas encore construit au début des années 1850. Les voies desservant la Gare Windsor tireront partie de la falaise entre les rues Saint-Antoine et Dorchester (René-Lévesque) où la topographie avait empêché une urbanisation intense et la vue, avait favorisé la construction de grandes villas surplombant la ville de la première moitié du XIXe siècle.

La planification de la Gare Viger présente un cas qui annonce, dans ses intentions et son processus, une opération qui s'apparente à la construction des autoroutes urbaines après 1960. La Gare Dalhousie, ouverte au début des années 1880 semble très vite trop petite et trop modeste face aux gares Bonaventure et Windsor desservant l'ouest du pays. Une gare monumentale doit marquer l'arrivée des lignes desservant l'est du Québec, et en particulier la rive nord du Saint-Laurent. Le site de la gare Viger est exproprié en plusieurs étapes entre 1896 et 1912, entraînant avec lui la disparition du faubourg. Or cette grande opération d'expropriation s'avère quelques 20 ans plus tard inutile et la gare est fermée au cours des années 30. L'impact multiplicateur et bénéfique d'une grande infrastructure de transport aura été de courte durée.

Le deuxième axe nord-sud réalisé d'abord avec le tunnel sous le Mont-Royal illustre parfaitement le défi posé par l'expropriation de terrain en milieu urbain qui rendent relativement meilleur marché un pareil ouvrage de génie civil. Un viaduc au sud de la gare centrale prolonge depuis les années 40 cette voie jusqu'au pont Victoria. Il est intéressant de noter que ce bâtiment pont abrite de nombreux services du Canadien National et que le plan d'utilisation du sol de 1949 montre que la rupture de cette infrastructure est très réduite sur l'ensemble du tissu urbain avoisinant.



Le boulevard René-Lévesque, voie de restructuration ouverte en 1955 sur le tracé de la rue Dorchester. Source: M. Dufresne

### 4.5.3 Autoroutes

L'origine du réseau des autoroutes correspond à deux grands 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-ville afin de faciliter le mouvement quotidien pendulaire des nouvelles générations de banlieusards.

Le secteur Centre étant déjà largement urbanisé au début des années 50 de sorte que la première infrastructure autoroutière visera à contourner les quartiers anciens en définissant à l'ouest l'autoroute Décarie. Celle-ci a d'ailleurs été retenue comme limite du secteur. La bretelle Décarie rejoint le boulevard Métropolitain au Nord en complétant la voie de ceinture sur le territoire du secteur Centre-Est. L'autoroute Décarie reprend une partie de l'emprise du boulevard Décarie, puis entre Snowdon et le village de Saint-Laurent une zone peu urbanisée et traversée par une voie longeant l'emprise du tramway. Le découpage parcellaire montre que le boulevard Décarie se trouve à la limite des Côtes Saint-Laurent et Saint-Luc et seule une portion de l'autoroute passe en tunnel sous l'ancien noyau du village de Notre-Dame-de-Grâce.

La construction des autoroutes Ville-Marie et Bonaventure s'inscrit dans une deuxième phase d'infrastructures routières. Il s'agit moins ici d'assurer le transport régional que de favoriser l'accessibilité au Centre-ville pour les banlieusards motorisés. Il est symptomatique que le service de trains de banlieue, qui avait jusqu'alors assuré le développement des premières banlieues, est progressivement désinvesti à la même époque. La construction d'autoroutes urbaines répond moins à une demande concrète de transport qu'à l'implantation d'un modèle de développement favorable à l'étalement urbain et soutenu par des programmes publics d'infrastructures. La plupart des villes canadiennes se verront ainsi dotées de tronçons autoroutiers, échangeurs et bretelles d'accès avant tout comme autant d'icônes d'une promesse de modernité plutôt que de répondre à de véritables enjeux de transports régionaux ou urbains.

Le tracé d'une autoroute urbaine pose un défi énorme d'expropriation puisqu'il implique, a priori, le passage dans des tissus urbains constitués. Les autoroutes Bonaventure et Ville-Marie vont profiter de la proximité des infrastructures ferroviaires en déclin pour élargir le parcours ouvert du réseau des transports régionaux. Un deuxième segment à l'est du Centre-ville sera initialement prévu le long du port pour être déplacé à la limite entre la vieille ville et ses anciens faubourgs entre les rues Saint-Antoine et Vitré (aujourd'hui Viger). Bien que ce parcours soit partiellement souterrain, son impact est important comme barrière dans le tissu urbain. Les emprises autoroutières demandent des voies de services assurant les accès et sorties qui marque une barrière physique concrète pour le piéton. De plus, le passage de ces infrastructures entraîne la destruction immédiate de nombreux bâtiments, parfois de quartiers entiers qui marque la fin de tissu urbain constitué en plus de la disparition d'un patrimoine immobilier et architectural considérable. La comparaison entre le plan d'utilisation du sol de 1949 et l'orthophoto actuelle permet de saisir partiellement l'ampleur de cette opération.



L'autoroute Bonaventure comme voie d'accès rapide au centre-ville, en 1969. Source: M. Dufresne

## 4.6 Grands réseaux de transport collectif (existant et projeté)

### 4.6.1 Métro

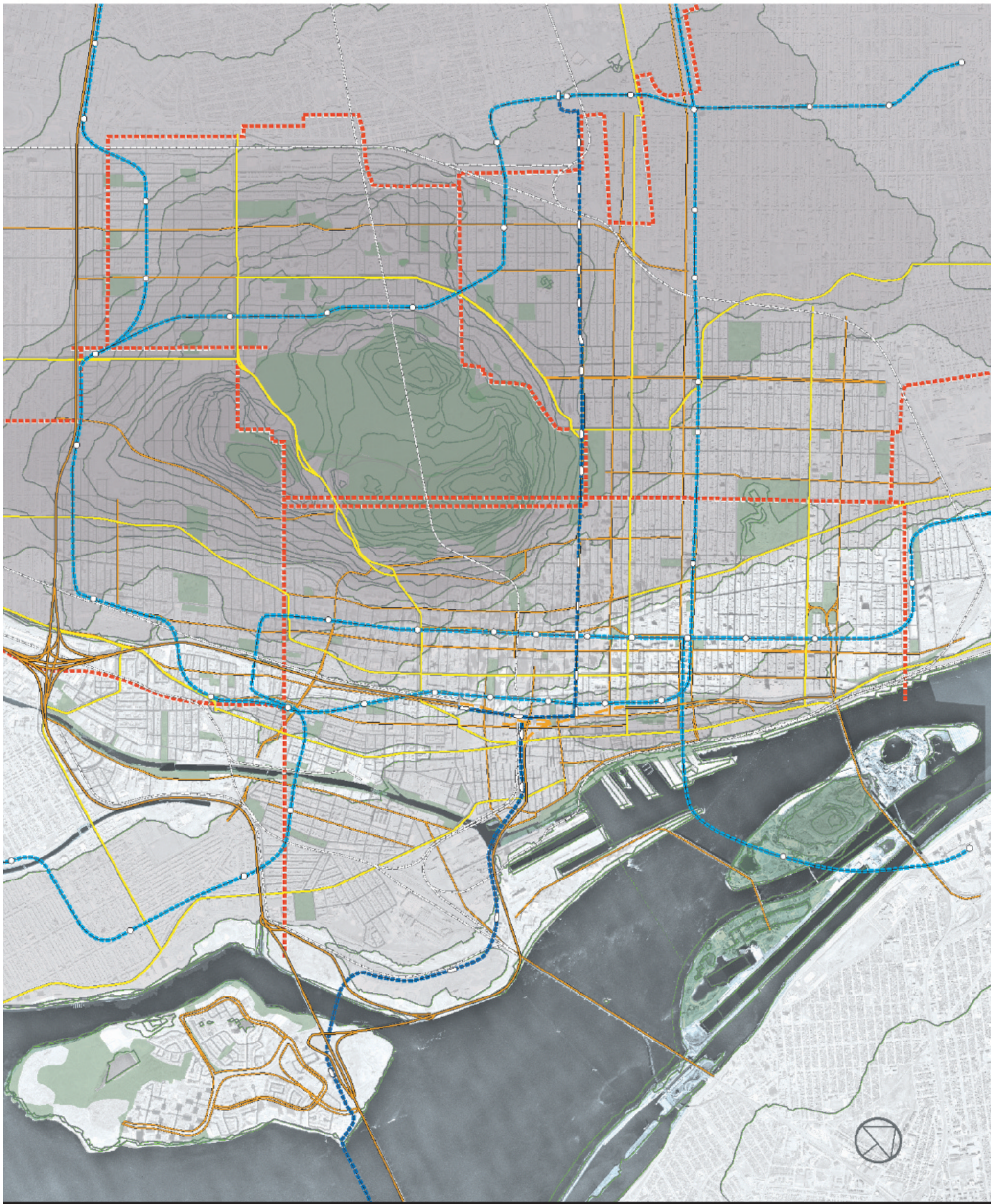
- Le secteur Centre couvre la plus grande partie du réseau du métro actuel. L'impact d'un tel équipement sur la forme urbaine est très inégal ;
- Au centre-ville, les accès au métro complètent le réseau piétonnier souterrain qui s'inscrit dans le développement des galeries commerciales et tours à bureaux après 1958 ;
- Ailleurs, parfois les accès se font par les édicules d'origine, parfois sont intégrés à des immeubles. L'aménagement d'une place au métro Mont-Royal présente une troisième typologie potentielle ;
- Le tracé du métro comme la localisation de ses stations n'a pas toujours eu l'impact structurant anticipé. À titre d'exemple, la ligne desservant en principe le Vieux-Montréal est excentrique en plus d'aboutir à une zone déstructurée aux abords de l'autoroute Ville-Marie. Il semble que les accès et leurs abords posent des enjeux de planification et de forme urbaine prioritaire.

