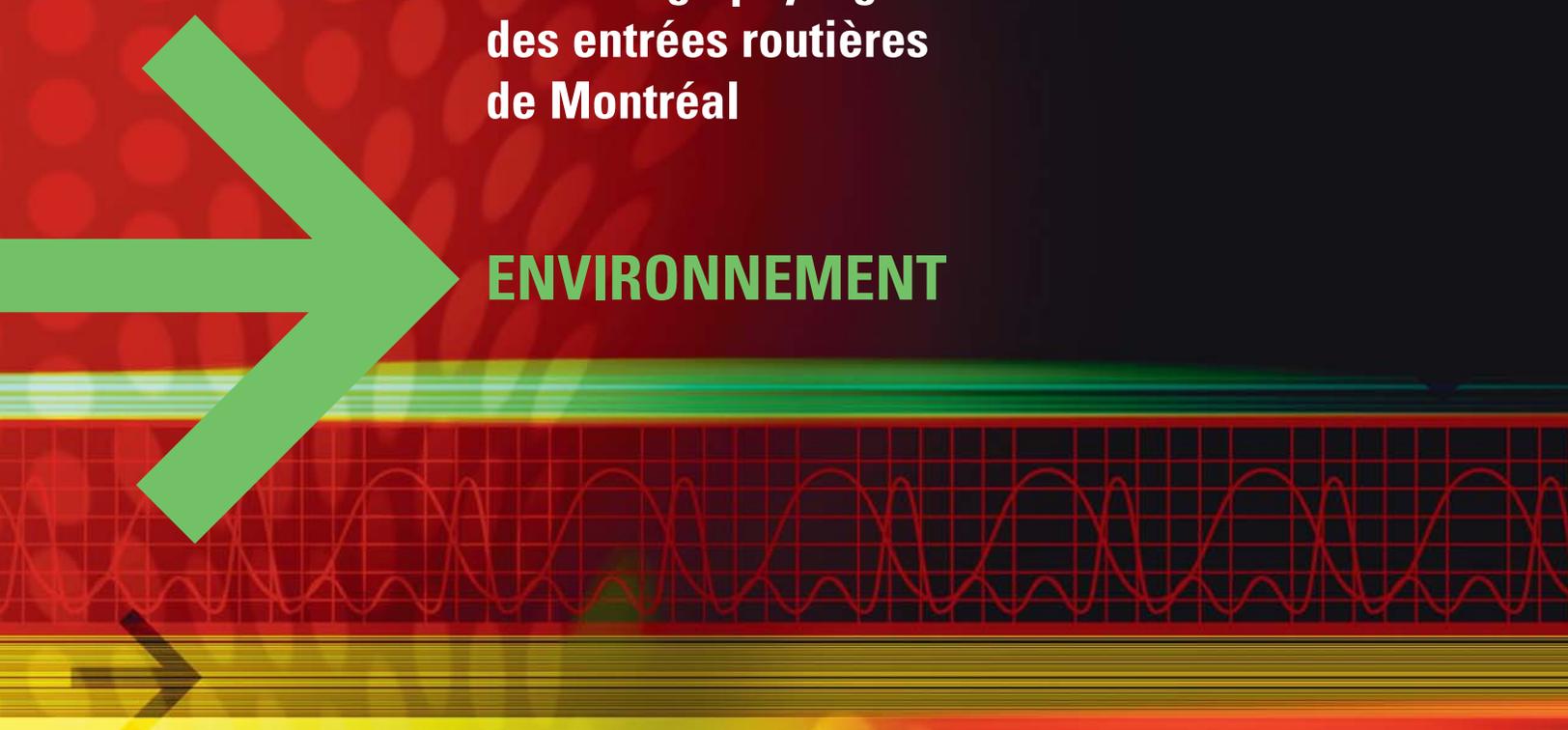


**Le cadrage paysager
des entrées routières
de Montréal**



ENVIRONNEMENT



**ÉTUDES ET RECHERCHES
EN TRANSPORT**

**Le cadrage paysager
des entrées routières
de Montréal**

ENVIRONNEMENT

**Michel Gariépy
Paul Lewis
Nicole Valois
Ludwig Desjardins**

ÉTUDES ET RECHERCHES
EN TRANSPORT

LE CADRAGE PAYSAGER DES ENTRÉES ROUTIÈRES DE MONTRÉAL

Michel Gariépy
Paul Lewis
Nicole Valois
Ludwig Desjardins

Institut d'urbanisme, Faculté de l'aménagement
et
Chaire en paysage et en environnement, Université de Montréal

Novembre 2006

La présente étude a été réalisée à la demande du ministère des Transports du Québec et a été financée par la Direction de la recherche et de l'environnement.

Les opinions exprimées dans le présent rapport n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement les positions du ministère des Transports du Québec.

Assistants de recherche

Jean-François Bertrand
Brigitte Gervais
Marc Lescarbeau
Marie-Pierre Bossé
Mireille Bélanger

Comité de suivi de la recherche

Louis-Philippe Roy, chargé de projet, ministère des Transports du Québec
Guy Bédard, ministère des Transports du Québec
Monique Charest, ministère des Transports du Québec
Kathy Rouleau, ministère des Transports du Québec
Denis Stonehouse, ministère des Transports du Québec
Stéphane Conant, Ville de Montréal

Photos et cartes

- Photos du chapitre 4.2 : Nicole Valois sauf figures 4.20 et 2.25 qui sont de Jean-François Bertrand
- Photos du chapitre 5.2 : Daniel Hudon du ministère des Transports du Québec sauf figures 5.33 (a) et (b); 5.41 (b); 5.43 et 6.1 qui sont de Nicole Valois et les figures 5.36; 5.37 (a) et (b); 5.40 qui sont de Jean-François Bertrand
- Photo 6.1 : Nicole Valois
- Photo 6.2 : Michel Gariépy
- Les bases de carte du chapitre 2.3.2 proviennent du ministère des Ressources naturelles du Canada
- Les coupes et les plans des chapitres 4 et 5 sont de Jean-François Bertrand
- Toutes les bases des orthophotos proviennent du ministère des Transports du Québec

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec, 2006
ISBN-13 : 978-2-550-48444-8 (version imprimée)
ISBN-10 : 2-550-48444-4 (version imprimée)
ISBN-13 : 978-2-550-48445-5 (PDF)
ISBN-10 : 2-550-48445-2 (PDF)

Titre et sous-titre du rapport Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal		N° du rapport Transports Québec RTQ-06-08	
		Date de publication du rapport (Année – Mois) 2006-11	
Titre du projet de recherche Cadrage paysager des entrées routières de Montréal		N° du contrat (RRDD-AA-CCXX) 2520-02-RZ03	N° de projet ou dossier R497.1
Responsable de recherche Michel Gariépy		Date du début de la recherche 2002-02	Date de fin de la recherche 2006-02
Auteur(s) du rapport Michel Gariépy, Paul Lewis, Nicole Valois et Ludwig Desjardins			
Chargé de projet, direction Louis-Philippe Roy, Direction de l'île-de-Montréal		Coût total de l'étude 102 650 \$	
Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) Institut d'urbanisme Université du Québec à Montréal, succursale A Montréal (Québec) H3C 3J7 et Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal		Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) <i>Préciser DRE ou autre direction du MTQ</i> Direction de la recherche et de l'environnement 930, chemin Sainte-Foy, 6^e étage Québec (Québec) G1S 4X9	
Problématique Les entrées routières qui donnent accès à la région métropolitaine de Montréal jouent un rôle essentiel. Artères vitales, elles permettent à la population de migrer entre son lieu de résidence et son lieu de travail, d'études ou de loisir; elles concourent également au développement des territoires traversés. Leur rôle ne se définit toutefois pas qu'en matière d'accessibilité : elles sont porteuses de significations multiples, d'autant plus importantes qu'elles constituent les premiers contacts que les visiteurs établissent avec la métropole : ce sont de véritables portes d'entrée, qui contribuent à en définir l'identité. Par les interprétations dont elles font l'objet, c'est tout un paysage qui émerge de cette réalité.			
Objectifs La présente recherche traite de la relation entre les infrastructures routières servant de parcours d'entrée à la métropole du Québec et les territoires qu'elles desservent, à la fois les abords immédiats et les périphéries plus lointaines. Il s'agit ainsi de situer les parcours d'entrée autoroutière de la métropole dans le processus d'urbanisation des territoires traversés. Elle vise par le fait même à mieux cerner la dynamique qui permet à une route de façonner un territoire, en relation avec la notion d'entrée de la métropole et, en retour, comprendre comment ce territoire impose ses exigences et contraintes sur le réseau, notamment par son caractère insulaire, et structure à son tour ce réseau, en particulier sur le plan paysager.			
Méthodologie La méthode d'analyse utilisée comprend essentiellement cinq grandes étapes : une étude historique, afin de situer l'évolution du territoire, avant et après l'aménagement de l'infrastructure d'entrée; une analyse de la morphologie et des formes urbaines aux abords de l'infrastructure (pont et autoroute), suivie d'une caractérisation des paysages traversés par l'infrastructure, tout autant les paysages de proximité que les paysages éloignés; une analyse des stratégies d'acteurs; une interprétation des changements observés, en matière d'effets structurants; sur la base de ces analyses, se dégagent des principes d'intervention et de requalification des territoires traversés par les infrastructures d'entrées routières.			
Résultats et recommandations Au terme de l'analyse, trois éléments de conclusion émergent. Premièrement, les entrées de Montréal sont généralement loin d'être invitantes et ont été aménagées surtout comme des espaces de transition, qui s'articulent sur des ponts et des autoroutes. Deuxièmement, les entrées sont souvent perçues comme des territoires présentant un grand intérêt, sinon économique, à tout le moins symbolique. Finalement, pour que le potentiel des entrées puisse être réalisé, il apparaît essentiel que les acteurs publics investissent ces territoires, qui possèdent une très grande importance symbolique, en ce sens qu'ils marquent l'entrée à Montréal. La prise en charge des parcours d'entrée comme projets urbains constitue la recommandation centrale.			
Mots-clés Cadrage paysager, entrées routières	Nombre de pages 294 pages	Nombre de références bibliographiques 71	Langue du document <input checked="" type="checkbox"/> Français <input type="checkbox"/> Anglais Autre (spécifier) :

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	15
1. LES ENTRÉES ROUTIÈRES : DYNAMIQUES TERRITORIALES ET SYSTÈMES D'ACTEURS	17
1.0 Introduction	17
1.1 La documentation sur les entrées de ville.....	17
1.2 L'expérience américaine : paysages, infrastructures routières et occultation de l'entrée de ville.....	19
1.2.1 <i>Les parkways</i>	20
1.2.2 <i>De l'avenue-jardin (parkway) à l'autoroute</i>	21
1.2.3 <i>Les autoroutes</i>	21
1.2.4 <i>La relation entre autoroutes et paysages</i>	22
1.2.5 <i>Les autoroutes et les entrées de ville</i>	25
1.3 Les entrées de ville : l'entrée de ville au parcours d'entrée	26
1.3.1 <i>Le concept d'entrée de ville selon l'expérience française</i>	26
1.3.2 <i>La formation du concept d'entrée de ville</i>	28
1.3.3 <i>Les entrées de ville dans les travaux de la Chaire en paysage et environnement</i>	30
1.3.4 <i>De l'entrée de ville au parcours d'entrée</i>	33
1.4 Les effets structurants.....	34
1.4.1 <i>L'origine du concept d'effets structurants</i>	35
1.4.2 <i>Le concept d'effets structurants</i>	36
1.4.3 <i>La remise en question du lien de causalité</i>	36
1.4.4 <i>La prédominance des stratégies d'acteurs</i>	38
1.4.5 <i>Les valeurs temporelles et les échelles de traitement</i>	39
1.4.6 <i>Le boulevard urbain dans les stratégies urbanistiques du XIX^e siècle</i>	41
1.4.7 <i>Un retour critique sur le concept</i>	41
1.5 Conclusion	44
2. LES ENTRÉES ROUTIÈRES DE MONTRÉAL	45
2.0 Introduction	45
2.1 Les entrées routières de Montréal	45
2.1.1 <i>Les caractéristiques des entrées routières de Montréal</i>	45
2.1.2 <i>Les entrées de Montréal : des entrées d'agglomération?</i>	50
2.1.3 <i>Les entrées de Montréal : entre valorisation et dévalorisation</i>	53
2.2 Les entrées routières de Montréal : logique de réseaux et logiques territoriales	55
2.2.1 <i>Le cadre physique montréalais</i>	55
2.2.2 <i>Le développement des réseaux et la croissance urbaine</i>	59
2.2.3 <i>Les entrées dans le contexte montréalais actuel</i>	69
2.3 Les entrées routières de Montréal : convergences et divergences... 71	
2.3.1 <i>Une typologie des entrées</i>	71
2.3.2 <i>Six parcours d'entrée représentatifs</i>	73
2.3.3 <i>Les entrées de Montréal : paysages et morphologies</i>	88

2.4	Conclusion	89
3.	LA MÉTHODOLOGIE D'ÉTUDE DES ENTRÉES DE MONTRÉAL.....	91
3.0	Introduction	91
3.1	Les entrées de ville : concept et délimitation	91
3.1.1	<i>Les entrées de ville : retour sur le concept.....</i>	<i>91</i>
3.1.2	<i>La délimitation des entrées.....</i>	<i>93</i>
3.2	La méthodologie d'analyse	94
3.2.1	<i>L'analyse diachronique des infrastructures associée à une analyse de l'évolution de l'utilisation des sols.....</i>	<i>94</i>
3.2.2	<i>L'analyse morphologique et paysagère.....</i>	<i>94</i>
3.2.3	<i>L'analyse des stratégies des différents acteurs.....</i>	<i>95</i>
3.2.4	<i>L'interprétation des changements observés en termes d'effets structurants.....</i>	<i>96</i>
3.2.5	<i>Les principes d'intervention et de qualification paysagère</i>	<i>96</i>
3.3	L'analyse morphologique	97
3.3.1	<i>L'analyse globale du cadre physique et du développement des réseaux.....</i>	<i>97</i>
3.3.2	<i>L'analyse morphologique détaillée des parcours sélectionnés....</i>	<i>100</i>
3.4	La caractérisation de l'expérience visuelle.....	100
3.4.1	<i>Un aperçu des approches d'évaluation et de caractérisation visuelles.....</i>	<i>101</i>
3.4.2	<i>Une synthèse de deux études de caractérisation visuelle.....</i>	<i>103</i>
3.4.3	<i>La démarche générale.....</i>	<i>105</i>
3.5	L'analyse du système d'acteurs.....	111
3.5.1	<i>Le choix des acteurs.....</i>	<i>111</i>
3.5.2	<i>Le déroulement de l'analyse.....</i>	<i>112</i>
3.6	Conclusion	112
4.	INSÉRER UNE AUTOROUTE DANS UN MILIEU DÉJÀ CONSTRUIT : L'AXE DE L'AUTOROUTE 19 – AVENUE PAPINEAU.....	115
4.0	Introduction	115
4.1	La morphologie des milieux traversés par l'autoroute 19 – Avenue Papineau.....	116
4.1.1	<i>L'aperçu historique du tissu urbain traversé.....</i>	<i>116</i>
4.1.2	<i>La description des tissus urbains traversés.....</i>	<i>119</i>
4.1.3	<i>Les relations entre infrastructure et milieux traversés</i>	<i>126</i>
4.2	La caractérisation visuelle du parcours de l'autoroute 19	128
4.2.1	<i>Le parcours et le contexte</i>	<i>129</i>
	<i>Les traits dominants</i>	<i>142</i>
4.3	Conclusion	150
5.	AMÉNAGER UNE AUTOROUTE DANS UNE ZONE EN VOIE D'URBANISATION : L'AXE DE L'AUTOROUTE 10.....	153
5.0	Introduction	153
5.1	La morphologie des milieux traversés par l'autoroute 10.....	154
5.1.1	<i>L'aperçu historique des tissus urbains traversés.....</i>	<i>154</i>
5.1.2	<i>Les tissus urbains traversés</i>	<i>170</i>

5.2	Caractérisation visuelle du parcours de l'autoroute 10	179
5.2.1	<i>Le parcours et le contexte</i>	182
5.2.2	<i>Les traits dominants</i>	194
5.3	Conclusion	205
6.	L'AMÉNAGEMENT DES ENTRÉES ROUTIÈRES DE MONTRÉAL ..	209
6.1	Les entrées routières, les acteurs et la dynamique territoriale.....	209
6.1.1	<i>La perception des entrées de ville</i>	211
6.1.2	<i>Le rôle des acteurs dans le façonnement des entrées de ville</i>	215
6.1.3	<i>Les relations entre logiques d'acteurs et production des espaces d'entrée</i>	217
6.2	Les principes et éléments d'une stratégie de qualification et de requalification.....	225
6.2.1	<i>Les éléments de diagnostic</i>	226
6.2.2	<i>Vers une requalification des autoroutes et une qualification des entrées : une double posture d'aménagement et les objectifs qui y sont liés</i>	233
6.2.3	<i>Les entrées comme projets urbains</i>	235
6.2.4	<i>Des mesures transitoires ou particulières suggérées</i>	239
6.3	Conclusion	242
	BIBLIOGRAPHIE	243
	ANNEXE 1 CARACTÉRISATION VISUELLE SÉQUENTIELLE DU PARCOURS D'ENTRÉE DE L'AUTOROUTE 19	251
	ANNEXE 2 CARACTÉRISATION VISUELLE SÉQUENTIELLE DU PARCOURS D'ENTRÉE DE L'AUTOROUTE 10	267
	ANNEXE 3 LEXIQUE	289
	ANNEXE 4 LISTE DES RÉPONDANTS	293

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1	Les parcours d'entrée de Montréal	44
Tableau 2.2	Augmentation de l'achalandage des ponts de Montréal, 1978-1998.....	47
Tableau 2.3	Les caractéristiques des entrées	70
Tableau 3.1	Les étapes de l'analyse morphologique.....	97
Tableau 3.2	Les outils d'analyse.....	97
Tableau 3.3	Comparaison des méthodes d'évaluation et de caractérisation visuelles	100
Tableau 3.4	Caractérisation séquentielle du parcours : qualification de chacune des séquences	107
Tableau 3.5	Caractérisation du parcours et son contexte : caractériser et qualifier l'expérience du passage d'une séquence à l'autre	108
Tableau 4.1	Traits dominants du parcours d'entrée de l'A-19 en direction de Montréal	141
Tableau 5.1	Traits dominants du parcours d'entrée de l'A-10 en direction de Montréal	193
Tableau 6.1	Mesures transitoires.....	237

LISTE DES FIGURES

Figure 2.1	La congestion sur le réseau routier de Montréal (pointe AM) ..	50
Figure 2.2	Le mont Royal et les terrasses montréalaises	57
Figure 2.3	Le réseau des chemins à barrières de Montréal.....	60
Figure 2.4	Montréal en 1834	60
Figure 2.5	La région de Montréal en 1900	62
Figure 2.6	Réseau routier et ponts développés entre 1920 et 1948 dans la région de Montréal	64
Figure 2.7	La construction de ponts routiers entre 1900 et 1948, dans la région de Montréal	65
Figure 2.8	Le développement du réseau routier entre 1958 et 1982	67
Figure 2.9	Croissance urbaine de la Rive-Sud, entre 1952 et 1964	68
Figure 2.10	Zones industrielles de la région de Montréal, 1972	68
Figure 2.11	Développement de la région de Montréal, 1900-1990.....	70
Figure 2.12	Urbanisation de la région de Montréal, 1933-1990.....	72
Figure 2.13	L'autoroute 15 et le pont Médéric Martin : les séquences d'observation.....	74
Figure 2.14	Les séquences d'observation : l'autoroute 19 et le pont Papineau-Leblanc	76
Figure 2.15	Les séquences d'observation : l'autoroute 40 et le pont Charles-de-Gaulle	79
Figure 2.16	La route 132 et le pont Jacques-Cartier : les séquences d'observation.....	81
Figure 2.17	L'autoroute 10 et le pont Champlain : les séquences d'observation.....	83
Figure 2.18	L'autoroute 40 et le pont de l'Île-aux-Tourtes	86
Figure 4.1	Le parcellaire du Sault-au-Récollet, 1873.....	117
Figure 4.2	L'utilisation du sol du Sault-au-Récollet, 1907	118
Figure 4.3	Les abords de l'avenue Papineau, en 1931.....	118
Figure 4.4	Les trois tissus urbains montréalais.....	120
Figure 4.5	L'ancien noyau villageois du Sault-au-Récollet	121
Figure 4.6	Les quartiers de l'avenue Papineau, entre le boulevard Henri-Bourassa et le viaduc du chemin de fer ..	123
Figure 4.7	L'avenue Papineau, entre l'autoroute Métropolitaine et le viaduc du chemin de fer	125
Figure 4.8	L'autoroute 19 – Laval, séquence d'observation	129
Figure 4.9	L'avenue Papineau – Montréal, séquences d'observation	129
Figure 4.10	L'autoroute 19 et l'avenue Papineau : l'ensemble du parcours	133

Figure 4.11	L'autoroute 19 – Laval, Séquence 1	134
Figure 4.12	L'autoroute 19 – Laval, Séquence 1	134
Figure 4.13	L'autoroute 19 – Laval, Séquence 2, coupe et plan type.....	135
Figure 4.14	L'autoroute 19 – Laval, Séquence 2	135
Figure 4.15	L'autoroute 19 – pont, Séquence 3.....	136
Figure 4.16	L'avenue Papineau, Séquence 4.....	136
Figure 4.17	L'avenue Papineau, Séquence 4.....	137
Figure 4.18	L'avenue Papineau, Séquence 5.....	138
Figure 4.19	L'avenue Papineau, Séquence 5.....	138
Figure 4.20	L'autoroute 19 – Laval	139
Figure 4.21	L'autoroute 19 – Laval, Séquence 1	140
Figure 4.22	L'autoroute 19 et l'avenue Papineau, l'ensemble du parcours	141
Figure 4.23	Le pont Papineau-Leblanc, Séquence 3.....	145
Figure 4.24	L'avenue Papineau – Séquence 5, coupes et plans types	147
Figure 4.25	L'avenue Papineau, Séquence 4.....	149
Figure 5.1	Relief et cours d'eau de Montréal au XVIII ^e siècle	155
Figure 5.2	Plan de ville et de la cité de Montréal, 1819 (détail)	155
Figure 5.3	Les étapes du développement du sud-ouest de Montréal	157
Figure 5.4	Pointe Saint-Charles en 1890.....	158
Figure 5.5	Le pont Champlain lors de sa construction.....	160
Figure 5.6	La tête du pont Champlain à Brossard, pendant la construction.....	160
Figure 5.7	L'insertion de l'autoroute Bonaventure dans le tissu urbain montréalais	161
Figure 5.8	Vue aérienne de l'île des Sœurs en 1954.....	162
Figure 5.9	Vue aérienne de l'île des Sœurs en 2000.....	163
Figure 5.10	Carte de Brossard en 1950.....	165
Figure 5.11	Photo aérienne de Brossard en 1957	165
Figure 5.12	Photo aérienne de Brossard en 1983	166
Figure 5.13	Photo aérienne actuelle de Brossard.....	166
Figure 5.14	L'autoroute 10 en construction.....	167
Figure 5.15	Le territoire de la Société du Havre et ses zones stratégiques	169
Figure 5.16	Les quatre secteurs d'analyse des tissus urbains montréalais	171
Figure 5.17	L'autoroute 10, sur le territoire de l'île des Sœurs	173
Figure 5.18	Le Technoparc de Montréal et l'autoroute Bonaventure longeant le fleuve Saint-Laurent	174

Figure 5.19	Un secteur du parcours occupé par plusieurs entreprises du secteur agroalimentaire	174
Figure 5.20	Le secteur agroalimentaire	176
Figure 5.21	La Cité du Multimédia	177
Figure 5.22	L'autoroute 10 – Séquences d'observations.....	180
Figure 5.23	L'autoroute 10 – l'ensemble du parcours.....	181
Figure 5.24	L'autoroute 10 – Séquence 1.....	184
Figure 5.25	L'autoroute 10 – Séquence 1.....	185
Figure 5.26	L'autoroute 10 – Séquence 2.....	186
Figure 5.27	L'autoroute 10 – Séquence 2.....	186
Figure 5.28	L'autoroute 10 – Séquence 2.....	187
Figure 5.29	Le pont Champlain.....	188
Figure 5.30	Le pont Champlain.....	189
Figure 5.31	L'autoroute 10 – Séquence 4.....	190
Figure 5.32	L'autoroute Bonaventure – Séquence 4	190
Figure 5.33	L'autoroute Bonaventure – Séquence 5	191
Figure 5.34	L'autoroute Bonaventure – Séquences 5 et 6.....	191
Figure 5.35	L'autoroute 10 – Séquence 1.....	192
Figure 5.36	Le pont Champlain – Séquence 3.....	196
Figure 5.37	L'autoroute Bonaventure – Séquence 5	197
Figure 5.38	L'autoroute Bonaventure, Montréal – Séquences 4, 5 et 6....	198
Figure 5.39	L'ensemble du parcours – Coupes et plans types	200
Figure 5.40	L'autoroute 10, Rive-Sud	201
Figure 5.41	L'autoroute 10 – Rive-Sud	202
Figure 5.42	L'autoroute Bonaventure – Séquences 4, 5 et 6.....	203
Figure 5.43	L'autoroute Bonaventure – Séquence 6	204
Figure 5.44	L'autoroute Bonaventure – Séquence 4	204
Figure 5.45	L'autoroute 10 – Séquence 2.....	205
Figure 5.46	La rue University	207
Figure 6.1	L'Innuksuk, érigé lors de l'exposition des Mosaïcultures, en concurrence avec un panneau d'affichage	228
Figure 6.2	Mur de panneaux-réclames, près de l'aéroport d'Hanoi	230

INTRODUCTION

Les routes et autoroutes qui donnent accès à la région métropolitaine de Montréal jouent un rôle essentiel. Artères vitales, elles permettent à une part importante de la population de migrer entre son lieu de résidence et son lieu de travail, d'études ou de loisir; voies d'acheminement des matières premières et des produits finis, elles concourent au développement de la métropole, tout comme elles contribuent à celui du pays tout entier. Leur rôle ne se définit toutefois pas qu'en termes d'accessibilité. Elles sont porteuses de significations multiples, d'autant plus importantes qu'elles constituent les premiers contacts que les visiteurs établissent avec la métropole; ce sont de véritables portes d'entrée qui contribuent à en définir l'identité. Par les interprétations dont elles font l'objet, c'est tout un paysage qui émerge de cette réalité, tant pour les usagers, qu'ils soient occasionnels ou assidus, que pour les riverains. C'est en quelque sorte la question des effets structurants qui se trouve ainsi posée, sur le plan des activités portées par les infrastructures comme sur celui des paysages créés ou, à tout le moins, façonnés et transformés par les infrastructures d'entrée.

Depuis la création de la Chaire en paysage et environnement, différents aspects des paysages autoroutiers ont fait l'objet de travaux, qu'il s'agisse des entrées de pays, des entrées de Québec, capitale nationale, des voies de traversée des petites agglomérations ou des relations qu'entretiennent ces infrastructures avec d'autres équipements – par exemple les lignes de transport d'énergie, l'affichage, les bordures végétales. La présente recherche veut intégrer ces réflexions. Elle porte sur le cadrage paysager des entrées routières de la métropole. Elle traite de la relation paysagère entre les infrastructures routières servant d'entrées à la métropole du Québec et les territoires qu'elles desservent, à la fois les abords immédiats et les périphéries plus lointaines. Il s'agit ainsi de situer les entrées autoroutières de Montréal dans le processus d'urbanisation, notamment en relation avec la présence du fleuve Saint-Laurent, frontière physique mais également voie de communication, et avec les territoires qui la ceignent. Cette recherche porte également sur tous les éléments du réseau routier dans le processus d'urbanisation, et elle est centrée sur deux éléments principaux :

1. Le concept d'effets structurants des infrastructures sur les morphologies et les paysages dans lesquels s'insèrent les éléments du réseau;
2. Les stratégies d'aménagement des différents acteurs qui sont engagés dans le développement des infrastructures et de leurs territoires périphériques.

La recherche vise à mieux cerner la dynamique qui permet à une route de façonner un territoire en lien avec la notion d'entrée de la métropole et, en retour, d'observer comment ce territoire impose ses exigences et contraintes au réseau, notamment par son caractère insulaire, et le structure à son tour, en particulier sur le plan paysager.

Ce rapport final prévu aux devis et contrat liant le ministère des Transports du Québec et la Chaire en paysage et environnement comporte six chapitres qui reflètent sensiblement les étapes qui ont été suivies. Le premier traite des concepts d'entrée, de paysages autoroutiers et d'effets structurants, à partir d'une revue de la littérature. Le second chapitre étudie les entrées routières de Montréal et tente de les interpréter selon des logiques de réseau et paysagères. Le troisième précise la méthodologie d'analyse morphologique et paysagère qui a été appliquée à deux entrées jugées représentatives de la diversité des situations possibles : celles de l'autoroute 19 et de l'autoroute 10. Les résultats de l'analyse apparaissent aux chapitres quatre et cinq. Le dernier chapitre cherche à prendre en considération le rôle des acteurs dans la conception et l'aménagement des entrées de ville pour ensuite esquisser les principes et éléments d'une stratégie de qualification et de requalification de ces entrées.

1. LES ENTRÉES ROUTIÈRES : DYNAMIQUES TERRITORIALES ET SYSTÈMES D'ACTEURS

1.0 Introduction

Le présent rapport traite des entrées de ville et des relations qu'elles entretiennent avec les territoires qu'elles traversent. Trois concepts sont à la base de la présente recherche : le paysage – autoroutier, dans le cas qui nous préoccupe; l'entrée de ville; les effets structurants. Nous les examinons dans les prochaines pages, après avoir apporté quelques précisions sur la méthodologie de recherche bibliographique. En fin de chapitre, nous proposons notre propre conception de l'entrée de ville, adaptée au contexte de la présente recherche.

1.1 La documentation sur les entrées de ville

La littérature portant sur les effets structurants et sur les entrées de ville est particulièrement abondante, surtout si nous considérons également les monographies qui s'intéressent aux différentes entrées de ville ou les textes qui postulent l'existence d'effets structurants. Il ne s'agissait pas pour nous de tout recenser, mais plutôt de nous attarder aux textes fondamentaux¹. Ces derniers ont été retenus au terme d'un processus rigoureux et extensif. Cette recherche documentaire a été réalisée en utilisant les outils suivants :

1. Documents produits par la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal (CPEUM) sur le thème des entrées de ville et de la ville de Montréal², portant sur ces questions ou sur des questions connexes;
2. Bases de données bibliographiques, à partir des principaux mots-clés utiles à la recherche : effets structurants, entrées de ville, autoroutes, acteurs, paysages, morphologie;
3. Moteurs de recherche Internet (Google notamment), encore une fois à partir des mots-clés sélectionnés pour la recherche;

¹ La ligne d'arrêt de la consultation des sources a été tracée en fonction de deux principes qui sont courants en méthodologie de recherche et qui sont interreliés : a) un principe de répétition ou de redondance, soit quand la consultation de la bibliographie des ouvrages nouveaux ne produisait que peu de nouveaux titres ou révélait les mêmes ouvrages déjà référencés; b) un principe de saturation, soit quand la consultation de nouvelles références n'apportait pas d'éléments ou d'interprétations véritablement nouveaux.

² Principalement les études de caractérisation de la forme urbaine commandées par la Ville de Montréal dans le contexte de la révision du plan d'urbanisme qui a été adopté en 2004.

4. Bases de données des principaux centres de recherche dans le secteur des infrastructures de transport : aux États-Unis, le Transportation Research Board, Scenic America, de même que la National Transportation Library du U.S. Department of Transportation; et en France, les cinq principaux centres spécialisés dans le secteur des transports : Centre d'études sur les réseaux de transport et l'urbanisme (Certu, Paris), Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets, Paris), Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (Latts, Paris), Laboratoire d'économie des transports (LET, Lyon), Groupe de recherche architecture et infrastructures (GRAI, Versailles).

Les différents outils utilisés ont permis d'intégrer à la fois les monographies et les périodiques spécialisés, utiles pour nous permettre de comprendre comment, dans la documentation, on traite des entrées de ville et de leurs effets structurants, notamment sur les paysages.

La littérature traitant des entrées de ville est nettement plus abondante en France qu'aux États-Unis ou au Canada où cette question est très rarement abordée. Cela peut s'expliquer par le fait que les auteurs français utilisent le concept d'entrée de ville de manière très ouverte pour décrire les espaces périurbains. Les Américains, pour leur part, s'intéressent soit aux autoroutes selon une approche paysagère, soit aux espaces périurbains selon une approche urbanistique. Ils n'utilisent pas, d'après le repérage que nous avons effectué de la littérature, le concept d'entrée de ville, ni aucun autre terme pouvant s'y apparenter. Sans doute que les entrées des villes américaines ne sont pas tellement différentes de celles que l'on trouve en France, mais la question n'est tout simplement pas abordée, du moins pas sous le même angle. Ainsi, deux approches peuvent être assez clairement distinguées dans la documentation :

- ♦ Une approche européenne, surtout française, souvent d'ordre théorique, qui s'intéresse essentiellement à l'articulation routes et territoires. L'approche française est marquée par la symbolique de l'entrée, espace privilégié à la frontière entre l'urbain et le rural. L'approche qu'ont élaborée les chercheurs qui se sont intéressés aux entrées de ville est assurément urbanistique et centrée sur le projet et la nécessaire reconfiguration des environnements périphériques; elle s'inscrit clairement dans une perspective critique de l'automobile, à cause des mutations paysagères que cette dernière induit sur les territoires traversés, mais également à cause des transformations dans les comportements³ et des conséquences sur les espaces centraux, notamment sur l'activité commerciale qu'on y trouve.

³ Parmi les documents les plus intéressants, on retiendra le dossier bibliographique de Frobort (1999) qui dresse un panorama des entrées de ville et met en perspective les différents discours afin de mieux faire comprendre la problématique que posent les entrées de ville.

- ♦ Une approche américaine, peut-être davantage pragmatique, où l'entrée de ville ne semble pas véritablement exister. Les auteurs américains qui s'intéressent aux entrées de ville traitent davantage des vues des corridors autoroutiers, d'où une littérature abondante sur les avenues-jardins (*parkways*), par exemple (Bishop, 1989). L'approche américaine s'intéresse peut-être moins aux entrées de ville qu'au réseau routier et à son impact sur la mobilité et l'aménagement du territoire. La perspective adoptée ici n'est pas d'abord critique : il ne s'agit pas tant de rejeter l'automobile que de tenter d'aménager l'espace pour favoriser les autres modes de transport. L'automobile entraîne peut-être une dépendance, pour reprendre le mot de Dupuy (1999), mais elle ne saurait être remise en question. Cela n'interdit pas, toutefois, de tenter d'améliorer la banlieue, notamment par des aménagements que l'on qualifie parfois de nouvel urbanisme ou encore de « *transit-oriented development* ».

Les différences ne sont pas, on en conviendra, toujours très nettes entre ces deux approches. Ainsi, on traite également de paysages dans la littérature française sur les entrées de ville, mais on se concentre surtout sur les stratégies d'acteurs, souvent en favorisant une approche essentiellement normative – notamment par l'élaboration de règlements et d'outils de requalification –, alors qu'aux États-Unis ce sont les paysages qui semblent davantage attirer l'attention des chercheurs. En France, le terme « paysage » est généralement utilisé de manière vague, comme si la dégradation allait de soi lorsqu'il s'agit des paysages autoroutiers.

La recherche que nous proposons dans le présent rapport se trouve en quelque sorte à la jonction de ces deux approches complémentaires : elle traite des paysages des corridors autoroutiers, mais en gardant un intérêt marqué pour les jeux des acteurs qui les conçoivent et pour ce qui en découle sur le plan de la réglementation.

1.2 L'expérience américaine : paysages, infrastructures routières et occultation de l'entrée de ville

Le concept d'entrée de ville a ses origines en France; dans ce concept, la notion de paysage reste essentiellement d'ordre esthétique et se pose en termes d'articulation entre la route et le territoire, et particulièrement lors des exercices de requalification du territoire. Aux États-Unis, le concept d'entrée de ville n'est pas aussi clair qu'en France. Cela ne veut pas dire que les Américains ne se sont pas penchés sur la question de la relation entre les autoroutes et le paysage, bien au contraire. Dès la création des premières autoroutes au début du XX^e siècle, le paysage a été un enjeu fondamental de la planification des autoroutes. Toutefois, au plus fort de la construction des autoroutes au milieu du siècle dernier, la préoccupation à l'égard du paysage a été reléguée au second plan pour revenir à la fin du siècle. La question s'est posée, dans le cadre de cette recherche, de revoir dans une perspective plus

large la dimension paysagère contenue dans la conception des *parkways* et des autoroutes aux États-Unis, ainsi que la relation entre autoroute et paysage véhiculée par différents auteurs américains.

1.2.1 Les *parkways*

De nos jours, aux États-Unis, les *parkways* désignent les autoroutes (parfois des boulevards), aménagées dans un parc ou les autoroutes ayant une large emprise plantée; elles sont parfois panoramiques. L'aménagement paysager permet de constituer ce que l'on appelle parfois un « *park-like setting* ». Les *parkways* servent à la circulation de transit – d'où un accès contrôlé, comme pour les autoroutes – et elles sont souvent interdites aux véhicules lourds. Elles sont généralement classées comme autoroutes (*freeways* ou *highways*).

Le terme « *parkway* », utilisé pour désigner les autoroutes dès le début du XX^e siècle, trouve son origine dans un rapport de 1868 adressé aux commissaires de Brooklyn, dans lequel Vaux et Olmsted proposent de relier Prospect Park à l'océan par une route panoramique (Zaitevsky, 1982). C'est sous ce vocable que Olmsted et Vaux ont dessiné les réseaux de *parkways* de New York, Boston et Chicago, notamment la Eastern Parkway et l'Emerald Neckless. Ces routes permettaient de relier entre eux les parcs de la ville par un système de voies plantées, lesquelles avaient des fonctions différenciées : promenade à pied, circulation en voiture et, plus tard, tramway. Elles étaient en fait de véritables promenades où, comme le souhaitait Olmsted, les gens de toutes les classes sociales pourraient venir se promener, en quête d'air frais et de nature. Inspirés des boulevards haussmanniens, les *parkways* d'Olmsted avaient, entre autres caractéristiques, de larges emprises (jusqu'à 70 mètres) comprenant une voie véhiculaire centrale et un terre-plein planté de chaque côté, avec une contre-allée. La plantation systématique d'arbres en plusieurs rangées faisait également partie des particularités marquantes de ce type de voie (Gourdon et autres, 2000).

En plus de la plantation abondante et systématique qui constituait une des caractéristiques majeures, le choix de l'emplacement et la capacité de s'adapter et de mettre en valeur le milieu traversé faisaient partie des enjeux de la création des *parkways*. Tout en maintenant le principe des grands boulevards, Olmsted aménage, là où c'est possible, des voies de circulation de largeurs variables, notamment dans des milieux sensibles sur le plan naturel (Gourdon et autres, 2000). Tel est le cas du tronçon compris entre Jamaican Pound et The Fens du système de parcs de Boston, conçu dans une large emprise couvrant la Muddy River. Olmsted a su profiter des conditions difficiles de ce secteur aux prises avec des problèmes de drainage pour faire de ce tronçon une véritable promenade plantée, avec des voies de circulation différenciées où les abords semblent appartenir tant à la route qu'au parc linéaire. De fait, selon Zaitzevsky (1998), chaque tronçon du système de *parkways* de Boston reliant les parcs entre eux s'adapte aux caractéristiques naturelles du milieu qu'il traverse : un caractère formel dans le secteur de

Fens, sylvain dans le secteur de Muddy River, ample et majestueux dans le secteur de l'Arboretum.

1.2.2 De l'avenue-jardin (*parkway*) à l'autoroute

Même si les premières *avenues-jardins* d'Olmsted s'apparentent aux boulevards, le terme « *parkway* » a été utilisé pour désigner les routes à accès limité dès le début du XX^e siècle, alors que l'on voit apparaître les premières autoroutes. D'abord boulevard et voie de circulation urbaine, la *parkway* devient rapidement autoroute, où la dimension urbaine est le plus souvent absente. Ainsi, les *parkways* deviennent des routes reliant la banlieue à la ville, et le long desquelles, contrairement aux boulevards, les lotissements urbains ne sont pas d'emblée envisagés (Gourdon et autres, 2000).

On attribue cette mutation au projet de la Bronx River Parkway à New York, toute première route à accès limité construite aux États-Unis, entre 1906 et 1924, dans l'esprit d'un projet de route intégrée dans un parc (Gourdon et autres, 2000; Tunnard et Pushkarev, 1963). Conçu comme une route dans un parc, le corridor autoroutier est alors intégré à l'ensemble du parc dont le projet visait la préservation de la vallée et la réhabilitation de la rivière Bronx, menacée par la pollution. Le design de la route a été harmonisé de façon à marier sa géométrie à la topographie du terrain et à faciliter son insertion dans un milieu physique sensible, tout en maintenant un accès visuel et physique vers différents secteurs du parc.

Outre l'insertion dans la géomorphologie du paysage, les principes de cette *parkway*, qui resteront sensiblement les mêmes pour les *parkways* subséquentes, s'appuient sur les caractéristiques suivantes : accès limités, larges emprises plantées, croisements différenciés, géométrie légèrement courbe, en lien avec les paysages traversés. Certaines de ces caractéristiques découlent des principes de composition des *parkways* chers à Olmsted, tels l'aspect verdoyant, la mise en valeur des vues et la relation entre topographie et géométrie – insertion physicospatiale adéquate.

1.2.3 Les autoroutes

Toutes les *parkways* n'ont pas été aménagées sur le même modèle. En effet, même si de nombreuses autoroutes ont été conçues selon les principes originaux des *parkways* jusqu'à la fin des années 1950, les impératifs d'efficacité sont devenus prioritaires dès le deuxième quart du XX^e siècle, au détriment de l'aménagement paysager. Certains auteurs vont jusqu'à dire que le vocable « *parkway* » a permis de légitimer l'achat de terrains dans les meilleurs espaces des villes, le long des cours d'eau, par exemple, afin d'y construire des autoroutes à l'opposé du caractère des *parkways* (Gourdon et autres, 2000). Avec le développement industriel en Occident autour de la Première Guerre mondiale, les autoroutes se sont multipliées dans le but de faciliter les échanges commerciaux et de réduire la congestion aux entrées

des villes. Peu à peu, les particularités fonctionnelles ont pris le dessus : le design de l'autoroute conçu en fonction de l'expérience esthétique est devenu secondaire, voire inexistant. Ce faisant, la conception et la planification des autoroutes ont vite été limitées à des considérations techniques liées à la sécurité, à la fluidité et à l'efficacité, au détriment des considérations paysagères. Les emprises ont été réduites à des fonctions sécuritaires, faisant de certaines routes des tranchées dans le paysage. On a ainsi constaté une perte de la dimension paysagère dès le début des années 1960, au plus fort de la construction des autoroutes en Occident, qu'il est possible de traduire, à la lumière des écrits de certains auteurs, par un manque de considération pour la relation entre autoroutes et paysages.

1.2.4 La relation entre autoroutes et paysages

Ce manque de préoccupation pour l'insertion des autoroutes dans le paysage a conduit certains auteurs et architectes paysagistes à faire valoir la nécessité de prendre en considération l'expérience paysagère de l'autoroute dans la planification de cette dernière. *Man made America* (Tunnard et Pushkarev, 1963) et *The View from the Road* (Appleyard, Lynch et Myer, 1965) sont parmi les premiers et les plus importants ouvrages portant sur le paysage et l'autoroute.

Motivés par le manque de considérations esthétiques dans le développement des villes et des régions, Tunnard et Pushkarev (1963) ont examiné les problèmes de la croissance urbaine aux États-Unis, notamment en ce qui a trait aux autoroutes. Dans leur ouvrage, les considérations paysagères sont regroupées en deux catégories : l'esthétique de la route elle-même (*the internal harmony of the freeway*) et l'insertion de la route dans le paysage (*the external harmony of the freeway*). À l'aide de diagrammes et de concepts géométriques, les auteurs démontrent l'incidence de la géométrie de la route sur la vue de l'autoroute et de ses abords. Les auteurs prônent un design qui accentue le caractère du paysage en milieu rural et ils préconisent une autoroute qui suit la morphologie existante en milieu urbain, en s'insérant plutôt dans les interstices.

La contribution méthodologique de l'ouvrage *The View from the Road* (Appleyard, Lynch et Myer, 1965) est aujourd'hui incontestable. Prenant appui sur l'étude de caractérisation d'un parcours existant, les auteurs ont échafaudé une méthode de caractérisation d'un parcours sur laquelle il est possible de s'appuyer lors de la planification d'un tracé d'autoroute. Appleyard et ses collaborateurs sont les précurseurs de la prise en considération des caractéristiques de l'expérience de l'individu en situation de conduite automobile, de sa perception et de sa sensation à l'égard du paysage vu de l'autoroute. Au-delà de la contribution méthodologique, ces auteurs proposent un autre point de vue concernant les autoroutes. Tout en reconnaissant une certaine résistance à l'égard de l'autoroute, ils ne s'opposent pas à sa présence et y voient même certaines vertus. Ils se positionnent en faveur de

l'autoroute comme soutien de l'expérience esthétique de la ville, comme une occasion de faire comprendre la ville et comme une expérience plaisante. Ils situent la valeur esthétique de l'autoroute au même niveau que toutes autres considérations de design dans une ville. Les outils de caractérisation portant sur « ce sur quoi s'appuie cette expérience esthétique » ont contribué à sensibiliser le milieu des acteurs engagés dans la construction d'autoroutes et à la relation entre paysage et autoroute. Après la parution de ces ouvrages, les Américains se sont intéressés à l'ouverture de l'expertise du design d'autoroutes à d'autres professionnels.

Tandis que, dans cet ouvrage, on plaide pour une meilleure insertion des autoroutes dans le paysage et une prise en considération accrue de leur potentiel dans le design urbain, on a vu apparaître aux États-Unis une certaine préoccupation à l'égard des autoroutes offrant des vues sur les paysages. Cette idée a été lancée par le président Johnson en 1965, dans son *Message on Natural Beauty* (Bishop, 1989) qui a amené certains États à mettre en place des programmes de protection et de mise en valeur des autoroutes, dans le cadre de la législation et des programmes fédéraux. Suivant ces recommandations, la Californie, par exemple, a exigé des municipalités qu'elles prêtent une attention importante aux *scenic highways* au sein de leurs plans d'urbanisme. Un certain nombre d'actions s'en sont ensuivies.

- ♦ En 1987, la Commission on American Outdoors recommande l'établissement d'un réseau de routes panoramiques (*scenic roadways*) à l'échelle nationale (Bishop, 1989).
- ♦ Le *National Highway System Designation Act*, entériné en novembre 1995 par le Congrès, impose la prise en considération de l'environnement naturel, des impacts sur l'environnement, de l'aspect panoramique, historique et communautaire et commande de préserver l'activité ainsi que l'accès à d'autres modes de transport pour toute nouvelle construction, restauration ou réhabilitation d'autoroute. Cette mesure législative est considérée comme l'une des plus importantes à l'échelle nationale.
- ♦ La Federal Highway Administration met sur pied une structure (*Context Sensitive Design*) visant à soutenir le design des autoroutes (*highways*) dans une telle approche⁴.

⁴ <http://wwwcf.fhwa.dot.gov/environment/csd.htm>

- ♦ Scenic America, organisme affecté à la protection et à la mise en valeur du patrimoine et des beautés naturelles du paysage, joue un rôle actif à l'échelle locale et nationale dans la préservation des paysages vus des routes; il encourage également toute action visant le respect des traits significatifs, tant géographiques, culturels, historiques, anthropiques et naturels que sociaux. L'organisme fait le lien entre les communautés et les différents paliers et organismes gouvernementaux afin de mettre en place des mesures de protection des paysages⁵.

Ces dispositifs invitent à la prise en considération et à la protection des paysages aux abords des autoroutes; cela se traduit dans la réalité par une attention au design des corridors de la part des différents paliers gouvernementaux. L'ouvrage de Bishop (1989), *Urban Design Corridor*, démontre comment certaines municipalités se sont dotées de règles d'aménagement dans le but d'optimiser la cohérence des lotissements le long des corridors routiers et il expose en quoi consistent les réalisations. Il examine les conditions de mise en œuvre du design des corridors autoroutiers, en mettant l'accent sur la relation entre le corridor et ses abords. En sélectionnant quelques exemples de design de corridors pour lesquels les autorités ont considéré la qualité, l'amélioration de l'apparence et la sécurité des routes, Bishop donne un aperçu de la planification locale et de la réglementation qui touchent ces paramètres, tout en suggérant des éléments de réalisation sur le plan du design.

Bishop reconnaît deux types de corridors, commerciaux et panoramiques. Les premiers traversent les tissus urbanisés formés de zones commerciales et d'immeubles de bureaux ayant une relation plus ou moins cohérente entre eux. Tout en faisant référence au nouvel urbanisme pour favoriser la compréhension de cette catégorie de corridors, il reconnaît que les problèmes sont de deux ordres, visuel et fonctionnel, et qu'ils relèvent de la planification des abords et du développement. Les corridors commerciaux sont plus problématiques que les corridors panoramiques, qui sont reconnus pour offrir au conducteur une expérience visuelle particulière sur des paysages particuliers. Les critères de caractérisation pour l'un et pour l'autre en disent long sur la différence qui les divise. Pour les corridors commerciaux, les variables de caractérisation portent sur l'utilisation du sol, la fréquentation et les objectifs de développement, tandis que pour les corridors panoramiques les variables sont plus subjectives et ont trait à la lisibilité, à l'intégrité du paysage et à la cohérence visuelle de la composition. L'ouvrage de Bishop (1989) tente de clarifier les problématiques d'insertion d'infrastructures dans le milieu en s'appuyant sur des exemples de cas.

⁵ <http://www.scenic.org>

1.2.5 Les autoroutes et les entrées de ville

Bien que les ouvrages consultés touchent tant les routes en milieu urbain qu'en milieu rural, ils n'est jamais fait précisément mention des entrées de ville, si ce n'est pour mettre en relief la nécessité d'une enseigne pour marquer l'entrée. En outre, le concept de paysage en contexte autoroutier – et, à plus forte raison, en situation d'entrée de ville – n'est jamais explicite. La relation entre paysage et autoroute fait surtout référence à l'expérience esthétique prenant appui sur la caractérisation formelle de ce que l'on voit, comment on le voit, et sur l'explication de la relation objective et subjective entre le paysage et l'observateur. Cette approche corrobore l'idée que les premières autoroutes, conçues sur le modèle des *parkways*, accordaient de l'importance au plaisir de la conduite. Cette idée si chère au concept des *parkways* a perdu de sa force avec l'expansion des villes et la prolifération des autoroutes dans les années 1960. C'est dans ces termes que s'inscrivent les ouvrages de Appleyard, Lynch et Myer (1965), Tunnard et Pushkarev (1963) et de Bishop (1989); à leur suite s'est mise en place une réglementation touchant la relation entre le paysage et l'autoroute dans divers États et municipalités. Sans nier les aspects de sécurité et de fluidité, le plaisir de la conduite sous-tend les objectifs de préservation, de développement et de requalification esthétiques qu'on trouve dans les ouvrages techniques et méthodologiques ainsi que dans les manuscrits.

Par-delà les références implicites au paysage, ce qui est en jeu dans la littérature américaine en termes de relation entre le paysage et l'autoroute se regroupe en quatre catégories : le socle ou lieu d'insertion, la géométrie de la route, les abords immédiats et les vues dégagées à partir de l'autoroute. Dans la situation idéale et harmonieuse d'une relation entre l'autoroute et le paysage, il est entendu que le tracé doit épouser la topographie et se fondre dans le paysage (aspect socle); que la géométrie doit être variée et souple afin de rendre la conduite agréable (la route elle-même); que le design des abords doit être végétalisé avec soin (les abords); et que la vue sur le paysage doit être préservée là où celui-ci présente un intérêt. À certaines époques, comme on l'a vu, la géométrie de la route et l'insertion dans le paysage étaient des enjeux fixés par des paramètres de contrôle d'efficacité, de coûts, de sécurité et de fluidité, bien plus que par la nécessité de proposer une expérience agréable de conduite. À cet égard, bien que nous ayons noté la disparition de la sensibilité au paysage au cours du siècle dernier, il faut souligner l'effort du gouvernement américain afin de préserver les plus belles routes des États-Unis, dès les années 1930, en créant les *National Parkways*. Ces corridors

routiers ont été créés dans le but de protéger et de rendre accessibles au public des points d'intérêt panoramiques et historiques des paysages les plus marquants des États-Unis⁶. Bien qu'ils soient à caractère emblématique, majestueux et peu nombreux, ces corridors protégés sont à l'origine d'une tradition de prise en considération des paysages aux États-Unis, qui a sans doute marqué la façon de régir les corridors autoroutiers à caractère urbain ou rural.

1.3 Les entrées de ville : l'entrée de ville au parcours d'entrée

Dans les pages qui suivent, nous précisons les différentes conceptions d'entrées de ville, en faisant ressortir les convergences et les divergences afin de mieux comprendre la problématique des entrées montréalaises, que nous examinerons au chapitre suivant. Le concept d'entrée de ville sera esquissé dans un premier temps; ensuite seront présentées les grandes étapes de la formulation du concept en France et enfin un résumé des recherches réalisées sur ce sujet à la Chaire en paysage et environnement sera proposé.

1.3.1 Le concept d'entrée de ville selon l'expérience française

Dans la littérature française, l'entrée de ville fait référence à un espace très particulier, qui ne correspond que bien imparfaitement aux entrées de la ville de Montréal. Clairement, dans l'ensemble des documents consultés, on convient que les entrées de ville sont des espaces commerciaux qui font l'objet de peu de considérations urbanistiques ou esthétiques. On associe généralement l'entrée de ville aux espaces et paysages périurbains, à l'interface de la ville et de la campagne, et elle représente de ce fait une zone floue, mal définie. Cette localisation périurbaine sous-entend un caractère distinct de celui de la ville, une zone en évolution constante, fonctionnant selon des principes propres souvent associés à une prédominance des intérêts économiques. Ainsi, il y a la ville et les espaces situés autour, et c'est à travers ces espaces que l'on trouve les entrées de ville.

Depuis les années 1950, la ville a été marquée par un essor de la banlieue, qui s'accompagne d'une dépendance à l'automobile, comme en témoignent les nombreuses routes et autoroutes qui la parcourent. Les abords de ces routes et autoroutes de banlieue se sont rapidement développés, et cela d'autant plus que, bien souvent, aucune planification d'ensemble n'avait été prévue. Les bandes de terrain aux abords des pénétrantes périurbaines, routes ou autoroutes, se présentent souvent comme des *no man's land* n'entretenant généralement aucun lien avec les quartiers environnants.

⁶ Les pionniers de cette appellation sont la Natchez Trace Parkway et la Blue Ridge Parkway. La Natchez Trace Parkway est une route de plus de 700 kilomètres qui va de Nashville au Tennessee à Natchez au Mississippi. Elle suit un ancien chemin emprunté par les Indiens, et traverse forêts, marais et champs. La Blue Ridge Parkway est une route de 755 kilomètres qui traverse le sud des Appalaches, de la Virginie à la Caroline du Nord.

Paradoxalement, ces terrains sont desservis par les voies rapides en même temps qu'ils fonctionnent indépendamment des routes : les frontières sont étanches entre les voies, le fossé, la bande en friche, l'implantation de masse et le tissu urbain plus serré (Gallety, 1994). Par ailleurs, ces milieux fonctionnent effectivement en relation avec les infrastructures, dans une logique de liaison au réseau. En effet, les activités qui se localisent à proximité des autoroutes le font parce qu'elles ont accès au réseau, encore que parfois elles se sont positionnées avant l'implantation des infrastructures. La présence des infrastructures contribue toutefois à modifier le potentiel de ces espaces, à les valoriser.

Quoique l'intérêt pour les entrées de ville semble résulter de préoccupations contemporaines, la question de l'apparence, de la localisation et de l'image des entrées de ville était déjà abordée dans un ouvrage de l'abbé Laugier sur l'embellissement des villes, publié en 1755. La critique de Laugier porte toutefois essentiellement sur les portes, davantage que sur les abords des entrées de ville. Laugier voit les entrées de Paris comme des lieux dégradés : il n'y a « rien de plus chétif et de plus pauvre que ces barrières qui sont aujourd'hui les vraies portes de Paris » (Laugier, 1755 et 1966). Il critique la disposition aléatoire des portes, l'étroitesse des avenues qui mènent à Paris ainsi que l'aspect peu décoratif des portes. L'allure des entrées de Paris, croit-il, n'est pas à la hauteur de la capitale de la France. Les entrées sont pour lui d'une grande importance pour définir l'identité d'une ville, et elles ont le potentiel d'annoncer la beauté de celle-ci : « Beauté et magnificence dépendent principalement de trois choses : de ses entrées, de ses rues, de ses bâtiments. » Le discours contemporain sur les entrées de ville n'est pas très différent...

Toutefois, les entrées de ville ne sont que rarement des portes; elles constituent des parcours d'entrée qui correspondent à des espaces plus ou moins bien délimités, en périphérie des villes. Le problème de l'aménagement des entrées de ville se pose donc aujourd'hui en des termes fort différents de ce que l'on pouvait imaginer à l'époque de Laugier. Néanmoins, la question de l'image est tout aussi présente dans la littérature contemporaine. Ainsi, pour Dupont (1994), l'entrée joue un rôle de révélateur du paysage et participe à l'identité de la ville. L'aspect désordonné qui caractérise nombre d'entrées nuit à l'image de la ville. Cette situation est d'autant plus grave que, pour ceux qui arrivent de l'extérieur, l'entrée constitue une véritable « vitrine ». Les facteurs explicatifs du désordre urbain qui caractérisent les entrées, tant en France qu'en Amérique, sont nombreux, mais il faut surtout y voir la conséquence de l'appropriation de ces entrées par les seules fonctions commerciales. L'aménagement des routes périurbaines dans les années 1970 a créé un potentiel immense, sur le plan foncier, à cause des possibilités nouvelles d'accessibilité et de visibilité, potentiel rapidement saisi par les promoteurs commerciaux. Des commerces se sont installés dans ces zones nouvelles afin de profiter de l'accessibilité et de la visibilité qu'autorisaient les pénétrantes aménagées dans les espaces périurbains.

Les critères d'implantation privilégiés par les commerces périurbains, basés sur l'accessibilité en automobile, ont fait ombrage aux considérations d'ordre architectural et paysager. Pire, bien souvent, les qualités paysagères ont été occultées, voire détruites par les implantations commerciales. Le défaut d'intérêt des investisseurs pour la qualité de ces espaces et de l'architecture, combiné à un manque de rigueur dans l'application de la réglementation sur l'affichage, sur l'implantation et sur l'architecture – parfois par crainte de démotiver les investisseurs et pour faire face à la concurrence des autres villes – sont au nombre des facteurs du désordre que l'on peut observer aux abords des entrées de ville. Ce désordre est d'autant plus marquant que les commerces ont tendance à se concentrer dans les mêmes espaces afin de profiter de l'achalandage accru. Ces manquements donnent comme résultat une sorte de désordre urbanistique dont témoigne l'absence d'ancrage aux quartiers limitrophes (Gallety, 1994).

1.3.2 La formation du concept d'entrée de ville

Le concept d'entrée de ville s'est construit progressivement en France à la suite de nombreuses critiques portant sur le désordre observé en périphérie. Il est possible de déterminer deux grandes étapes : la reconnaissance des entrées de ville et la requalification, dont les balises sont ici présentées.

Temps 1 : la reconnaissance des entrées de ville

L'émergence du concept d'entrée de ville a lieu dans les années 1980, alors que l'on voit apparaître de multiples critiques concernant l'état des entrées de ville, qualifiées de dégradées, anarchiques et responsables d'une rupture avec la forme de la ville traditionnelle. Peu à peu, un discours indissociable de la réflexion sur l'étalement urbain se constitue. Deux ouvrages clés de Geneviève Dubois-Taine ouvrent la réflexion sur les phénomènes d'étalement associés au problème d'entrée de ville, sur la requalification et sur des problématiques connexes. Le premier, publié en 1989, *Pour une amélioration de la qualité des entrées de ville*, contient des éléments de réflexion et s'interroge sur la signification de ce type d'espaces; il évoque l'idée d'une politique nationale des entrées de ville. Quant au deuxième, publié en 1990 et intitulé *Les boulevards urbains*, il constitue une contribution à une politique de la ville et montre l'importance d'aménager ses entrées; il traite également de la nécessité d'une requalification des voies d'accès. Ces ouvrages se situent dans le cadre d'une vision traditionnelle de la composition urbaine, celle d'une ville concentrique qui se développe par ajout d'anneaux successifs, en même temps qu'elle renouvelle cette vision pour l'adapter à l'émergence de nouvelles formes urbaines. Cette compréhension de la ville appelle la requalification de ces lieux désordonnés que sont les entrées de ville par un remaillage, un réaménagement, et elle évoque la nécessité de donner une identité propre à la ville, d'améliorer la visibilité et de casser la monofonctionnalité qui caractérise les entrées de ville.

La notion d'entrée de ville et sa définition prennent forme dans l'ouvrage de Hervé Huntziger (1991, cité par Frobert, 1999), écrit à la suite d'une étude financée par la Direction de l'aménagement et de l'urbanisme et intitulé *Entrées de ville et logiques économiques. Note d'étape : le diagnostic au niveau national*. Par « entrées de ville », on entend les « espaces tangents au tissu urbain ou aggloméré, traversés par au moins une grande voirie de pénétration et souvent proches ou traversés par une grande voirie de contournement ».

Le colloque sur « La ville émergente », organisé en 1996 par le Plan Construction et Architecture du ministère français de l'Équipement, des Transports et du Logement, constitue un moment important de la réflexion sur les entrées de ville en ce qu'il permet de préciser tous les ressorts de cette problématique. Sur le plan théorique, on constate lors de ce colloque l'existence de deux écoles de pensée. La première école à tendance traditionnelle porte la vision du modèle traditionnel de la ville concentrique. On dénonce les conséquences de la dilution des limites sur la forme urbaine, laquelle provoque une rupture avec le modèle urbain. Devant ce constat, il est proposé de donner aux entrées de ville une identité forte en pratiquant le remaillage et la transformation des infrastructures autoroutières en boulevards urbains. Il s'agit d'améliorer la lisibilité, de végétaliser les espaces et de favoriser la mixité des fonctions. La deuxième école va dans le sens de l'évolution urbaine, de ses pratiques et de sa structure. Des figures attribuées à la particularité des entrées de ville sont dégagées : ville mobilité, ville territoire, ville au choix, ville polycentrique, ville-nature. On remet en question le modèle concentrique de la ville occidentale, et cela d'autant plus que ce modèle ne correspond plus à la réalité urbaine de cette fin du XX^e siècle. Multiplicité, centralités secondaires et modèle polynucléaire sont autant de termes qui tentent de définir la nouvelle réalité des villes périphériques.

Temps 2 : la requalification des entrées de ville

Le rapport Dupont, déposé au Sénat en 1994, est considéré par plusieurs comme un des moments importants de l'élaboration de la problématique des entrées de ville en France. Commandée par le ministre de l'Environnement et celui de l'Équipement, des Transports et du Logement, cette étude avait pour but d'examiner les solutions qui pouvaient être adoptées relativement aux questions touchant l'aménagement, la réglementation, la politique et la sensibilisation. La publication du rapport a entraîné un renouvellement du discours en faisant appel à la volonté des maires de lier le développement économique local à l'amélioration du cadre de vie. Après la publication du rapport, l'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme (aussi appelé amendement Dupont) est ajouté; cette modification instaure un espace libre de toute construction, sur une distance de 100 mètres, de part et d'autre des autoroutes.

À la fin du XX^e siècle, une réflexion sur la ville périphérique se met en place, sur la base de la reconnaissance de ces espaces comme participant à la structure urbaine. L'approche est devenue plus globale et elle tient compte de la complexité du phénomène; plus encore, elle tente de définir des moyens de transformer les entrées de ville, plutôt que de simplement porter un jugement. Il est ainsi question de requalification urbaine touchant notamment le mobilier, l'affichage et le fonctionnement spatial – parcs de stationnement, accès, liens routiers, lisibilité, échangeurs. La lecture globale semble être la voie de l'acceptation de ces nouvelles formes urbaines, tout en cherchant à dégager des moyens d'action pour requalifier ces espaces. La démarche du projet qui concilie composition urbaine et vision à long terme semble, à Gallety comme à d'autres, la plus adaptée (Frobert, 1999). Sur le plan pratique, les communes se prennent en main et réalisent des projets. Des outils méthodologiques et réglementaires sont élaborés.

1.3.3 Les entrées de ville dans les travaux de la Chaire en paysage et environnement

Les recherches sur les entrées de ville réalisées à la Chaire en paysage et environnement depuis 1998 ont porté sur trois types d'entrées : les entrées de ville, avec l'étude sur le cadrage des entrées de la capitale nationale du Québec (St-Denis et autres, 2002); les entrées de petites et de moyennes agglomérations, ci-après désignées CAEA pour concepts d'aménagement des entrées d'agglomérations (Williams et autres, 1998 et 2000) ; et les entrées de pays, ci-après nommées PERIQ pour portes d'entrée routière importantes du Québec (Jacobs et autres, 1998 et 2000). Chaque projet de recherche comportait plusieurs volets qui couvraient en général le cadre conceptuel et théorique, la formulation de stratégies et l'application. Conformément aux orientations de la CPEUM, les études ont été liées à « la recherche-action et l'expérimentation des projets de paysage » (Poullaouec-Gonidec et autres, 2001) et elles ont été élaborées en vue d'une requalification. Avec la présente recherche sur les divers types d'entrées routières à l'île de Montréal, c'est donc la plupart des situations types qui auront été étudiées à la Chaire en paysage et environnement.

Approches

La définition et l'approche s'accordent à l'échelle du territoire étudié. La recherche portant sur les entrées de pays (Jacobs et autres, 1998 et 2000) adopte une approche historique et géographique. Plus précisément, elle met en lien l'apparition des axes routiers avec la structure de l'évolution territoriale du sud du Québec et inscrit le concept d'entrée dans le contexte d'une route-région. L'entrée de pays « peut s'apprécier à trois échelles » qui sont le poste frontière, le seuil défini par la portion qui relie le poste frontière à la première ville et la région comme milieu d'accueil.

La préoccupation relative aux valeurs culturelles est inscrite dans l'armature des recherches sur les entrées de ville⁷. La recherche sur les entrées de la capitale nationale (CCNQ) s'applique, entre autres, à démontrer qu'il est possible de réaliser un projet d'entrée capable d'exprimer à la fois les valeurs culturelles associées au lieu et les caractéristiques physiques, permettant ainsi de construire un caractère emblématique. Le caractère emblématique est aussi présent dans la recherche sur les portes d'entrée de pays; il y est question de faire un marquage emblématique et identitaire aux entrées de pays et de valoriser les territoires traversés par les routes (PERIQ : activité 1, ou Jacobs et autres, 1998).

Définitions

Les définitions proprement dites des entrées de ville misent sur la révélation du milieu d'insertion : « L'entrée est un parcours qui rend compte de la spécificité d'une ville. L'infrastructure routière est un dispositif de mise à vue de ces spécificités et doit montrer une image favorable de la ville. » (CCNQ). L'entrée est également une « expérience routière mettant en jeu les aspects symboliques du passage frontière aussi bien que la reconnaissance sensible du territoire frontalier » (PÉRIQ : activités 2 et 3); elles « portent l'identification d'une ville » (CAEA). Dans le cas des petites et moyennes villes, l'entrée se caractérise par une transition entre le milieu rural ou périurbain et le milieu urbain (CAEA).

Postulat, cadre conceptuel et méthodologique

Le postulat ainsi que le cadre conceptuel et méthodologique donnent les balises de la recherche, permettant ainsi d'énoncer et de poser les termes de la problématique.

Certaines recherches posent les termes conceptuels de façon générale. C'est le cas de la recherche sur les portes d'entrée de petites et de moyennes agglomérations (CAEA), qui relève les problématiques générales des entrées de ville tant au Québec que sur le plan international. Une typologie des entrées du Québec en découle, ainsi qu'une recommandation portant sur le recours à une diversité d'acteurs.

De façon plus précise, l'infrastructure dans son rôle de mise en valeur du paysage est l'un des postulats considérés dans l'énoncé des termes de la problématique des entrées de pays (Jacobs et autres, 1998).

⁷ « Dans la plupart des recherches à la Chaire, le paysage est conçu comme un construit social et culturel qu'il faut appréhender à la fois par des analyses des sensibilités et des analyses qui visent la compréhension de l'évolution de l'assise physico-spatiale, l'identification des éléments matériels ou de leurs combinaisons qui font paysage. » (Poullaouec-Gonidec et autres, 2001 : 106).

La méthode de caractérisation et d'analyse des parcours des entrées de la capitale nationale élaborée dans St-Denis et autres (2002) est basée sur une lecture géomorphologique et biophysique du territoire. Deux concepts soutiennent la démarche :

- ◆ La belle campagne et les déterminants du regard.
- ◆ L'impératif de mobilité et le paysage urbain.

Formulation de stratégies de projet

Les recherches sur les entrées effectuées par la Chaire en paysage et environnement ont en commun de proposer un cadre méthodologique de requalification reposant sur des stratégies de projet. Les stratégies touchent en général l'ensemble du processus de projet de requalification, allant de la définition de la problématique et des enjeux à la caractérisation et à l'évaluation jusqu'aux propositions d'intervention elles-mêmes. C'est le cas notamment de la recherche sur les entrées de pays (Jacobs et autres, 2000) dans laquelle est élaboré un diagramme sur la démarche paysagère. Sa particularité porte sur l'évaluation des valeurs paysagères par l'analyse des représentations, les enquêtes sur le terrain et l'analyse des écrits. Le territoire d'étude est, par conséquent, relativement vaste.

Couvrant un territoire tout aussi vaste, la recherche sur les entrées de petites et de moyennes villes propose une typologie portant sur la caractérisation, l'analyse et les principes d'aménagement à caractère formel (Williams et autres, 1998 et 2000). Une attention particulière est portée aux stratégies d'acteurs : formation d'un groupe de travail interdisciplinaire; réglementation et volonté politique; partenariat et concertation. Les acteurs sont aussi interpellés dans les autres recherches dans le but d'intégrer toutes les composantes d'un projet.

L'objet du cadre méthodologique varie d'une recherche à l'autre, selon le territoire étudié. Concernant les entrées de pays, il est question d'un cadre de lecture qui traite du contexte géographique et historique en s'appuyant sur la mise en valeur de l'histoire régionale (PERIQ : activité 1); pour les entrées des petites et moyennes agglomérations, la lecture porte davantage sur la forme et la perception.

Volet d'application

Il faut noter que ces recherches sont, dans l'ensemble, des recherches appliquées, soit des études de cas particuliers où peut être validé le positionnement conceptuel et d'où sont dégagées les recommandations stratégiques. Les outils découlant du cadre méthodologique élaboré lors des premières activités de la recherche sont cumulativement mis à contribution. Toutefois, la caractérisation des parcours d'entrée par séquences, et la formulation des propositions types sous forme de montages de photos ou d'esquisses demeurent les outils privilégiés.

1.3.4 De l'entrée de ville au parcours d'entrée

L'entrée de certaines villes anciennes est, au départ, un lieu relativement facile à identifier, et cela d'autant plus que ces villes sont fortifiées : il s'agit d'une porte. Le passage est donc clairement marqué; il y a un dehors et un dedans... Mais l'entrée de la ville contemporaine n'est que rarement un lieu bien défini dans l'espace. Elle correspond davantage à une zone floue, mal définie, intermédiaire entre la campagne et la ville, qui permet de passer de l'une à l'autre. C'est pourquoi l'on parlera d'un parcours d'entrée, qui est plus ou moins long et qui correspond à un passage progressif du milieu rural (ou périurbain) vers le milieu urbain, et vice-versa. Cette idée d'un parcours d'entrée, par opposition à une entrée clairement identifiée, s'impose d'autant plus que l'arrivée en ville se fait en voiture, alors que l'attention est en bonne partie tournée vers la conduite; le conducteur ne peut comprendre l'entrée que de manière progressive, alors qu'il enregistre les éléments qui lui permettent de l'identifier et de la localiser. Dans un mouvement cinétique, le parcours permet de rendre compte des éléments constitutifs et structurants du développement d'une ville, tant sur le plan de l'environnement naturel que sur le plan humain, et d'en révéler en quelque sorte le paysage.

Il semble évident que l'on peut parler d'un type de paysage d'infrastructure en entrée de ville, dont la particularité serait liée à l'impératif de la mobilité. Tel est du moins ce qui se dégage de la littérature française et des recherches de la CPEUM, notamment celle sur les entrées de la capitale nationale du Québec. Cette perception en mouvement qui mettrait en jeu les premier, deuxième et troisième plans est à relativiser, selon nous. En effet, les entrées ne sont pas toutes identiques, en raison, notamment, du moment de l'implantation de l'infrastructure. À Montréal plus particulièrement, les parcours d'entrée ont parfois été aménagés après que se sont développés les quartiers, et parfois avant leur développement. Sur un même parcours, ces deux situations peuvent également se présenter. Dans le premier cas, les espaces le long des parcours ne sont pas déterminés que par les entrées, ils sont en fait des espaces régis par une logique urbaine, distincte de celle de l'entrée. Dans le deuxième cas, la situation est plus ambiguë, plus complexe : la présence de l'autoroute n'est pas un déterminant de localisation, mais elle ne peut être ignorée. Par conséquent, certains pourront en tirer profit en s'exposant face à

celle-ci, tandis que d'autres lui tourneront le dos. Ces cas forment les typologies les plus fréquentes observées le long des parcours des entrées de Montréal.

Lorsqu'on traite des entrées de ville, ce sont donc des parcours qui sont en cause et qui doivent être compris dans la relation entre la route et ses abords. C'est dans ce contexte que la question des effets structurants se trouve posée; c'est cette question que nous examinerons maintenant.

1.4 Les effets structurants

Les infrastructures autoroutières ont des effets directs sur les territoires traversés, principalement d'un point de vue morphologique et paysager. En retour, les territoires imposent leurs exigences et contraintes aux réseaux de transport et les structurent à leur tour, également sur les plans morphologique et paysager. À cause de leur charge symbolique, les entrées de ville sont davantage susceptibles d'être marquées par les autoroutes qui les structurent. En effet, s'il y a un lieu, dans la ville, où les effets des infrastructures routières devraient être visibles, c'est bien l'entrée de cette ville.