### 4.6.2 Trains de banlieue

- Le réseau de trains de banlieue apparaît à la fin du XIXe siècle, inspiré sans aucun doute par l'exemple britannique. Après 1945, ce réseau a été laissé progressivement à l'abandon jusqu'au début des années 90 ;
- Le réseau de train de banlieue dessert les territoires en dehors du secteur Centre. L'impact des emprises ferroviaires reste limité parce que celles-ci sont relativement étroites, notamment face à celles des autoroutes ;
- Le réseau est structuré en fonction des directions nord, ouest et sud. Il n'y pas de desserte vers l'Est bien qu'elle est existé historiquement et que l'emprise soit encore partiellement libre.

### 4.6.3 SLR du Parc et SLR A-10

- Deux projets de tramway – Système léger sur rail sont actuellement à l'étude ; l'un dans l'axe de l'avenue du Parc, reliant ainsi la gare Jean-Talon des trains de banlieue au centre-ville, l'autre reprenant le parcours en parallèle du Pont Champlain et de l'autoroute Bonaventure pour se terminer à la Place Bonaventure avec un prolongement éventuelle au métro McGill ;
- Le SLR du Parc implique une requalification complète de cette emprise en plus d'un plan de revitalisation plus globale des territoires traversés. Le développement de la cour de triage Outremont, le positionnement du secteur Marconi-Alexandra ainsi que les secteurs riverains dans le centre des affaires sont toutes des zones stratégiques dont le SLR peut devenir le catalyseur de développement.
- Le parcours du SLR A-10 permet la desserte au transport collectif de nouveaux territoires jusqu'alors accessibles aux automobilistes ; Brossard, Île-des-Soeurs, le Technoparc et le Faubourg aux Récollets en voie de ré-aménagement dans le cadre du projet de la cité du multimédia. Le potentiel d'utilisation de cette infrastructure est lié à la remise en valeur des terrains qu'elle desservira et interpelle directement l'aménagement de l'emprise et des abords l'autoroute Bonaventure.



## Carte des Réseaux Majeurs

- Voies Primitives
- Voies Principales
- Voies Ferrées
- Limites des Côteaux
- Topographie
- Réseau de Métro
- Réseau de S.L.R. projeté
- Espaces Verts

**GROUPE  
CARDINAL  
HARDY**  
AMENAGEMENT ET  
DESIGN URBAIN

client

**VILLE DE MONTRÉAL  
SECTEUR CENTRE**

échelle

1:30000

projet

46-31

projet

ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE

préparé par

Etienne Coutu  
Ernst Perdriel

date

JAN 03

approuvé par

François 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 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 ainsi.

Le secteur Centre représente apparemment la zone urbaine la plus densément tissée de l'agglomération montréalaise. Cela correspond en premier lieu à la réalité historique du développement urbain où les limites des déplacements à pied favorisaient une certaine densification assurant une relative proximité entre lieux de résidences, travail et services. Les cartes du développement de la trame urbaine (chapitre 2) montrent d'ailleurs combien limitée fut l'expansion de Montréal avant 1900. Pour le secteur Centre, une première moitié du territoire est urbanisée avant 1900, la seconde moitié avant 1949 à l'exception de l'Île-des-Soeurs.

Il apparaît toutefois que le territoire du secteur Centre ne forme pas un tissu urbain uniforme et parfaitement contigu. L'orientation des trames de rues et la qualité du maillage, plus ou moins serré, délimitent différents quartiers qui ont été reconnus dans l'analyse des sous-secteurs. La limite entre ces milieux urbains est parfois marquée par une rue, assurant un passage assez facile d'un sous-secteur à l'autre. Mais on trouve de nombreux espaces intermédiaires qui séparent ces sous-secteurs ou même les divisent en fragments de tissu urbain plus ou moins bien liés.

Parmi ces zones de rupture on distingue trois types de milieu ; les grands ensembles institutionnels, les « pièces urbaines » et les ensembles fragmentés.

#### 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<sup>e</sup> 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, les grands ensembles institutionnels apparaissent comme un potentiel d'interventions ponctuelles. 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 planifications 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.

Au même titre que les grands ensembles institutionnels, les pièces urbaines posent des enjeux de planification particulière qui sont négociés 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 le sous-produit du passage des grands réseaux de transport à vocation régionale.

On trouve en premier lieu l'emprise ferroviaire qui délimite le secteur Centre au Nord et à l'Est. 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 Décarie-Champlain, et celles à vocation de voies de pénétration, l'autoroute Bonaventure, l'autoroute Ville-Marie et l'axe de la rue Notre-Dame.

L'impact direct de telles infrastructures est plus important que celui du chemin de fer puisque les largeurs des emprises d'autoroutes forment des barrières physiques, aérienne ou en tranchée, qui entaillent le tissu urbain. Toutefois l'aspect le plus critique du passage d'autoroutes vient que ce « pontage » non cicatrisé attaque progressivement le tissu urbain limitrophe ; les maisons disparaissent et les îlots se vident. L'effet de résonance d'une autoroute se traduit par l'apparition de vastes aires de stationnement qui fragmentent littéralement le tissu urbain. La comparaison des cartes historiques et de photos aériennes confirme la déstructuration progressive des abords entre le Vieux-Montréal et ses faubourgs.