Le concept associé à ce type de relation entre réseau et territoire est celui d'effets structurants. Ce concept fait l'objet depuis les années 1970 de nombreuses réflexions d'un certain nombre de chercheurs souhaitant démontrer la conséquence automatique des effets d'une infrastructure sur le territoire; d'autres ne font que postuler ces effets, et des auteurs rejettent ce lien de causalité en adoptant une approche de nature systémique. Par ailleurs, certains associent ce terme à un discours de nature politique servant de légitimation à l'implantation de grands projets et conférant à ces derniers un rôle prédominant sur le plan de la croissance économique.

La littérature est marquée par l'existence d'un certain consensus en ce qui a trait au traitement du concept d'effets structurants. Les nombreux textes produits depuis les années 1970 convergent sur plusieurs plans : une remise en question de la causalité directe de l'effet, l'importance des acteurs dans le processus d'effet, la nécessité de tenir compte des valeurs temporelles et des différentes échelles de traitement, pour ne mentionner que les plus importants. De plus, les effets structurants, en tant que concept, sont remis en cause par l'ensemble des auteurs, même s'il faut reconnaître que le simple fait que le concept soit discuté lui confère une certaine efficacité opératoire (Dupuy, 2002). Nous proposons, dans les prochaines pages, une synthèse des éléments les plus significatifs pour la recherche, qui nous permet de formuler un positionnement quant à la nature des liens entre infrastructures et territoires. Plusieurs questions nous guident : Qu'est-ce qu'un effet structurant sur le territoire? Sur les paysages? L'effet répond-t-il à un lien de causalité? Si la relation n'en est pas une de causalité, de quelle nature est-elle? Qu'est-ce qui structure quoi : l'infrastructure façonnant le territoire, ou l'inverse? Cette appropriation théorique permettra éventuellement d'opérationnaliser le concept

à travers des orientations méthodologiques concrètes qui nous guideront dans l'étude des entrées de ville de la métropole, sur le plan de la morphologie urbaine et du paysage.

1.4.1 L'origine du concept d'effets structurants

L'un des premiers auteurs à s'intéresser au concept d'effets structurants est Plassard (1977, 1990). Ce dernier associe l'émergence de cette notion aux premiers projets autoroutiers français, dans les années 1960. Il s'agissait, selon Plassard (1977), de repérer et de quantifier, dans la mesure du possible, les conséquences des autoroutes sur la localisation des activités économiques et de l'habitat et, par le fait même, sur les comportements des individus et des groupes. Il existait cependant à l'époque deux conceptions de la notion d'effet : la première, politique, visait la justification et la légitimation de l'action publique par la construction d'infrastructures; la seconde, scientifique, avait comme objectif la compréhension du phénomène d'effet.

Plassard explique en trois étapes l'adoption politique du concept d'effets structurants dans le contexte français. La première étape, associée aux années 1950, témoigne d'un discours politique axé sur la nécessité de la construction des autoroutes. Le monde politique prédisait en fait le déclin de la France sans la construction massive d'infrastructures de transport; ces nouvelles autoroutes devaient jouer un rôle de moteur du développement économique et assurer au pays de pouvoir rivaliser avec les pays voisins. L'autoroute devait également contribuer à la hausse du tourisme en permettant d'atteindre rapidement des territoires jusqu'alors peu accessibles. Ces objectifs politiques ont été pour la plupart mis en œuvre lors de la deuxième période, pendant les années 1960. La construction massive d'autoroutes sur tout le territoire accompagnait un discours qui associait infrastructure et développement : les autoroutes sont en quelque sorte indispensables au développement économique, elles sont source de prospérité (Plassard, 1977). La troisième période témoigne d'une réaction inverse : on ne réclame plus les autoroutes à tout prix, à cause de leurs externalités négatives; il y a rejet des autoroutes considérant les inconvénients qu'elles présentent. Ainsi, selon Plassard (1977 : 23) : « L'intérêt pour le problème a été de nature essentiellement politique et, par la suite, la question du point de vue scientifique n'a pas toujours été posée en des termes qui la rendent soluble. »

L'adoption du concept d'effets structurants par le courant scientifique (ou technique) répondait quant à elle à une contrainte : une rareté des ressources liée à l'ampleur des opérations. Le courant technique répond ainsi à une volonté d'introduction de la rationalité dans les choix d'investissement, pour ainsi prendre des décisions qui correspondront à l'intérêt général (Plassard, 1977). Il s'agissait à la fois de soulager des itinéraires surchargés, de prévoir le développement et la demande en transport et de construire les autoroutes dans un objectif d'aménagement du territoire. Cette conception technique de la notion d'effet est à l'origine, selon Plassard et la plupart des auteurs actuels,

d'une conception biaisée de la notion d'effet, basée sur une relation de causalité entre autoroute et territoire et appréhendée uniquement en termes économiques.

1.4.2 Le concept d'effets structurants

Comme nous l'avons déjà mentionné, malgré la nature floue du concept d'effets structurants dans la littérature, il existe un certain consensus depuis les années 1970 dans la manière dont les auteurs abordent cette notion. L'ouvrage majeur est *Les autoroutes et le développement régional*, de Plassard (1977), cité dans la plupart des publications depuis et dont l'influence se fait sentir chez les auteurs actuels abordant le concept d'effet. Plassard (1977 : 192) définissait ainsi la notion d'effets structurants : « À l'intérieur d'un système social donné, les modifications et les adaptations des comportements des individus et des groupes qui se manifestent par des changements dans les structures économiques et qui résultent de la création et de la mise en service de l'autoroute ». Cette définition va au-delà de l'approche mécaniste de l'effet et intègre la dimension sociale et celle de l'importance des acteurs, qui restent présentes dans les ouvrages actuels. De plus, cette conception, bien que liée aux comportements d'acteurs, témoigne d'une vision strictement économique de l'effet de l'infrastructure, tendance qui perdure au sein des récentes publications.

Offner et Pumain (1996) définissent l'effet structurant comme un effet sur le long terme, qui touche l'organisation et la répartition des activités, résultat de modifications dans les comportements des acteurs. Pour Elbaz-Benchetrit (1997), il faut plutôt utiliser le concept d'effet externe (positif et négatif), puisque l'autoroute est une condition nécessaire mais non suffisante pour assurer le développement du territoire. Offner (1993) et Dupuy (2002) hésitent quant à eux à définir un concept qui apparaît plutôt de nature mythique. De par sa nature, le mot « effet » est automatiquement perçu en termes de causalité, tandis que le mot « structurant » réfère à un ordre, un changement majeur dont l'infrastructure ne peut être la cause unique. Bien qu'il ait déjà été abordé dans les années 1970 par Plassard, c'est ce rejet de la causalité des effets des infrastructures sur les territoires qui domine la littérature actuelle; ainsi, les auteurs abordent la notion d'effet de manière systémique, en soulignant la complexité qui sous-tend les transformations territoriales.

1.4.3 La remise en question du lien de causalité

La plupart des auteurs traitant des effets structurants s'entendent pour affirmer qu'il n'existe pas de lien de causalité entre l'implantation ou la présence d'une infrastructure et l'apparition d'effets au sein du territoire traversé. Contrairement au discours politique dominant, l'autoroute est plutôt perçue ici comme un « support d'actions », dont l'effet n'est possible que par son appropriation par un cadre social – d'où l'importance des stratégies d'acteurs, des politiques, etc. Cette remise en cause de la vision mécaniste de l'effet est

présente autant dans l'approche économique (Plassard, 1977 et 1990; Elbaz-Bencherit, 1997) que chez les spécialistes de l'analyse des réseaux (Offner, 1993; Offner et Pumain, 1996; Dupuy, 2002). Donc, si des transformations du territoire sont perceptibles et peuvent être liées à la présence de l'autoroute, c'est que ce même territoire offrait des potentialités – stratégies d'acteurs, politiques, cadre social, etc. susceptibles d'entraîner de tels effets en relation avec l'infrastructure.

Pour Plassard (1977), l'autoroute n'est pas un facteur unique et déterminant; il n'y a pas d'effets automatiques liés à sa présence ou à son utilisation. Les effets sont plutôt le résultat d'une combinaison d'autres facteurs, en une interaction complexe (Plassard, 1990). C'est ainsi qu'Offner (1993) parlera de congruence. C'est sur cette prise en considération d'une certaine complexité, difficile à cerner, que s'appuient la plupart des auteurs. Il est en fait difficile d'isoler la variable autoroute, car l'apparition d'effets peut être le résultat de variations autres émanant du contexte territorial d'implantation. Offner et Pumain (1996) parlent plutôt de concordances : l'infrastructure joue un rôle d'amplification de tendances existantes. Comme le mentionne Plassard (1977 : 10), l'autoroute est en fait « le résultat d'une organisation sociale, et modifie en retour le système qui lui a donné naissance ». D'autant plus que tout n'est pas observable : une véritable analyse de l'ensemble du système social et d'acteurs en relation avec l'autoroute s'avère irréalisable, du moins en considérant les notions de temporalité et d'échelle, et du fait que certains de ces facteurs agissent parfois indépendamment de l'infrastructure, mais tout en ayant un effet sur les dynamiques liées à son fonctionnement.

Plusieurs auteurs nord-américains ont abordé cette question de la causalité entre infrastructure de transport et territoire. Nombre d'entre eux se sont ainsi penchés sur le lien entre transport et aménagement, notamment sous l'angle de l'utilisation du sol. De nombreuses recherches portent sur l'effet des infrastructures de transport collectif, tels le métro ou le SLR (ou le tramway), et remettent en question le lien de causalité entre leur implantation et le développement des secteurs desservis. À la suite de l'analyse de plusieurs réseaux sur rail, Diaz (1997, cité dans Bussière et Lewis, 2002) conclut que ceux-ci peuvent avoir un effet positif sur la valeur foncière des terrains avoisinant les stations, notamment à cause d'une hausse de l'accessibilité. Mais cet effet ne serait pas automatique : il faut que le territoire desservi valorise ce type de moyen de transport. Autrement dit, l'effet positif sur le territoire nécessite une appropriation par les acteurs du milieu, qu'ils soient utilisateurs du réseau ou acteurs du développement. Dans le cas du BART à San Francisco, Landis et Cervero (1999, cités dans Bussière et Lewis, 2002) précisent que, même si ce réseau, en reliant les banlieues au centre-ville, a contribué à dynamiser certaines zones centrales, les impacts n'ont été visibles qu'au sein de zones déjà en voie d'être revalorisées. Pour certaines stations, c'est l'effet inverse qui s'est produit : l'implantation de stationnements, ou une mauvaise localisation, a contribué à la dégradation ou à la stagnation de certains milieux. Les effets de ce type d'infrastructures seraient ainsi

d'accentuer des tendances existantes, pour le meilleur ou pour le pire. Le même type d'observations peut être fait à Montréal où les stations de métro ont rarement propulsé le développement, sauf peut-être au centre-ville où la convergence des lignes de métro a joué un rôle déterminant. Hors du centre-ville, l'impact reste toutefois assez limité, malgré le fort achalandage. En effet, les espaces adjacents aux stations ne sont que rarement dynamiques, en partie à cause du choix de localisation des stations, mais également parce que les effets ne peuvent être automatiques, surtout lorsque les quartiers sont déjà fortement structurés (Bussière et Lewis, 2002; Lewis, Barcelo et Larrivée, 2002).

De plus, une des raisons possibles d'une absence d'effet automatique, et dont nous devons tenir compte dans notre étude des entrées autoroutières, est le fait que la mobilité est forte sur l'ensemble du territoire urbain. Puisque l'accessibilité tend à s'uniformiser sur le territoire, presque tous les secteurs étant plus ou moins bien desservis par le réseau autoroutier ou primaire, les critères de localisation des entreprises ou des ménages portent de moins en moins sur cette donnée ou sur le temps de transport. Plus le maillage autoroutier est serré, plus l'effet de rareté lié à une hausse de l'accessibilité s'estompe (Lewis, Barcelo et Larrivée, 2002).

À une vision simpliste de causalité linéaire, la plupart des auteurs opposent donc une réalité complexe, dont nous ne pouvons tenir compte et qui ne peut être comprise dans son ensemble. Comme le mentionne Dupuy (2002), il faut plutôt s'intéresser aux processus, aux enchaînements et à la valorisation des espaces qui s'effectuent en relation avec l'infrastructure. Cependant, ce passage d'une conception linéaire à une prise en considération de la complexité n'a apporté, outre une remise en question du concept, que peu d'éléments nouveaux ou innovants; nous sommes passés d'une pensée basée sur un déterminisme technique à un questionnement sur la nature des liens entre l'autoroute et le territoire (Grillet-Aubert et Guth, 2003). En terminant, nous pouvons conclure que l'analyse des effets ne peut s'effectuer qu'à travers la prise en considération et la compréhension du contexte local d'insertion, principalement des stratégies d'acteurs.

1.4.4 La prédominance des stratégies d'acteurs

La majorité des ouvrages et auteurs recensés mentionnent l'importance des systèmes d'acteurs dans l'analyse des effets structurants des infrastructures de transport. Les acteurs, par leurs stratégies et leurs prises de position, sont une condition nécessaire de l'apparition d'effets sur le territoire. Rappelons que l'autoroute est généralement perçue dans la littérature comme un soutien aux actions, dont l'effet n'est possible que par son appropriation par un cadre social (stratégies d'acteurs, politiques, etc.) particulier. En mettant en avant l'analyse des stratégies d'aménagement des différents acteurs engagés dans le développement des infrastructures et des territoires périphériques, la présente recherche s'inscrit dans un champ d'étude en émergence. Selon

Varlet (2002 : 4), « le fondement des recherches [sur les effets structurants] est bien passé d'une simple logique d'effets à une logique d'interactions ». L'analyse des stratégies d'acteurs constitue ainsi l'avancée la plus récente en ce qui a trait à la recherche sur l'interaction entre infrastructure et territoire.

Même si elle représente un objet d'étude assez récent – notamment mis en avant par les observatoires autoroutiers en France –, Plassard (1977) mentionnait déjà l'importance de l'analyse des acteurs en relation avec les autoroutes. Ce dernier soulignait que « les jeux et stratégies d'acteurs sont des éléments clés de l'analyse des effets structurants », sans toutefois proposer un cadre concret d'étude de ces phénomènes. Dans une publication plus récente, Plassard (1990) divise ces stratégies de développement en deux groupes distincts : les stratégies économiques (des entreprises) et les stratégies publiques (des communes et administrations publiques). L'importance des effets d'une infrastructure dépendrait en grande partie des stratégies et interactions entre ces deux types d'acteurs. Dans le même sens, Offner (1993) présente les stratégies d'acteurs comme condition nécessaire à l'apparition d'effets; l'autoroute serait en fait un instrument potentiel des stratégies des acteurs territoriaux. Offner et Pumain (1996 : 55) précisent quant à eux que « l'ampleur des effets d'infrastructures nouvelles dépend des stratégies que mettent alors en œuvre les acteurs selon les situations diverses ». Pour Dupuy (2002 : 105), les « effets sont d'autant plus forts que des acteurs les anticipent, et coopèrent à leur réalisation ».

L'importance, sinon la nécessité, d'une appropriation de l'infrastructure par des stratégies d'acteurs fait donc l'unanimité chez l'ensemble des auteurs consultés. Même si la recherche tend à se préciser à cet égard, cet objet d'étude demeure complexe et difficile à appréhender. L'analyse des systèmes d'acteurs en ce qui a trait aux effets des infrastructures nécessite une approche qui varie selon les contextes locaux donnés et selon la nature des territoires traversés.

1.4.5 Les valeurs temporelles et les échelles de traitement

Deux dimensions s'ajoutent à la complexité du phénomène des effets structurants : la question de l'échelle territoriale et celle des valeurs temporelles. En effet, ces deux thèmes suscitent de nombreux questionnements quant à l'étude des effets sur le territoire. À quelles échelles territoriales peut-on observer et analyser les effets structurants? Les effets observés aux différentes échelles sont-ils de nature différente ou relèvent-ils du même phénomène? À quelles périodes de la vie d'une infrastructure faut-il se situer pour évaluer son interaction avec le territoire traversé? Ces interrogations contribuent d'autant plus à la difficulté de cerner les effets structurants. En relation avec l'analyse des acteurs, dont les actions sont également étroitement liées aux facteurs du temps et de l'échelle territoriale, elles offrent un cadre d'analyse aux variables multiples; il s'agit d'un système complexe d'interrelations produisant des effets observables sur le territoire.

Ainsi, les concepts d'échelle et de valeurs temporelles se rapportent, comme nous le verrons dans la revue de la littérature, à des considérations à la fois théoriques et méthodologiques.

Selon Plassard (1977), la question des valeurs temporelles est l'une des principales difficultés que pose l'étude des effets structurants. Certaines modifications ou des comportements d'acteurs peuvent s'annuler, d'autres disparaître ou prendre un certain temps à apparaître ou encore donner des résultats différents de ceux qui étaient escomptés au départ. Cette compréhension de l'importance des valeurs temporelles soulève un questionnement d'ordre méthodologique. Ainsi, comme le mentionne Offner (1993), l'analyse des effets structurants ne peut s'effectuer par une unique comparaison entre un avant (préalable à l'implantation de l'autoroute) et un après (souvent la période actuelle), comme si « toutes choses [étaient] égales par ailleurs ». En effet, l'implantation de l'infrastructure s'intègre à un système donné complexe, et il est difficile, voire impossible, de déceler dans l'analyse d'une période subséquente ce qui est effectivement le résultat de l'infrastructure ou ce qui résulte de l'évolution du contexte social et territorial. La variable autoroute ne peut donc être isolée sans l'analyse du facteur temps qui témoigne de l'évolution des pratiques territoriales. Selon Offner et Pumain (1996), des effets vus comme positifs au départ peuvent changer de nature, tout comme l'absence apparente d'effets à une période donnée peut cacher de profonds changements en devenir. De plus, des effets immédiats, consécutifs à l'implantation de l'autoroute, ne peuvent être considérés comme effets structurants car ce concept réfère à des changements durables, résultant d'une matérialisation des stratégies d'acteurs à long terme. Comme le précise Dupuy (2002), à court terme, les acteurs sont plus « déterminés » et les effets plus clairs; à long terme, il y a souvent révision des positions.

La question des échelles procède d'une logique semblable à celle des valeurs temporelles : il est nécessaire de comprendre substantiellement les dynamiques de multiples échelles territoriales pour comprendre les effets que peut avoir une autoroute sur un territoire. Les effets structurants procèdent d'une imbrication des différentes échelles locales, régionales et nationales; les effets observés localement en sont le résultat et entretiennent des dynamiques territoriales à plus grande échelle. Plusieurs ouvrages recensés (Plassard, 1977, 1990; Elbaz-Benchetrit, 1997) traitent des effets structurants des autoroutes dans une perspective d'économie spatiale à l'échelle régionale, voire nationale ou continentale. D'autres auteurs (Offner (1993), Offner et Pumain (1996) et Dupuy (2002) s'intéressent plutôt à des logiques de réseaux à grande échelle, mais ils soulignent l'importance de se pencher sur les effets locaux des infrastructures routières. Globalement, tous ces auteurs précisent qu'il est toutefois difficile d'évaluer les effets à l'échelle locale, car les territoires tendent à se différencier d'autant plus qu'on les analyse finement, à petite échelle. Il faut ainsi procéder sans *a priori* théorique, de manière inductive, et se pencher sur les dynamiques territoriales particulières à la zone ou au corridor à l'étude.

1.4.6 Le boulevard urbain dans les stratégies urbanistiques du XIX^e siècle

Il importe néanmoins de contraster cette perspective analytique contemporaine dominante, celle qui traite de l'effet structurant selon l'axe du développement économique des territoires, avec l'utilisation qui a été faite des grands boulevards urbains dans les stratégies urbanistiques du XIX^e et du début du XX^e siècle. En sol européen, les exemples les plus connus sont les grands boulevards de Paris hérités de l'urbanisme de Haussmann, ainsi que l'Ensanche, plan d'expansion de Cerda pour Barcelone. À Paris, le percement des grands axes s'est accompagné de la construction des façades des immeubles riverains selon des gabarits uniformes. Le plan de Cerda reposait sur l'articulation poussée des îlots au système de voirie, dans la recherche d'une « accessibilité généralisée », loin de « la canalisation aveugle des circulations qui sera promue par l'urbanisme progressiste » (Dupuy, 1991 : 99).

En sol nord-américain, on pense aux interventions du mouvement City Beautiful à Chicago, de même qu'aux premiers *parkways* d'Olmsted et Vaux dans les banlieues de Brooklyn, dont nous avons déjà parlé.

Sans endosser le caractère brutal de certaines opérations, en particulier le charcutage dont ont été victimes des quartiers de Paris et les visées politiques qui l'ont inspiré – qui ont été l'objet de critiques acerbes – l'élément important par rapport à notre propos est que les boulevards servaient alors directement à structurer les morphologies urbaine et architecturale; ils en constituaient l'élément structurant, dans une approche intégrée. Ces exemples sont d'ailleurs l'inspiration du courant américain actuel qui cherche à revaloriser le boulevard urbain multivoies, à l'encontre de la préoccupation obsessionnelle pour la sécurité, non fondée selon ses protagonistes, qui a régi la classification fonctionnelle du réseau routier depuis les années 1930 (Jacobs et autres, 2002).

1.4.7 Un retour critique sur le concept

Cette rapide revue de la littérature nous a permis de faire ressortir la prédominance de la notion d'effets structurants dans la recherche portant sur les relations entre infrastructures et territoires. Bien qu'il soit possible d'établir un certain consensus relativement au concept, il est nécessaire de dresser ici un bilan critique de ce qui ressort des nombreux écrits. Il nous apparaît utile de souligner certains silences, car, avec cette recherche, nous tentons d'alimenter le concept d'effets structurants en abordant certains thèmes ou objets peu traités dans la littérature. De cette dernière, il ressort que la recherche s'intéresse surtout au concept d'effets structurants d'un point de vue économique et régional (interurbain), et qu'elle ne traite pour ainsi dire pas des entrées de ville. De plus, les dimensions morphologique, paysagère ou même esthétique sont très peu abordées. Nous expliciterons ici en quoi notre

recherche, en se penchant sur ces thèmes, tente d'apporter une vision originale des effets structurants liés aux infrastructures de transport.

Une littérature portant surtout sur le développement économique

La majorité des recherches ou ouvrages traitant des effets structurants adoptent une approche économique de l'effet des infrastructures sur le territoire. Dès l'émergence du concept et les premiers écrits de Plassard, c'est l'analyse de l'activité économique et des pratiques de mobilité – liées à des comportements économiques – qui prédomine. Offner et Pumain (1996) s'intéressent quant à eux à l'organisation et à la répartition des activités, et Elbaz-Bencherit (1997) au développement du territoire. Le discours politique des effets structurants se centre également autour de l'infrastructure sous l'angle du développement économique. La présente recherche tente de se distancer de cette vision strictement économique de l'effet, pour y intégrer les dimensions morphologique et paysagère. Les activités ou le développement économique ne peuvent cependant être occultés, car ils sont intrinsèquement liés à la forme de la ville et aux pratiques de mobilité. La dimension économique est donc prédominante et doit être intégrée à toute analyse de l'effet des infrastructures sur les territoires, mais l'analyse ne peut se limiter à cette seule dimension. La recherche se penchera toutefois plus particulièrement sur les questions de morphologie urbaine et de paysage liées aux autoroutes, que nous aborderons brièvement ici.

L'un des objectifs de cette recherche, qui la distingue de la plupart des autres études, est l'analyse des effets structurants des autoroutes en associant les dimensions économique et morphologique. La morphologie urbaine concerne l'étude des typologies et des formes qui caractérisent la ville, s'intéressant de plus, selon d'Aymonino (Merlin, 1988 : 16), à « l'étude des causes qui contribuent à la formation et à la modification de la structure physique de la ville ». Au-delà de l'analyse purement formelle, l'approche morphologique vise l'étude des processus sociaux, ou plutôt des jeux d'acteurs à l'origine de la production spatiale de la ville. Selon Merlin (1988 : 18), le concept de morphologie urbaine demeure toutefois difficile à cerner : « il concerne une vision spatiale et physique du cadre urbain, mais cette dimension matérielle peut aussi inclure tout un contenu historique, social, etc., inscrit dans le cadre physique ». En allant au-delà de la simple typologie, et par l'intérêt qu'elle porte aux processus sociaux produisant la forme urbaine, la morphologie nous apparaît comme l'approche la plus appropriée à la présente recherche. De plus, elle accorde une grande importance aux réseaux (notamment de transport) dans la définition et la qualification des espaces urbains. La morphologie intègre donc, mais de manière implicite, la notion d'effet – des réseaux, des processus sociaux – sur la forme urbaine.

La dimension paysage a déjà été traitée plus haut, mais nous précisons ici en quoi elle peut être liée au concept d'effets structurants. Comme nous l'avons mentionné précédemment, peu de recherches se sont penchées sur la dimension paysagère en ce qui a trait aux effets structurants des autoroutes. La présente étude établit toutefois des liens importants entre autoroute, entrée de ville et paysage. Sans pour l'instant définir ce dernier concept, nous tenterons de comprendre en quoi les autoroutes ont un effet sur le paysage, et ce, selon deux perspectives : sur le plan morphologique – l'autoroute a un impact sur l'occupation du territoire et la forme urbaine – et sur le plan de la mise à vue – l'autoroute peut révéler des paysages par sa présence.

Une dimension intra-urbaine occultée ou peu traitée

La revue de la littérature a fait ressortir que, dans la plupart des recherches et écrits, il y a prédominance des dimensions régionale et interurbaine dans la prise en considération des effets structurants des autoroutes sur les territoires. Et comme la littérature s'intéresse presque uniquement à la dimension économique des effets, les recherches portent surtout sur les changements quant à la répartition des activités économiques entre villes ou régions, liée à la présence des infrastructures. Cette vision à grande échelle, se rapprochant de l'économie spatiale, ne traite aucunement des impacts des autoroutes sur des zones ou secteurs urbains particuliers, telles les entrées de ville. La recherche portant sur les impacts des autoroutes à l'échelle locale se concentre quant à elle surtout sur les dimensions environnementale, architecturale ou même sociologique.

L'originalité de la présente recherche réside ainsi dans le fait qu'elle tente d'établir un pont entre les considérations régionales et locales. La forme urbaine, le paysage et l'occupation du territoire obéissent tous à des dynamiques à plusieurs échelles, et l'autoroute entraîne des effets à la fois à l'échelle intra-urbaine et interurbaine, tout en contribuant à la jonction entre ces deux dynamiques. De plus, les acteurs, auxquels la recherche accorde une grande importance, agissent également à différentes échelles. Ainsi, en s'intéressant aux effets structurants des autoroutes sur la morphologie et les paysages des entrées de ville, nous nous proposons d'intégrer une dimension locale originale qui, jusqu'ici, a été peu abordée dans la littérature.

De plus, la question des entrées de ville, peu traitée en termes d'effets structurants, nous apparaît d'autant plus pertinente que ce type de zone témoigne de dynamiques urbaines particulières lui conférant un caractère propre. En effet, s'il y a une zone où les effets structurants devraient pouvoir s'observer, s'ils existent, c'est bien l'entrée d'une ville. Les entrées de ville sont, dans plusieurs cas, une création des autoroutes, ces dernières les dotant effectivement de ce caractère particulier. De plus, elles se différencient grandement des autres zones bordant les autoroutes par leur proximité des centres urbains et l'effet entonnoir dont elles sont le produit, les entrées étant souvent le lieu de convergence de plusieurs liens routiers. Dans le cas de

Montréal et de son caractère insulaire, cette situation est encore plus explicite. L'entrée de ville est donc, selon nous, un cadre d'analyse des effets structurants très intéressant et révélateur des liens entre autoroutes et territoires, et ce, dans un espace où les effets structurants sont loin d'être évidents, sauf peut-être en termes de paysages et d'affichage.

1.5 Conclusion

De la revue de littérature, il nous est possible de tirer quelques constats. Premièrement, le concept d'entrée de ville est un concept opératoire, même s'il demeure encore imprécis, et surtout s'il adopte des formes très diverses, selon les contextes. Alors qu'aux États-Unis l'entrée de ville est plutôt vue à travers les paysages autoroutiers ou encore les zones périurbaines, dans la littérature française, elle est assimilable aux zones commerciales qui ont envahi les pénétrantes urbaines. Les entrées de Montréal se distinguent des entrées au sens où on l'entend généralement ailleurs, dans la mesure où :

- a) elles sont définies essentiellement par la traversée d'un cours d'eau;
- b) elles sont situées à l'intérieur de la trame urbaine, plutôt qu'en zone périurbaine;
- c) la gamme des fonctions qu'on trouve aux abords des entrées est souvent très large, contrairement à ce qu'on observe en Europe.

Deuxième constat important : s'il apparaît clair que l'on ne peut comprendre la relation entrée-territoire en termes d'effets structurants, les entrées et les territoires entretiennent entre eux des relations étroites, souvent complexes. Les entrées transforment les territoires, en même temps que les territoires redéfinissent les entrées, au point où il est possible de se demander lequel structure l'autre.

Les relations infrastructures-territoires sont souvent posées en termes économiques ou d'utilisation du sol; il apparaît toutefois que les relations peuvent également être posées en termes de paysages, de paysages transformés par les infrastructures tout autant que de paysages révélés, mis à la vue par l'aménagement d'infrastructures. Qu'il s'agisse des fonctions ou des paysages, l'enjeu fondamental de la recherche demeure celui de l'appropriation des potentiels des infrastructures par les acteurs, publics ou privés. C'est ainsi que la question des stratégies d'acteurs apparaît si déterminante pour la compréhension des relations entre les entrées et les territoires.

2. LES ENTRÉES ROUTIÈRES DE MONTRÉAL

2.0 Introduction

Montréal compte de nombreuses entrées routières – les ponts et les autoroutes qui y conduisent forment un parcours d'entrée – en plus des entrées ferroviaires et par métro – par la ligne 1, du côté de Longueuil, et bientôt par la ligne 2, du côté de Laval. Il est également possible d'entrer à Montréal par l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, où arrivent une partie importante des touristes⁸; l'aéroport est nécessairement associé au réseau autoroutier pour permettre l'accès à la ville. Ainsi, l'autoroute 20 et, dans une moindre mesure, l'autoroute 520, fonctionnent un peu comme des entrées de ville associées à l'aéroport, mais sur un registre fort différent des autres entrées routières.

Le chapitre 2 comprend trois parties. Dans un premier temps, nous examinons les principales caractéristiques des entrées routières de Montréal. Puis, dans la deuxième partie, nous nous intéressons aux logiques territoriales et aux logiques de réseaux qui sous-tendent les entrées routières de la métropole. Dans la dernière partie, nous proposons une typologie des entrées montréalaises afin de faire ressortir à la fois les convergences et les divergences. Ces convergences et divergences nous servent enfin à déterminer six parcours que nous considérons comme représentatifs de la diversité des situations dans l'ensemble des entrées routières de Montréal.

2.1 Les entrées routières de Montréal

2.1.1 Les caractéristiques des entrées routières de Montréal

Il existe 15 entrées routières à l'île de Montréal⁹. Toutes ces entrées font partie du réseau routier supérieur; dans la plupart des cas, il s'agit donc d'autoroutes, au sens strict du terme, ou de routes nationales. Le tableau 2.1 présente pour chacun des parcours d'entrée à l'île de Montréal, en plus de la date de construction du pont, ses principales caractéristiques sous l'angle de l'infrastructure et sous celui du processus d'entrée. Le tableau propose également une appréciation sommaire des différentes entrées routières.

⁸ Selon les données d'ADM, l'aéroport Montréal-Trudeau a accueilli en 2001 un peu plus de 8 millions de passagers, en baisse par rapport à l'année précédente (Tourisme Montréal, 2003).

⁹ Nous ne tenons pas compte du pont de l'île Bizard ni du pont de l'île de la Visitation, qui ne donnent pas accès à l'île de Montréal comme le font les autres ponts qui sont en lien avec Laval ou la rive sud.

Tableau 2.1 Les parcours d'entrée de Montréal

Parcours d'entrée	Construction	Caractéristiques dominantes		Évaluation et appréciation sommaires
		Infrastructure	Processus d'entrée	
Autoroute 13 Pont Louis-Bisson	1975	<ul style="list-style-type: none"> - Axe de liaison autoroutière régionale (entre Montréal et Laval) - Continuité hiérarchique de son tracé d'autoroute de Laval à Montréal - Voie de raccordement autoroutière à Montréal et à Laval - Dégagement minimal au-dessus de l'eau 	<ul style="list-style-type: none"> - Milieu à caractère industriel et commercial - Infrastructure en rupture avec le milieu 	<ul style="list-style-type: none"> - Parcours autoroutier traversant Montréal, perçu comme desserte régionale faisant un lien entre Montréal et Laval - Vue panoramique très lointaine du mont Royal
Route 117 Pont Lachapelle	1836 : bois 1880 : métal 1930 : reconstruction en métal	<ul style="list-style-type: none"> - Axe de liaison routière entre Montréal et la banlieue (entre Montréal et Laval) - Continuité hiérarchique de son tracé : boulevard à Laval à artère principale à Montréal - Pont à dégagement minimal au-dessus de l'eau 	<ul style="list-style-type: none"> - Milieu à caractère commercial local 	<ul style="list-style-type: none"> - Parcours perçu comme une desserte régionale, se raccordant au réseau routier supérieur à Laval et à Montréal
Autoroute 15 Pont Médéric-Martin	1959	<ul style="list-style-type: none"> - Axe de liaison autoroutière interrégionale - Continuité hiérarchique de son tracé d'autoroute de Laval à Montréal - Pont à dégagement minimal au-dessus de l'eau 	<ul style="list-style-type: none"> - Milieu à caractère commercial - Infrastructure en rupture avec le milieu - Infrastructure repliée sur elle-même à cause de la présence d'écrans visuels - Séquence variées 	<ul style="list-style-type: none"> - Parcours autoroutier, perçu comme une desserte à l'échelle interrégionale - Parcours d'entrée majeur - Vue panoramique lointaine du mont Royal
Route 335 Pont Viau	1847 : bois 1887 : métal 1930 : béton 1962 : rénovation	<ul style="list-style-type: none"> - Axe de liaison routière entre Montréal et la banlieue (entre Montréal et Laval) - Continuité hiérarchique de son tracé : boulevard à Laval à artère principale à Montréal - Voie primitive (Cardinal) - Pont à dégagement minimal au-dessus de l'eau 	<ul style="list-style-type: none"> - Milieu à caractère commercial ou résidentiel local - Îlots déstructurés aux abords : débordement des bretelles d'accès 	<ul style="list-style-type: none"> - Parcours perçu comme une desserte régionale, se prolongeant en boulevard à Montréal
Autoroute 19 Pont Papineau-Leblanc	1968 à 1969 (octobre)	<ul style="list-style-type: none"> - Axe de liaison entre Montréal et la banlieue - Rupture hiérarchique de son tracé : autoroute à Laval à artère principale à Montréal - Pont à dégagement minimal au-dessus de l'eau 	<ul style="list-style-type: none"> - Milieu à caractère local - Point de vue sur l'église 	<ul style="list-style-type: none"> - Parcours perçu comme une desserte régionale, se prolongeant en boulevard à Montréal
Autoroute 25 / route 125 Pont Pie-IX	1937 : pont original 1965 ou 1967 : doublement 1970 : reconstruction de la voie sud	<ul style="list-style-type: none"> - Axe de liaison entre Montréal et la banlieue - Rupture hiérarchique de son tracé : autoroute à Laval à artère principale à Montréal - Pont à dégagement minimal au-dessus de l'eau 	<ul style="list-style-type: none"> - Milieu à caractère local - Problèmes d'interface avec les îlots limitrophes 	<ul style="list-style-type: none"> - Parcours perçu comme une desserte régionale, se prolongeant en boulevard à Montréal

LE CADRAGE PAYSAGER DES ENTRÉES ROUTIÈRES DE MONTRÉAL

Parcours d'entrée	Construction	Caractéristiques dominantes		Évaluation et appréciation sommaires
		Infrastructure	Processus d'entrée	
Autoroute 40 Pont Charles-de-Gaulle	1965-67	- Axe de liaison autoroutière interrégionale - Continuité hiérarchique de son tracé d'autoroute entre Montréal et la banlieue - L'échangeur comme pièce architecturale intéressante (Affleck + de la Riva architectes, 2003)	- Infrastructure en rupture avec le milieu - Vue panoramique à l'échangeur d'Anjou - Séquences paysagères variées	- Parcours autoroutier traversant Montréal
Route 138 (rue Sherbrooke) Pont Pierre-le-Gardeur	1939 (juin) 1974 : doublement	- Axe de liaison routière régionale - Continuité hiérarchique de son tracé de la banlieue à Montréal (artère principale) - Voie primitive (Cardinal) - Pont à dégagement minimal au-dessus de l'eau	- Milieu à caractère local : traditionnellement lieu d'accueil (XIX ^e siècle) - Point de vue sur le milieu naturel du fleuve et de l'estuaire	- Parcours perçu comme une desserte régionale, se prolongeant en boulevard à Montréal
Autoroute 25 Pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine	1965-67 (mars)	- Axe de liaison autoroutière interrégionale sud-est - Continuité hiérarchique de son tracé d'autoroute de la banlieue à Montréal se raccordant au réseau autoroutier à Montréal - En souterrain	- Infrastructure en rupture avec le milieu - Expérience du fleuve unique - Confusion d'orientation à l'inverse des points cardinaux	- Parcours autoroutier, perçu comme desserte interrégionale faisant un lien entre Montréal et la Rive-Sud
Routes 134 et 116 Pont Jacques-Cartier	1925-30 (mai) 1958-59 : ajustement à la voie maritime	- Axe de liaison entre Montréal et la banlieue - Rupture hiérarchique de son tracé entre Montréal (artère principale) et Longueuil (route) - Voie de raccordement - Pont à dégagement élevé pour permettre le passage des bateaux	- Milieu à caractère local - Îlots déstructurés aux abords : mitage attribuable à la construction - Expérience d'échelles variées du paysage - Rupture d'échelle - Parcours spectaculaire : vue panoramique sur Montréal	- Parcours perçu comme une desserte à l'échelle interrégionale
Route 112 Pont Victoria	1859 (novembre) ou 1855-60 1958-61 : ajustement à la voie maritime 1998 : reconstruction	- Axe de liaison entre Montréal et banlieue - Sans continuité : voie de raccordement routier à Longueuil - Pont à dégagement élevé pour permettre le passage des bateaux - Tracé sinueux pour contourner l'écluse	- Milieu à caractère industriel	- Parcours perçu comme une desserte régionale
Autoroute 10 Pont Champlain	1962 (juin)	- Axe de liaison autoroutière interrégionale - Continuité hiérarchique de son tracé d'autoroute de la banlieue à Montréal - Pont à dégagement élevé pour permettre le passage des bateaux - Tracé sinueux	- Milieu varié à caractère industriel : les abords sont en rupture avec l'autoroute - Parcours spectaculaire : vue panoramique sur Montréal - Expérience d'échelles variées du paysage : échelle de proximité et échelle lointaine	- Parcours essentiellement autoroutier conduisant au centre-ville de Montréal - Parcours d'entrée majeur

LE CADRAGE PAYSAGER DES ENTRÉES ROUTIÈRES DE MONTRÉAL

Parcours d'entrée	Construction	Caractéristiques dominantes		Évaluation et appréciation sommaires
		Infrastructure	Processus d'entrée	
Route 138 Pont Honoré-Mercier	1932-34 1958 : ajustement à la voie maritime	<ul style="list-style-type: none"> - Axe de liaison entre Montréal et la banlieue - Sans continuité : voie de raccordement au réseau autoroutier (Montréal) et routier (Rive-Sud) - Dégagement élevé pour permettre le passage des bateaux 	<ul style="list-style-type: none"> - Milieu à caractère industriel - Regard alterne entre vue en hauteur et vue au niveau du sol attribuable au franchissement des cours d'eau 	<ul style="list-style-type: none"> - Parcours perçu comme une desserte régionale
Autoroute 20 Pont Galipeault	1924-25 1964 : doublement 1991 : reconstruction	<ul style="list-style-type: none"> - Axe de liaison autoroutière interrégionale ouest - Continuité hiérarchique de son tracé d'autoroute de la banlieue à Montréal se transformant en boulevard dans Montréal - Pont à dégagement minimal au-dessus de l'eau 	<ul style="list-style-type: none"> - Milieu varié à caractères résidentiel et industriel - Peu de perturbation morphologique occasionnée par la construction de la route - Entre échangeur Turcot et tunnel Ville-Marie : vues sur Montréal et ses quartiers - Séquences variées 	<ul style="list-style-type: none"> - Parcours essentiellement autoroutier conduisant au centre-ville de Montréal - Parcours d'entrée majeur
Autoroute 40 Pont de l'Île-aux-Tourtes	1964-65	<ul style="list-style-type: none"> - Axe de liaison autoroutière interrégionale - Continuité hiérarchique de son tracé autoroutier entre Montréal et la banlieue - Pont à dégagement minimal au-dessus de l'eau - L'infrastructure n'interrompt pas la trame, sauf au cœur de Montréal 	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastructure en rupture avec le milieu - Milieu varié à caractères naturel, résidentiel, commercial et industriel - Jusqu'à la 13 : développement industriel post autoroute, façade sur autoroute - Séquences variées 	<ul style="list-style-type: none"> - Parcours autoroutier traversant Montréal
Pont de l'Île Bizard		<ul style="list-style-type: none"> - Axe de liaison entre Montréal et la banlieue - Voie de raccordement - Pont à dégagement minimal au-dessus de l'eau 	<ul style="list-style-type: none"> - Milieu à caractère local 	<ul style="list-style-type: none"> - N'est pas une véritable entrée

Les entrées sont fort différentes les unes des autres, tant sur le plan des infrastructures – le design et la géométrie des ponts – qu'en termes d'insertion au milieu et de paysages qui sont ainsi révélés. Les parcours d'entrée sont par conséquent tous différents, tant pour les usagers que pour les riverains. Mais en même temps, ces entrées sont caractérisées par un trait commun fort, puisqu'elles s'articulent toutes sur des ponts qui sont rattachés au réseau routier supérieur, routes nationales et autoroutes. Enfin, toutes ces entrées connaissent un fort achalandage, lequel a eu tendance à croître de manière significative dans les dernières années, comme le montre le tableau 2.2.

Tableau 2.2 Augmentation de l'achalandage des ponts de Montréal, 1978-1998

Rive-Nord		
Bisson (A-13)	97 790	213%
Lachapelle (R-117)	10 270	27%
Médéric-Martin (A-15)	105 230	151%
Viau (R-335)	- 2 480	-6%
Papineau-Leblanc (A-19)	23 360	56%
Pie IX (A-25)	32 000	54%
Charles-De-Gaulle (A-40)	50 960	138%
Le Gardeur (R-138)	11 730	49%
Total, Rive-Nord	328 860	92%
Rive-Sud		
Île-aux-Tourtes (A-40)	42 980	134%
Galipeault (A-20)	25 910	107%
Mercier (R-138)	32 790	65%
Champlain (A-10,15,20)	88 300	147%
Victoria (R-112)	10 500	44%
Jacques-Cartier (R134)	45 300	63%
L.H. La Fontaine (A-25)	50 860	62%
Total, Rive-Sud	296 640	86%
Grand total	625 500	89%
Source : MTQ.		

Source : Ministère des Transports du Québec

Cette augmentation de l'achalandage est telle – en 20 ans, il a pratiquement doublé – que la majorité des ponts sont aujourd'hui fortement congestionnés; il faut dire que les entrées fonctionnent un peu à la manière de goulots. Comme l'indique la figure qui suit, tirée du Plan de gestion des déplacements de la région de Montréal préparé par le MTQ (2000), la congestion touche principalement la partie centrale de la région métropolitaine : les ponts de même que les autoroutes aménagées dans la partie centrale, notamment l'autoroute 40 et l'autoroute Décarie. La prolifération de l'affichage commercial est en corrélation directe avec cet achalandage; c'est une situation problématique, selon nous, et qui, à ce titre, constituera un élément fort dans la stratégie de requalification des parcours que nous privilégierons plus loin.

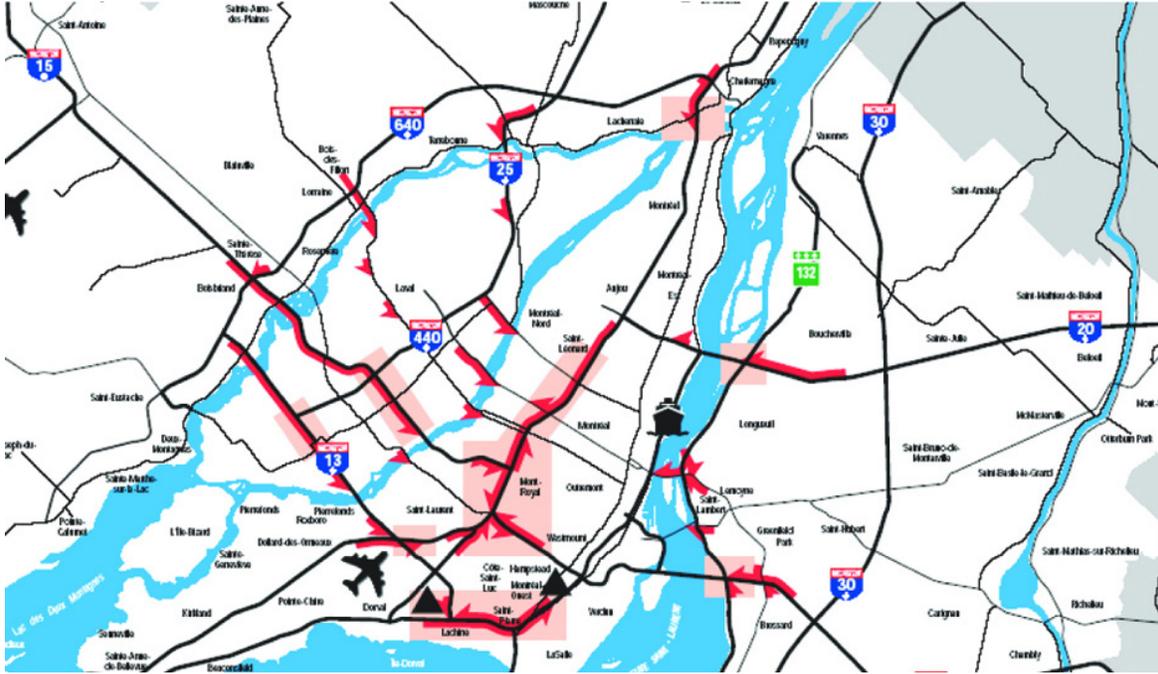


Figure 2.1 La congestion sur le réseau routier de Montréal (pointe AM)
Source : Ministère des Transports du Québec, 2000

2.1.2 Les entrées de Montréal : des entrées d'agglomération?

Les entrées de ville, selon le concept français, font généralement référence aux zones commerciales situées en périphérie des agglomérations et qui sont localisées sur les routes qui donnent accès à la ville-centre, comme nous l'avons vu au chapitre précédent. Les formes qui s'y rattachent sont clairement identifiables et elles sont la conséquence d'une urbanisation typique des années d'après-guerre.

Les entrées montréalaises sont toutefois assez différentes des entrées de ville comme on les comprend généralement. Les observations sur carte et sur le terrain, ainsi que la lecture des études de caractérisation de la forme urbaine commandées par la Ville¹⁰, montrent que la situation de Montréal se distingue de celle que l'on peut découvrir dans les études réalisées en France ou même aux États-Unis. Les entrées de Montréal peuvent être caractérisées comme suit :

Premièrement, le pont est un attribut essentiel et parfois très marquant des entrées montréalaises. Les entrées de Montréal s'articulent toutes autour d'un pont, ce qui impose donc une rupture dans la trame urbaine, davantage que la continuité. Cette rupture présente une caractéristique : elle marque très clairement l'entrée sur le territoire de la métropole, dès lors qu'on franchit un cours d'eau. Par cette caractéristique, il s'agit véritablement d'entrées, bien plus que selon le sens conféré aux entrées dans la littérature et qui sont davantage des « entre-deux ».

Deuxièmement, les entrées de Montréal ont souvent une longue histoire qui a démarré, avant l'aménagement des ponts actuels, par des traversées par bateau ou en empruntant d'autres infrastructures légères. L'aménagement des ponts est venu en quelque sorte confirmer le statut de ces espaces comme lieux de transition, d'accès (obligés) à la ville, sans pour autant permettre d'en redéfinir l'attractivité pour y fixer des activités. C'est qu'un pont ne présente pas, pour les différents usagers du sol, de véritable intérêt, ne serait-ce que parce que celui-ci n'est pas conçu pour être accessible aux riverains, mais pour desservir ceux qui cherchent à accéder ou à sortir de la ville (île de Montréal). Les entrées montréalaises sont dominées par une logique de transit; elles ne sont pas d'abord conçues pour donner l'accès aux espaces riverains.

Troisièmement, à cause des contraintes qu'impose la traversée en termes de dégagement vertical, surtout quand il s'agit de la traversée du fleuve Saint-Laurent, les nœuds d'interconnexion sont souvent projetés assez loin à l'intérieur du territoire. En résulte alors un véritable parcours d'entrée, parfois passablement long, mais en même temps découpé en segments souvent assez fortement différenciés. L'entrée est en quelque sorte allongée et ne peut plus se définir qu'en fonction des ponts.

¹⁰ Dans le contexte de la préparation de son plan d'urbanisme, la Ville de Montréal a commandé en 2003 une série d'études sur la caractérisation de la forme urbaine : l'histoire de la forme urbaine, les formes et les traits dominants du milieu urbain, etc. Quatre firmes se sont partagé le territoire de l'île de Montréal : Atelier B.R.I.C., Affleck + de la Riva architectes, Atelier BRAQ - Atelier in situ et Groupe Cardinal Hardy. Outre la caractérisation de la forme urbaine des différents secteurs (Est, Centre, Sud-Ouest et Centre-Est), les études comportent de nombreuses recommandations, essentiellement sous forme de principes d'aménagement. Nous n'avons retenu pour le présent rapport que les analyses qui se rapportent aux entrées de ville. On notera que, si les entrées de ville sont abordées par toutes les équipes, le concept d'entrée de ville n'est jamais défini, du moins jamais directement.

Quatrièmement, les infrastructures d'entrée permettent de présenter à la vue des paysages. Il apparaît clair que les entrées offrent des vues sur Montréal et ses éléments constitutifs¹¹. Les éléments valorisés sont notamment le mont Royal, le fleuve et le centre-ville. Les auteurs des études de caractérisation réalisées pour la Ville de Montréal s'entendent pour dire que l'expérience d'entrée dans la métropole prend d'abord sa signification dans les vues offertes. Le paysage est compris comme la portée de regard et comporte différents types. Par exemple, du pont Le Gardeur on dira que « le parcours [...] est fort révélateur du paysage naturel des îles » (Affleck + de la Riva architectes, 2003 : 33) et que le parcours du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine montre « un paysage artificiel » (Affleck + de la Riva architectes, 2003 : 33). Les ponts Champlain et Jacques-Cartier offrent peut-être les vues les plus spectaculaires, les plus intéressantes parce que les plus diversifiées sur Montréal; presque tous les éléments emblématiques de la métropole peuvent être appréciés lorsqu'on emprunte ces deux entrées.

Le paysage urbain est souvent évoqué pour proposer que toute intervention sur les infrastructures mette en valeur les vues sur ce paysage. D'où, sans doute, l'importance que doivent avoir la protection des vues et le contrôle de l'affichage dans une politique visant à améliorer l'environnement des entrées de ville. Bien que le rapport au paysage se cantonne dans une approche « esthétisante », chaque entrée possède des éléments qui sont considérés par les consultants comme présentant de grands potentiels; ceux-ci permettraient de rendre compte de la spécificité de Montréal et, surtout, de mieux l'exploiter.

Cinquièmement, les abords des parcours d'entrée de Montréal ne sont pas monofonctionnels, comme ceux que l'on trouve généralement dans les agglomérations françaises, mais ils assument plutôt différentes fonctions urbaines, au-delà des seuls commerces et industries. L'explication tient sans doute à l'antériorité du développement du quartier par rapport à l'implantation des entrées, mais également aux caractéristiques particulières d'entrées qui s'articulent essentiellement sur des ponts.

En conclusion, les entrées de la métropole ne sont pas des entrées d'agglomération, mais les entrées de Montréal-île. Dit autrement, lorsque nous franchissons un pont, nous n'entrons pas dans l'agglomération montréalaise, parce que nous y sommes déjà; les entrées d'agglomération sont situées souvent assez loin de l'île et, généralement, elles ne sont pas marquées clairement, si ce n'est par l'augmentation progressive de la densité et les changements visibles dans la gamme des activités urbaines.

¹¹ Voir, par exemple, les études de caractérisation de la forme urbaine mentionnées à la note précédente.

2.1.3 Les entrées de Montréal : entre valorisation et dévalorisation

Les espaces qui bordent les entrées montréalaises sont, assez souvent, fortement dégradés. C'est le constat qui a été fait dans les études de caractérisation réalisées dans le contexte des travaux préparatoires du plan d'urbanisme de la nouvelle ville de Montréal. Les infrastructures d'entrée ont été perçues, par les auteurs des études, comme étant à la fois dévalorisées et valorisées.

Les entrées sont dévalorisées parce que leurs abords sont très souvent déstructurés, les panneaux publicitaires trop nombreux (Atelier B.R.I.C., 2003), parce qu'il y a un net manque de lisibilité (Affleck + de la Riva architectes, 2003) ou encore parce que les infrastructures sont peu ou mal reliées au tissu urbain environnant (Atelier BRAQ - Atelier in situ, 2003; Groupe Cardinal Hardy, 2003). En ce sens, les infrastructures et leurs abords sont, très souvent, des espaces dont l'aménagement doit être repensé. C'est d'autant plus vrai que les entrées sont des espaces qui peuvent être valorisés parce qu'ils offrent des vues sur les paysages de Montréal. Ces paysages montréalais sont caractérisés par :

- ◆ Des repères à connotation symbolique : le fleuve, la montagne, le centre-ville, la morphologie des quartiers, la tour de l'Université de Montréal, le dôme de l'oratoire Saint-Joseph de même que le Stade olympique.
- ◆ Des repères géomorphologiques : les parois rocheuses, les escarpements en rive.
- ◆ Des repères patrimoniaux et architecturaux : des églises, des barrages, des moulins, des silos, des quartiers, certains édifices du centre-ville.
- ◆ Des ensembles naturels : des parcs, golfs, boisés.

Les vues sur ces composantes du paysage légitiment en quelque sorte la présence de l'infrastructure¹², parce qu'elle les rend possibles. Les infrastructures qui possèdent un potentiel de mise à la vue peuvent ainsi contribuer à définir l'identité de la nouvelle ville de Montréal. On pourra convenir toutefois que la réorganisation municipale ne change pas grand-chose à la problématique des entrées qui doivent contribuer à définir l'identité de l'île de Montréal, le cœur de la métropole québécoise.

¹² Atelier BRAQ - Atelier in situ (2003 :104) en fait d'ailleurs sa recommandation majeure sur les entrées de ville : « Toutes les interventions sur l'infrastructure doivent faciliter les vues sur le paysage. »

Les causes de la dégradation des espaces traversés par les infrastructures sont très nombreuses, et elles relèvent de logiques qui sont en lien avec les territoires traversés, davantage que de l'interaction entre les infrastructures et les territoires. À première vue, deux facteurs paraissent jouer un rôle fondamental. Premièrement, les entrées sont d'abord des ponts, qui sont nécessairement conçus pour permettre le passage par-dessus les cours d'eau; le dégagement vertical est parfois très important, éloignant d'autant l'infrastructure du territoire traversé. En ce sens, les entrées ne possèdent pas de réel intérêt pour les différents promoteurs ou usagers de l'espace. Ce sont plutôt les interconnexions – les échangeurs – avec le réseau routier qui présentent un potentiel pour ceux qui recherchent une grande accessibilité au réseau routier.

Une seconde raison peut également être avancée : les entrées sont généralement localisées dans les interstices de la trame urbaine, dans des entre-deux par rapport à la ville, par rapport aux quartiers traversés, dans les espaces qui présentent le moins de résistance parce que, justement, ils offrent le moins d'intérêt pour les promoteurs et les usagers. L'aménagement d'un pont n'y a pas changé grand-chose, sauf, encore une fois, aux nœuds d'interconnexion avec le réseau routier supérieur. Pire : à cause des caractéristiques des infrastructures en cause, les abords restent des zones difficiles à valoriser. La relation entre les activités et l'infrastructure est nettement plus difficile, s'agissant des ponts, que dans le cas des autoroutes où la visibilité suffit, bien souvent, à satisfaire les entreprises qui s'installent, même si elles sont parfois assez éloignées des accès de l'autoroute.

Si elles sont souvent déqualifiées, les entrées présentent néanmoins un potentiel couramment sous-estimé, sauf peut-être sur le plan de l'affichage, à cause des volumes de circulation qu'elles supportent. C'est ainsi que les entrées sont très fréquemment marquées par la présence de nombreux panneaux publicitaires, confirmant ainsi l'impression de dégradation de ces espaces qui, pourtant, contribuent – ou devraient contribuer – à définir l'identité de la ville. Ainsi, une interprétation différenciée de ces deux facteurs s'impose pour une catégorie d'usagers de cet espace, les sociétés qui mettent en place des panneaux publicitaires. C'est précisément parce que ces zones de moindre résistance, donc moins coûteuses, ne sont susceptibles d'aucune appropriation autre que visuelle, tout en canalisant un très grand nombre d'utilisateurs, que les abords des ponts ont été envahis par ces panneaux au cours des dernières années.

Certaines entrées, dont le pont Papineau-Leblanc, le pont Viau et le pont Pie-IX, se rapportent à une autre échelle où le pont et les abords forment un ensemble qui constitue l'entrée de ville. La réhabilitation de ces entrées sous le mode du retissage des lots est largement explicitée dans le rapport du Groupe Cardinal Hardy (2003) et démontre que l'entrée est avant tout un lieu qui demande à être réhabilité pour diminuer l'impact de l'autoroute (pont Pie-IX), pour mettre en valeur les éléments historiques (pont Papineau-Leblanc),

pour donner une nouvelle identité à la ville (pont Viau) ou encore pour consolider le développement amorcé (pont Champlain). Les abords des ponts et des autoroutes sont des lieux d'occasions d'aménagement et de mise en valeur de la ville (Groupe Cardinal Hardy, 2003).

2.2 Les entrées routières de Montréal : logique de réseaux et logiques territoriales

Les entrées routières s'inscrivent à la fois dans un cadre naturel donné et dans un espace urbain qui s'est constitué sur les bases de la croissance et du développement de Montréal. En tant que composantes essentielles du réseau routier montréalais, leur rôle de soutien à la mobilité résulte en fait d'une longue succession d'implantations d'infrastructures de transport, lesquelles constituent une véritable armature du développement de la ville. Afin de situer globalement les entrées dans le contexte urbain de la métropole et de mieux comprendre leur rôle dans la constitution de celui-ci, nous proposons ici un bref portrait du cadre physique de la région de Montréal, de même qu'une genèse des différents réseaux de transport qui se sont succédé sur ce territoire. Ce portrait nous permettra enfin, de manière générale, de préciser la nature des effets des infrastructures sur le développement des territoires, à la fois comme catalyseurs et comme soutien aux actions des acteurs.

2.2.1 Le cadre physique montréalais

Préalablement à la croissance urbaine et au déploiement du réseau autoroutier de Montréal, tout un substrat géomorphologique a dicté, infléchi ou imposé ses conditions au développement urbain. Les systèmes hydrographiques et topographiques naturels ont d'abord joué un rôle dans le choix de la localisation des premières colonies montréalaises. Même si, selon Richard et autres (1998 : 15), « les villes s'affranchissent de leur cadre physique immédiat », ce dernier reste toutefois déterminant dans le développement de celles-ci, et ce, même à l'époque actuelle. Toute analyse de la forme urbaine et du caractère urbain de Montréal se doit donc de tenir compte des caractéristiques physiques du territoire, qui sont souvent à la source des transformations et du développement urbains. Ainsi, dans une dynamique urbaine qui nous semble de plus en plus standardisée, donc de plus en plus déracinée, le cadre physique, pour Montréal, joue un rôle semblable à celui des héritages historiques et architecturaux de certaines villes européennes, latino-américaines ou asiatiques : il lui confère son caractère particulier, sa dimension irremplaçable (Richard et autres, 2000 : 15).

Nous dresserons ici un portrait global des caractéristiques géomorphologiques de Montréal. Nous tenterons premièrement de comprendre en quoi ces dernières ont été déterminantes dans le choix de la localisation de la première colonie importante sur l'Île de Montréal, qui allait donner naissance à Ville-Marie. Ensuite, nous aborderons les éléments naturels du paysage

montréalais, essentiels, dans une dynamique de parcours, à l'analyse paysagère des entrées routières de la ville. Cette analyse des caractéristiques géomorphologiques est donc brève mais globale, la présente recherche se concentrant surtout sur la caractérisation des parcours et sur l'évolution des caractéristiques morphologiques de ceux-ci.

2.2.1.1 Une localisation stratégique au carrefour de voies d'eau importantes

Comme en témoignent Blanchard (1953) et Robert (1994), Montréal possède deux caractéristiques qui ont été déterminantes pour son développement : elle se trouve au carrefour de trois importantes voies d'eau (l'Outaouais, le Saint-Laurent et le Richelieu) et elle est également localisée au point de rupture de charge d'un grand axe de pénétration fluviale, le Saint-Laurent. C'est sans doute cette dernière caractéristique qui, surtout, a dicté l'emplacement de Montréal. Les rapides de Lachine ne permettant pas la circulation fluviale en continu entre l'Atlantique et les Grands Lacs, la ville s'est donc localisée en aval de ces derniers, facilitant ainsi le transbordement des marchandises.

Le fleuve Saint-Laurent fait partie intégrante d'un vaste ensemble fluvial prenant sa source aux Grands Lacs, à l'intérieur même du continent nord-américain. Selon Robert (1994), cet ensemble s'allonge sur plus de 3000 km, et il irrigue un territoire d'environ 1 400 000 km². Ce bassin hydrographique s'avérait à l'époque le plus important du continent en termes d'accessibilité et de rapidité, d'où la nécessité d'y établir un poste permettant les changements de mode de transport. Il faut également préciser que la rivière Richelieu permet, depuis le fleuve, d'accéder au lac Champlain, puis, à partir de ce dernier, à la rivière Hudson qui donne, à son embouchure, sur la ville de New York.

Les premiers établissements montréalais se sont d'abord positionnés près de la pointe à Callière, entre deux zones de turbulences importantes : les rapides de Lachine et le courant Sainte-Marie un peu plus en aval sur le Saint-Laurent. Mais cette zone étant sujette aux inondations, les colons se sont peu après déplacés de quelques dizaines de mètres, près de l'actuelle rue Notre-Dame. Il est ainsi évident que les caractéristiques naturelles et physiques de la région ont joué un grand rôle dans la localisation et les premiers développements de Montréal. Avec le temps, la ville a réussi à s'affranchir de son environnement naturel, mais certaines caractéristiques physiques demeurent déterminantes dans la forme urbaine actuelle, notamment son caractère insulaire¹³, la présence du mont Royal et le relief général de l'île de Montréal, éléments dont nous traiterons ci-après.

¹³ Il s'agit en fait d'un archipel, au sens strict.

2.2.1.2 Le relief et les éléments naturels du paysage

Montréal est située dans les basses terres du Saint-Laurent, vaste plaine coincée entre deux entités géographiques d'importance : le Bouclier canadien et les Appalaches. Exception faite des Montérégiennes et des nombreux cours d'eau qui la sillonnent, la région montréalaise offre peu d'éléments marquants sur le plan géographique. Quant à l'île de Montréal, qui couvre près de 500 km², elle ne possède que deux traits importants sur le plan du relief : le mont Royal et les terrasses longeant le fleuve Saint-Laurent (Robert, 1994). Nous traiterons principalement ici de ces deux caractéristiques. Le mont Royal, massif très ancien, fait partie de l'ensemble des Montérégiennes. Malgré son importance sur les plans visuel et physique, la plupart des auteurs recensés s'entendent pour affirmer que l'impact du mont Royal sur la localisation et le développement de Montréal a été très faible (Blanchard, 1953; Robert, 1994; Richard et autres, 1998). Ce sont plutôt les terrasses montréalaises, « accrochées » à la montagne, qui ont eu le plus d'effet sur la constitution de l'espace urbain montréalais. Blanchard (1953 : 188) décrit ainsi l'importance du mont Royal, surtout sur le plan du paysage : « La Montagne est le trait extérieur le plus saillant, le plus voyant, du site de Montréal. De tous les points de l'horizon, on voit l'océan de maisons venir battre la base de la colline; la ville enchâsse si complètement la lourde butte que cette dernière à l'air d'avoir suscité l'agglomération qui l'étreint. Simple apparence; en fait, l'influence directe de la Montagne sur la naissance et la croissance de la ville a été à peu près nulle. »

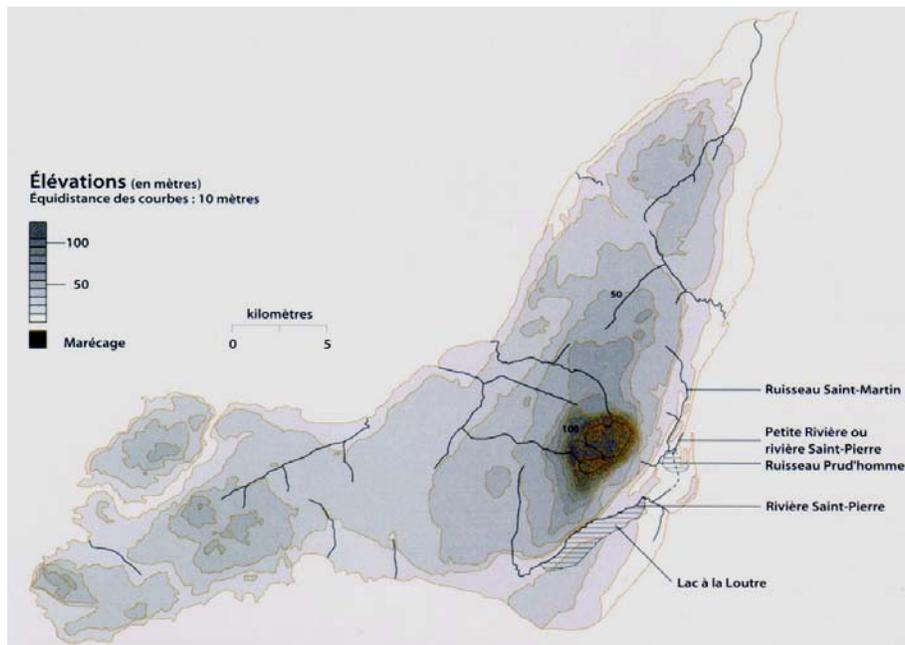


Figure 2.2 Le mont Royal et les terrasses montréalaises

Source : Robert, 1994

Le mont Royal reste sans contredit l'élément le plus marquant du paysage montréalais. Après s'être appelée Ville-Marie, Montréal a d'ailleurs emprunté son nom à la montagne. Mais son impact était surtout visuel, bien que ses abords soient rapidement devenus une localisation de choix pour la bourgeoisie montréalaise et que la montagne constitue depuis toujours un obstacle difficilement franchissable pour les voies de communication, qui doivent en pratique la contourner¹⁴. Depuis, le mont Royal a été en partie protégé et transformé en parc, et il est l'objet d'une forte valorisation au sein de la population. Nous pouvons affirmer que ces facteurs font aujourd'hui de lui un élément structurant du cadre urbain montréalais, en tant que repère et comme symbole marquant du paysage.

Selon Blanchard (1953 : 190), « de façon indirecte, l'influence de la Montagne a été souveraine, car sa masse a accroché des terrasses sur lesquelles s'est organisée la pousse urbaine ». Ces terrasses auraient été formées par l'écoulement de la mer de Champlain et l'instauration du système fluvial actuel. La mer de Champlain recouvrait presque entièrement la plaine de Montréal il y a environ 12 000 ans; tel a été le cas pendant près de 2000 ans à la suite des dernières glaciations. Cette mer, en raison de l'écoulement des eaux vers l'Atlantique, s'est graduellement transformée en lac d'eau douce, puis en un système fluvial qui forme le réseau hydrographique actuel (Robert, 1994)¹⁵. Sans décrire plus en détail ces transformations fort complexes, il s'agit toutefois de comprendre que le relief actuel de Montréal est hérité de cette période. Il faut également mentionner que l'île était, à l'époque de la colonisation, sillonnée de petites rivières et ruisseaux à faible débit, dont la majorité sont aujourd'hui canalisés et enfouis.

Les terrasses les plus connues sont celles qui longent la rue Sherbrooke et le boulevard René-Lévesque, de même que celle qui suit la rue Notre-Dame dans le Vieux-Montréal. Ces terrasses ont été particulièrement structurantes pour le développement urbain. La rue Sherbrooke, qui longe la terrasse du même nom, est un exemple marquant de la manière dont une partie du réseau des rues se calquait sur les caractéristiques du relief des terrasses. Même si, aujourd'hui, le tissu urbain rend moins perceptible cet aspect du relief montréalais, son influence a tout de même été majeure dans la partie centrale de l'île.

¹⁴ Sauf pour une voie de chemin de fer qui passe sous le mont Royal.

¹⁵ Selon Robert (1994), plusieurs explications contradictoires ont été avancées à cet égard : pour certains, les terrasses correspondent à un ancien lit du Saint-Laurent, pour d'autres elles sont des beines sous-marines formées par les eaux de la mer de Champlain, en relation avec le mont Royal. Les recherches tendent aujourd'hui à favoriser l'hypothèse des effets multiples d'origine glaciaire, marine et fluviale sur la formation de ces terrasses.

2.2.2 Le développement des réseaux et la croissance urbaine

Les entrées actuelles de Montréal se sont constituées sur la base de l'évolution de divers réseaux de transport. Souvent héritage d'anciens chemins ruraux ou seigneuriaux, les grandes routes montréalaises ont toujours été au centre des logiques de développement urbain (Marsan, 1994). Les figures 2.9 et 2.10, illustrant le développement urbain de Montréal, montrent bien comment celui-ci s'est fait constamment en relation avec la mise en place des réseaux de transport. De plus, les routes et ponts succèdent, par leur rôle dominant sur le transport, à de multiples autres moyens de transport qui se sont relayés à travers les époques – les traversiers, les chemins de terre, les routes à péage, les tramways, les trains de banlieue – chacun ayant laissé sa marque dans la configuration du tissu urbain. Nous ferons ici l'analyse du développement de ces réseaux, en parallèle avec le développement et la croissance urbaine de Montréal.

2.2.2.1 Avant 1850 : le parcellaire seigneurial et le développement des premiers réseaux

Dès les débuts de la colonisation de Montréal, divers réseaux fluviaux ou de chemins de terre sont mis en place et participent à la première évolution de la région. Selon Robert et autres (1998), c'est vers le début du XVIII^e siècle que les premiers chemins seront aménagés et dicteront en quelque sorte la structure des transports sur l'île pour les décennies à venir. Robert et autres (1988) structurent ce développement en trois principales périodes : un début lent (1707-1709), une période de croissance (1731-1746), puis une progression plus soutenue à partir de 1786. Ce réseau concerne principalement l'île de Montréal, puis la Rive-Sud, cette dernière comptant en 1831 pour environ 50 % de la population totale de la région montréalaise. Cette première armature routière sera complétée dès le début du XIX^e siècle par un réseau privé important de routes à péage (voir la figure 2.2).

Cette période est marquée par le manque de ponts pour accéder à l'île, tant du nord que du sud, les traversées se faisant uniquement en bateau. Dans les années 1840, on crée le Montreal Turnpike Trust, organisme gestionnaire des routes à péage qui deviendra en 1922 la Commission des chemins à barrières du gouvernement du Québec. La structuration de ce réseau est intrinsèquement liée à l'héritage seigneurial de la division des terres en rangs, avec chemins en front. Cependant, compte tenu de la présence du mont Royal, le découpage des chemins ne pouvait s'effectuer de manière parallèle, d'où les implantations en côtes qui détermineront la structure du réseau routier montréalais (voir la figure 2.3). Selon Robert et autres (1988), le développement du réseau routier actuel sera en partie calqué sur ces côtes et sur les anciens chemins à péage.

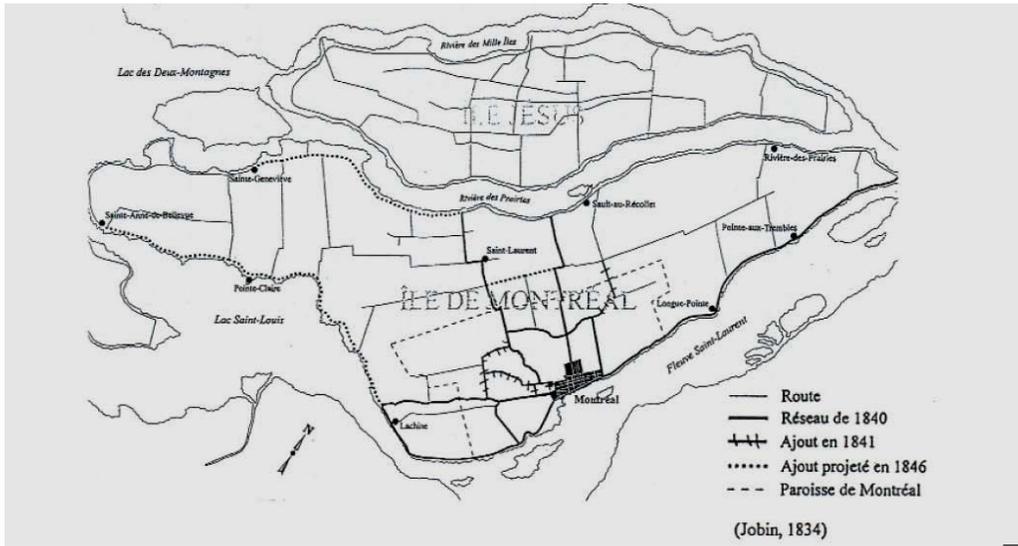


Figure 2.3 Le réseau des chemins à barrières de Montréal
 Source : Robert, 1998

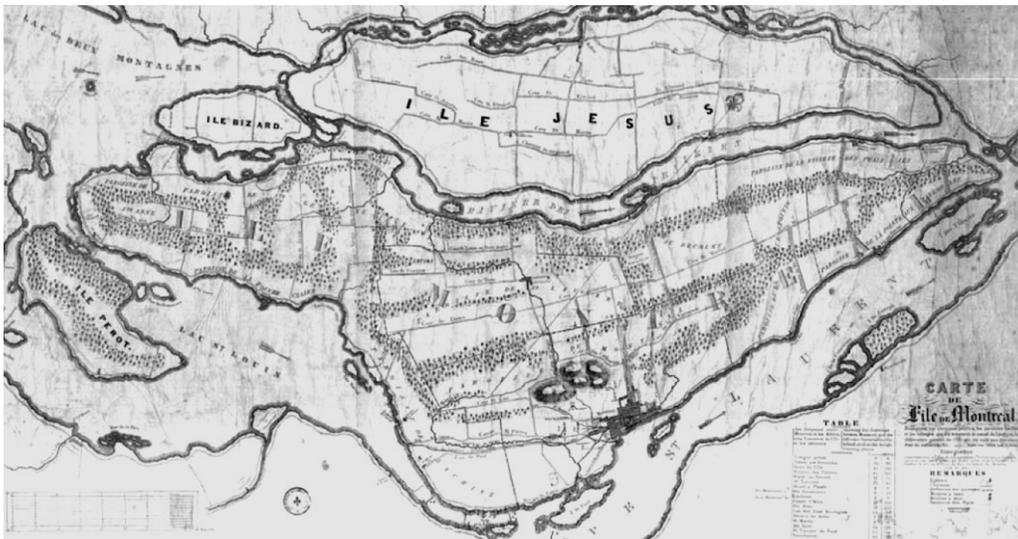


Figure 2.4 Montréal en 1834
 Cette carte de Montréal datant de 1834 montre les différentes côtes et chemins principaux. Celles-ci constitueront plus tard l'armature du réseau routier montréalais.
 Source : BNQ

2.2.2.2 De 1850 à 1910 : les premières banlieues et l'essor du transport ferroviaire

L'évolution des premières composantes du réseau routier a pour première cause une redéfinition des rapports entre ville et campagne (Robert et autres, 1988). La deuxième moitié du XIX^e siècle est marquée par l'essor de nombreuses municipalités en périphérie de Montréal, en partie à cause d'une hausse de la demande pour des espaces de villégiature; cette croissance sera certainement facilitée par la performance accrue du réseau de transport. La construction de deux ponts, ceux de L'Abord-à-Plouffe (où est situé l'actuel pont Lachapelle) et du chemin du Sault (à l'emplacement du pont Viau), contribuera à cet accroissement des rapports de mobilité entre Montréal et sa périphérie.