En troisième lieu, on trouve quelques sites « naturels », c'est-à-dire pas directement urbanisés actuellement, qui correspondent à des zones partiellement ignorées par le développement urbain ou le passage d'infrastructures en raison des contraintes liées au sol. On distingue pour le secteur Centre l'escarpement de la falaise Saint-Jacques et les terrains remblayés sur le fleuve, souvent contaminés, dont une partie des zones traversées par l'autoroute Bonaventure (pointe nord de l'Île-des-Soeurs, Technoparc, site de l'Autostade)

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 prioritaires.



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

**GROUPE  
CARDINAL  
HARDY**  
AMÉNAGEMENT ET  
DESIGN URBAIN

client

**VILLE DE MONTRÉAL  
SECTEUR CENTRE**

échelle

1:30000

projet

46-31

projet

ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE

préparé par

Etienne Coutu  
Ernst Perdriel

date

JAN 03

approuvé per

Francois Dufaux  
Michel Dufresne

feuille no.

**2**



## 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 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 peut établir quelques objectifs généraux d'usage et de conformité à travers la réglementation municipale. Le plan 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 Cinq territoires d'enjeux prioritaires

La planche synthèse permet de dégager cinq territoires prioritaires de planification tirés des ensembles fragmentés :

1) Entrée Bonaventure, 2) Autoroute Ville-Marie et axe Notre-Dame, 3) Voie ferroviaire de ceinture, 4) Autoroute Decarie et bretelle vers le Pont Champlain, 5) Falaise Saint-Jacques.

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) Entrée Bonaventure

Voie de restructuration offrant l'accès rapide au centre-ville depuis la Rive-Sud, première porte d'entrée symbolique à Montréal qui traverse des territoires distincts tout en les isolant.

Territoires ciblés :

- Pointe-Nord, Île-des-Sœurs
- Technoparc
- Cité du Havre
- Secteur Sud-ouest du Port
- Porte d'entrée Université

Enjeux à considérer :

- Présence de nombreux terrains vacants ou en requalification
- Terrains gagnés sur le fleuve par remblais successifs (importante contamination des sols)

Plans d'eau et berges :

- Présence du fleuve et du canal de Lachine
- Accessibilité aux berges
- Appropriation à des fins publiques versus privées
- Vues à préserver sur le fleuve, le canal et le centre-ville
- Couvert végétal à conserver et mettre en valeur (Cité du Havre et Pointe Nord de l'Île-des-Sœurs)

Grandes infrastructures de transport :

- Présence d'autoroutes et de corridors ferroviaires importants
- Problématique importante reliée à la requalification de ces emprises et des terrains riverains
- Autoroute Bonaventure (Île-des-Sœurs) requalification de l'emprise (réduction de l'emprise actuelle par l'enlèvement des anciens poste de péage)
- Requalification de la porte d'entrée du boulevard Université et abaissement des voies surélevées (Autoroute Bonaventure)
- Projet de transport collectif SLR A-10 (Système léger sur rails)
- Projet catalyseur important pour le développement de ces territoires
- Présence de 5 stations traversant le territoire (Île-des-Sœurs, Technoparc, Autostade Multimédia, Place Bonaventure)

## 2) Autoroute Ville-Marie et axe Notre-Dame

Grande voie de restructuration est-ouest à vocation régionale pour faciliter l'accès au centre-ville. L'infrastructure est partiellement incomplète dans sa section est et son parachèvement pose deux questions ; l'impact sur la revitalisation des quartiers limitrophes, la nature de cette infrastructure en regard du transport collectif.

Territoires ciblés :

- Le faubourg Saint-Laurent, le quartier Internationale, incluant le square Victoria et le Palais des Congrès
- Les faubourgs Saint-Louis et Saint-Jacques du boulevard Saint-Laurent au Square Viger, inclusivement
- Le faubourg Ste-Marie, de la rue Saint-André, incluant le site de Radio-Canada jusqu'à la limite du quartier Hochelaga-Maisonneuve

Enjeux à considérer :

- Terrains vacants
- Les emprises routières de l'autoroute Ville-Marie, des rues Viger, Saint-Antoine, Notre-Dame et René-Lévesque
- Les terrains limitrophes, autrefois industriels ou résidentiels, laissés vacants par une restructuration inachevée
- Les espaces désarticulés sous emprise publique. Square Viger, Place Papineau, Place au Pied du Courant, Square Parthenais, Parc Bellerive

Plans d'eau et berges :

- Présence du fleuve dans la partie est du territoire
- L'accessibilité aux berges et au fleuve

Grandes infrastructures de transport :

- Problématique posée par l'intégration de l'autoroute Ville-Marie dans le tissu urbain ; autant dans son rôle de distribution et les voies de services nécessaires que par la rupture qu'elle marque entre le Vieux-Montréal et ses faubourgs
- Enjeux d'établir un axe de transport en commun rapide en direction de l'est de l'île de Montréal
- Requalification des abords des stations de métro existantes desservant le Vieux-Montréal

### 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 terrains non construits, la gare de triage d'Outremont et la dernière portions des terrains des Usines Angus. Cette zone linéaire abrite aussi de nombreux bâtiments industriels 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 gestion des déplacements pour l'île de Montréal du Ministère des transports du Québec, notamment l'hypothèse d'une voie de ceinture est-ouest

#### 4) Autoroute Décarie et bretelles vers le Pont Champlain

Voie de restructuration constituant la bretelle ouest de la ceinture des autoroutes contournant les quartiers centraux et l'accès au centre-ville. L'autoroute, surélevée ou en tranchée forment une barrière physique entre des quartiers urbains constitués, et parfois à l'origine continue comme à Notre-Dame de Grâce.

Territoires ciblés :

- Les quartiers Snowdon, Notre-Dame-de-Grâce, Saint-Henri, et Pointe-Saint-Charles pour le secteur Centre
- Les quartiers Hampstead, Notre-Dame de Grâce, Côte Saint-Paul et Verdun pour les secteurs Sud-Ouest et Centre-Ouest

Enjeux à considérer :

- Terrains vacants
- Terrains et bâtiments affectés par l'impact environnemental de l'autoroute
- Zone de remblayage à l'entrée de Verdun et adjacente au Technoparc

Plans d'eau et berges :

- Présence du fleuve Saint-Laurent traversé entre l'Île-des-Soeurs et Verdun
- Passage de l'autoroute au dessus de l'emprise de l'Aqueduc
- Traversée du Canal de l'Aqueduc et du Canal de Lachine : vue à préserver sur les canaux et le centre-ville

Grandes infrastructures de transport :

- L'autoroute Décarie depuis le Pont Champlain fait partie de la ceinture de voies rapides entourant les quartiers centraux montréalais (secteur Centre et Centre-Est)
- Territoire découpé par le passage de l'autoroute sur l'ensemble de la limite ouest du secteur Centre et par les emprises ferroviaires entre les secteurs Centre et Sud-Ouest
- Impact important de l'échangeur Turcot sur la coupure physique entre les quartiers au nord (Notre-Dame-de-Grâce) et au sud (Saint-Henri) de la Falaise Saint-Jacques

#### 5) Falaise Saint-Jacques

Élément topographique supportant les emprises parallèles du chemin de fer et de l'autoroute Ville-Marie dans la position ouest. Problème de barrière et rupture accentuée par les infrastructures de transport.