Mais la période de 1850 à 1910 est surtout marquée par l'émergence de deux nouveaux moyens de transport : le train de banlieue et le tramway électrique. Pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle, de nombreux axes de transport ferroviaire seront aménagés, dont quelques-uns subsistent toujours aujourd'hui. La première ligne de train de banlieue fait le trajet entre Montréal et Lachine, dès 1847, puis sera achetée par le Grand Tronc (CN) en 1863 et prolongée jusqu'à Dorval, Pointe-Claire et Dorion. Le Canadien Pacifique (CP), entrant dans la compétition, implantera une ligne parallèle entre la gare Windsor à Montréal et Dorion; cette ligne demeure aujourd'hui en service. Un deuxième axe se forme entre Montréal et Sainte-Thérèse, un troisième entre Châteauguay et Malone (New York) puis un quatrième vers Mont-Royal (1918) (voir la figure 2.5). D'autres projets de trains de banlieue voient aussi le jour par la suite à Saint-Lambert, Longueuil, Greenfield Park, Saint-Hubert et Chambly.

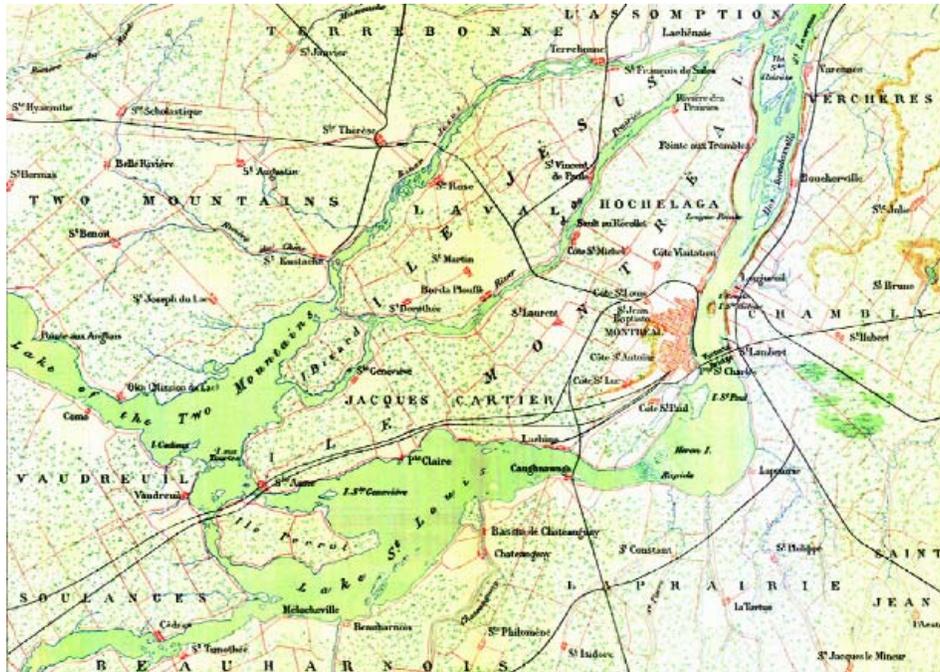


Figure 2.5 La région de Montréal en 1900

Cette carte de la région de Montréal, qui date de 1900, illustre le réseau de trains de banlieue.
Source : BNQ

Selon Hanna (1993 : 22), l'impact du train de banlieue sur le développement urbain à Montréal, et surtout en périphérie, entre 1893 et 1897, sera presque immédiat et contribuera à la création de nombreuses municipalités dans la région montréalaise. Il décrit ainsi le processus typique d'implantation et d'érection municipale : « Avec l'ouverture d'une ligne, les spéculateurs s'infiltrèrent dans le secteur et commencent à lotir, si ce n'est les fermiers eux-mêmes, en attente de l'exode urbain rendu possible par le nouvel axe de transport. Mais pour rendre ces lotissements intéressants sur le marché, il faut préférentiellement des rues, un aqueduc et des égouts. Ceci conduit tout de suite à la demande d'érection municipale qui donne droit à des emprunts auprès des sources de financement. Dans ce contexte, si l'offre de transport entraîne un potentiel d'urbanisation, l'érection municipale apparaît comme l'outil essentiel à sa concrétisation à cause du pouvoir d'emprunt qu'elle confère et qui permet la réalisation rapide des infrastructures municipales. »

Selon Hanna (1993), les anciens réseaux de tramways et de trains de banlieue étaient en fait les précurseurs du réseau routier actuel, par leur impact sur l'étalement urbain de Montréal. Le tramway entraînait la croissance d'un tissu urbain continu, typique des quartiers traditionnels montréalais, tandis que le train de banlieue contribuait à une évolution discontinue, en nœud, à l'origine de la formation de nombreuses banlieues montréalaises. En ce sens, un mode de transport souvent occulté, le tramway de banlieue, procédait de ces deux logiques et a été notamment à l'origine du lotissement important bordant le pont Victoria sur la Rive-Sud de Montréal (Langlois, 1992).

Vers la fin des années 1910, le gouvernement et les autorités responsables des transports se sont tournés vers un autre mode en émergence : le transport routier, et plus particulièrement l'automobile. D'abord perçu par les gouvernements comme un formidable outil de développement et de promotion économique, le réseau routier sera graduellement mis en place sur la base de la première Politique de voirie en 1907, puis par la création du Département de la voirie en 1914 (Hanna, 1993).

2.2.2.3 De 1910 à 1945 : les premiers tronçons du réseau autoroutier

Malgré le fait que le gouvernement du Québec ait favorisé clairement ce mode de transport, la croissance du réseau routier sera relativement modeste pendant la première moitié du XX^e siècle. Outre l'accessibilité assez restreinte à l'automobile, la Première Guerre mondiale et la crise économique des années 1930 contribueront à ralentir la mise en place du réseau autoroutier. La première route bétonnée voit cependant le jour en 1910, et relie Montréal et Sainte-Rose à Laval (Hanna, 1998). Ce n'est toutefois que vers les années 1920 que des investissements plus importants seront consentis par le gouvernement afin de favoriser l'expansion du réseau (Linteau, 1992). Celui-ci se superposera graduellement aux réseaux de tramways et de trains de banlieue et procédera des mêmes logiques d'étalement déjà enclenchées par la mise en place de ces réseaux et facilitées par la construction de ponts (Langlois, 1992).

La construction du pont du Havre en 1930 (actuel pont Jacques-Cartier) est certainement l'investissement et le projet le plus important de cette période. Alors que les déplacements interrives entre Montréal et l'île Jésus étaient facilités par la largeur moindre de la rivière des Prairies, le fleuve Saint-Laurent apparaissait alors comme infranchissable. Le pont du Havre a été le premier pont exclusivement routier à relier Montréal et la Rive-Sud. Il a eu un impact considérable sur le développement urbain, en intégrant le territoire de l'actuelle ville de Longueuil à la métropole et en permettant la mise en place d'un nouveau front industriel (Linteau, 1992). Combiné au pont Victoria, à la source de l'émergence de Saint-Lambert et de Greenfield Park, le pont du Havre entraîne donc la croissance d'un vaste secteur jusqu'alors difficile d'accès. Une toute nouvelle banlieue s'y dresse à la tête de pont, la ville de Jacques-Cartier, à l'époque très pauvre et principal lieu d'établissement de la portion de la classe ouvrière montréalaise la plus touchée par la crise des années 1930 et le chômage (Linteau, 1992). Pendant la même période, la construction des ponts Viau et Lachapelle entre Montréal et l'île Jésus permettra l'expansion de nombreux quartiers dans ces axes.

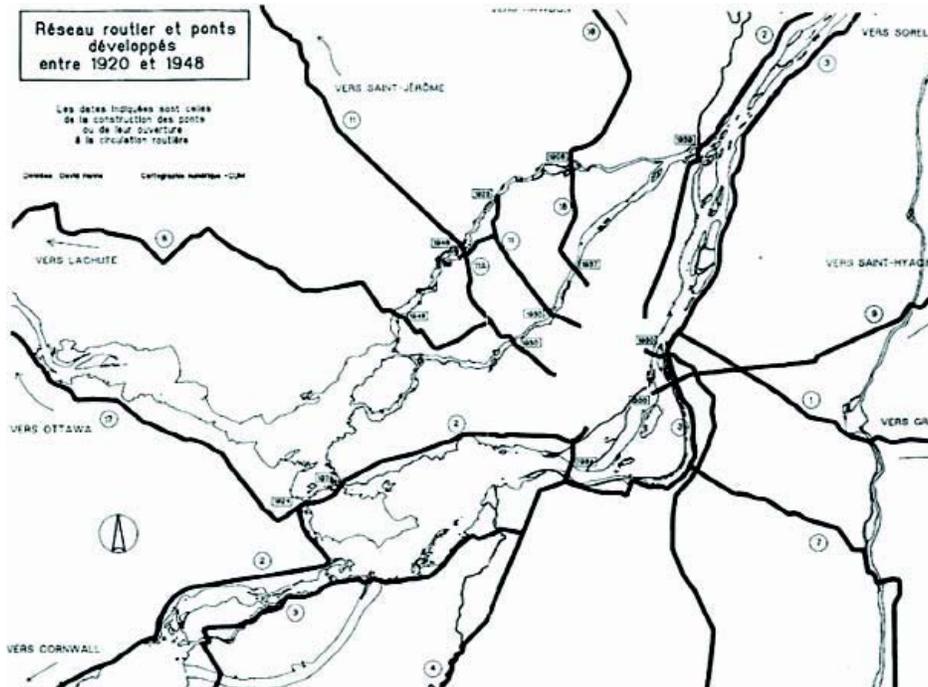


Figure 2.6 Réseau routier et ponts développés entre 1920 et 1948 dans la région de Montréal

Source : Hanna, 1993

Les années 1910 à 1945 se présentent donc comme une période de transition où coexistent un transport ferroviaire encore très florissant et un transport routier en émergence. Alors que le transport routier apparaît vers les années 1910 et continue sa progression, le train de banlieue et le tramway vivent leurs dernières heures de gloire. Ces tendances au déclin du transport ferroviaire seront encore plus prononcées dans la période qui suit, et qui concrétisera la domination du transport routier comme mode de transport, mais également comme catalyseur du développement urbain de la périphérie de Montréal.

2.2.2.4 De 1945 à aujourd'hui : déclin de la ville-centre et prédominance du transport routier

La fin de la Seconde Guerre est marquée par une forte expansion urbaine, par la constitution de plus d'une cinquantaine de municipalités et la formation d'une centaine de noyaux suburbains (Langlois, 1992). Selon Langlois, la rapide croissance de la banlieue est la conséquence de deux principaux facteurs : d'une part, le fractionnement administratif qui favorise la spéculation foncière et, d'autre part, de nombreuses décisions importantes en matière de transport. La plus notable de ces décisions a été la création en 1955 d'une commission d'étude du gouvernement du Québec qui a recommandé

l'aménagement d'un vaste réseau autoroutier. Une nouvelle politique du transport est ainsi proposée en 1958, incluant de nombreux projets à Montréal, notamment la création du boulevard Métropolitain (Hanna, 1993). Les bases étant ainsi jetées, les investissements ont été alloués à un vaste effort de modernisation et d'extension du réseau routier (Linteau, 1992).

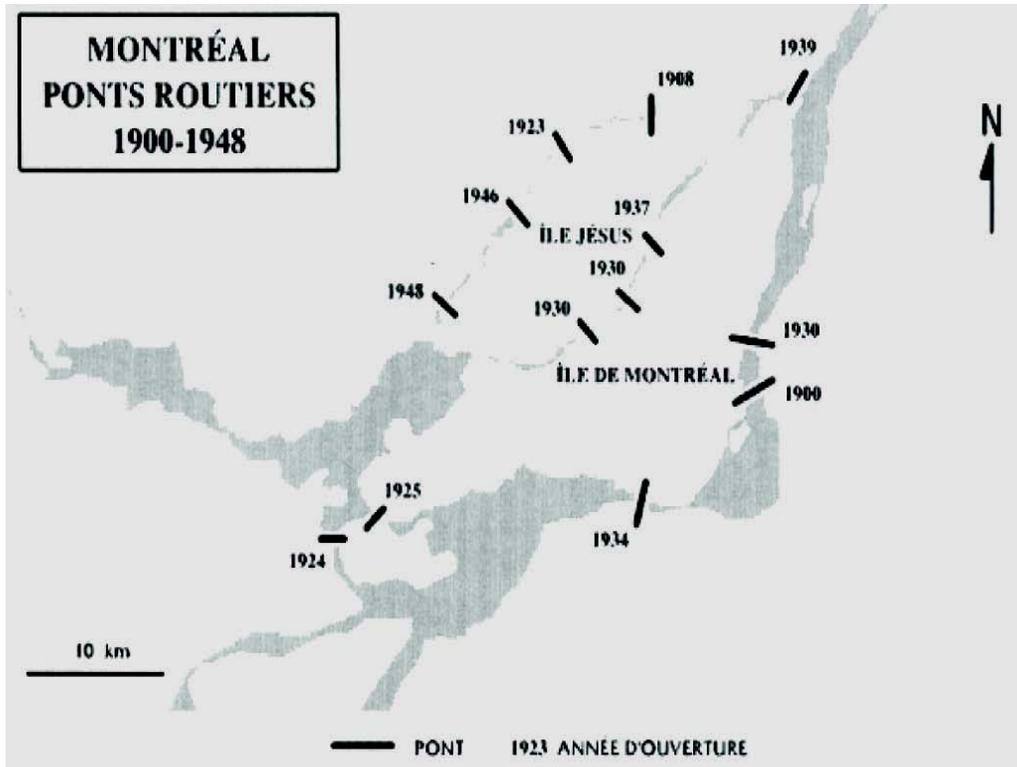


Figure 2.7 La construction de ponts routiers entre 1900 et 1948, dans la région de Montréal

Source : Hanna, 1998

Selon Hanna (1993), la progression du réseau a dès lors participé à un étalement urbain sans précédent, typique du mode de transport souple et accessible qu'est l'automobile. Des destinations plus lointaines se développent, en taches d'huile : Rosemère, Lorraine, Sainte-Thérèse, Boisbriand, Blainville, pour ne mentionner que ces exemples. L'agrandissement du territoire urbanisé est fulgurant : de 13 millions de m² d'accroissement en 1944, ce chiffre passe à 61 millions en 1952, 142 millions en 1961, 337 millions en 1971, puis il baisse à 133 millions en 1981 et à 88 millions en 1990 (Hanna, 1993). Cette dernière baisse est attribuée par Hanna au moratoire sur la construction d'autoroutes (1977), à la Loi sur la protection du territoire agricole (1978) et au ralentissement de la croissance démographique de la région de Montréal. Les progrès du transport routier ont contribué grandement à la chute de popularité et au désinvestissement massif dans les transports ferroviaires. En plus d'offrir un mode de déplacement individuel plus souple que le train et le tramway, le réseau routier s'est souvent implanté dans des axes desservis par ces derniers, entrant en compétition directe avec le mode de transport ferroviaire en déclin (Hanna, 1993). Les exemples sont nombreux de cette superposition du réseau routier au réseau ferroviaire, et ils témoignent de la pérennité des axes de transport dans la croissance d'une ville à travers le temps. Tout comme les premières routes à péage s'étaient implantées sur les côtes et autres chemins seigneuriaux, les autoroutes et boulevards modernes seront tracés dans les mêmes axes que ceux utilisés par le train et le tramway. C'est le cas des nouveaux boulevards aménagés sur la Rive-Sud (1945) que sont Sir-Wilfrid-Laurier (route 116), s'alignant en parallèle avec la ligne de train de Saint-Lambert–Saint-Hilaire, puis du boulevard Montréal-Toronto (actuelle autoroute 20) qui longeait les voies du CP et du CN. Le pont Mercier offrira quant à lui une solution de remplacement automobile aux lignes de train du NY Central. Désinvestissement dans le transport ferroviaire et hausse des investissements et de l'accessibilité à l'égard du transport routier ont ainsi entraîné le déclin des trains de banlieue et des tramways montréalais. À la suite de ces changements marquants des années 1950, on a assisté, conjointement avec le phénomène d'étalement urbain, à une désindustrialisation massive de l'île de Montréal. Attirée par l'accès au réseau autoroutier, par les coûts moins élevés de fonctionnement et par une présence maintenant importante de main-d'œuvre en périphérie, l'industrie manufacturière s'installe dans de nouveaux parcs industriels créés en banlieue (Marsan, 1994). Selon Linteau (1992 : 440), « les autoroutes remplacent dès lors les voies ferrées comme élément structurant des zones industrielles dans l'agglomération ». Par ailleurs, le rôle de Montréal comme lieu de transit du transport ferroviaire s'atténue avec l'émergence de l'industrie du camionnage qui s'articule à partir du réseau autoroutier. Dans le contexte nord-américain, Montréal perd les atouts qui lui étaient attribués par son réseau ferroviaire et ne profite donc pas autant que d'autres villes de la croissance du transport routier (Linteau, 1992)¹⁶.

¹⁶ S'agissant du transport maritime, l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent dans les années 1950 aura le même effet sur Montréal.

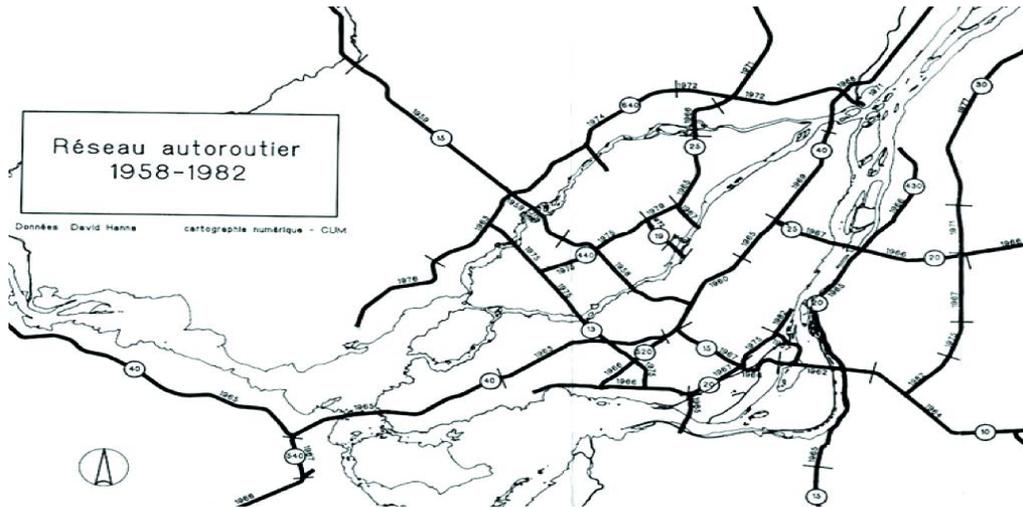


Figure 2.8 Le développement du réseau routier entre 1958 et 1982

Source : Hanna, 1993

L'âge d'or du transport routier ne commence toutefois que pendant les années 1960 et 1970, avec des investissements sans précédent de tous les paliers de gouvernement afin de constituer un réseau compétitif pour la région de Montréal. En vue d'Expo 67, tous les acteurs s'accordent sur le constat que Montréal a, en comparaison avec les autres grandes agglomérations nord-américaines, un retard à rattraper en matière de réseau autoroutier. La métropole adhère également, avec Montréal Horizon 2000 (1967), à l'idée qu'encourager les pôles de Saint-Laurent, Laval, Anjou et de la Rive-Sud soutiendra le rôle moteur du centre-ville (Langlois, 1992). C'est ainsi que l'on a planifié la construction du pont Champlain (1962), du premier tronçon de l'autoroute 40 à Kirkland (1963), du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine (1967), de l'autoroute 10 (1964), de l'autoroute 15 (1966), de l'autoroute Décarie (1967) et le doublement du pont Mercier (1963). Ces vastes chantiers et la mise en fonction de ces infrastructures ont déclenché, selon Linteau (1992), une « véritable explosion de la banlieue montréalaise dans tous les sens ». La croissance rapide de Brossard, en lieu et place de vastes terres agricoles jusque-là peu accessibles à partir de Montréal, témoigne de ce type de développement. D'autres aménagements s'effectuent sous forme de corridors autoroutiers (autoroute 40 dans le West Island) ou sous forme de pôles (Saint-Laurent et Anjou).

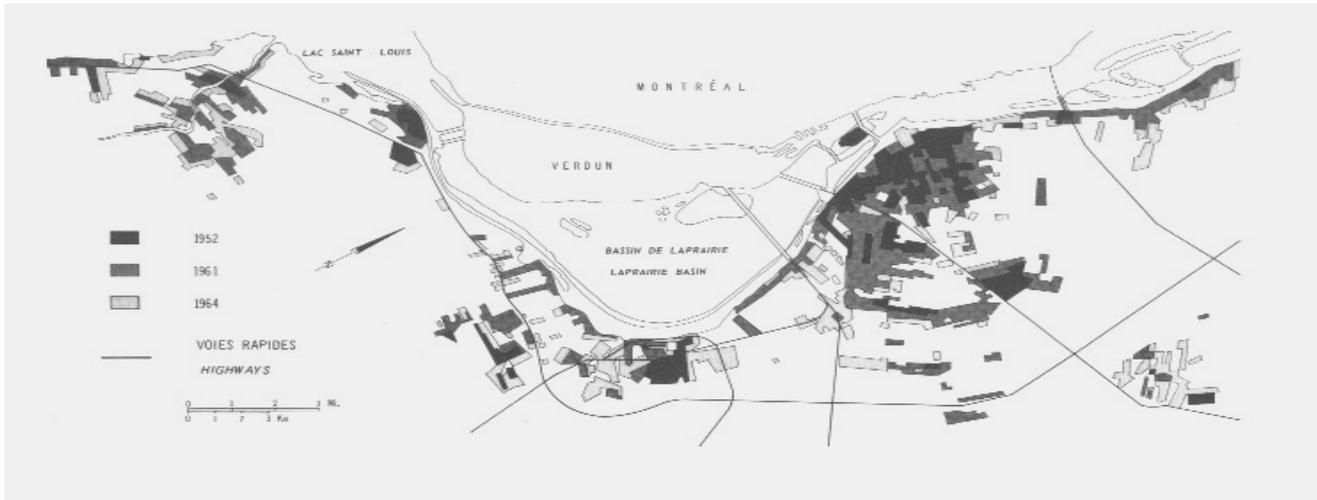


Figure 2.9 Croissance urbaine de la Rive-Sud, entre 1952 et 1964

Cette carte illustre la croissance urbaine de la Rive-Sud de Montréal. Notons que la plus grande partie de ce territoire a été aménagée à la suite de la mise en place du réseau routier d'après-guerre. Le secteur de Brossard, aux abords du pont Champlain, s'est quand à lui développé très rapidement après à la construction du pont.

Source : Beaugard, 1972.

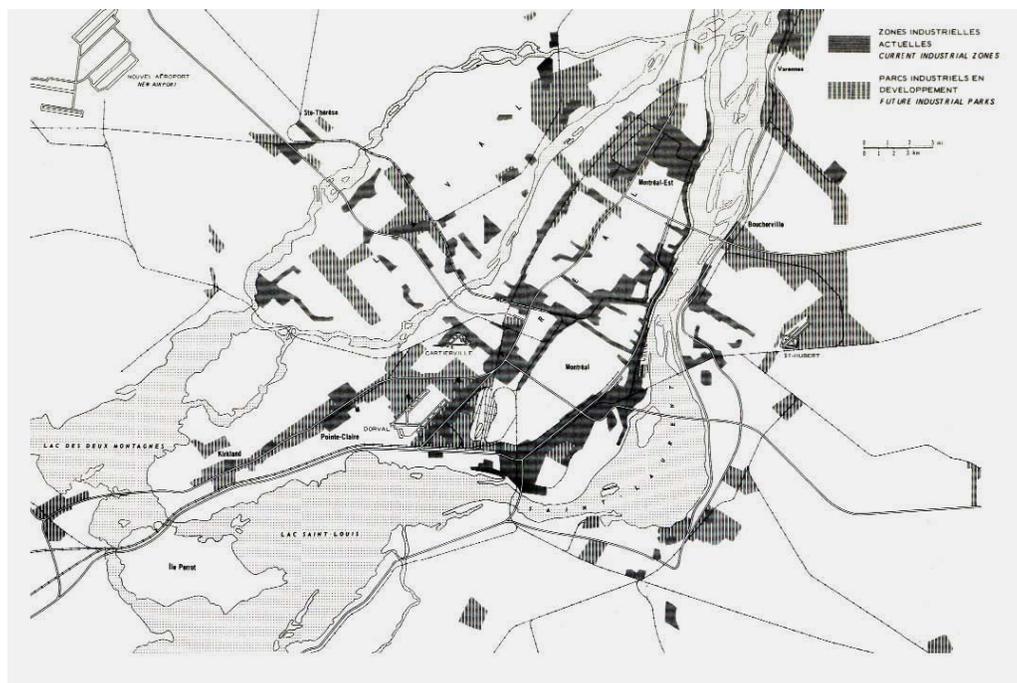


Figure 2.10 Zones industrielles de la région de Montréal, 1972

Cette carte des zones industrielles datant de 1972 montre bien comment celles-ci se sont greffées au réseau autoroutier et, par ailleurs, le développement important de vastes zones en périphérie de la ville-centre de Montréal.

Source : Beaugard, 1972.

Pendant les années 1970, le réseau est en partie complété par l'aménagement de voies de contournement (autoroutes 30, 440, 640) et par le doublement de l'autoroute 15 par l'autoroute 13, laquelle devait éventuellement atteindre Mirabel. En 1977, le moratoire sur la construction des autoroutes entre en vigueur; on cesse donc la construction d'autoroutes, mais on ajoute toutefois de nombreuses entrées et sorties au réseau en banlieue, ce qui contribue tout de même au développement en périphérie et à l'étalement urbain, conjointement avec l'abolition du péage sur les routes en 1985 (Hanna, 1998). Le réseau routier, s'il dessert l'ensemble de la région, est nettement favorable à la banlieue, bien davantage qu'au centre de l'agglomération qui reste fortement désavantagé par la congestion qui y sévit.

2.2.3 Les entrées dans le contexte montréalais actuel

Les entrées routières qui nous intéressent aujourd'hui sont la résultante d'un long processus de développement urbain et d'aménagement des infrastructures de transport. Les entrées s'inscrivent désormais dans un territoire montréalais qui s'est formé sur la base de logiques de développement fort diverses. La figure 2.11 montre cette évolution du territoire montréalais, en relation avec les implantations routières et autoroutières selon les époques. Il faut toutefois relativiser l'influence propre du réseau autoroutier sur la croissance : au-delà du simple lien de causalité entre autoroutes et développement, c'est bien un ensemble de stratégies et de modes de vie propres à des époques qui ont influé sur la constitution des tissus urbains. La région de Montréal apparaît donc aujourd'hui plus éclatée, étalée, les corridors autoroutiers traversant des zones diverses, hétérogènes et témoins d'époques très différentes. C'est ce paysage hétéroclite que suscitent, révèlent ou mettent en valeur les entrées de la ville de Montréal, et qui s'est constitué par la succession fort complexe d'événements ou d'actions qui ont eu un impact sur les morphologies et les paysages urbains.

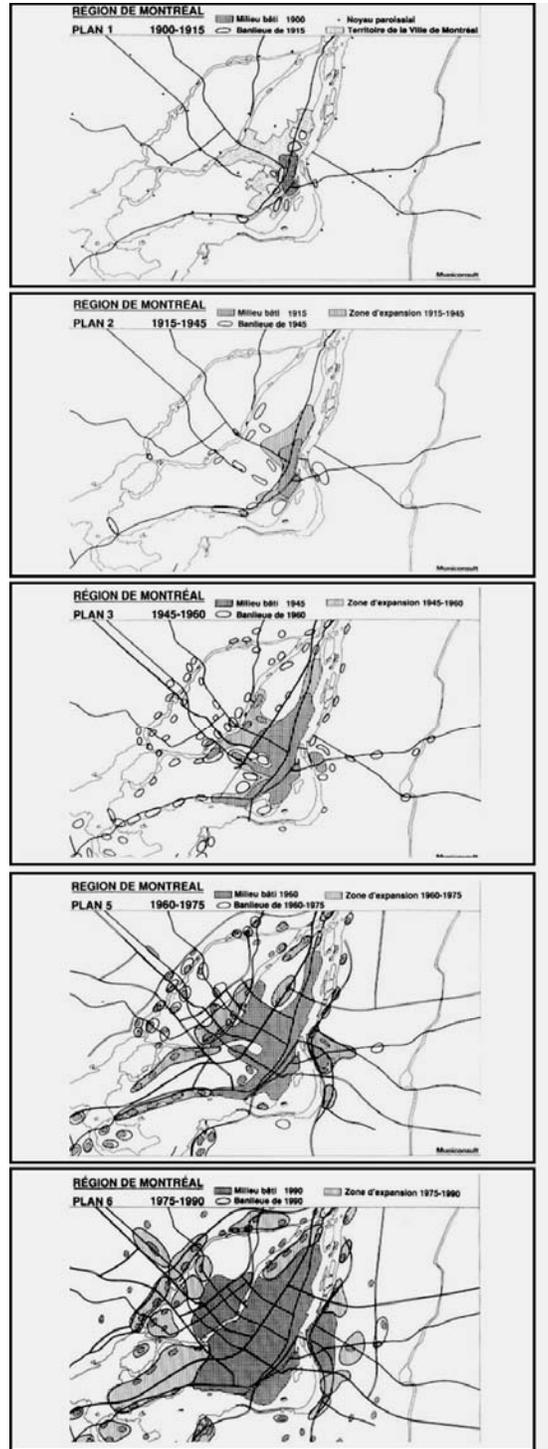


Figure 2.11 Développement de la région de Montréal, 1900-1990
Cartes du développement et de la croissance urbaine de Montréal, selon les époques et le développement du réseau routier.
Source : Langlois, 1992

2.3 Les entrées routières de Montréal : convergences et divergences

2.3.1 Une typologie des entrées

Les entrées routières de Montréal sont très différentes les unes des autres. Le tableau 2.3 situe les principaux éléments qui permettent de caractériser les différentes entrées, en somme de dresser une typologie.

Parmi tous ces critères de différenciation, trois ressortent comme étant plus particulièrement importants :

- ◆ Le niveau hiérarchique (route ou autoroute), qui définit l'utilisation qui est faite de l'entrée.
- ◆ Le design du pont, notamment le dégagement vertical, qui définit les modalités du raccordement au réseau routier.
- ◆ Les fonctions urbaines présentes aux abords de l'infrastructure, qui témoignent de la valorisation des quartiers situés à proximité de l'entrée.
- ◆ Un quatrième critère n'a pas été intégré au tableau 2.3, mais il aurait son importance. Il a trait à la perception d'éléments signifiants de Montréal dans le paysage, comme le mont Royal, l'oratoire Saint-Joseph, l'Université de Montréal, le centre-ville, le Stade olympique, le fleuve Saint-Laurent, l'île Sainte-Hélène et le parc d'amusement La Ronde.

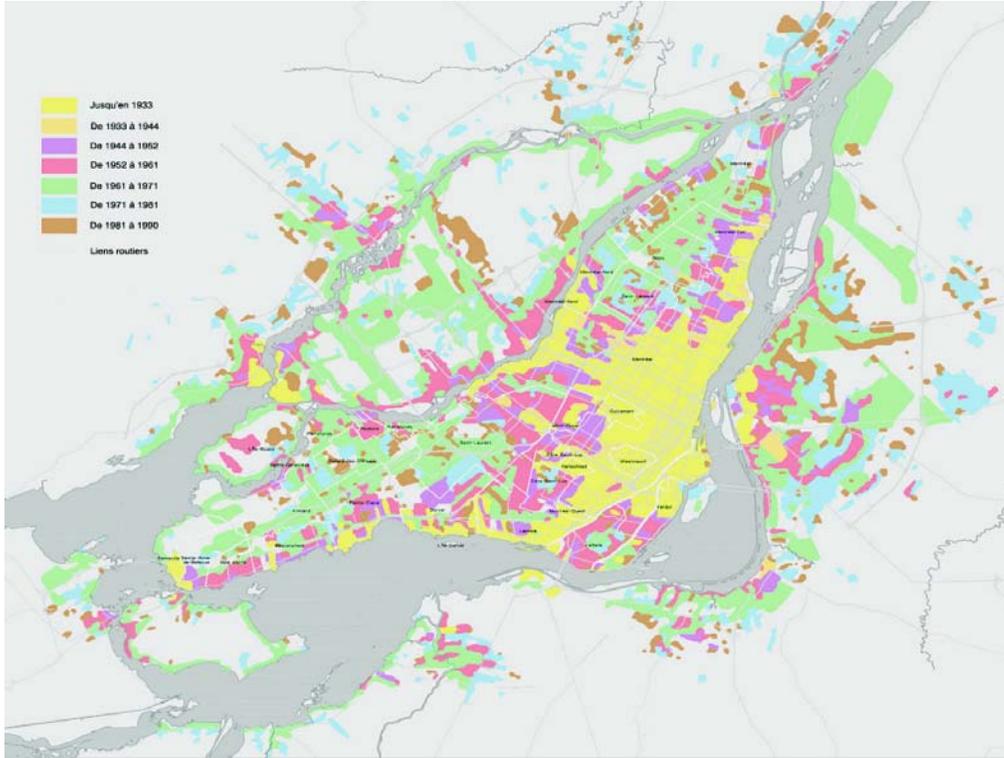


Figure 2.12 Urbanisation de la région de Montréal, 1933-1990

Source : Ministère des Affaires municipales

Tableau 2.3 Les caractéristiques des entrées

Catégories	Critères
Design de l'entrée	Type : pont ou tunnel Design de l'ouvrage d'art : hauteur, dégagement, etc. Design des approches : longueur, largeur, etc. Transition entre l'autoroute (ou la route) et l'entrée
Logique des réseaux	Niveau hiérarchique (autoroute, route, etc.) Raccordement au réseau Fonction de l'entrée (par rapport à la circulation véhiculaire) Débits de circulation (DJMA, etc.) Clientèles
Milieu d'accueil	Localisation de l'entrée Utilisation du sol aux abords : fonctions urbaines, etc. Cadre bâti : morphologie
Vues et paysages	Paysages : proche et lointain Repères Signalisation, panneaux (commerciaux ou non)
Articulation route-milieu	Moment de l'implantation Implantation de l'infrastructure Transition entre l'autoroute et le milieu Clientèle de l'infrastructure

2.3.2 Six parcours d'entrée représentatifs

Sur la base de ces critères de différenciation, il est possible de discerner six entrées qui sont à la fois représentatives des différents types qu'il nous est permis de dégager, et surtout majeures pour l'agglomération montréalaise. Ces six entrées nous apparaissent très distinctes les unes des autres, chacune ayant des particularités, une situation et un rôle propres dans le réseau routier et l'environnement urbain de la métropole. De plus, nous avons tenté, dans cette sélection, de couvrir le plus possible l'ensemble du territoire de l'île de Montréal. En d'autres mots, ces entrées nous semblaient résumer la diversité des situations présentes. Et c'est parmi elles que deux parcours seront retenus pour analyse approfondie. Ces six entrées sont les suivantes :

Au nord :

- ◆ Autoroute 15 – pont Médéric-Martin;
- ◆ Autoroute 19 – pont Papineau-Leblanc.

À l'est :

- ◆ Autoroute 40 – pont Charles-de-Gaulle.

À l'ouest :

- ◆ Autoroute 40 – pont de l'Île-aux-Tourtes.

Au sud :

- ◆ Route 132 – pont Jacques-Cartier;
- ◆ Autoroute 10 – pont Champlain.

Nous les décrivons dans les lignes qui suivent. Par ailleurs, le lecteur peut consulter la section 3.4.3 pour la description de la démarche générale d'analyse.

2.3.2.1 L'autoroute 15 et le pont Médéric-Martin

Il s'agit d'un axe de liaison autoroutier interrégional reliant Montréal à la région des Laurentides. Du côté de Laval, l'autoroute est dotée de murs antibruit au sud du tronçon, tandis que dans la portion nord la marge de recul des édifices est importante et le paysage est marqué par de nombreux centres commerciaux, des magasins à grande surface, des immeubles de bureaux ou des bâtiments industriels. De grands stationnements dominent l'avant-plan visuel. En direction de Montréal, la traversée du pont Médéric-Martin permet ensuite de percevoir notamment le mont Royal en arrière-plan du quartier résidentiel de Cartierville; il y a ensuite dissociation entre l'autoroute et les milieux urbains riverains, certaines zones étant coupées par des murs antibruit. La portion du parcours dans l'arrondissement Saint-Laurent se présente, quant à elle, comme un milieu autoroutier bordé de grands immeubles en retrait.

C'est le parcours d'entrée le plus long, le plus étendu. Les séquences d'observation sont aussi relativement longues. Tout comme pour la route 132 Est (que nous verrons plus loin), la vue sur la ville apparaît déjà au-delà de la première séquence établie aux fins de la recherche, c'est-à-dire d'aussi loin que Saint-Jérôme.

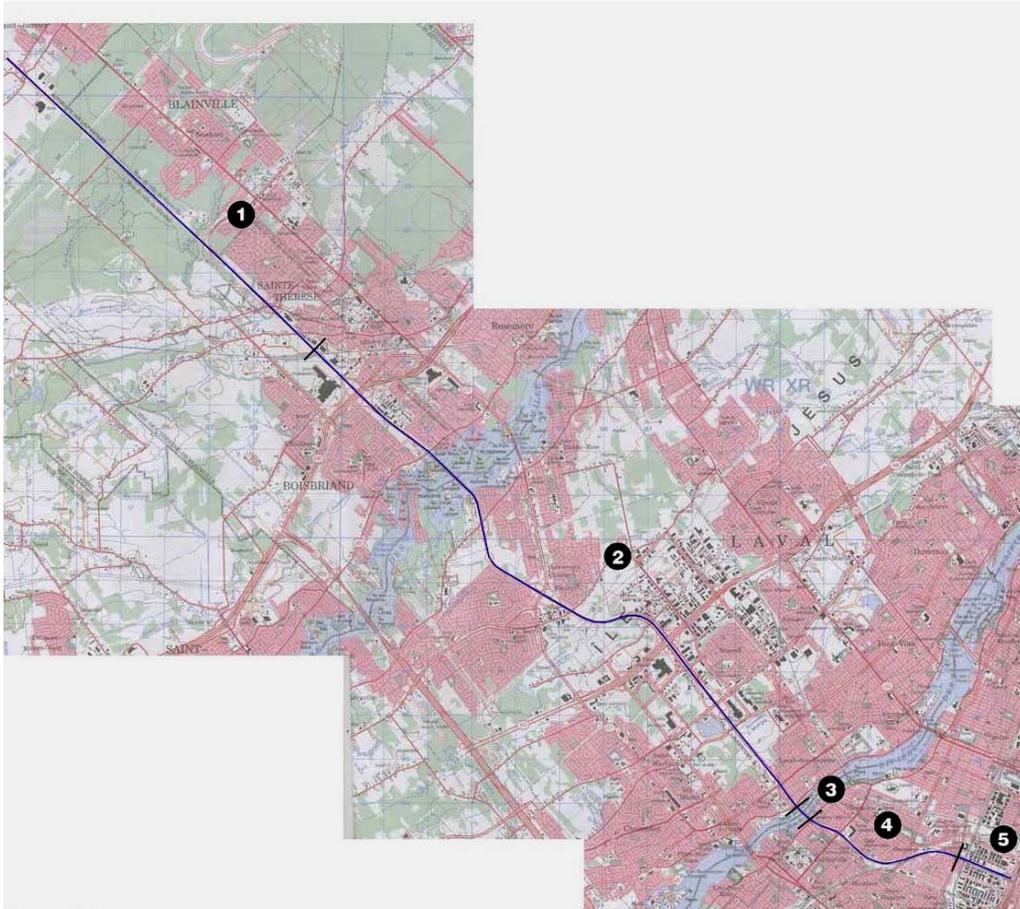


Figure 2.13 L'autoroute 15 et le pont Médecin Martin : les séquences d'observation

Séquence 1

La séquence commence au croisement avec la rivière Sainte-Marie et se termine au croisement avec la voie ferrée, juste avant l'ancien emplacement de l'usine GM. Cette séquence est caractérisée par l'alternance de parcelles agricoles, de bâtiments d'entreprises du secteur tertiaire et de reprises de boisés. Les panneaux publicitaires sont abondants et systématiquement implantés à plus ou moins 200 mètres de distance l'un de l'autre.

Séquence 2

La séquence 2 commence à l'usine GM, au croisement avec l'autoroute 640, et se termine avant le pont Médéric-Martin, au croisement avec la rivière des Mille-Îles. Elle est marquée par quelques éléments significatifs : la présence de l'échangeur de l'autoroute 440, autour duquel s'est implanté un vaste ensemble commercial; le passage au-dessus de la rivière des Mille-Îles par le pont Gédéon-Ouimet – on trouve à cet endroit de l'affichage publicitaire; le passage de l'infrastructure hydroélectrique. La densité augmente peu à peu tout au long de la séquence. Au début du parcours apparaissent des noyaux de résidences de type bungalow. On trouve d'autres ensembles résidentiels un peu plus loin. La séquence est marquée par la présence rythmée de sorties, de passages en dessous de viaducs ou par-dessus les routes, qui donnent le sentiment de mouvement régulier de haut en bas.

Au kilomètre 7, au moment de passer au-dessus de la route 148, la vue sur Montréal se découpe au loin, mais elle disparaît presque aussitôt. C'est aussi le début d'un mur antibruit sur le côté gauche, sur plus ou moins 500 mètres, et ensuite, après le viaduc, des murs antibruit s'élèvent sur les deux côtés jusqu'à la fin de la séquence, à l'entrée du pont

Séquence 3

La séquence 3 comprend la totalité du pont Médéric-Martin. On note la présence de glissières de type New Jersey de chaque côté et au centre du pont. Depuis le tablier, on voit très bien Montréal : la montagne, la tour de l'Université de Montréal et l'oratoire Saint-Joseph. Dès la sortie du pont, à cause de la densification du bâti, on a le sentiment d'entrer en ville.

Séquence 4

La séquence 4 commence à la sortie du pont et se termine au passage sous le viaduc ferroviaire. Le rythme s'accélère sur cette séquence. On note la présence d'un mur antibruit sur une courte distance, sur le côté gauche seulement. Entre le boulevard Henri-Bourassa et le viaduc de la voie ferrée, la route est confinée et encadrée par des tours d'habitation. Dans cette séquence et la suivante, on sent nettement qu'on est entré dans la ville.

Séquence 5

La séquence commence au passage sous le viaduc de la voie ferrée et se termine au croisement avec l'autoroute 40. Elle est caractérisée par la présence de bâtiments commerciaux et d'immeubles de bureaux.

2.3.2.2 L'autoroute 19 et le pont Papineau-Leblanc

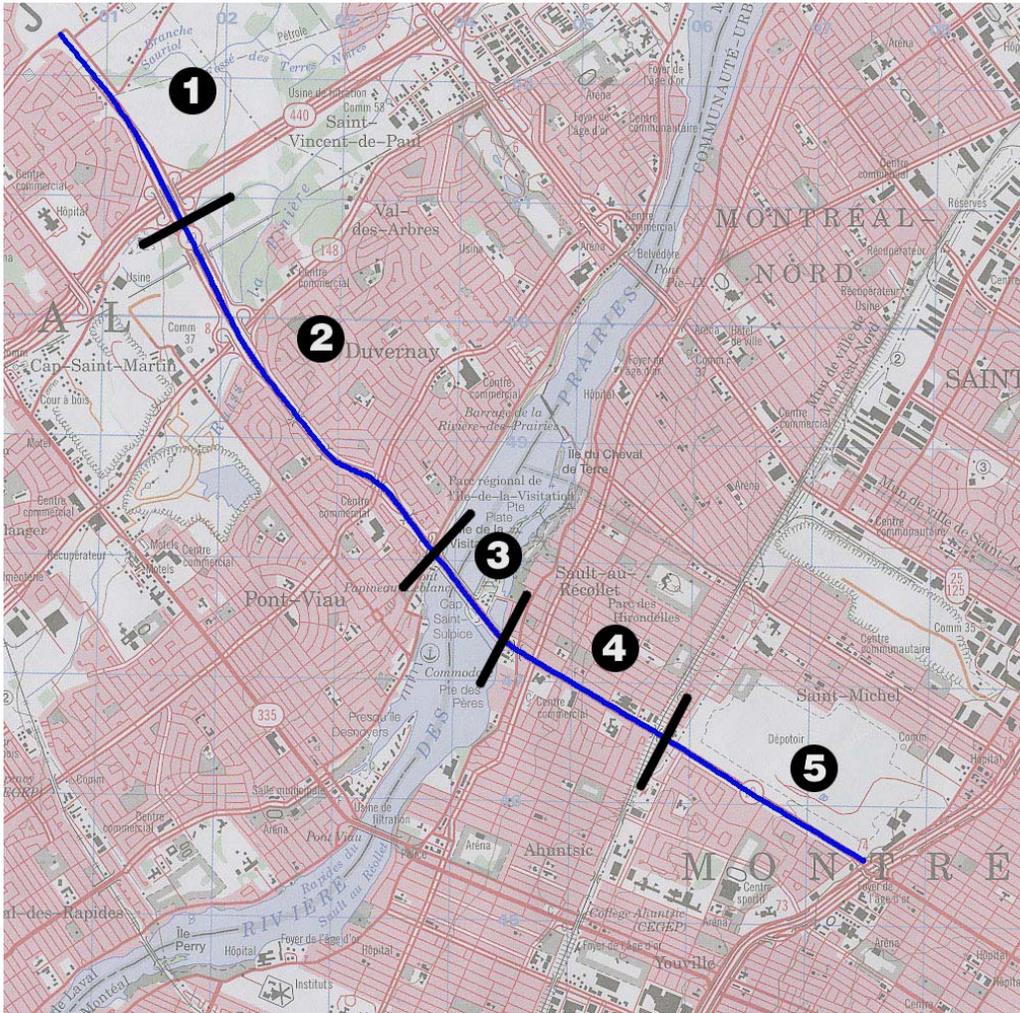


Figure 2.14 Les séquences d'observation : l'autoroute 19 et le pont Papineau-Leblanc

À Laval, avant la traversée du pont Papineau-Leblanc, la route est encaissée et passe sous le boulevard Lévesque. Le long de ce parcours d'entrée, il y a une nette dissociation entre le corridor autoroutier et les milieux résidentiels adjacents. La traversée de ce pont offre ensuite une vue sur le mont Royal, le parc-nature de l'île de la Visitation et le clocher de l'église du Sault-au-Récollet. L'arrivée à Montréal est très différente ici de l'arrivée par les séquences lavalloises, et elle présente un milieu urbain relativement dense le long d'une voie qui est davantage un boulevard (rue Papineau) qu'une autoroute. Il y a donc rupture hiérarchique du tracé, l'autoroute sur la portion de Laval se transformant en artère principale à Montréal. Ces différences méritent un examen attentif, surtout relativement à la question de l'insertion d'une autoroute dans son milieu, car le développement semble avoir été relativement bien encadré sur le plan urbanistique.

Séquence 1

La séquence 1 commence au boulevard Dagenais. Elle est caractérisée par un champ visuel ouvert et la présence de reprises de boisés, entrecoupées de groupes de résidences unifamiliales récentes, de type bungalow.

Séquence 2

La séquence 2 commence après le croisement avec la route 148 et se termine juste avant le pont Papineau-Leblanc. La route semble encaissée, et le corridor autoroutier est confiné par la présence de murs antibruit. Juste avant d'arriver au pont, on aperçoit clairement ce dernier; la vue s'ouvre alors sur Montréal.

Séquence 3

L'expérience de la traversée de la rivière des Prairies, qui constitue la séquence 3, est remarquable. La vue est orientée sur les clochers de l'église de La Visitation et sur la végétation des rives. La structure du pont à haubans domine également la vue en avant-plan.

Séquence 4

La séquence 4 commence à la sortie du pont et se termine après le passage sous le viaduc de la voie ferrée. Au centre de la rue, un terre-plein planté d'arbres a été aménagé. L'occupation du sol est caractérisée par la présence de résidences et de commerces, en alternance. Dès la sortie du pont, on prend conscience de la vie de quartier. Des piétons circulent, il y a de l'animation, la vitesse de la circulation est réduite. Le corridor d'entrée est lié à la trame viaire du quartier; aussi les croisements sont-ils marqués par la présence de feux de circulation.

Séquence 5

La séquence 5 commence après le passage sous le viaduc de la voie ferrée et se termine au croisement avec l'autoroute 40. L'animation urbaine diminue. Un terre-plein bétonné a été aménagé au centre de la rue, avec des lampadaires auxquels sont accrochés des oriflammes. Sur le côté droit, une rue parallèle dessert des quartiers résidentiels qui sont séparés de la rue Papineau par un terre-plein planté. Sur le côté gauche, on note la présence du complexe environnemental Saint-Michel (ancienne carrière Miron). Les abords de la rue Papineau sont très plantés; on observe un alignement d'arbres matures de même qu'une surface gazonnée à gauche. Cette séquence n'a pas la même allure en hiver. Les tons gris et bruns dominent en cette saison, tandis que le vert s'impose pendant l'été.

2.3.2.3 L'autoroute 40 et le pont Charles-de-Gaulle

À la suite de la traversée du pont Charles-de-Gaulle, les abords de l'autoroute sont ponctués de boisés ou de terrains en friche. Plusieurs lignes de transport d'électricité longent ou traversent l'emprise autoroutière et, au loin, de nombreux réservoirs pétroliers sont visibles. Des panneaux publicitaires sont également implantés de manière ponctuelle le long du parcours. L'autoroute longe ensuite une importante zone industrielle pétrolière à Montréal-Est. Tout juste avant le boulevard Louis-Hippolyte-La Fontaine, il y a densification du bâti : au sud, des murs antibruit séparent l'autoroute d'une zone résidentielle, tandis qu'au nord on aperçoit de nombreux bâtiments de taille moyenne.

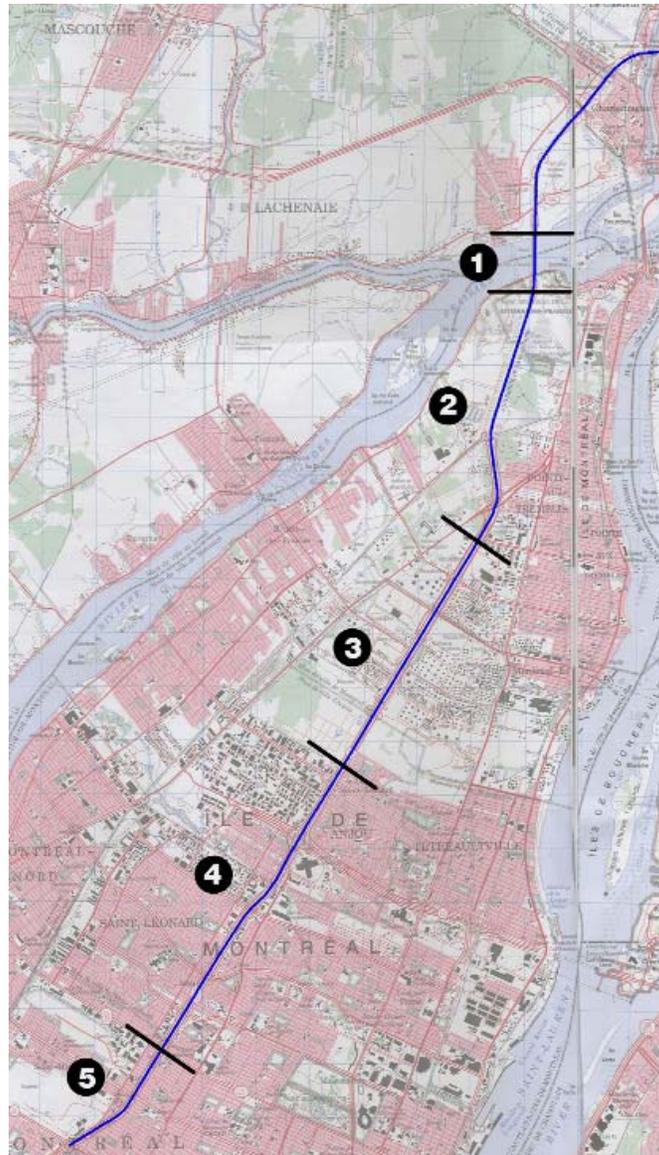


Figure 2.15 Les séquences d'observation : l'autoroute 40 et le pont Charles-de-Gaulle

Séquence 1

La séquence 1 comporte la totalité du pont Charles-de-Gaulle. L'utilisateur du pont a une vue sur le plan d'eau formé par la rencontre de la rivière des Prairies et du fleuve Saint-Laurent.

Séquence 2

La séquence 2 commence à la sortie du pont et se termine après le viaduc du boulevard Henri-Bourassa. Cette séquence est caractérisée par la présence de la ligne hydroélectrique et une végétation naturelle abondante. La ligne hydroélectrique longe le côté nord de l'autoroute et, par conséquent, elle crée un effet d'asymétrie. Peu de bâtiments sont implantés le long de l'autoroute dans cette séquence.

Séquence 3

La séquence 3 commence peu après le viaduc du boulevard Henri-Bourassa et se termine à l'échangeur du boulevard Ray-Lawson. Elle est caractérisée par une densification progressive du bâti. On note la forte présence de l'industrie lourde, principalement liée à la pétrochimie, qui donne un caractère quasi inhumain au paysage : on imagine difficilement que des personnes puissent y travailler et y vivre. On a l'impression d'un « paysage machine », malgré les rares reprises de boisés apparaissant ici et là. Cette composition suscite un questionnement : À quoi servent tous ces tuyaux, ces cheminées? Comment cela a-t-il été conçu, construit? Qu'est-ce qu'on y fabrique? Comment les gens circulent-ils dans ces espaces?

Séquence 4

La séquence 4 commence à l'échangeur du boulevard Ray-Lawson et se termine au boulevard Pie-IX. Le passage entre la séquence 3 (espace ouvert) et la séquence 4 (espace fermé) est brutal. L'autoroute est confinée entre les murs antibruit à gauche et les bâtiments à droite. Après l'échangeur Anjou, qui constitue un moment fort, on pénètre dans un quartier. À cet endroit, le tissu urbain est plus serré et on observe aux abords de l'autoroute une alternance de commerces, d'entreprises du secteur tertiaire et de résidences. L'implantation du bâti est toutefois anarchique : les hauteurs et les marges de recul varient d'un bâtiment à l'autre

Séquence 5

On aperçoit de façon très fugace le mont Royal. À part cette vue, on ne trouve aucun repère visuel sur Montréal. À partir de cette séquence, on entre véritablement dans les quartiers montréalais.

2.3.2.4 La route 132 et le pont Jacques-Cartier

Dès Longueuil et à l'arrivée sur le pont Jacques-Cartier, ce parcours offre une vue d'ensemble du centre-ville de Montréal, du Stade olympique et de nombreux quartiers montréalais qui longent le fleuve Saint-Laurent. L'affichage publicitaire est présent du côté de Longueuil, mais il est nettement plus visible à l'arrivée à Montréal, de grands panneaux étant installés sur des édifices bordant le pont. L'entrée s'effectue à l'embouchure du pont, dans un milieu urbain assez dense mais déstructuré et ponctué de nombreux terrains vacants. Il y a également rupture d'échelle entre le parcours dégagé du pont Jacques-Cartier et le quartier Centre-Sud, milieu à caractère local.

Ce parcours est surtout caractérisé par le panorama qu'il offre sur la ville, le long du parcours, sur le côté droit. On trouve en général l'eau en avant-plan et, au second plan, la ville de Montréal. La vue sur la ville se découpe en trois tableaux distincts qui se chevauchent : la vue sur le Stade olympique ; la traversée du fleuve avec vue sur la voie maritime, les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène et le port de Montréal; enfin la vue sur le mont Royal et sur le centre-ville.

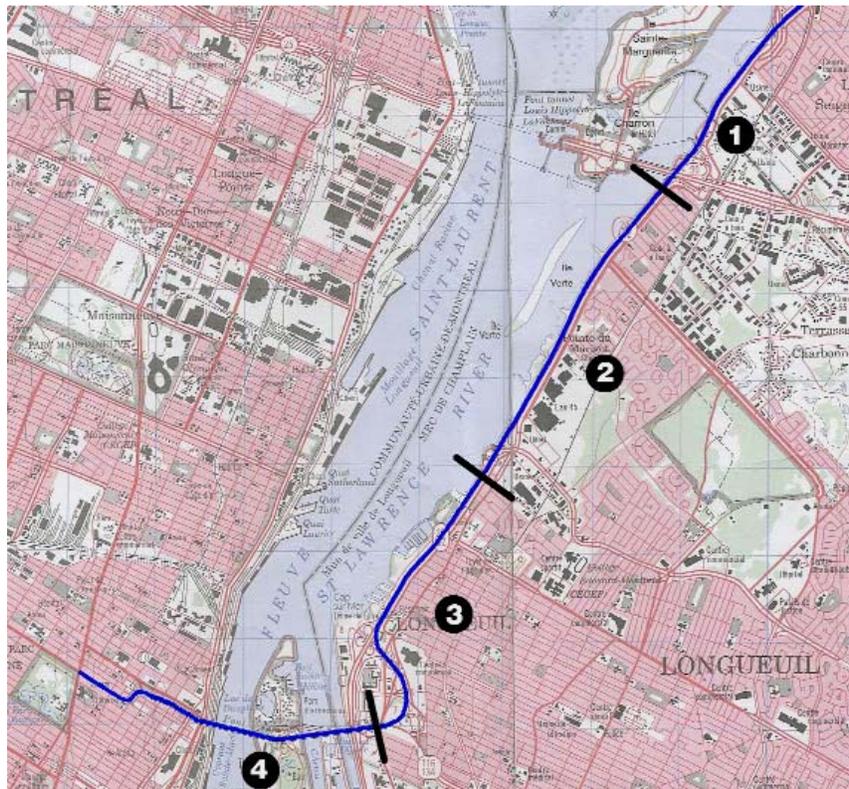


Figure 2.16 La route 132 et le pont Jacques-Cartier : les séquences d'observation

Séquence 1

La séquence commence après le viaduc de la voie ferrée et se termine après l'échangeur de l'autoroute 20 à la route 132. La vue sur la ville est droit devant nous. Au second plan, du côté latéral droit, la vue s'ouvre sur les îles de Boucherville. Du côté latéral gauche se trouvent des bâtiments commerciaux et industriels.

Séquence 2

La séquence commence après l'échangeur de l'autoroute 20 à la route 132 et se termine après le croisement avec le boulevard Roland-Therrien. La dispersion des îles permet de nombreuses percées visuelles sur Montréal. Au premier plan, on observe le fleuve, au deuxième plan les îles et, en arrière-plan, les percées visuelles sur la ville. L'utilisation du sol le long de la route, sur le côté gauche, est diversifiée : les commerces et les industries côtoient les résidences.

Séquence 3

La séquence commence après le croisement du boulevard Roland-Therrien et se termine à l'embouchure du pont. Cette séquence est marquée par une progressive densification du bâti : plus on s'approche du pont, plus la densité résidentielle augmente; en fin de séquence, on remarque la présence de tours résidentielles d'une quinzaine d'étages. La structure du pont apparaît dans le champ visuel.

Séquence 4

La séquence 4 commence à l'entrée du pont Jacques-Cartier et se termine à la sortie de ce pont. La vue sur la ville le long du parcours, principalement à partir du pont, est spectaculaire. Le conducteur a vue sur la voie maritime, l'île Notre-Dame, La Ronde, l'île Sainte-Hélène, le Vieux-Port, le port et les édifices en hauteur des quartiers centraux. En arrière-plan se trouve le mont Royal. Juste avant la sortie du pont, on aperçoit en surplomb la rue Sainte-Catherine bordée d'immeubles commerciaux et résidentiels de faible hauteur, alignés le long du trottoir, sans marge de recul. Dans cette dernière portion de la séquence, les bâtiments des quartiers environnants sont très rapprochés de la structure du pont. De plus, dans le dernier tournant, un panneau publicitaire apposé sur un bâtiment industriel capte toute l'attention, au détriment du bâtiment lui-même. Celui-ci est caractéristique d'une architecture industrielle du début du XX^e siècle et présente un certain intérêt. À la sortie du pont, on entre presque sans transition dans le quartier. La présence de panneaux publicitaires et de panneaux de signalisation est dominante.

2.3.2.5 L'autoroute 10 et le pont Champlain

Ce parcours présente certainement la vue la plus spectaculaire du fleuve, de Montréal et de son centre-ville. Ce dernier est de plus perceptible avant même qu'on ne s'engage sur le pont Champlain. En effet, l'ensemble du centre-ville est visible de ce point de vue, de même que le mont Royal, dès le début de cette séquence. À partir de la sortie menant à l'autoroute Bonaventure, sur l'île des Sœurs, la vue sur le centre-ville est interrompue, puis cachée par le pont Victoria. Le parcours est ponctué de panneaux publicitaires implantés systématiquement. Dans la dernière portion, le tracé sinueux, en partie aménagé sur des terres gagnées sur le fleuve, a été en fait conçu pour contourner les installations portuaires (quai Bickerdike) et donner accès à Expo 67 via la Cité du Havre.

L'entrée sur le territoire de Montréal (après avoir traversé le pont Champlain) offre des vues panoramiques intéressantes sur le Vieux-Port, la Cité Multimédia et, par la suite, sur le centre-ville de Montréal, plus particulièrement sur le Quartier international. Le passage de l'autoroute à la rue University s'effectue brutalement, et le parcours pénètre alors un milieu urbain très dense d'immeubles de bureaux. Outre la vue sur le centre-ville et Montréal, l'intérêt premier de ce parcours est de proposer trois segments fortement différenciés : une autoroute interurbaine, un boulevard urbain, une rue de centre-ville. C'est là une situation qui permettra de mieux analyser les stratégies des acteurs par rapport à différents types d'infrastructures implantées dans un même milieu.

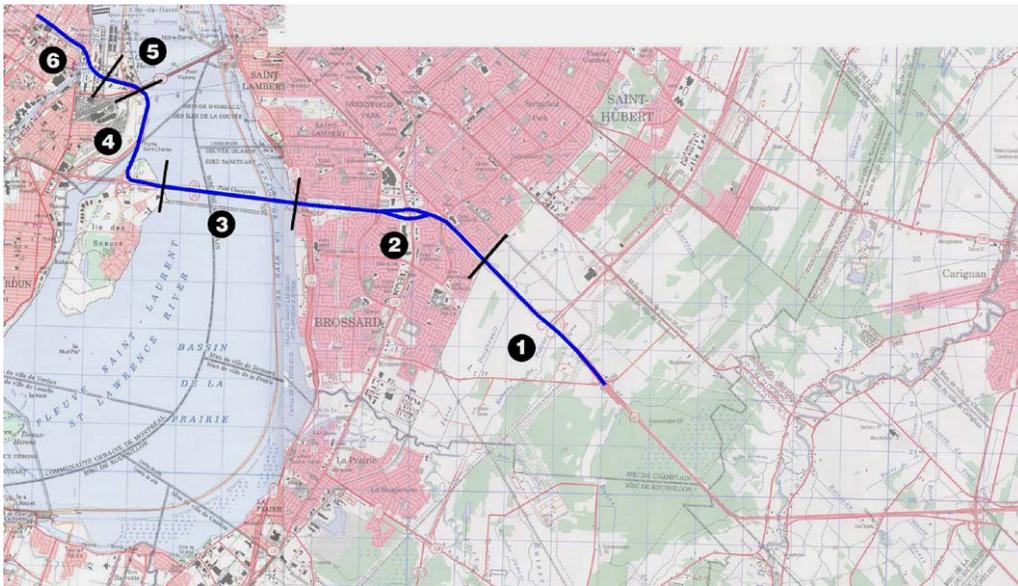


Figure 2.17 L'autoroute 10 et le pont Champlain : les séquences d'observation

Séquence 1

La séquence 1 commence à la rivière L'Acadie – ou avant le passage du viaduc et le croisement avec la ligne de transport d'énergie – et se termine au stationnement incitatif Chevrier de l'Agence métropolitaine de transport. Cette séquence est caractérisée par une grande ouverture du champ visuel. Les panneaux de signalisation sont multiples et les rampes d'accès également. Après être passé sous le viaduc de l'autoroute, on aperçoit sur la gauche, et ce, par temps clair, le profil de Montréal. Le passage de la séquence 1 à la séquence 2 est abrupt.

Séquence 2

La séquence commence au stationnement incitatif Chevrier et se termine avant le pont Champlain. Elle est marquée par la densification progressive du bâti, caractéristique de la traversée de la périphérie d'une ville. La faible hauteur du cadre bâti, la largeur de l'emprise autoroutière et la présence des centres commerciaux aux échangeurs, ceux-ci situés à une courte distance l'un de l'autre, font en sorte que le paysage de l'autoroute domine. Toutefois, à l'approche du pont, la vue en contre-plongée sur sa structure imposante donne du caractère à la séquence. Par ailleurs, l'alignement des peupliers entre le boulevard Pelletier et la rampe d'accès à l'autoroute 20 est remarquable.

Séquence 3

La séquence 3 correspond au pont Champlain, qui nous offre une vue panoramique spectaculaire successivement de la voie maritime, du fleuve dans son ensemble, de l'île des Sœurs et enfin du centre-ville de Montréal et, derrière lui, de la montagne. La structure du pont est fortement surélevée au-dessus du fleuve, à cause de la voie maritime, ce qui accentue l'effet exceptionnel de la traversée.

Séquence 4

La séquence commence à la sortie du pont Champlain et se termine au pont Victoria. Elle est caractérisée par la présence du Technoparc qui longe le côté gauche du corridor autoroutier. Sur le côté droit, il y a une vue sur le plan d'eau, qui est toutefois réduite par la présence de glissières de type New Jersey en bordure de l'autoroute.

Séquence 5

La séquence 5 commence au pont Victoria et se termine au silo à grains situé à proximité du corridor autoroutier. Aux abords du pont Victoria, on trouve du côté gauche un paysage industriel : des bâtiments industriels anciens, un poste hydroélectrique et des voies ferrées. Sur la droite, un paysage industrialo-portuaire s'offre à la vue : des convoyeurs, des conteneurs et des bâtiments industriels divers sur le quai Bickerdike.

Séquence 6

La séquence commence par la présence du silo et se termine au premier feu de circulation depuis la sortie du pont, à l'angle de la rue Notre-Dame. Le changement de séquence est abrupt et spectaculaire : le silo situé à proximité du corridor autoroutier a pour effet de cacher le paysage du centre-ville. Le conducteur contourne le silo pour soudainement découvrir la ville, avec un effet de surprise.

2.3.2.6 L'autoroute 40 et le pont de l'Île-aux-Tourtes

Outre la section à caractère naturel à l'extrémité de l'île, la section ouest de l'autoroute 40 offre des caractéristiques nettement différentes de celles observées à l'est de l'île. Comme à l'est, l'infrastructure est en rupture avec le milieu urbain environnant, mais dans une moindre mesure. On observe un traitement intéressant des immeubles commerciaux et des bâtiments industriels, qui semblent avoir été conçus en relation avec l'autoroute, dans une volonté de maximiser l'effet vitrine et de tirer profit de la plus-value que confère la visibilité à partir de l'autoroute. Les façades donnent sur la route, et le traitement architectural est supérieur à celui des autres entrées de type périurbain de Montréal. Il y a une grande variation des séquences visuelles. Toutefois, la véritable impression d'arrivée à Montréal ne se fait sentir qu'à l'approche de l'échangeur de l'autoroute Décarie, même s'il est parfois possible de voir le centre-ville plus à l'ouest.

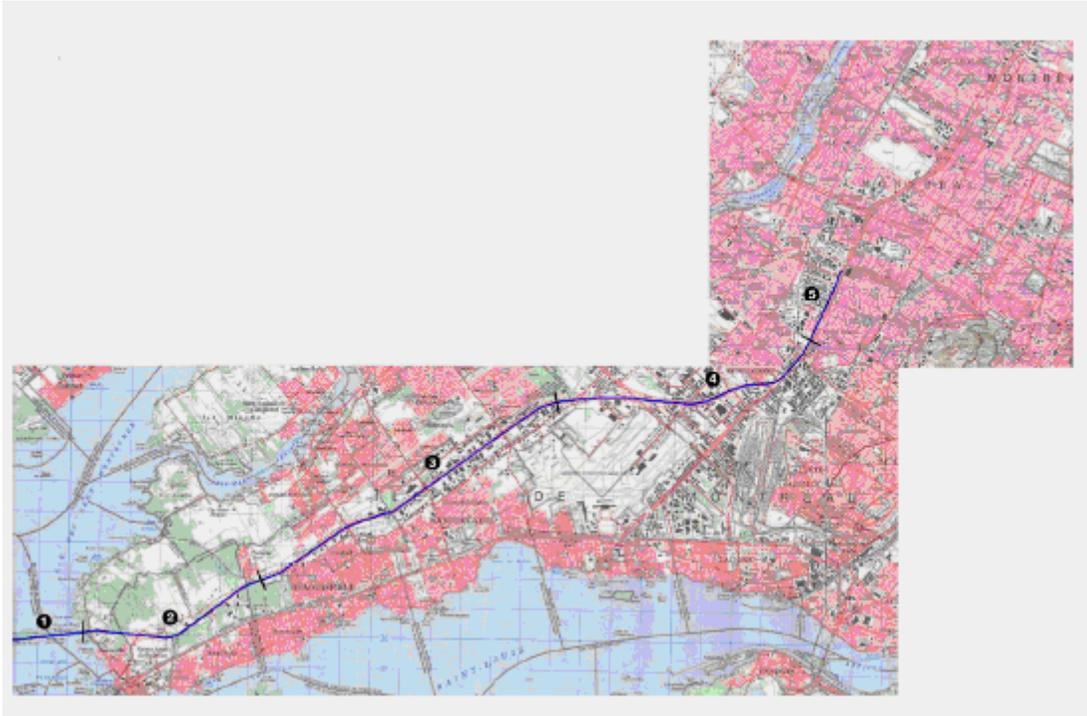


Figure 2.18 L'autoroute 40 et le pont de l'Île-aux-Tourtes

Séquence 1

La séquence 1 correspond à la totalité du pont de l'Île-aux-Tourtes, qui est peu élevé par rapport au plan d'eau. À partir de ce pont, le passager a une vue sur le plan d'eau, la baie de Vaudreuil, réduite toutefois par la présence des glissières rigides de type New Jersey aux abords du pont. On note la présence d'une végétation mature sur les berges à l'entrée et à la sortie du pont.

Séquence 2

La séquence 2 commence à la sortie du pont et se termine un peu après la limite de Beaconsfield, au croisement avec le chemin de l'Anse-à-l'Orme. La végétation est dominante avec la présence du campus Macdonald de l'Université McGill. On note une alternance de boisés bien établis, de reprises de boisés et de parcelles agricoles, ce qui a comme conséquence une alternance entre ouverture et fermeture du champ visuel. On constate également la présence de quelques bâtiments. Sur le plan de la conduite, étant donné l'homogénéité du parcours dominé par la végétation et le défaut d'éléments marquants, on éprouve une sensation de flottement. Cette séquence constitue une transition entre le milieu naturel précédant la traversée du pont et le milieu plus urbanisé vers lequel le parcours s'engage.

Séquence 3

La séquence 3 commence un peu au-delà de la limite de Beaconsfield et se termine à l'échangeur du boulevard Henri-Bourassa et du boulevard Hymus. La séquence est caractérisée par la présence d'entreprises du secteur tertiaire, de bureaux et d'entrepôts, implantés de manière isolée le long de l'autoroute, dont les hauteurs et les marges de recul sont plus ou moins constantes – un étage industriel, de plus ou moins 15 mètres de hauteur. Une voie de service sépare l'autoroute des bâtiments. Les quais de chargement sont orientés principalement en arrière et les façades qui font face à l'autoroute sont en lien visuel avec celle-ci. Les implantations semblent être postérieures à la construction de l'autoroute. En début de parcours, on trouve en alternance des bâtiments implantés isolément et des reprises de boisés. La densification se fait de manière progressive.

Séquence 4

La séquence 4 commence à l'échangeur du boulevard Henri-Bourassa et du boulevard Hymus et se termine à l'échangeur de l'autoroute Décarie. Elle est caractérisée par la présence de viaducs et d'échangeurs et d'un grand nombre de panneaux de signalisation indiquant les sorties et les embranchements. La conduite demande alors une grande concentration de la part de l'automobiliste, afin qu'il puisse s'orienter correctement. Le long des artères qui se raccordent à l'autoroute, des bâtiments sont implantés de telle sorte qu'ils enserrent l'autoroute de part et d'autre. Le trafic s'intensifie, et le champ visuel se rétrécit. On note une vue sur le flanc nord-ouest du mont Royal, à partir de la sortie Cavendish jusqu'à l'échangeur de l'autoroute Décarie. À la sortie Cavendish, le centre commercial Ikea constitue un point de repère marquant de la séquence. L'échangeur de l'autoroute Décarie est ensuite un moment fort de cette séquence d'observation, puisqu'à cet endroit le champ visuel s'élargit considérablement.