Territoires ciblés :

- Le faubourg Saint-Antoine, au nord et au sud de l'escarpement
- L'arrondissement de Westmount et le quartier Notre-Dame-de-Grâce en haut de la falaise, côté nord
- Les quartiers Ste-Cunégonde et Saint-Henri au pied de la falaise, côté sud

Enjeux à considérer :

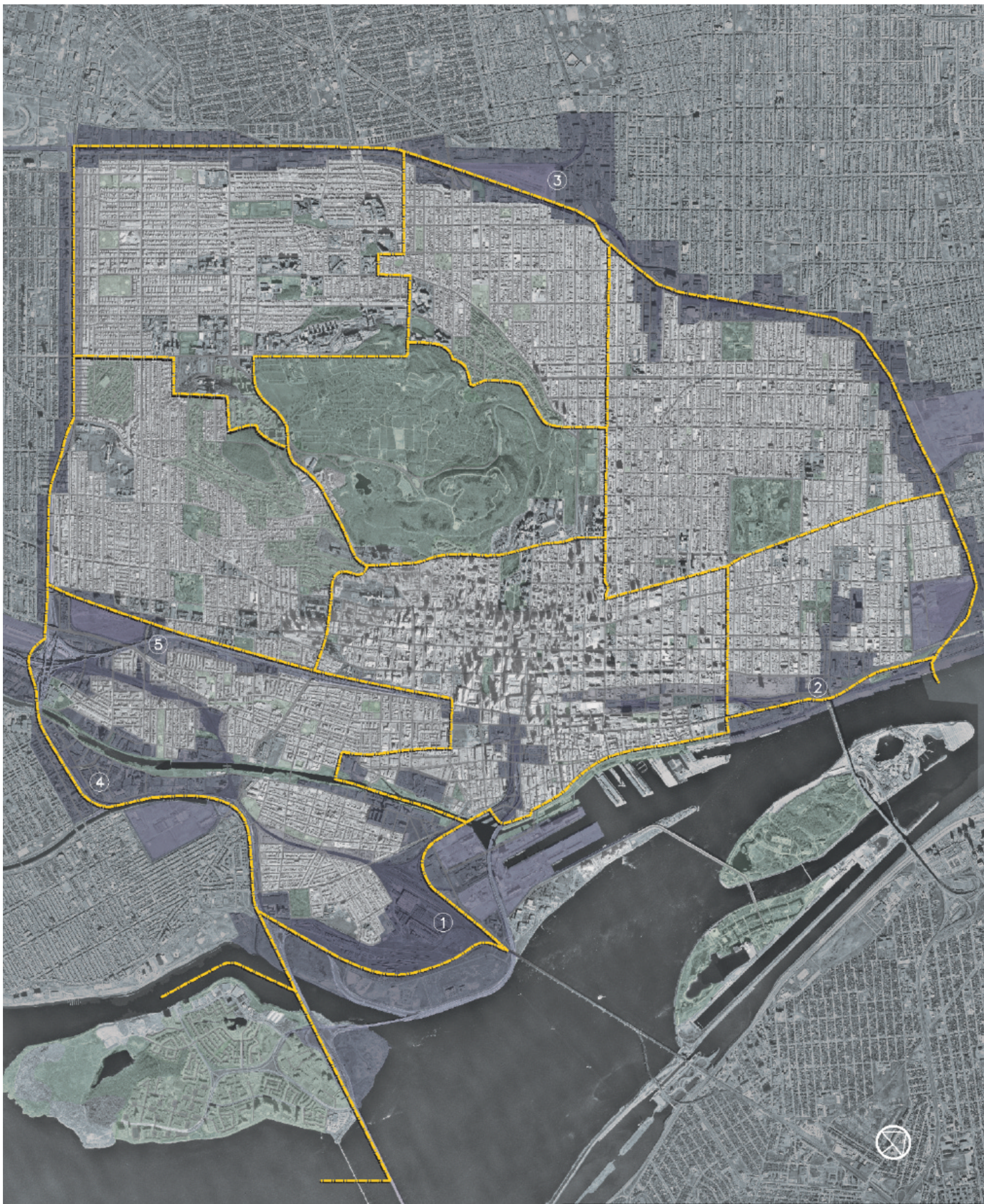
- Terrains vacants
- L'escarpement de la falaise Saint-Jacques à retenu le développement urbain et favorisé son expropriation pour l'emprise ferroviaire desservant la Gare Windsor
- Le long de cette emprise l'autoroute Ville-Marie s'est taillée un passage comme voie de restructuration
- L'impact de cette restructuration inachevée est de nombreux terrains vacants aux abords de l'autoroute

Topographie :

- La forte dénivellation a tendance à être niée comme composante du paysage par l'aménagement des infrastructures routière sans toutefois favoriser la relation entre les quartiers au dessus et en dessous de l'escarpement
- La construction de pièces urbaines comme la Gare Windsor, Place Bonaventure, le 1000 de La Gauchetière et les phases ultérieures du Centre de commerce électronique n'ont pas résolu, ni célébré le passage du coteau, traitant l'accès sur Saint-Antoine comme une voie de service et l'accueil au sommet de la falaise comme l'entrée principale

Grandes infrastructures de transport :

- Autoroute Ville-Marie, partiellement surélevée, partiellement en tunnel
- Emprise ferroviaire de la ligne de banlieue Montréal-Rigaud et Montréal-Delson



Carte Synthèse:  
Zones Ciblées  
pour une  
Requalification



Aires morphologiques homogènes  
Parcs, Places, Squares  
Ilots pittoresques



Emprise ferroviaire ou autoroutière  
Zones industrielles liées à ces réseaux  
Sites ciblés pour une requalification  
Zones de résonance

- ① Entrée Bonaventure
- ② Axe Ville-Marie – Notre-Dame
- ③ Voie ferroviaire de ceinture
- ④ Axe Décarie–Champlain
- ⑤ Falaise Saint-Jaques

**GROUPE  
CARDINAL  
HARDY**

AMÉNAGEMENT ET  
DESIGN URBAIN

client

**VILLE DE MONTRÉAL  
SECTEUR CENTRE**

projet

ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE

échelle

1:30000

projet

46-31

préparé par

Etienne Coutu  
Ernst Perdriel

date

JAN 03

approuvé per

Francois Dufaux  
Michel Dufresne

feuille no.

**3**

## 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, le choix de la zone d'interventions et d'application de principes de design s'est porté sur l'entrée de ville de l'autoroute Bonaventure. Ce grand territoire impliquera dans son développement une multitude d'échelles d'interventions allant du bâtiment au territoire. 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 cette zone 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 Bonaventure

La zone d'intervention suit le tracé de l'autoroute Bonaventure du pont Champlain à la rue University, englobant la pointe nord de l'île-des-Sœurs, le Technoparc, la Cité du Havre et traversant la Cité du Multimédia/Faubourg des Récollets.

Points de repère, équipements importants et infrastructures

L'autoroute Bonaventure débute sur l'île-des-Sœurs à la jonction de l'autoroute A-10 menant au pont Champlain. Elle enjambe un bras du fleuve pour atteindre l'île de Montréal. Les voies restent au niveau du sol dans le Technoparc puis empruntent une structure surélevée après le viaduc du pont Victoria et ce, jusqu'à la rue Notre-Dame.

Les points repères sont le complexe résidentiel Habitat 67 dans la Cité du Havre, les silos à grains du Port de Montréal, le Canal de Lachine, les nouveaux bâtiments de la Cité du Multimédia, le long bâtiment-pont du CN supportant les rails menant à la Place Bonaventure, aboutissement de l'entrée de ville.

Cette entrée de ville est sans aucun doute, l'une des plus spectaculaires de l'île de Montréal compte tenu des nombreux panoramas que procure le parcours depuis le pont Champlain. De ce dernier, des vues saisissantes, de jour comme de nuit, nous font découvrir en premier lieu le caractère insulaire de Montréal. Ainsi, plusieurs points de vues du fleuve se découvrent au fur et à mesure de « l'arrivée » en ville. On découvre successivement, la voie navigable, le cours principal du fleuve puis ses ramifications (autour de l'île-des-Sœurs). Dans le cadre d'une mise en lumière, plusieurs bâtiments pourraient être rehausser, tels que les silos, le bassin Peel, la structure du bâtiment-pont du corridor ferroviaire ou la nouvelle structure du SLR.