Séquence 5

La séquence 5 commence à l'échangeur de l'autoroute Décarie et se termine à l'échangeur du boulevard de l'Acadie. Cette séquence constitue une transition entre un parcours de type périurbain et la ville dense. À cet endroit, l'autoroute est toujours surélevée par rapport au sol. Après l'échangeur de l'autoroute Décarie, on entre progressivement dans un tissu urbain plus dense où l'autoroute est en situation de traversée, comme en marge du quartier. Au-delà de la séquence 5, entre la fin de cette séquence et le boulevard Pie-IX (portion non considérée dans le parcours d'entrée), le tissu urbain est totalement dominant et les sorties desservent les quartiers résidentiels.

2.3.3 Les entrées de Montréal : paysages et morphologies

De cette description sommaire, il ressort que les six parcours sont très différents les uns des autres. Les particularités dominantes de chaque parcours peuvent être résumées ainsi :

- ♦ Autoroute 15 : paysage de type banlieue, marqué par la présence de résidences et d'entreprises du secteur tertiaire (commerciales notamment). Lisibilité parfois en lien, parfois sans lien avec la route.
- ♦ Autoroute 19 : paysage de type banlieue, ancienne et récente, lotissement résidentiel. Lisibilité en lien avec la voie autoroutière.
- ♦ Autoroute 40, section ouest : paysage dominé par les entreprises du secteur tertiaire à implantation régulière. Lisibilité en lien avec la voie routière.
- ♦ Route 132 : paysage panoramique latéral. Lisibilité en lien avec la voie routière.
- ♦ Autoroute 10 : paysage de type banlieue, où on trouve des résidences et des entreprises du secteur tertiaire (surtout des bureaux et des commerces), avec ou sans lien avec l'autoroute.
- ♦ Autoroute 40, section est : paysage marqué par l'industrie lourde. Lisibilité sans lien avec la voie routière.

Des vues sur Montréal s'offrent à tous les parcours d'entrée, sauf à celui de l'autoroute 40 dans le secteur est où la vue est très fugace. Les aperçus sur Montréal sont toutefois différents d'un parcours d'entrée à l'autre : succincts, en plongée, répétés et changeants, répétés et semblables. Le pont Champlain offre sans doute la vue la plus spectaculaire sur Montréal. On y voit, ensemble ou séparément, plusieurs éléments emblématiques de la métropole : la montagne, le centre-ville, le fleuve, le port. La reconversion de territoire est aussi du spectacle : le port de Montréal reconverti en espace récréatif, les abords du fleuve réappropriés par l'activité industrielle. La route 132 et le pont Jacques-Cartier offrent également des panoramas appréciables sur la ville.

Les abords sont généralement occupés par des éléments qui restent en relation visuelle avec l'autoroute. Le meilleur exemple est celui de la portion ouest de l'autoroute 40 où les bâtiments font face à l'autoroute, tandis que les quais de déchargement sont situés derrière ou sur le côté. Autre exemple : les panneaux publicitaires sont implantés de façon à être visibles à partir de l'autoroute.

L'expérience du passage du pont et de la traversée d'un cours d'eau (fleuve ou rivière) est ressentie comme un moment fort.

2.4 Conclusion

Les entrées de Montréal, on l'aura constaté, présentent des caractéristiques propres et distinctes. Tout d'abord parce que les entrées impliquent la traversée d'un cours d'eau; les ponts contribuent au rituel d'entrée, à marquer l'entrée de manière évidente, du moins pour ceux qui n'en sont pas des usagers habituels. Les entrées de Montréal sont également originales selon trois autres dimensions : les espaces situés aux abords des ponts sont rarement monofonctionnels; les paysages dégagés par les infrastructures sont diversifiés; les entrées permettent, dans la grande majorité des cas, de dégager des vues sur les éléments qui définissent ou devraient contribuer à définir l'identité de Montréal. C'est toutefois l'obstacle que constituaient les cours d'eau à franchir, plutôt qu'une quelconque volonté planificatrice, qui aura assuré le maintien de cette particularité à travers les différentes périodes de l'évolution de la métropole. À l'exception de l'attention nouvelle qu'elles ont reçue au cours des dernières années, les entrées auront été des composantes oubliées, sinon ignorées dans la forte expansion du réseau routier et dans l'explosion des banlieues. Cependant, par leur caractère distinct, les entrées routières de Montréal offrent aujourd'hui une occasion unique d'aménagement, tout comme elles commandent une requalification significative. C'est donc dans cette double perspective que cette originalité sera analysée plus à fond dans les chapitres subséquents, pour deux parcours particuliers.

3. LA MÉTHODOLOGIE D'ÉTUDE DES ENTRÉES DE MONTRÉAL

3.0 Introduction

La recherche que nous proposons vise essentiellement à comprendre comment s'articulent les infrastructures d'entrée aux territoires traversés. C'est la question des effets structurants qui se trouve ainsi posée. Ces effets sont généralement compris en termes économiques et spatiaux : l'augmentation de l'offre en matière de transport, par l'ajout d'éléments d'infrastructures, serait censé modifier les choix de localisation des différents acteurs – qui chercheraient à en profiter – et, par voie de conséquence, entraînerait une modification significative de l'utilisation du sol. Pour comprendre les relations entre les infrastructures d'entrée et les territoires traversés, il nous apparaissait nécessaire de considérer d'autres dimensions que les seules dimensions économiques, pour également aborder l'analyse de la morphologie et du paysage. À cette fin, on trouvera dans les prochaines pages la présentation des principaux éléments de la méthodologie que nous avons appliquée pour réaliser la présente recherche; mais, dans un premier temps, nous revenons sur le concept des entrées de ville.

3.1 Les entrées de ville : concept et délimitation

3.1.1 *Les entrées de ville : retour sur le concept*

Les entrées sont des éléments importants de la ville, parce qu'elles jouent un rôle d'interface entre deux types d'espaces, la ville et sa banlieue, la ville et la campagne. Interface d'abord parce que l'entrée est un lieu de passage, obligé ou non, du centre ou vers le centre de l'agglomération. Ainsi, les entrées concentrent des flux de circulation qui émergent de la ville ou se dirigent vers elle. Cela vaut notamment pour le réseau routier supérieur ou les réseaux de transport collectif¹⁷. Cela vaut d'autant plus que la ville est localisée sur une île et qu'il est nécessaire d'emprunter un ou des ponts pour y accéder ou pour en sortir; les flux sont alors fortement concentrés sur quelques éléments d'infrastructure.

Interface ensuite parce que l'entrée de ville est un espace de transition, qui permet de passer d'un environnement à un autre, urbain et périurbain dans un cas, urbain et rural dans l'autre¹⁸; en ce sens, l'entrée est aussi une zone grise, un entre-deux, et elle marque une rupture plus ou moins nette, plus ou moins rapide, davantage qu'il ne s'agit d'une frontière qui peut être fonctionnelle – le passage d'une fonction à une autre – ou morphologique – en lien avec le type de bâtiments, les densités, l'organisation viaire, etc. ou encore paysagère –

¹⁷ On conviendra toutefois que la problématique de l'entrée se pose en des termes différents s'agissant du transport collectif, surtout dans le cas des infrastructures souterraines comme le métro où l'entrée est reportée à la sortie de la station.

¹⁸ Dans la mesure, bien sûr, où l'on peut s'entendre sur ce que signifient les mots urbain, périurbain et rural, ce qui ne peut jamais être parfaitement aisé.

passage d'un paysage de banlieue au centre-ville. Ce n'est donc pas sans raisons que les entrées occupent une place déterminante dans l'espace symbolique et donnent aux usagers, habituels ou occasionnels, des clés pour comprendre la ville, mais également pour se l'approprier.

L'entrée de ville est une espèce de porte, porte qui n'est pas nécessairement clairement localisée dans l'espace. Elle peut l'être, dans le cas de villes fortifiées, par exemple, ou lorsque nous sommes en présence d'une île : les ponts à franchir sont nécessairement perçus comme des entrées de ville, même s'ils ne sont pas toujours localisés là où commence la ville, tout simplement parce que la ville s'est étendue au-delà de ses frontières naturelles initiales. Cependant, la porte est généralement mal définie sur le plan spatial, voire elle n'existe pas, sinon de manière virtuelle – par l'intermédiaire des limites administratives, par exemple – ou encore par un élément du paysage – par l'affichage, notamment. Aussi, l'entrée de ville est le plus souvent un espace plus ou moins étendu, qui peut être assimilé à un parcours, un parcours d'entrée, qui s'étire plus ou moins loin de part et d'autre de la « porte ». S'il est difficile de localiser avec précision une porte d'entrée, il l'est tout autant de délimiter un parcours d'entrée; tout dépend, en fait, de critères – qui ne peuvent être appliqués que de manière arbitraire – pour délimiter ce parcours qui rend possible l'entrée dans la ville, mais également la sortie de la ville. En ce sens, les concepts de porte et de parcours restent ambigus, surtout dans le cas d'agglomérations aux contours imprécis. Cela dit, le concept de parcours d'entrée est sans aucun doute le plus utile des deux, d'une part parce qu'il correspond mieux à l'expérience d'entrée, qui se fait le plus souvent de manière progressive, et d'autre part parce qu'avec le parcours se met en place une relation entre le territoire et l'entrée.

Les entrées de ville mettent en relation des territoires, urbain et périurbain ou urbain et rural; elles sont conçues comme des lieux de passage pour permettre d'accéder à la ville ou d'en sortir, et non pour donner accès aux territoires qui sont situés à proximité de l'entrée. Ainsi, les territoires situés à proximité des entrées de ville profitent rarement d'une forte accessibilité – ou même d'une bonne visibilité –, surtout que ces entrées sont le plus souvent localisées sur un réseau qui est en rupture avec son milieu d'accueil. D'ailleurs, les entrées ne sont pas nécessairement conçues comme des entrées : elles le sont parce que des infrastructures y ont été aménagées à cet effet. Mais les espaces situés autour des entrées sont souvent aménagés non pas pour faciliter l'entrée dans la ville, mais en fonction d'impératifs autres, d'où la dégradation qui caractérise souvent ces espaces.

Nous sommes ainsi en présence d'un affrontement entre deux logiques, pour l'essentiel incompatibles : la logique de l'infrastructure, d'un côté, et la logique du territoire, de l'autre, qui ne se développe pas nécessairement en relation avec l'entrée¹⁹. L'entrée n'a pas en soi de potentiel. C'est plutôt dans sa capacité à se mettre en relation avec le territoire qu'elle acquiert ce potentiel. Ce n'est qu'avec les voies d'accès que l'entrée de ville entre en relation avec le territoire; d'où l'importance des rocade et des échangeurs pour assurer l'interface entre l'infrastructure et le territoire. C'est donc dans sa dimension parcours que l'entrée peut exprimer un potentiel, en intégrant les raccordements au réseau urbain.

3.1.2 La délimitation des entrées

Entrer à Montréal suppose que l'on traverse un cours d'eau, le fleuve Saint-Laurent ou la rivière des Prairies. Mais la traversée ne suffit pas pour définir l'entrée. C'est ainsi que les entrées routières de la métropole seront analysées sous l'angle de l'expérience du parcours. Le parcours d'entrée sera défini comme la zone qui se déploie avant et après chaque pont, à l'extérieur de Montréal et sur l'île. En partant de l'extérieur, le début du parcours pourra être localisé :

- ◆ Dès lors que l'on aperçoit ou perçoit un des attributs du paysage urbain de Montréal²⁰;
- ◆ À partir du moment où il y a transition nette dans l'utilisation du sol;
- ◆ Ou encore lorsqu'on arrive à un pont, si les deux précédents critères ne sont pas vérifiables.

Le parcours d'entrée s'achèvera au premier ou aux premiers échangeurs, sur le territoire montréalais. Ainsi, un territoire relativement restreint pourra être défini, sur lequel portera l'essentiel de nos analyses. Toutefois, les territoires plus éloignés feront également l'objet d'attention dans la mesure où les infrastructures proposent à la vue des territoires éloignés, qui déterminent, dans une certaine mesure, la signification de l'entrée.

¹⁹ Et cela d'autant plus que la porte d'entrée est très souvent aménagée en fonction soit d'impératifs techniques – la nécessité d'aménager une traversée, la structure du réseau routier supérieur, etc. – soit pour minimiser les impacts négatifs sur les territoires traversés. L'entrée n'est donc pas aménagée pour maximiser les effets positifs sur le territoire.

²⁰ Ces attributs ont, pour l'essentiel, été précisés dans les études de caractérisation de la forme urbaine réalisées dans le contexte de la préparation du plan d'urbanisme de la ville de Montréal. Parmi les attributs les plus significatifs, on retiendra le mont Royal, le fleuve et le centre-ville de Montréal. Mais les vues sur le mont Royal ou le centre-ville sont souvent fugaces et elles ne sont que peu ou pas mises en valeur. Cela vaut également pour le fleuve, bien qu'il soit pratiquement toujours visible au moment de la traversée, du moins par le sud.

3.2 La méthodologie d'analyse

La méthode d'analyse utilisée pour la présente recherche comprend essentiellement cinq grandes étapes : une étude historique, afin de situer l'évolution du territoire avant et après l'aménagement de l'infrastructure d'entrée; une analyse de la morphologie et des formes urbaines aux abords de l'infrastructure (pont et autoroute); une caractérisation des paysages traversés par l'infrastructure, tout autant les paysages de proximité que les paysages éloignés; une analyse des stratégies d'acteurs; une interprétation des changements observés, en termes d'effets structurants. Sur la base de ces analyses, nous dégagerons des principes d'intervention et de requalification des territoires traversés par les infrastructures d'entrée.

3.2.1 L'analyse diachronique des infrastructures associée à une analyse de l'évolution de l'utilisation des sols

Cette première étape sert d'assise aux étapes suivantes. Il s'agit de situer l'apparition de l'infrastructure selon ses composantes morphologiques, soit celle de l'infrastructure elle-même, du pont, de la route, de ses voies, de même que des bretelles de raccordement, des voies d'accès et des rocadés. Par ailleurs, l'évolution de l'utilisation du sol aux abords des entrées, prises au sens large (les ponts et les autoroutes) est tracée en tentant de situer cette évolution en rapport avec la dynamique plus globale de l'agglomération – mais surtout celle des quartiers adjacents – d'un côté, et de l'autre, de la relier à l'évolution de l'infrastructure et des réseaux qui l'intègrent, selon des grandes périodes historiques.

L'analyse s'effectuera à partir de photographies aériennes, de relevés d'utilisation du sol et d'examen du plan cadastral parcellaire périphérique, de même que de la documentation disponible – les histoires urbaines, essentiellement.

3.2.2 L'analyse morphologique et paysagère

Ce deuxième volet adopte une approche synchronique, en ce sens qu'il s'intéresse aux territoires actuels et aux paysages qui peuvent être observés; nous serons ainsi amenés à nous pencher sur les parcours d'entrée dans leur état actuel.

Les parcours d'entrée seront découpés en séquences en fonction de trois éléments :

- ♦ La morphologie de l'infrastructure.

- ♦ La perception d'attributs urbains ou paysagers – par exemple des vues sur le mont Royal, sur le centre-ville, sur des bâtiments emblématiques comme le Stade olympique – selon différentes échelles de proximité : les abords immédiats du parcours, les plans intermédiaires, les arrière-plans.
- ♦ Les ruptures dans l'utilisation du sol et les morphologies.

Dans chaque séquence, dans les bandes situées immédiatement de part et d'autre des infrastructures, les éléments morphologiques – bâtiments, relief, végétation, objets et structures – seront répertoriés. Les séquences seront ensuite qualifiées selon une série d'attributs, dont la continuité, la cohérence, la congruité, la lisibilité et le caractère identitaire ou emblématique.

La perspective ou le point de vue sera celui des différents utilisateurs – habituels ou non – des infrastructures, soit celui du regard porté, à partir de l'infrastructure, sur le territoire traversé. Nous tenterons cependant de distinguer comment le but du déplacement et sa fréquence (ou régularité) peuvent infléchir la nature du regard porté et être source de valorisation ou, à l'inverse, de banalisation. La position analytique sera celle d'experts – les membres de l'équipe –, mais elle fera appel aux documents de planification et d'aménagement du territoire pour en dégager les éléments et perspectives qui y ont été valorisés.

À titre d'outils et de rendus des relevés de terrain, cette phase fera appel à des esquisses et à des montages photographiques afin de faire ressortir les vues, les points d'attraction ou de valorisation des paysages.

3.2.3 L'analyse des stratégies des différents acteurs

Une analyse des stratégies des principaux acteurs concernés ou en mesure d'influer sur la transformation de la morphologie a été effectuée. Il s'agissait ainsi de comprendre la portée des actions réalisées ou des outils utilisés, les logiques d'implantation en rapport avec les entrées et les infrastructures, mais également les interrelations entre les acteurs. Les acteurs qui nous apparaissent pertinents à cette étape sont les suivants : les politiciens; les urbanistes des municipalités ou arrondissements traversés; les planificateurs du MTQ; certains promoteurs immobiliers ou lotisseurs; les sociétés d'affichage partenaires d'utilité publique et les afficheurs.

Deux sources seront utilisées pour ce volet : les documents d'encadrement qui ont été produits – par exemple les plans d'urbanisme et les schémas d'aménagement, la réglementation d'urbanisme et les différents plans de transport – et surtout des entrevues réalisées auprès d'un échantillon d'acteurs afin de mieux comprendre comment ils perçoivent les entrées – s'ils les perçoivent comme espaces distincts de la ville – et comment ils les investissent. Les entrevues permettront également de mieux comprendre comment les acteurs perçoivent les autres acteurs, leurs rôles et leurs

responsabilités, de même que l'impact de leurs actions. Afin de faciliter la collecte d'information et tel que nous en avons convenu avec les différentes personnes rencontrées, la confidentialité est préservée – le rôle et l'organisation d'attache de ces personnes sont toutefois mentionnés en annexe 3.

3.2.4 *L'interprétation des changements observés en termes d'effets structurants*

Avec toute la prudence qui convient à l'utilisation du concept d'effet structurant, et en l'appliquant à une échelle originale, celle des paysages de proximité, nous tentons de lier les changements observés en termes de morphologie, de valorisation des vues, à des gestes d'aménagement proprement dits comme la construction d'éléments d'infrastructure, ou à des gestes d'encadrement comme l'adoption de plans d'urbanisme ou de schémas d'aménagement, de normes d'implantation ou de règlements. Ce volet est particulièrement important puisqu'il cherche à déterminer si les actions entreprises ont eu les effets escomptés. Autrement dit, les stratégies et documents urbanistiques avaient-ils prévu les changements observés, et les effets structurants peuvent-ils être planifiés et contrôlés?

3.2.5 *Les principes d'intervention et de qualification paysagère*

En synthèse, nous tentons de dégager, à partir des volets précédents, des principes d'intervention qui pourraient être posés auprès ou par certains des acteurs actifs dans les entrées de ville, afin de bonifier l'encadrement paysager des entrées routières, de façon à les qualifier ou à les requalifier, dans une perspective identitaire et emblématique ou simplement dans celle d'un aménagement de qualité. L'approche méthodologique et le point de vue normatif seront, encore une fois, ceux d'experts, soit les membres de l'équipe de recherche; ils seront cependant validés auprès de l'équipe de suivi du projet du MTQ. Ces principes seront formulés sur un plan essentiellement générique, même s'ils prendront appui sur l'analyse de tronçons particuliers. Il n'est donc pas prévu, dans le cadre de ce projet de recherche, d'élaborer des projets de requalification paysagère proprement dits. Ces principes pourront toutefois servir à encadrer ces projets et à en dresser les cahiers des charges.

Nous précisons, dans les lignes qui suivent, la méthodologie relative à l'analyse de la morphologie, des paysages et des acteurs.

3.3 L'analyse morphologique

La morphologie urbaine est un concept difficile à cerner, le terme ayant plusieurs sens et, de ce fait, il a été compris de manières très diverses. Pour Merlin (1988 :18), « il concerne une vision spatiale et physique du cadre urbain, mais cette dimension matérielle peut aussi inclure tout un contenu historique, social, etc., inscrit dans le cadre physique ». Il s'agit d'abord de l'analyse des caractéristiques physiques de la ville, puis de la compréhension des processus sociaux ou d'acteurs à l'origine de cette production spatiale. Le concept de tissu, qui est au centre de cette vision de la ville, comprend les éléments suivants : le réseau viaire, le parcellaire, le bâti, les espaces libres et les caractéristiques physiques des sites (hydrographie, végétaux, etc.). Dans le cadre de cette recherche, notre vision de l'analyse morphologique sera surtout axée sur une compréhension de cette articulation entre réseaux de transport et territoires.

3.3.1 L'analyse globale du cadre physique et du développement des réseaux

Rappel des grandes phases du développement des réseaux

De la revue de la littérature sur l'histoire de Montréal et celle des réseaux de transport, cinq grandes périodes de développement relativement distinctes ont pu être déterminées, étapes que nous décrivons brièvement ici.

Avant 1850 – Montréal possédait déjà à cette époque un réseau de chemins à barrières (à péage). L'analyse de la période antérieure à 1850 fait également ressortir le parcellaire seigneurial, la division du territoire en côtes et la présence de quelques villages périurbains qui seront ultérieurement rattachés à Montréal par un réseau routier moderne.

De 1850 à 1910 – La période antérieure à 1910 est marquée par l'aménagement de réseaux étendus de tramways et de trains de banlieue, qui ont permis l'expansion de la villégiature et des premières banlieues de la région de Montréal.

De 1910 à 1950 – Le début des années 1910 est marqué par l'arrivée de l'automobile comme mode de transport. C'est le commencement de la mise en place, par les trois paliers de gouvernement, d'un réseau de transport axé principalement sur le transport routier, soit par l'aménagement de routes et de ponts qui, notamment, permettront de sortir de l'île de Montréal.

De 1950 à 1980 – La période d'après-guerre est caractérisée par une croissance très rapide, démographique tout autant qu'économique. La création de la Société centrale d'hypothèques et de logement en 1945 permet la mise en place d'un système d'accès à la propriété qui entraînera le lotissement de vastes territoires de la banlieue montréalaise. Le développement du réseau

routier connaît son apogée au début des années 1960 avec l'aménagement des principaux éléments du réseau autoroutier, notamment le premier tronçon de l'autoroute des Laurentides (1958), la construction de l'autoroute Métropolitaine (1960), l'ouverture du pont Champlain (1962) et du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine (1967), l'aménagement de l'autoroute 40 (1963), de l'autoroute des Cantons-de-l'Est (1964), de l'autoroute 15 (1966), de l'autoroute Décarie (1967) et le doublement du pont Mercier (1967). Près de dix années après l'aménagement de l'autoroute des Laurentides, plus de onze ponts avaient été construits autour des îles de Montréal et Jésus, ainsi que six grands axes autoroutiers.

L'expansion du réseau routier se poursuivra dans les années 1970 avec l'ouverture de l'autoroute 40 vers Québec et celle de l'autoroute 13 vers le nord, de même que l'aménagement de tronçons d'une autoroute de contournement – l'autoroute 30 sur la Rive-Sud, l'autoroute 440 et l'autoroute 640 sur la Rive-Nord. Durant cette période, six nouveaux ponts seront construits dans la région de Montréal.

Le moratoire de 1977 sur la construction des autoroutes marque la fin du développement du réseau. Toutefois, dans les années suivantes, de nombreux échangeurs seront construits et la capacité du réseau routier sera augmentée sur plusieurs tronçons, essentiellement en banlieue de Montréal.

De 1980 à aujourd'hui – Cette période est marquée à la fois par un faible accroissement de la construction routière et par un ralentissement du développement des zones périurbaines. Elle se distingue également par la consolidation du réseau, qui se traduit par la réfection des infrastructures les plus anciennes et, peut-être davantage, par l'augmentation de la capacité du réseau routier à certains endroits. La principale caractéristique de cette période reste toutefois l'autonomie croissante des banlieues par rapport à la ville-centre, surtout sur les plans commercial et industriel, ce qui n'est pas sans conséquences sur les modèles de déplacement. En ce qui a trait aux changements physiques touchant le territoire, cette période demeure toutefois plus stable et moins marquante que la précédente.

Les étapes de l'analyse

Le tableau suivant montre les grandes étapes de l'analyse et les éléments qui ont été collectés et traités. Il faut préciser que ces étapes n'ont pas été réalisées de manière linéaire, mais qu'elles s'enrichissent mutuellement au gré de l'analyse.

Tableau 3.1 Les étapes de l'analyse morphologique

Étape 1 : Analyse du cadre physique et géographique de Montréal	Identification des principaux éléments géographiques de Montréal : caractère insulaire, mont Royal, cours d'eau, etc.
Étape 2 : Analyse de la croissance urbaine	Analyse de l'évolution du parcellaire, de la division de l'île en côtes par les Sulpiciens, jusqu'au parcellaire actuel, afin de faire ressortir les permanences et l'influence des logiques du passé sur les tissus urbains actuels. Évolution de la croissance urbaine dans la région de Montréal : lignes de croissance (parcellaire actuel, rives, routes, lignes de tramways et trains, etc.) ; pôles de croissance (banlieues, échangeurs, parcs industriels, etc.); modes de croissance (croissance continue, discontinue).
Étape 3 : Évolution du réseau routier et des ponts	Analyse de l'évolution du réseau routier et de la construction des ponts, en relation avec le développement urbain, afin de mieux comprendre les liens entre le réseau routier régional et le parcellaire, ainsi que les permanences dans les tracés. Analyse sommaire de l'influence des autres modes de transport (tramway, train, traversiers) sur la forme urbaine, bien avant la mise en place du réseau routier.
Étape 4 : Analyse sommaire des grandes zones d'implantation	Identification des grandes zones d'activité : industrielles, commerciales, etc. Analyse de l'articulation de ces zones par rapport au réseau routier montréalais.

Tableau 3.2 Les outils d'analyse

Étape 1 : Analyse de l'utilisation du sol	Analyse sommaire de l'évolution globale de l'utilisation du sol dans le corridor du parcours. Outils : cartes historiques et d'utilisation du sol.
Étape 2 : Évolution du tracé	Historique du rôle de la voie dans l'agglomération, relation au plan cadastral parcellaire et au cadre bâti. Analyse de la superposition des tracés dans le temps. Outils : cartes historiques, cartes des assureurs, photos historiques, cartes du parcellaire.
Étape 3 : Analyse des tissus urbains	Analyse du réseau viaire, du parcellaire et du cadre bâti, afin de comprendre les oppositions entre les tissus urbains (par exemple les disparités entre quartier traditionnel et milieu suburbain). Outils : cartes historiques, cartes des assureurs (représentant le cadre bâti), photos aériennes, orthophotos.

3.3.2 L'analyse morphologique détaillée des parcours sélectionnés

Cette étape, liée à la caractérisation paysagère, consiste en une analyse locale et régionale des deux entrées sélectionnées. D'une part, elle s'inscrit dans la continuité de l'étape précédente quant à la définition générale et historique des contextes d'insertion des corridors routiers et, d'autre part, elle permet une analyse beaucoup plus fine et détaillée des caractéristiques morphologiques des entrées à l'étude. Le tableau suivant résume les différentes étapes et éléments d'analyse qui ont été abordés, ainsi que les outils utilisés.

3.4 La caractérisation de l'expérience visuelle

La caractérisation visuelle vise à qualifier les paysages le long des parcours d'entrée, sous l'angle de l'expérience, afin de comprendre les impacts de la relation entre le parcours d'entrée et le milieu traversé. Elle est complémentaire à l'analyse de la morphologie et à l'analyse des acteurs concernés par les territoires traversés, chacune de ces analyses ayant un angle particulier afin de mieux comprendre les situations observées le long des parcours. Dans la présente section, nous présentons la méthodologie utilisée, précédée d'un résumé des différentes approches de caractérisation visuelle et de deux exemples de caractérisation de parcours autoroutier.

Les approches de caractérisation visuelle sont multiples et variées. Plusieurs ouvrages ont été écrits sur ce sujet au cours des cinquante dernières années, dans des disciplines diverses de l'aménagement. Deux recherches menées à la Chaire en paysage et environnement nous ont paru intéressantes en ce qu'elles passent en revue les différentes approches en matière de méthodes d'évaluation des paysages. La première (Beudet et autres, 1997) fait la synthèse des approches d'évaluation et de caractérisation des paysages et traite particulièrement de la caractérisation visuelle. La deuxième, plus récente, fait l'analyse systématique des méthodes d'études paysagères en vue d'établir une méthode pour les routes et les autoroutes (Domon, 2004). Dans ces deux études, on présente les grandes familles d'approches d'évaluation et de caractérisation visuelle dont nous exposerons les grandes lignes.

Les ouvrages portant sur les méthodes de caractérisation visuelle de parcours autoroutiers sont, pour leur part, peu nombreux. La plupart du temps, les méthodes sont élaborées à l'intérieur même d'une étude et, bien qu'elles présentent des similitudes, elles varient en fonction de l'objectif de la recherche et du cas à observer. Ces méthodes sont fondées, pour la plupart, sur l'ouvrage de Donald Appleyard et ses collègues (1965), *The View from the Road*, à qui l'on doit les premiers éléments d'une méthode portant précisément sur les parcours routiers. Rappelons que dans cet ouvrage les auteurs échafaudent une méthode de caractérisation d'un parcours existant, basée sur l'appréciation esthétique, en vue d'établir un vocabulaire et des outils pouvant

servir à la planification des autoroutes. Il semble que ce soit sous l'angle de l'appréciation esthétique que se réalisent les caractérisations des parcours autoroutiers, selon des critères d'évaluation variant, à différents degrés, entre la subjectivité et l'objectivité, utilisant des approches diverses faisant appel au jugement des experts et des usagers. Nous présentons plus loin deux études de caractérisation qui ont retenu notre attention, l'une réalisée par la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal et l'autre par Lacasse Experts-Conseils, toutes les deux pour le compte du ministère des Transports du Québec.

3.4.1 *Un aperçu des approches d'évaluation et de caractérisation visuelles*

Comme l'ont rappelé Beaudet et autres (1997), quatre paradigmes sous-tendent les approches d'évaluation et de caractérisation visuelles du paysage : les paradigmes expert, cognitif, psychophysique et expérientiel ou phénoménologique. Cette classification en quatre familles a été élaborée par Porteous (1996) qui la reprenait d'une étude effectuée par Zube (1982, cité par Porteous, 1996), recensant les articles sur les évaluations de la perception du paysage parus entre 1965 et 1980. Les familles de méthodes de caractérisation de l'expérience visuelle se résument comme suit, selon Beaudet et autres (1997).

1. Paradigme expert – Cette méthode d'évaluation et de caractérisation prend appui sur des indicateurs formulés par un expert, souvent un professionnel de l'aménagement. Elle repose sur l'idée que le paysage peut être systématiquement analysé comme un objet, sur la base de critères dont le vocabulaire est dérivé de l'esthétique. Ce sont les dimensions physiques du paysage qui retiennent l'attention dans le but d'une application.
2. Paradigme cognitif – Cette approche prend appui sur la réponse cognitive des individus ou d'une collectivité. Elle s'intéresse particulièrement à ce que pensent les usagers, à l'explication de leurs préférences et aux facteurs qui déterminent ces préférences. La relation entre la perception des caractéristiques physiques et les valeurs entretenues constitue le motif central de cette approche. Ce sont les dimensions symboliques du paysage qui retiennent l'attention dans ce cas.
3. Paradigme psychophysique – Cette approche prend appui sur les mesures du caractère physique du paysage et du jugement perceptuel de l'observateur. Le paysage en tant qu'objet est compris par l'interprétation qu'en fait l'observateur. Ce sont les dimensions physiques et objectives du paysage de même que la réponse perceptuelle des observateurs dans le but d'une application qui retiennent ici l'attention.

4. Paradigme expérientiel (ou phénoménologique, selon Beudet et autres, 1997) – Cette approche est basée sur l'interaction entre les individus et le paysage et prend appui sur les sentiments formulés par les individus ou une collectivité. Elle cherche à comprendre le sens d'identité et d'appartenance au paysage. Elle est basée sur une philosophie subjectiviste et un jugement qualitatif (Porteous, 1982, cité par Beudet et autres, 1997). C'est la dimension du paysage comme un construit social qui est au centre de cette approche.

Malgré leurs différences, on trouve plusieurs similitudes entre ces quatre paradigmes (Porteous, 1996). Ces rapprochements sont résumés dans le tableau suivant.

Tableau 3.3 Comparaison des méthodes d'évaluation et de caractérisation visuelles

	Rôle de l'observateur	Qualité du paysage	Propriété socioculturelle et aspect recherche	Applicabilité	Sens du paysage et interaction entre le paysage et l'observateur
Expert		X		X	
Cognitif	X		X		X
Psychophysique	X	X		X	
Expérientiel					X

Dans leur ouvrage sur les méthodes d'études paysagères pour les routes et les autoroutes, Domon et autres (2003) rappellent que l'approche visuelle est l'une des trois principales méthodes utilisées en matière d'études paysagères, les deux autres étant l'approche écogéographique et l'approche participative (ou sociale). L'approche visuelle regroupe trois catégories, la méthode dite expert, la méthode qualitative (dite utilisateur) et la méthode combinée. Dans cette classification, la méthode qualitative s'appuie sur l'appréciation et la perception du paysage à travers des critères subjectifs. Elle regroupe les paradigmes cognitif, psychophysique et expérientiel, auxquels on associe la prise en considération de l'évaluation de l'appréciation des utilisateurs. En ce qui concerne l'approche combinée, de plus en plus d'auteurs s'accordent sur l'utilité d'une telle approche pour laquelle l'aspect du paysage résulte de l'interaction entre l'humain et l'environnement, sans pour autant être attribuable à l'un et à l'autre (Domon et autres, 2003).

À la lumière de ces lectures, il ressort que chaque paradigme est porteur d'une dimension particulière du paysage, soit objective ou subjective, ou d'une combinaison des deux.

- ◆ Paradigme expert : approche objective portant sur les dimensions physiques du paysage. Le paysage comme objet est au centre du paradigme.
- ◆ Paradigme cognitif : approche subjective portant sur la dimension symbolique du paysage. Les mécanismes cognitifs de l'individu sont au centre du paradigme.
- ◆ Paradigme psychophysique : approche combinée, à la fois objective et subjective, qui porte sur les dimensions objective et subjective du paysage. La réponse perceptuelle des observateurs relative aux dimensions physiques du paysage, mesurée systématiquement, est au centre de ce paradigme.
- ◆ Paradigme expérientiel : approche subjective portant sur le paysage comme construit social. La relation entre le paysage et le sujet observateur est au centre du paradigme.

Dans les exemples de caractérisation rapportés dans la prochaine section, on notera une prédominance de l'approche expert. Bien que cette approche soit considérée comme objective, on notera deux variantes la concernant, l'une étant plus objective, de type inventaire et orientée vers l'accumulation de connaissances par rapport au milieu, et l'autre caractérisée par le croisement des regards subjectif et objectif, activés par des concepts liés de mobilité urbaine et de lisibilité du paysage.

3.4.2 Une synthèse de deux études de caractérisation visuelle

Les deux études suivantes ont retenu notre attention pour leur concordance avec notre recherche : celle de la caractérisation des parcours d'entrée de la capitale (St-Denis et autres, 2003) et celle de la caractérisation de l'autoroute 20 (Lacasse Experts-Conseils, 2000). La première a été choisie parce qu'elle porte sur un ensemble de parcours d'entrée d'une seule ville, et la seconde parce que l'articulation du milieu traversé et du parcours autoroutier est analysée. Chacune se présente différemment : l'une est plutôt narrative, et l'autre plus analytique par la compilation de données en tableaux.

La caractérisation des parcours d'entrée de la capitale nationale

La recherche de St-Denis et autres (2003) témoigne d'une méthode qui emprunte à plusieurs des approches mentionnées plus haut, mais qui est principalement dominée par les approches expert et expérientielle. Elle s'appuie sur des relevés exhaustifs de terrain et sur une analyse rigoureuse de la typomorphologie des secteurs traversés par les parcours d'entrée. Deux types de parcours sont analysés : le parcours urbain et le parcours rural. Ce

choix s'appuie sur la différenciation des échelles de perception et de morphologie, qui requiert deux échelles d'analyse.

L'étude de caractérisation visuelle et morphologique vise à comprendre comment les faits modulent l'expérience visuelle d'un parcours et, en retour, comment celle-ci s'ouvre à des interprétations et à des jugements en fonction des attentes et des impératifs – l'impératif de lisibilité et l'impératif de mobilité (St-Denis et autres, 2003). L'objectif est, pour l'essentiel, de proposer la requalification de ces parcours en tant que parcours d'entrée.

Pour les deux types, l'interprétation s'appuie sur la description des contextes et de l'expérience des parcours, effectuée à partir de relevés exhaustifs et répétés sur le terrain. Prise de notes, prise de photos et lecture de cartes ont servi à documenter et à reconstituer l'expérience afin de l'analyser. Tel que le rapportent St-Denis et autres (2003), il s'agissait de saisir certaines des situations observées le long des parcours routiers et de comprendre, à la lumière des études morphologiques, pourquoi s'y trouvent de tels paysages.