Le profil de Montréal est également un élément distinctif car depuis le pont, on aperçoit sa topographie particulière au cœur du centre des affaires. Le Mont-Royal s'offre à nos yeux avec en premier plan, le profil du centre-ville qui épouse à peu de chose près celui du Mont-Royal. C'est sans aucun doute une des seules villes à présenter à l'intérieur d'un seul panorama ses principales composantes : le fleuve et son port, la montagne et son centre des affaires. L'entrée de l'autoroute Bonaventure nous permet donc de faire découvrir successivement des lieux ou « unités de paysage » distincts avec leurs caractéristiques particulières que nous souhaitons illustrer dans le cadre d'une série de propositions de mise en valeur.



2000, Île-des-Sœurs.  
Source : Ministère des Transports du Québec



2000, Vue d'ensemble de l'entrée Bonaventure.  
Source : Ministère des Transports du Québec



2000, Profil du centre-ville.  
Source : Ministère des Transports du Québec



2000, Axe de la rue University.  
Source : Ministère des Transports du Québec

Proposition :  
Une entrée de ville traversant 3 zones distinctes à mettre en valeur

1) Zone des territoires gagnés sur le fleuve : La pointe nord de l'île-des-Sœurs, le Technoparc et la Cité du Havre.

La pointe nord de l'île-des-Sœurs, le Technoparc et la Cité du Havre sont des terrains en grande partie gagnés sur le fleuve par des remblais successifs. Ces interventions sur le milieu ont fait reculer la distance qui sépare les zones densément urbanisées de la rive. En contrepartie, l'abondance de terrains non construits nous donne une opportunité de créer une large fenêtre sur le fleuve et de considérer divers points d'accès aux berges. Compte tenu du caractère « inachevé » de ces trois parcelles importantes citées précédemment, nous suggérons une série d'orientations qui mettent en valeur les qualités intrinsèques de ces sites, soit : les friches urbaines (une végétation constituée sur les remblais), les vues exceptionnelles sur le fleuve, l'accès aux berges, le caractère « dégagé » à préserver. Ainsi, pour tout projet à implanter sur ces parcelles, nous préconisons des implantations pavillonnaires avec une prédominance d'un couvert végétal à mettre en valeur ou à constituer avec la mise en valeur des vues et des berges.

Île-des-Sœurs

La pointe nord de l'île-des-Sœurs présente actuellement un caractère « naturel » de rives en bordure du fleuve avec une végétation éparse. Cette pointe offre des vues intéressantes vers le centre-ville et vers le fleuve qu'on devra nécessairement étudier en détails afin de préserver certaines d'entre elles.

Un zonage prévoit un développement en hauteur à des fins commerciales et résidentielles. Nous préconisons une approche de développement de type pavillonnaire, avec un taux d'implantation moyen afin de préserver le caractère « verdoyant et dégagé » de ce secteur. Une trame de rue de type pittoresque, à l'instar de celle développée sur l'île-des-Sœurs est sans doute à favoriser. Un couvert végétal dense et généreux est également favorisé. La pointe de l'île-des-Sœurs peut soutenir un développement mixte résidentiel et commercial dans l'esprit de ce qui a déjà été mis de l'avant au sud de l'île dans le pôle Place du Commerce. (1)

Sur le tracé projeté du SLR (système léger sur rails) dans le corridor de l'autoroute A-10 jusqu'au centre-ville, une station est prévue parallèle à l'autoroute Bonaventure afin de desservir les futurs usagers de l'île. La venue du SLR présente une opportunité sans précédent de revoir l'ensemble de l'emprise de l'autoroute. En effet, le démantèlement de l'ancien poste de péage a laissé une large emprise surdimensionnée et un enchevêtrement de voies d'accès desservant l'île-des-Sœurs vers le centre-ville et vers l'autoroute Décarie. (2)

De plus, une politique plus restrictive sur l'affichage, devrait être élaborée afin de contrer la prolifération de grands panneaux publicitaires sur cette porte d'entrée.

En résumé, voici les principales recommandations:

Prévoir un développement de type pavillonnaire, avec un taux d'implantation moyen afin de préserver le caractère « verdoyant et dégagé » de ce secteur. Les hauteurs pourraient être comparables à celles existantes dans le pôle de la place du Commerce.

Planifier une trame de rue de type pittoresque, à l'instar de celle développée sur l'île-des-Sœurs.

Favoriser un couvert végétal dense et généreux.

Préserver et mettre en valeur les vues intéressantes vers le centre-ville et vers le fleuve.



2000, Pointe nord de l'Île-des-Sœurs.  
Source : Ministère des Transports du Québec



2000, Autoroute Bonaventure, direction nord.  
Source : Ministère des Transports du Québec



2000, Autoroute Bonaventure, direction nord (détail).  
Source : Ministère des Transports du Québec



## Technoparc

La vocation du Technoparc se précise de plus en plus par la construction récente de gros bâtiments, principalement de type industriel du secteur tertiaire tels les studios de cinéma et dans le domaine des télécommunications. L'autoroute Bonaventure qui borde ce parc industriel offre une vitrine sans précédent à des entreprises soucieuses d'avoir beaucoup de visibilité, d'être près du Centre des affaires et d'être accessibles par les grands réseaux routiers. Le projet du SLR de la A-10 projetée de desservir ce secteur au nord du Technoparc suivant l'actuelle rue Marc-Cantin. Une station est prévue approximativement dans l'axe de la rue Fernand-Seguin permettant de desservir plus adéquatement ce secteur par le transport en commun. (3)

L'image générale de ce secteur est déjà relativement bien définie par la construction récente de plusieurs bâtiments d'envergure et le contexte économique actuel pourrait accélérer le parachèvement des lots encore vacants. Un couvert végétal dense et généreux est également à favoriser dans l'esprit de « reverdir » ce territoire de remblais.

Les principales recommandations sont:

Poursuivre la promotion de ce secteur afin de construire les terrains vacants dans l'esprit des gabarits des bâtiments existants.

Favoriser un couvert végétal dense et généreux dans l'esprit de « reverdir » ce territoire de remblais.

## Cité du Havre

La forme urbaine actuelle de la Cité du Havre : trame de rue en diagonal, implantation des bâtiments et paysage pittoresque, découle du concept d'origine de l'Exposition universelle de 1967. Ces traces pourraient être préservées et évoquées dans tous les projets de développement futur. Cette pointe gagnée sur le fleuve présente actuellement un caractère « naturel » de rives en bordure du fleuve avec une végétation relativement dense et mature au sud tandis qu'au nord longeant la rue Pierre-Dupuy les abords sont plutôt industriels. Cette pointe offre des vues intéressantes vers le centre-ville, le Vieux-Port et vers le fleuve et ses rapides qu'on devra nécessairement étudier en détails afin de préserver certaines d'entre elles.

La vocation actuelle s'oriente vers un usage résidentiel, de hauteur et densité comparable au complexe Habitat 67. Les terrains vacants appartenant presque entièrement à un seul propriétaire, il est plus aisé d'orienter la planification d'ensemble du développement. Seul ombrage au tableau, la démolition sans permis d'un ancien pavillon de l'exposition et sa construction de plein droit pourrait compromettre l'unité d'ensemble souhaitée.

Les principales recommandations se résument comme suit :

- Préserver ou constituer la trame de rues en regard du concept initial d'une trame en diagonal.
- Favoriser l'implantation de bâtiments résidentiels de type pavillonnaire d'un gabarit de dix à douze étages. (4)
- Redresser l'avenue Pierre-Dupuy à sa jonction avec l'autoroute Bonaventure. Dans l'éventualité du démantèlement de la structure de Bonaventure, il sera nécessaire de revoir entièrement le réseau de voirie et ses liens au sol.(5)
- Réserver une emprise sur la berge à des fins publiques. Inclure une piste cyclable avec haltes et belvédères. En ce sens, il existe légalement une emprise publique en bordure du côté sud, mais dans les faits plusieurs clôtures limitent l'accès continu aux abords des berges.(6)
- Préserver le couvert végétal composé d'arbres matures et sa composition pittoresque. Le cas échéant le magnifier par un reboisement plus soutenu sur certaines parcelles qui ont fait l'objet récemment d'un zonage à des fins de parc.



2000, Technoparc.  
Source : Ministère des Transports du Québec



2000, Cité du Havre.  
Source : Ville de Montréal



2000, Silos à grains.  
Source : Ministère des Transports du Québec

## 2) Zone portuaire sud-ouest et quai Bickerdike

Avant d'atteindre le centre-ville, l'autoroute Bonaventure traverse un espace urbain d'une typologie indusrio-portuaire spectaculaire, façonné par les réalisations majeures du Port de Montréal et du Canal de Lachine que dominent les silos à grains. Ces infrastructures, typiques de l'âge d'or industriel de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et du début du XX<sup>e</sup> siècle, font l'objet de multiples pressions immobilières compte tenu de sa grande proximité et accessibilité au centre-ville et surtout des disponibilités de terrains. La revitalisation du secteur a débuté avec la réouverture du canal à la navigation en 2001 et le déblaiement du bassin Peel, associé à la création d'un lien entre les rues Peel et de la Commune.

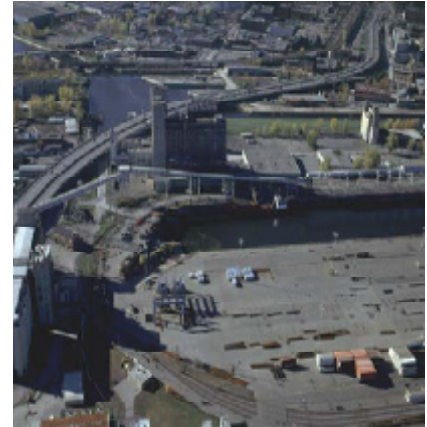
Ce secteur présente également une problématique complexe à savoir :

- Activités industrielles et portuaires lourdes qui ne seront pas nécessairement relocalisées à court terme, rendant la cohabitation difficile avec d'autres activités.
- Conditions environnementales complexes et importantes pouvant limiter les usages futurs.
- Échelle des équipements, bâtiments et quais qui dictent une certaine échelle de bâtiments et d'usages.
- Valeur exceptionnelle sur le plan patrimonial et archéologique, comme témoins éloquentes de l'époque industrielle de Montréal, donc rendant inadéquat une approche de type « table rase ».
- Mise en valeur des bâtiments/infrastructures d'intérêt mais difficile et coûteux compte tenu de la nature de ceux-ci : silos et convoyeurs à grains, échelle des quais, etc.

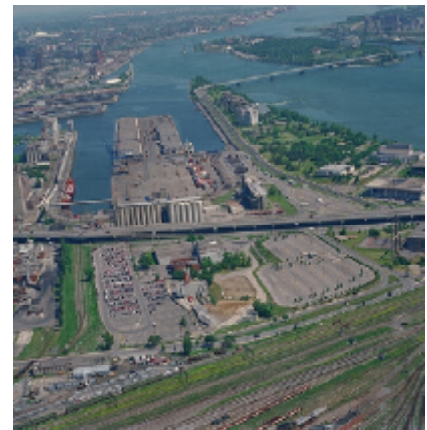
Pour les fins de notre « vision », nous avons divisé cette deuxième zone d'entrée en deux propositions d'envergure.

Secteur Bickerdike et Autostade : un projet d'envergure propre à l'échelle du secteur.

Le marché des foires internationales est en forte croissance depuis deux décennies. Récemment, plusieurs sites ont fait l'objet d'étude afin de se positionner dans le contexte métropolitain : à Laval et au stade olympique de Montréal. Ce type d'activités requiert de vastes terrains et bâtiments d'exposition avec une grande accessibilité pour le transport du matériel des exposants, des lieux d'exposition d'un seul niveau et des stationnements en nombre suffisant pour accueillir les milliers de visiteurs.



2000, Quai Bickerdike.  
Source : Ville de Montréal



2000, Autostade.  
Source : Ville de Montréal



1999, Proposition d'aménagement du secteur Bickerdike.  
Source : Groupe Cardinal Hardy

Le quai Bickerdike et les terrains adjacents offrent une opportunité unique d'implanter une activité de cette envergure ou toute autre activité similaire nécessitant de grandes surfaces et avec une bonne accessibilité et visibilité. Entouré par les jetées du Vieux-Port, le site est assez éloigné des zones d'habitation pour éviter les désagréments causés par la circulation de toute sorte. La proximité du centre-ville est un avantage certain pour accueillir les congressistes et exposants. Nous croyons que seule une activité de type commercial (ou industriel léger) est compatible avec ce secteur et est le plus susceptible de mettre en valeur ses qualités intrinsèques. En plus, la présence d'éléments historiques : les silos, les quais et bassins conféreront une « signature » particulière à ce secteur. (7) Dans le cadre du projet de SLR (système léger sur rails), il est projeté une station sur le site de l'autostade, ce qui améliorera l'accessibilité des lieux vers le centre-ville et le cœur des complexes hôteliers. (8)

En résumé, voici les principales orientations préconisées :

- Prévoir des usages compatibles avec l'échelle, les affectations actuelles (en transition), les éléments historiques et patrimoniaux.
- Préserver et mettre en valeur l'ensemble des témoins des activités portuaires : les quais, les silos et convoyeurs, etc.
- Prévoir une accessibilité publique aux plans d'eau par le biais des quais.
- Développer des activités qui mettront en valeur la spécificité de ce secteur et ses qualités intrinsèques.
- Au niveau des gabarits, il est assez difficile de fixer des hauteurs souhaitables considérant la diversité des milieux d'insertion. Des règles d'insertion devront être établies à partir du cadre bâti environnant, des plans d'eau, des bâtiments à mettre en valeur, etc.

## Secteur du bassin Peel : mise en valeur de ses abords

Nous avons intérêt à remettre les bassins remblayés du Canal de Lachine à leur forme originale, ou du moins, à évoquer leur périmètre d'origine. L'avantage de ces excroissances hors canal est de s'imbriquer plus intimement dans le tissu urbain et de valoriser les terrains riverains au même titre que l'aménagement d'un parc urbain et son encadrement.

En termes d'usages cette zone est en pleine mutation et connaît à l'instar du secteur Bickerdike, une pression importante par des promoteurs immobiliers. La venue d'une grande surface (Costco) de même que les bureaux et entrepôts de Casiloc (Loto-Québec) créent une pression suffisante pour rendre plus attrayant ces sites à des fins commerciales (incluant les industries avec faible nuisance) et de bureaux. (9) Nous n'excluons pas nécessairement une fonction résidentielle mais de nombreuses contraintes rendent cet usage difficilement compatible : présence de voies ferrées et voies autoroutières, contamination des sols, activités commerciales lourdes avec camionnage, etc.

Le projet de SLR prévoit passer au-dessus du bassin Peel en parallèle de l'autoroute Bonaventure. Une station (station multimédia) est prévue à proximité et pourrait rendre ce secteur fort attrayant. À notre point de vue, le démantèlement de la structure de Bonaventure pourrait se traduire par la construction d'un nouveau pont à hauban (les ponts de l'architecte Calatravas en sont de merveilleux exemples) et intégrer du même coup celui prévu pour le SLR. (10)

En résumé, voici les principales orientations préconisées :

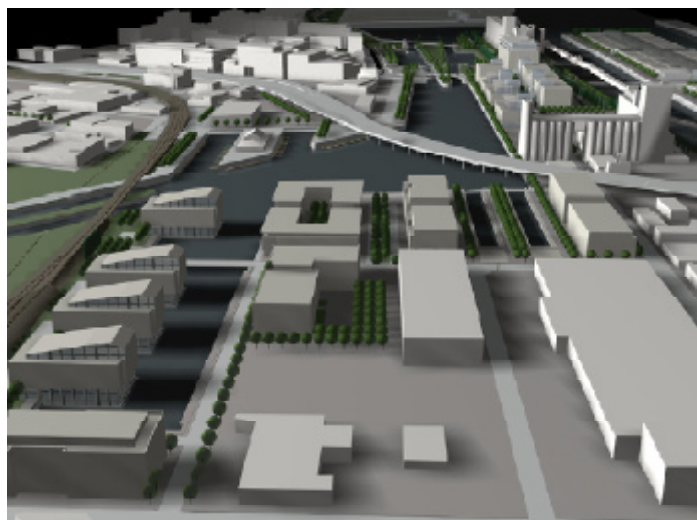
- Prévoir des usages compatibles avec l'échelle, les affectations actuelles (en transition), les éléments historiques et patrimoniaux, les vues à mettre en valeur. Par exemple, des bureaux, entreprises avec entrepôts (ex: siège social de Tristan sur le canal).
- Un couvert végétal dense et généreux est également à favoriser dans l'esprit de « reverdir » ces territoires de remblais. Un couvert végétal dense et généreux est également à favoriser dans l'esprit de « reverdir » ces territoires de remblais. Un couvert végétal dense et généreux est également à favoriser dans l'esprit de « reverdir » ces territoires de remblais.
- Préserver et mettre en valeur l'ensemble des témoins des activités portuaires : les quais et autres artefacts industriels, etc.
- Prévoir une accessibilité publique aux plans d'eau par le biais des quais.
- Développer des activités qui mettront en valeur la spécificité de ce secteur et ses qualités intrinsèques.



2000, Embouchure du Canal de Lachine.  
Source : Ville de Montréal



Pont Alameda par Santiago Calatrava, Valence, Espagne.  
Source : Frampton, K et Al, 1996.



1999, Proposition d'aménagement secteur du bassin Peel.  
Source : Groupe Cardinal Hardy

### 3) L'entrée de ville du boulevard University

L'actuelle forme de l'autoroute avec sa partie surélevée amène une multitude de zones dégradées de part et d'autre de l'emprise jusqu'à la Place Bonaventure. Un premier pas de restructuration a été franchi par la construction de deux bâtiments dans la Cité du Multimédia avec façade sur l'autoroute puis plus au nord, par le réaménagement du boulevard University en vis-à-vis du quartier international. L'emploi de matériau noble, la reconfiguration de l'emprise de rue au profit des piétons donne déjà une indication forte du potentiel de requalification de ce secteur. Mais pour réellement devenir un cadre significatif d'échanges et d'activités, il nous semble souhaitable de construire un front bâti bien défini et ce, des deux côtés de l'axe Bonaventure et University dans la mesure où la réduction de l'emprise de la voirie sera possible.

Le projet de SLR prévoit passer au-dessus du bassin Peel en parallèle de l'autoroute Bonaventure jusqu'à la Place Bonaventure à l'est du corridor ferroviaire. Une station «station Multimédia » puis station Bonaventure sont prévues à proximité. (11) Le pont du SLR est parallèle au bâtiment-pont du corridor ferroviaire et pourrait à moyen terme être masqué par les nouveaux bâtiments construits à l'ouest du boulevard University. (12)

#### Rabatement des voies surélevées de Bonaventure

Un geste significatif pourrait être posé : la suppression des voies surélevées avec la construction d'un nouveau pont au-dessus du bassin Peel et la fin de l'autoroute à cette étape. Nous croyons qu'il est essentiel que l'entrée en ville se formalise par l'aménagement d'un boulevard traversant les zones de la Cité du Havre, de Bickerdike/Autostade, de la Cité du Multimédia/ Faubourg des Récollets puis du Quartier international.

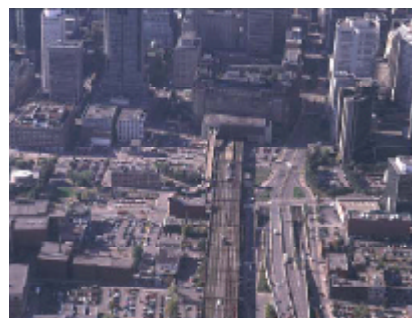
#### Propositions de requalification de la rue University :

- Un nouveau segment du boulevard University de trois voies dans chaque sens avec terre-plein et voies de réserve pour les virages à gauche. (13)
- Déplacement des entrées et sorties du tunnel Ville-Marie au sud de la rue Wellington. Cette hypothèse demeure cependant à être validée selon les contraintes en sous-sol et hors sol. (14)
- Ériger un front bâti de 8 à 12 étages des deux côtés et particulièrement du côté ouest sur les terrains libérés par la réduction de l'emprise du boulevard (voies de services). (12)



2000, Bassin Peel.

Source : Ministère des Transports du Québec



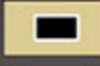




2000, Entrée de la rue University.

Source : Ministère des Transports du Québec



Secteur Bonaventure:  
Proposition de  
requalification de  
l'entrée de ville

-  Implantation pavillonnaire: prédominance végétale
-  Implantation à l'échelle portuaire: foire commerciale
-  Implantation à l'échelle du Canal Lachine: mixité urbaine (commercial/bureau/industrie légère)
-  Implantation de type îlot urbain: porte d'entrée Bonaventure

-  Trajet du SLR à l'étude
-  Stations projetées du SLR à l'étude
- 1** Interventions



**GRUPE  
CARDINAL  
HARDY**  
AMÉNAGEMENT ET  
DESIGN URBAIN

client

**VILLE DE MONTRÉAL  
SECTEUR CENTRE**

échelle  
sans échelle

projet  
45-31

projet

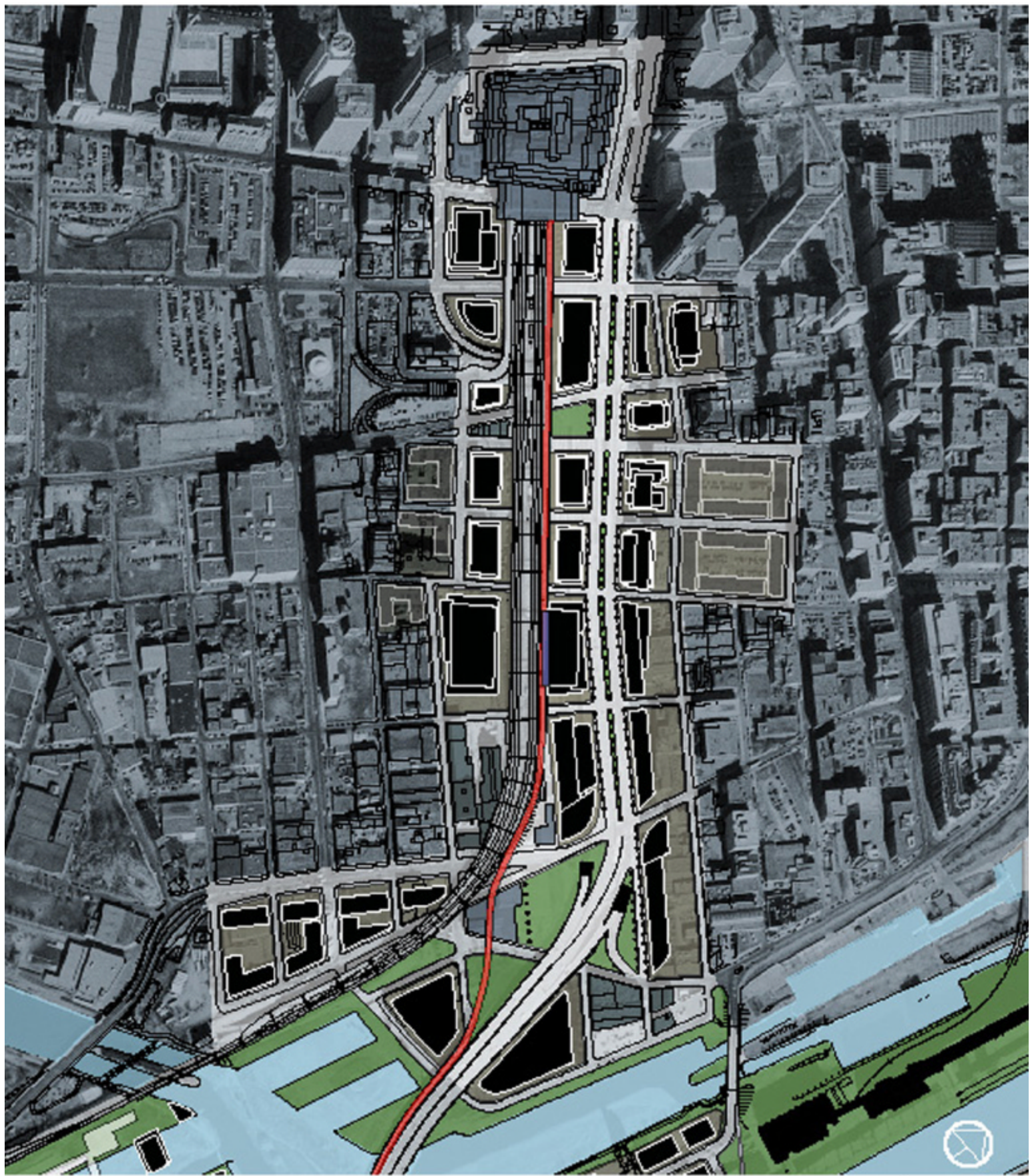
ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE

préparé par  
Etienne Gauthier  
Ernst Perdreau

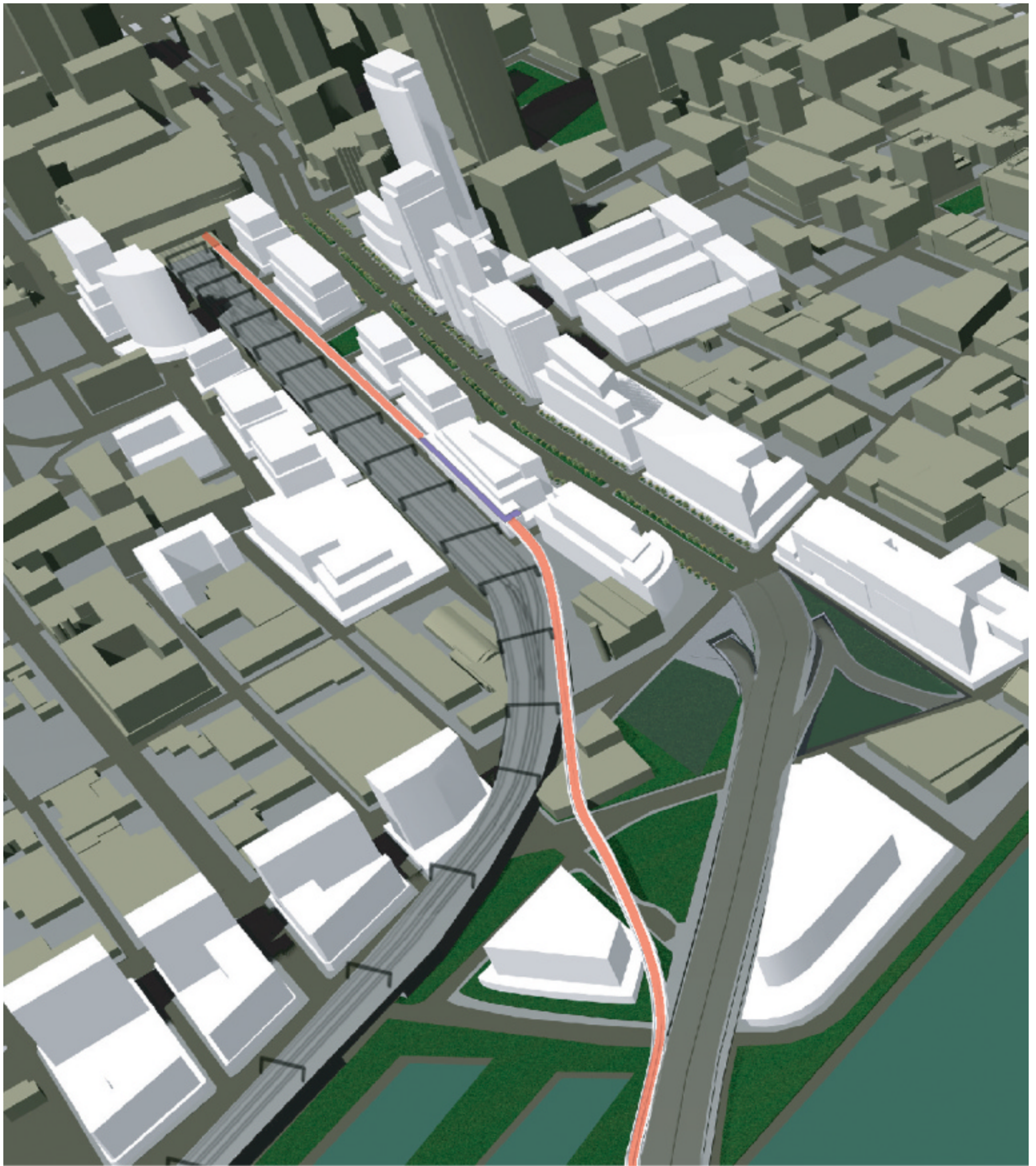
date  
FÉV 03

approuvé par  
Michel Dufresne

feuille no.  
**1**



<b>OSOPE</b> <b>CARDINAL</b> <b>HARDY</b> AMENAGEMENT ET DESIGN URBAIN	d'act <b>VILLE DE MONTRÉAL</b> <b>SECTEUR CENTRE</b>	échelle sans échelle	projet <b>48-31</b>
	projet ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE PROPOSITION DE PORTE D'ENTRÉE RUE UNIVERSITY	préparé par Etienne Couët Ernst Perlel	date <b>FÉV 03</b>
		approuvé par Michel Dufrane	feuille no <b>2</b>



**GRUPE  
 CARDINAL  
 HARDY**  
 AMÉNAGEMENT ET  
 DESIGN URBAIN

client

**VILLE DE MONTRÉAL  
 SECTEUR CENTRE**

projet

ÉTUDE DE CARACTÉRISATION DE LA FORME URBAINE  
 VISUALISATION DE L'ENTRÉE DE VILLE RUE UNIVERSITY

échelle

sans échelle

projet

46-31

préparé par

Etienne Coutu  
 Ernst Perdriel

date

JAN 03

approuvé par

Michel Dufresne

feuille no.

**3**



## 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.intelligentspace.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.