Le travail sur le cadrage des entrées de la capitale démontre la pertinence d'une approche axée sur l'expérience sensible²¹ du paysage. En référence aux quatre paradigmes présentés plus haut, il est tentant de caractériser cette approche d'expert, puisqu'elle ne prend pas en considération l'évaluation ni l'appréciation de l'utilisateur. Cette méthode exclut l'établissement préalable d'indicateurs d'analyse en système de grille. En ce sens, l'approche expert est ici élargie, parce que l'expert exerce volontairement son jugement. L'évaluation dont il est question dans cette méthode met le jugement de l'observateur (l'expert) en perspective afin de reconnaître tous les ressorts de l'expérience visuelle dans un processus d'aller-retour constant entre les caractéristiques du paysage, le jugement esthétique et l'évaluation de ce jugement à travers des concepts théoriques (mobilité et lisibilité). La caractérisation physique des parcours d'entrée s'est construite sur le plan de la perception, en croisant les valeurs, culturelles ou économiques, entretenues à l'égard de celle-ci (St-Denis et autres, 2003). L'originalité de cette approche repose sur la stratégie méthodologique qui consiste à multiplier les visites sur les parcours et à faire de l'observation active pour parvenir à rendre compte de l'expérience paysagère à travers des concepts appropriés.

La caractérisation du parcours de l'autoroute 20

L'étude de caractérisation visuelle et urbanistique de l'autoroute 20 faite par Lacasse Experts-Conseils concerne le tronçon de l'autoroute 20 compris entre le pont Galipeault à la pointe ouest de l'île de Montréal et l'échangeur Saint-Pierre. L'étude porte sur la caractérisation visuelle et urbanistique du parcours autoroutier, de manière à définir son caractère et son identité et à proposer des solutions de requalification des abords de la route. La méthode utilisée

²¹ Expérience sensible : reconnaissance spontanée des valeurs esthétiques, emblématiques ou culturelles associées à une signification donnée (Jacobs et autres, 1998).

consistait à caractériser systématiquement le paysage, et de manière objective, en prenant appui sur des indicateurs formulés par l'expert; elle s'inscrit donc dans le cadre du paradigme expert.

Le contexte urbain (les unités) et le contexte autoroutier (les séquences) sont les deux axes d'analyse. Le découpage séquentiel porte sur les éléments perceptibles à partir de l'autoroute, provenant du contexte autoroutier et du milieu traversé. Ce dernier est découpé en unités de paysage, selon des critères d'utilisation du sol, de perception des riverains à l'égard du milieu autoroutier, de perception du territoire par les automobilistes et de composition de l'interface autoroutière avec le territoire. Les données sur la perception des observateurs à l'égard du milieu riverain donnent un indice concernant leur cohabitation réciproque. Ainsi sont notés systématiquement les types de vues sur l'autoroute à partir des unités de paysage. Cette analyse croisée mène à déterminer sept types de tronçons qui donnent l'identité du secteur étudié. Un des principaux intérêts de l'étude réside dans la stratégie de réciprocity, qui met en relief tant le milieu traversé que l'expérience visuelle du parcours autoroutier afin de définir les séquences de parcours et les unités de paysage. Les analyses sont bien détaillées et exprimées sous forme de grille, de sorte qu'il est possible de repérer le portrait du parcours et du milieu traversé et de reconnaître les points saillants et les problèmes soulevés.

Nous retenons de ces deux études tant la pertinence de la systématisation des relevés pour la prise de connaissance du milieu et de l'énoncé de solutions réelles que l'imbrication des relevés biophysiques morphologiques, sensoriels et expérientiels traversés par un regard objectif sur la question de la dynamique de mobilité.

3.4.3 La démarche générale

En systématisant la caractérisation visuelle sur la base d'indicateurs objectifs et au regard des analyses précédemment présentées, la démarche de caractérisation de l'expérience visuelle que nous utilisons ici est en grande partie ancrée dans le paradigme expert. Toutefois, tandis que le paradigme expert témoigne d'une certaine objectivité, une part de subjectivité a été introduite dans la méthode puisque, comme on le verra dans la démarche, l'aspect qualitatif apparaît.

La caractérisation de l'expérience visuelle telle que nous la proposons est fondée sur la modalité d'appréhension du milieu pris sous l'angle de l'appréciation esthétique. Comme le rapportaient Poullaouec-Gonidec et Domon (2000), on reconnaît trois aspects propres à la visibilité : ce qui s'offre à la vue; la manière dont les choses s'offrent à la vue; et l'attitude et la disposition des observateurs. Au regard de notre approche qui, tout en étant celle de l'expert, emprunte à plusieurs paradigmes, nous avons pris appui sur cette prémisse en traduisant ces trois aspects dans la grille d'analyse sur la caractérisation séquentielle des parcours (voir plus bas) : la composition, les

effets visuels et la qualification. La composition relève des propriétés des éléments visibles en soi, notamment la couleur et la forme. Les effets visuels sont les angles de vue, la durée, la distance, les effets de plongée, etc. La qualification dépend du profil, des attitudes et de la perception de l'observateur et elle met en relation le paysage visible et l'observateur. Bien que chacun de ces aspects soit présenté séparément dans la grille, ils sont pris en considération simultanément lors de la visite des parcours.

Le volet caractérisation regroupe deux étapes d'analyse. La première consiste en une analyse sommaire des six principaux parcours retenus lors de la précédente étape de la recherche et la deuxième en une analyse détaillée des parcours de l'autoroute 19 et de l'autoroute 10.

L'analyse des six parcours d'entrée

Dans un premier temps, les six entrées retenues lors du rapport d'étape ont été parcourues dans le but de délimiter les tronçons constituant les parcours d'entrée proprement dits, de diviser ces parcours en séquences²² et d'enregistrer les premières impressions. La méthode a consisté à rouler en voiture aussi lentement que possible afin de permettre au passager de diviser sur le vif le parcours en séquences. Cette information a été notée sur une carte à l'échelle de 1/20 000 sur laquelle étaient également notées les premières impressions. Les critères d'identification des parcours et des séquences ont été déterminés de la façon suivante.

Parcours : le parcours commence dès qu'il y a densification progressive et constante du bâti. Cette densification est caractérisée par le passage d'un paysage rural ou semi-rural (ou parfois périurbain) à un paysage urbain ou semi-urbain. La fin d'un parcours se situe après la connexion à une autoroute importante.

Séquence : une séquence consiste en un ensemble homogène sur le plan de la composition. Lorsqu'il y a changement de composition, il y a changement de séquence. Les changements de composition sont induits par l'une ou l'autre des variables suivantes : l'utilisation du sol, la végétation, le rapport d'ouverture-fermeture du champ visuel, la densification.

Après ce premier relevé sur le terrain, un second relevé a été effectué dans le but de photographier systématiquement chacune des séquences pour chaque parcours d'entrée. Les photos ont été prises en roulant, par le passager, dans l'axe de la route, par le toit ouvrant de la voiture. Les photographies ont été classées par parcours et par séquences et ont servi, avec les notes de terrain, à reconstituer l'expérience et à constituer une banque d'images pour appuyer les faits analysés. Une description sommaire des parcours, séquence par séquence, a ensuite été produite. Les résultats de cette étape sont présentés au chapitre 2.

²² Voir le lexique à l'annexe 3 pour la définition de « séquence ».

L'analyse des deux parcours

Deux parcours d'entrée ont été sélectionnés à des fins de caractérisation plus approfondie : l'autoroute 19 et l'autoroute 10. Ces deux parcours ont été choisis pour leur caractère représentatif : ils résument, en quelque sorte, les parcours d'entrée de Montréal. Ces deux tracés sont très différents; alors que le premier a été aménagé après que le territoire a déjà été en bonne partie urbanisé, l'autoroute 10 a été conçue, pour l'essentiel, avant que ne survienne l'urbanisation. L'autoroute 19 se distingue de l'autoroute 10 : par son caractère local sur le plan de la composition des abords; par ses points de repère locaux et régionaux; par le passage d'une logique d'autoroute à une logique d'artère principale; et par la faible hauteur de dégagement du pont. Quant à l'autoroute 10, elle se distingue : par son caractère spectaculaire, notamment pour les vues sur le centre-ville, le port et le fleuve de même que sur la montagne; par son raccordement à de nombreuses routes et autoroutes (boulevard Taschereau, autoroute 30, etc.); par le caractère autoroutier tout au long de son parcours; et par la hauteur élevée de dégagement du pont. Les deux parcours d'entrée offraient une diversité sur le plan des milieux traversés – échelles, types d'usages et composition –, du type d'interface entre l'autoroute et les milieux traversés – déconnectée ou en lien – et de l'aspect morphologique du pont – faible dégagement ou dégagement important.

La caractérisation de ces deux parcours consiste à rendre compte de l'expérience paysagère, à en faire l'interprétation et à saisir quelles sont les caractéristiques de cette expérience. Rappelons que la caractérisation visuelle se combine à l'analyse morphologique dans le but de comprendre les mécanismes en jeu aux abords des infrastructures autoroutières étudiées. La caractérisation des parcours des deux autoroutes a été rendue possible par l'accumulation des informations prises lors de la première visite, effectuée dans le cadre de l'analyse des six parcours, et de celles collectées lors d'une seconde visite. Lors de cette deuxième visite, une série de photos ont été prises systématiquement à chaque séquence, à l'arrêt, en bordure de la voie de circulation, en balayant le champ visuel de gauche à droite en trois photos. Ces images, en plus d'aider à la reconstitution du parcours, donnent la représentation de la composition paysagère latérale. Un repérage systématique de la composition des abords a également été effectué lors de cette seconde visite, à l'aide d'annotations sur cartes et de croquis en coupe.

Les visites ont été essentiellement effectuées à partir de la route (dans une voiture). Il est à noter que la hauteur du véhicule a une répercussion sur l'expérience visuelle. Plus la voiture est haute, plus la vue est plongeante. Un tel effet a des conséquences, notamment au moment de passer sur un pont, puisqu'une voiture haute comme un minibus ou une mini-fourgonnette permet d'avoir une vue au-dessus des glissières de sécurité et, par conséquent, un aperçu plus large du plan d'eau.

À la suite de cette seconde visite plus exhaustive, deux grilles d'analyse ont été réalisées. La première, intitulée « Caractérisation séquentielle du parcours », a servi à classer systématiquement et de manière exhaustive les informations accumulées la seconde, « Caractérisation du parcours et son contexte », a permis d'effectuer la synthèse de la première grille. Ces deux grilles d'analyse sont présentées dans les pages qui suivent.

La caractérisation séquentielle du parcours

L'utilité de la grille de caractérisation est de permettre de classer systématiquement les informations collectées afin de faire ressortir les particularités du paysage de manière à mettre en évidence les faits marquants, à interpréter ce qui est visible à partir de l'autoroute et à effectuer la qualification sous le mode de l'appréciation esthétique en utilisant des variables qui lui sont propres. Il s'agissait de reconstituer l'expérience visuelle de chaque parcours, séquence par séquence, à l'aide de cette grille et des photos afin d'analyser les éléments qui s'offraient à la vue. Cette grille est constituée d'éléments d'analyse qui sont décrits et qualifiés selon des paramètres précis.

Chaque séquence a été découpée selon différents angles de vue. La vue frontale considère ce qui se présente devant, c'est-à-dire sur le corridor autoroutier, la vue latérale gauche ce qui se trouve à gauche du conducteur, au-delà du corridor autoroutier, et la vue latérale droite saisit ce qui se trouve à droite du conducteur, au-delà du corridor autoroutier. Pour chaque angle de vue, la composition et les effets visuels sont répertoriés; la qualification de l'expérience visuelle pose un constat d'appréciation de ce qui est vu. Pour les angles de vue frontale, la composition liée à la géométrie de la route et celle de ce qui se trouve dans le champ de vision avant sont distinguées. Une distinction est faite aussi entre la composition générale et la composition des premier, deuxième et troisième plans pour les angles de vue latérale gauche et droite, de façon à faire ressortir la profondeur du champ visuel. La relation entre tous les angles de vue est ensuite décrite et qualifiée en une vue générale qui reprend les paramètres de composition et d'effets visuels en ajoutant l'échelle. L'autoroute 19 ayant cinq séquences et l'autoroute 10 en comportant six, onze grilles ont été remplies. Ces grilles se trouvent en annexe.

Tableau 3.4 Caractérisation séquentielle du parcours : qualification de chacune des séquences

Éléments d'analyse	Paramètres d'analyse
<p>Vue axiale : Ce qui est sur l'autoroute ou au loin</p> <p>a) Composition : géométrie du tracé de la route b) Composition c) Effets visuels</p> <p>d) Éléments visuels transversaux</p>	<p>a) Forme du plan horizontal et du plan vertical : courbe/droit, montant/descendant, profil de l'emprise publique. b) Forme, couleur, texture, volumétrie. c) Relation entre les vues latérales droite et gauche : effet concave, effet convexe, effet axial, effet de couloir, effet d'entonnoir, effet de découverte, effet de contre-plongée, effet de plongée, effet de choix, effet de voûte. d) Ponctuel, continu, répété, en transparence, échelle, effet d'encadrement, effet d'obstruction, effet confusion.</p>
<p>Qualification de l'expérience visuelle</p>	<p>Cohérence, complexité, lisibilité, échelle du tracé, éléments de cohérence et de confusion, éléments à caractère emblématique, symbolique, homogénéité, hétérogénéité.</p>
<p>Vue latérale gauche</p> <p>a) Composition générale b) Composition 1^{er} plan, 2^e plan, 3^e plan c) Effets visuels</p>	<p>a) Occupation du sol, relief, végétation, volume, échelle. b) Limite fortement ou faiblement marquée, hiérarchie, forme, couleur, texture. c) Panorama, vue filtrée, ouverte, fermée, point de repère, point de vue, effet de transparence.</p>
<p>Qualification de l'expérience visuelle</p>	<p>Cohérence, complexité, lisibilité, échelle, éléments de cohérence et de confusion, éléments à caractère emblématique, symbolique, homogénéité, hétérogénéité.</p>
<p>Vue latérale droite</p> <p>a) Composition générale b) Composition 1^{er} plan, 2^e plan, 3^e plan c) Effets visuels</p>	<p>a) Occupation du sol, relief, végétation, volume, échelle. b) Limite fortement ou faiblement marquée, hiérarchie, forme, couleur, texture. c) Panorama, vue filtrée, ouverte, fermée, point de repère, point de vue, effet de transparence.</p>
<p>Qualification de l'expérience visuelle</p>	<p>Cohérence, complexité, lisibilité, échelle, éléments de cohérence et de confusion, éléments à caractère emblématique, symbolique, homogénéité, hétérogénéité.</p>
<p>Vue générale : Relation entre les vues devant, latérales droite et gauche</p> <p>a) Composition b) Échelle c) Effets visuels</p>	<p>a) Symétrie affirmée, moyennement affirmée, asymétrie, sous-séquences, séquence longue, courte, homogénéité, hétérogénéité. b) Macro, micro. c) Champ visuel ouvert, fermé, filtré.</p>
<p>Qualification de l'expérience visuelle</p>	<p>Cohérence, complexité, lisibilité, échelle, éléments de cohérence et de confusion, éléments à caractère emblématique, symbolique, homogénéité, hétérogénéité; éléments d'attention, hétérogénéité, homogénéité, sous-séquences clairement ou faiblement identifiables.</p>

La caractérisation du parcours et son contexte

Dans le but de synthétiser l'information contenue dans ces grilles, une seconde grille d'analyse a été préparée afin de qualifier l'expérience visuelle de l'ensemble du parcours, de même que l'expérience du passage d'une séquence à l'autre, et de manière à faire ressortir les traits dominants. Cette étape contribue à la compréhension de la structuration formelle du milieu traversé. Les éléments d'analyse de la relation entre le parcours et son milieu reprennent les variables contenues dans la grille de caractérisation

séquentielle du parcours, soit la composition, les effets visuels, les limites et les échelles. La synthèse des données de cette grille est expliquée dans le chapitre portant sur la caractérisation des parcours des autoroutes 10 et 19. Les objectifs pour chacun des éléments d'analyse sont décrits dans le tableau suivant.

Le recours à deux grilles d'analyse *a posteriori* de la visite de terrain a pour effet de privilégier l'observation active et le relevé simultané de données subjectives – impressions générales, effets d'ambiance, dimensions dominantes de l'expérience paysagère – et objectives – formes, usages, etc. La deuxième grille a permis de systématiser l'expérience afin d'en préciser et d'en communiquer les constats. Ce processus a eu pour effet d'exploiter l'essentiel de l'expérience et de repérer un plus grand nombre d'aspects du paysage. L'exercice prend appui sur le fait que les éléments qui s'offrent à la vue, la manière dont ils le font et l'appréciation qu'on en fait se présentent dans la réalité en même temps, fait sur lequel s'entendent plusieurs auteurs.

Tableau 3.5 Caractérisation du parcours et son contexte : caractériser et qualifier l'expérience du passage d'une séquence à l'autre

Éléments d'analyse	Objectifs	Paramètres d'analyse
<i>Parcours et contexte</i>		
Limites	Identifier et qualifier l'interface, les jonctions ou les ruptures entre les séquences, de manière à comprendre la dynamique des changements d'une séquence à l'autre.	Limites floue, claire, forte, prédominante, effet de lien, effet de rupture marquée ou peu marquée, effet ponctuel, effet de lien, effet de superposition.
Composition	Identifier les différences ou les ressemblances du bâti, de la végétation, des usages et des ambiances; caractériser le passage d'une séquence à l'autre.	Formes et usages des abords : homogène, hétérogène, continuité, rupture.
Effet visuel	Identifier et qualifier les effets visuels dominants, les différences et les ressemblances d'une séquence à l'autre.	Confinement ou ouverture; progressif, abrupt, continu, en alternance; point repère continu, rétrécissant, grossissant; nœud visuel.
Échelles	Qualifier la gradation d'échelle d'une séquence à l'autre de manière à comprendre la structuration du milieu traversé en termes d'échelle.	Échelle verticale et horizontale; macro, micro et intermédiaire; gradation continue; progressive; prédominance d'une échelle.
<i>Traits dominants</i>		
Ligne de force	Identifier l'aspect ou le caractère qui domine l'expérience du parcours.	Effet visuel fort, occupation du sol dominante, grande cohérence sur le plan de la composition, vue spectaculaire, caractère scénique, type d'ambiance, caractère végétal fort.
Aspects visuels	Identifier et caractériser l'aspect visuel dominant le long du parcours.	Point de repère local, point de repère régional, vue panoramique, effet de surprise, effet d'asymétrie ou de symétrie, vue plongeante, encadrement fort.
Relation entre l'autoroute traversée et le milieu	Qualifier la relation entre l'autoroute et le milieu traversé : logique de la voie véhiculaire, singularité de la relation.	Logique autoroutière traversante, mixte, en dissociation, en lien; relation claire, aveugle, cohérente, de proximité, d'écart.
Éléments de confusion et de cohérence	Identifier les éléments de cohérence ou de confusion dominants le long du parcours.	Relation entre le corridor autoroutier et le milieu traversé sur le plan de la composition, de la géométrie de la route, des effets visuels, des éléments d'intérêt et des échelles.

3.5 L'analyse du système d'acteurs

Très différente des analyses paysagère et morphologique, l'étude du système d'acteurs vise à mettre en avant une vision du territoire considéré comme un construit d'acteurs. Il s'agit ainsi de concevoir les territoires à l'étude comme résultant de stratégies et d'actions de différents individus, groupes, organisations, etc. Qu'elles soient sous la forme de projets, de politiques, de réglementations ou d'appropriation, ces actions entrent en convergence ou en divergence et façonnent les tissus urbains. Nous adoptons ici une conception de l'acteur telle qu'elle a été prônée par Crozier et Friedberg (1977).

Il s'agit, avec cette analyse, de procéder à la modélisation d'acteurs types liés à la problématique des entrées de ville. Comme nous ne pouvons nous pencher sur les aspects locaux de chacune des entrées, la sélection des acteurs tente d'être la plus représentative possible des enjeux globaux qui se posent dans la région de Montréal. Ainsi, « le recensement des acteurs-clefs d'un territoire est donc contingent au problème posé ou au projet étudié » (Certu, 2001 : 6). De plus, comme nous ne traitons pas de projets particuliers, ou de jeux d'acteurs entourant des initiatives ou actions précises, nos différents cas imposent un traitement du territoire et des acteurs qui doit être plus souple.

Nous faisons face à des situations complexes où différentes échelles territoriales et temporelles s'entrecroisent, où les actions des acteurs sur le territoire ne peuvent être isolées et traitées indépendamment les unes des autres. Nous devons donc adopter une vision des territoires à l'étude en les considérant comme des systèmes d'action concrets, concept théorique qui représente un système de régulation des relations entre acteurs, elles-mêmes basées sur des jeux de pouvoir. Pour Bernoux (Certu, 2001 : 32), « le système d'action renvoie donc à l'idée de stabilité des jeux, de coordination plus ou moins facile des actions et, finalement, à l'équilibre entre le changement des structures et leur maintien ». Dans le cadre de notre recherche, le système d'action est conçu comme les agissements et relations d'acteurs se déroulant au sein des logiques territoriales que nous qualifions d'entrées de ville.

3.5.1 Le choix des acteurs

Comme nous l'avons déjà mentionné, le choix des acteurs repose sur la problématique générale des entrées dans la région de Montréal²³. Les acteurs qui y sont liés sont donc abordés de manière générique. Ainsi, lorsque nous traitons des afficheurs, nous devons interroger les logiques qui sous-tendent les agissements de ce groupe d'acteurs, sans aborder des acteurs particuliers – une entreprise précise, par exemple. Il est clair que cette méthode occulte certains faits plus singuliers ou locaux, mais elle permet tout de même de

²³ Voir, à l'annexe 4, la liste des acteurs et la grille d'entrevue utilisée.

dégager les grandes relations entre les acteurs et leurs effets sur les territoires.

Les acteurs sélectionnés sont les suivants : MTQ, Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., Ville de Montréal, commerçants, lotisseurs, afficheurs, commissaires industriels et professionnels de l'aménagement.

3.5.2 Le déroulement de l'analyse

La démarche comprend quatre sous-étapes.

A. Sélection des acteurs

La sélection des acteurs a été réalisée à partir d'une revue de la littérature et d'une analyse globale de la problématique des entrées de Montréal. Il en ressort une liste des principaux acteurs engagés dans le façonnement de ces espaces. Ces acteurs ont également un rôle important à jouer quant à la requalification des entrées.

B. Réalisation d'entrevues semi-dirigées

L'analyse du système d'acteurs est principalement basée sur une dizaine d'entrevues réalisées avec des individus représentant les acteurs sélectionnés. Les questions, ouvertes, portent sur la perception des entrées, la problématique qui leur est associée, le rôle de l'acteur, la pertinence des outils de gestion actuels de ces territoires et finalement sur les recommandations quant à leur requalification.

C. Inventaire des actions et des positions

Il est par la suite possible de faire ressortir les divergences et convergences entre acteurs, de comprendre le rôle de chacun dans le façonnement des entrées de ville.

D. Diagnostic du territoire à l'étude, fondé sur les changements physiques (morphologiques ou paysagers) qui ont marqué le parcours

Finalement, l'analyse du système d'acteurs, combinée aux analyses paysagère et morphologique, permet de dresser un portrait fidèle de la problématique des entrées de Montréal. L'analyse qui en résulte se trouve à la section 6.1.

3.6 Conclusion

L'étude des entrées routières de Montréal emprunte à différents courants de recherche; elle permet d'associer à l'analyse morphologique la caractérisation paysagère, afin de mieux comprendre comment s'articulent les territoires aux infrastructures d'entrée.

On trouvera dans les prochains chapitres les principaux résultats de cette recherche qui permet d'intégrer les dimensions morphologique et paysagère à l'analyse des systèmes d'acteurs et, ce faisant, de mieux comprendre le rôle et le fonctionnement des entrées de Montréal, mais également, et peut-être davantage, le rôle qu'elles peuvent jouer. C'est en quelque sorte la problématique de la requalification de ces espaces qui est ainsi posée, et à laquelle nous nous intéressons ici.

4. INSÉRER UNE AUTOROUTE DANS UN MILIEU DÉJÀ CONSTRUIT : L'AXE DE L'AUTOROUTE 19 – AVENUE PAPINEAU

4.0 Introduction

L'autoroute 19 – qui est désignée comme une véritable autoroute sur la partie au nord du boulevard Henri-Bourassa et comme une artère au sud de son parcours – a été aménagée en partie dans un espace déjà urbanisé ou, à tout le moins, déjà fortement structuré par l'occupation humaine. L'aménagement de l'autoroute à la fin des années soixante a effectué une rupture dans la trame urbaine, rupture d'autant plus problématique qu'elle a exigé de nombreuses démolitions. Dans les zones loties après l'aménagement de la route, la situation est tout autre : les quartiers ont été construits en tenant compte de la route, mais sans pour autant profiter de sa présence; ils ont plutôt cherché à s'en dissocier. C'est là ce qui fait le principal intérêt de cette autoroute. En effet, tout au long du parcours d'entrée, il est possible d'observer des modalités différentes d'interactions entre la route et les milieux traversés.

Le parcours d'entrée que suit l'autoroute 19 peut être découpé en plusieurs séquences. Il existe une différence entre le découpage nécessaire à l'expérience visuelle de l'autoroute et le découpage déterminé par la morphologie des abords. Ainsi, du côté de Laval, les abords de l'autoroute sont caractérisés par un lotissement homogène d'ensembles résidentiels de type bungalow, avec rues. Le découpage en vue de l'analyse de l'expérience visuelle détermine deux séquences parce que le tronçon entre les boulevards Saint-Martin et de la Concorde est encaissé. La morphologie des abords n'est pas perceptible à partir de l'autoroute, avec comme résultat que le territoire de Laval se découpe en deux séquences sur le plan de l'expérience visuelle.

Le même scénario se produit du côté de Montréal, mais à l'inverse : il existe un plus grand nombre d'entités sur le plan morphologique que sur le plan de l'expérience visuelle. L'étude morphologique reconnaît un noyau villageois, un parcours de type boulevard et un tissu urbain récent, ceci, encore une fois, à cause de l'encaissement de la route à la sortie du pont Papineau-Leblanc. En effet, la route passe sous le boulevard Gouin pour retrouver le niveau du sol à la hauteur du boulevard Henri-Bourassa, ce qui rend le milieu presque complètement imperceptible. Le noyau villageois n'étant pas apparent, l'expérience visuelle de cette séquence est intégrée à celle du pont comme fin de traversée.

L'analyse de l'autoroute 19 est présentée en deux temps : d'abord un examen de la morphologie des milieux traversés par l'entrée et ensuite une analyse de la caractérisation visuelle.

4.1 La morphologie des milieux traversés par l'autoroute 19 – Avenue Papineau

La présente section propose une analyse de la morphologie des milieux traversés par l'autoroute 19. Dans un premier temps, nous dressons un court historique des milieux situés aux abords de cette voie de circulation. Puis, dans un deuxième temps, nous précisons leurs principales caractéristiques, depuis Laval jusqu'à l'autoroute Métropolitaine. Dans un troisième temps, nous discutons des relations qui s'établissent entre l'autoroute 19 et les quartiers qui la jouxtent.

4.1.1 L'aperçu historique du tissu urbain traversé

L'une des particularités du territoire de cette entrée de Montréal est l'importance historique d'une partie du tissu urbain traversé : l'ancien village de Sault-au-Récollet, l'un des premiers établissements coloniaux de l'île de Montréal. Fondé au XVII^e siècle, Sault-au-Récollet est situé sur la rivière des Prairies, le long du chemin du Bord-de-l'Eau, qui deviendra plus tard le boulevard Gouin. Cet établissement est en fait le premier d'une série d'implantations qui se feront jusqu'au XIX^e siècle en bordure de la rivière des Prairies : les villages de Bordeaux, d'Ahuntsic, de Cartierville et de Saraguay (Benoît et Gratton, 1991). Bien qu'il soit maintenant intégré au tissu montréalais, les traces de ce village demeurent aux abords de l'île de la Visitation, au nord du boulevard Henri-Bourassa.

Le reste du parcours est caractérisé par des quartiers plus récents. Cependant, une analyse historique de ceux-ci s'impose afin de mieux comprendre, d'une part, l'imbrication des divers milieux urbains traversés et, d'autre part, leur relation avec l'infrastructure routière. Ce bref aperçu historique du parcours nous permettra par la suite d'aborder plus en détail les caractéristiques physiques des tissus traversés.

La localisation du village de Sault-au-Récollet peut être expliquée par des facteurs géographiques, du moins en partie. Le Sault-au-Récollet était un point de portage avant des rapides, permettant par la suite aux embarcations d'accéder aux terres de l'Ouest. Fondé au début du XVII^e siècle, le village compte aussi des missionnaires Sulpiciens et des Sœurs de la congrégation de Notre-Dame. Il s'agissait alors d'une colonie peu développée et surtout à vocation défensive; un fort (le fort Lorette) y a été bâti comme mesure de défense contre les attaques iroquoises. Le début du XVIII^e siècle est marqué par la concession des terres à la suite de la relocalisation de la mission à Oka. Le village est alors alimenté par trois moulins, construits par les Sulpiciens. La paroisse de La Visitation du Sault-au-Récollet est fondée en 1736. Le développement, bien que relativement stable jusqu'à la fin du XIX^e siècle, se concentrera le long de l'actuel boulevard Gouin, autour de l'église et des moulins jouxtant l'île de la Visitation (Benoît et Gratton, 1991).

Le village de Sault-au-Récollet est demeuré quelque peu isolé de Montréal jusqu'à la fin du XIX^e siècle; seule la classe bourgeoise montréalaise pouvait profiter du cadre de villégiature offert par les abords de la rivière des Prairies. L'ouverture, en 1892, d'une ligne de tramway de la Montreal Park & Island – qui utilisait l'emprise de l'actuel boulevard Henri-Bourassa – modifie profondément la dynamique urbaine de cette partie du nord de l'île de Montréal. Ce développement soudain des transports entraîne une croissance importante de la villégiature en bordure de la rivière des Prairies. L'ensemble du secteur de Sault-au-Récollet sera annexé à Montréal en 1916, et le chemin du Bord-de-l'Eau sera renommé boulevard Gouin (Benoît et Gratton, 1991). En 1918, les rapides à l'origine de la fondation du village disparaissent à la suite de la construction du barrage hydroélectrique de la Montreal Island Power, aujourd'hui la centrale Rivière-des-Prairies. C'est à partir de la fin de la Seconde Guerre mondiale, avec la popularité croissante de l'automobile, la percée du boulevard Henri-Bourassa (1959) et le développement urbain massif, que Sault-au-Récollet est progressivement intégré au tissu urbain moderne qui se dessine à cette époque.



Figure 4.1 Le parcellaire du Sault-au-Récollet, 1873

Cette carte datant de 1873 montre le parcellaire de l'époque, tel qu'il a été divisé lors de la concession des terres de l'île de Montréal. L'actuel boulevard Gouin, bordant la rivière des Prairies, jouait alors le rôle de voie primitive rurale, principal accès aux concessions, tout comme le chemin de la Côte-Saint-Michel, au haut de la carte, qui deviendra plus tard le boulevard Métropolitain. Nous voyons également, près de l'île de la Visitation, le noyau villageois du Sault-au-Récollet de même que le domaine des Sulpiciens, qui constitue la plus grande concession.

Source : Sicotte, *Plans officiels de la paroisse de Montréal, 1873*, BNQ.



Figure 4.2 L'utilisation du sol du Sault-au-Récollet, 1907

Cette carte d'utilisation du sol de 1907 montre le village de Park & Island Railway, qui occupait l'actuelle emprise du boulevard Henri-Bourassa.

Source : Pinsonault, *Atlas of the Island and City of Montréal and Ile Bizard* (détail), 1907, BNQ.

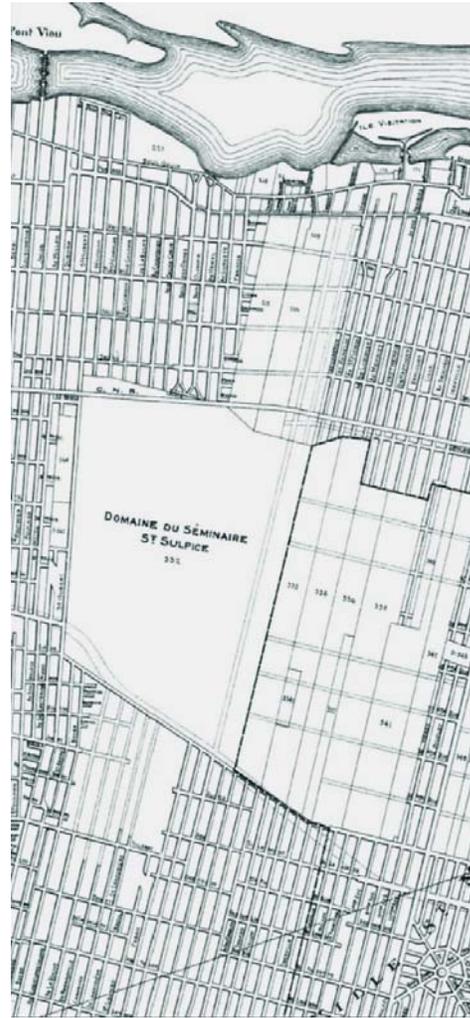


Figure 4.3 Les abords de l'avenue Papineau, en 1931

En 1931, même si la majeure partie du territoire d'étude reste non construite, l'ensemble est déjà loti. Sur le plan, nous apercevons l'avenue Papineau qui traverse le domaine des Sulpiciens. Cet axe, comme la plupart des rues locales du secteur, a été projeté en prolongement de l'axe du même nom provenant du sud. L'ensemble de la zone est ainsi planifié en conformité avec les tissus urbains existants de la ville de Montréal.

Source : Courval, *Plan de la cité de Montréal et de ses environs* (détail), 1931, BNQ.

Cette période qui va des années 1950 à nos jours a marqué considérablement les quartiers aux abords du parcours à l'étude. En fait, la quasi-totalité du tracé de l'avenue Papineau traverse des tissus urbains traditionnels (du boulevard Henri-Bourassa au viaduc) ou même plus récents (du viaduc à l'autoroute Métropolitaine). Les quartiers jouxtant l'avenue Papineau entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Sauvé se sont pour la plupart développés dans l'après-guerre, entre la fin des années 1940 et les années 1970. Plus au sud, le long de l'avenue Papineau, on trouvait du côté ouest l'immense domaine des Sulpiciens et, à l'est, la carrière Miron, transformée en 1968 en site d'enfouissement. C'est également à la fin des années 1960, avec la construction du pont Papineau-Leblanc²⁴ (1968-1969), que l'avenue Papineau devient un lieu de passage important pour les automobiles venant de Laval et se dirigeant vers Montréal dans l'axe de l'autoroute 19. Son raccordement à l'autoroute Métropolitaine en fait un maillon relativement important du réseau routier montréalais. Autrefois, l'avenue Papineau n'était qu'un lien entre Montréal et Ahuntsic; elle constitue maintenant une véritable entrée de ville, ce qui n'est pas sans conséquences sur les tissus urbains existants, mais également sur les lotissements à venir.

4.1.2 La description des tissus urbains traversés

4.1.2.1 Les quartiers traversés du côté de Laval

Le parcours de l'autoroute 19 à Laval peut être divisé en trois grandes entités morphologiques, essentiellement délimitées par de grandes voies de circulation : du boulevard Dagenais à l'autoroute 440, de l'autoroute 440 au boulevard Saint-Martin, et un dernier tronçon du boulevard Saint-Martin jusqu'à la tête du pont Papineau-Leblanc.

Le premier tronçon est bordé du côté ouest par un quartier résidentiel homogène, typique des banlieues. On y trouve une trame de rues curvilignes ainsi que des unités morphologiques composées majoritairement de maisons unifamiliales isolées. Le design de l'ensemble de ce quartier, implanté après l'infrastructure, est conçu en fonction de la proximité immédiate de la route, mais le quartier lui tourne le dos. Aucun lien n'est d'ailleurs établi entre cette entité et l'autoroute 19. Du côté est se trouve un ensemble agricole, qui était présent avant la construction de l'autoroute.

L'échangeur des autoroutes 19 et 440 présente un espace pour l'essentiel non développé, seul le quartier résidentiel précédemment décrit occupant le quadrant nord-ouest. Les autres quadrants servent à des activités agricoles, ou ce sont des terrains résiduels. Des entreprises industrielles sont toutefois implantées à proximité, mais surtout au croisement de la rue Notre-Dame-de-Fatima et du boulevard Saint-Martin, à l'ouest de la jonction de l'autoroute 19 et du boulevard Saint-Martin. La section entre l'autoroute 440 et le boulevard

²⁴ Nommé ainsi parce qu'il liait l'avenue Papineau, du côté de Montréal, au boulevard Leblanc, à Laval.

Saint-Martin présente donc un espace plutôt restreint, résiduel et de transition entre les quartiers de Vimont et Duvernay.

L'espace entre le boulevard Saint-Martin et la tête de pont présente quant à lui un caractère fortement résidentiel, et ce, tout au long de l'autoroute 19. La voie est ici en tranchée, dans l'axe de l'ancien boulevard Leblanc, d'où le nom du pont Papineau-Leblanc. Les quartiers adjacents sont semblables à ceux que nous trouvons entre le boulevard Dagenais et l'échangeur de l'autoroute 440, soit une prédominance de bâti unifamilial isolé et un design refermé sur lui-même, tournant le dos à l'infrastructure routière.

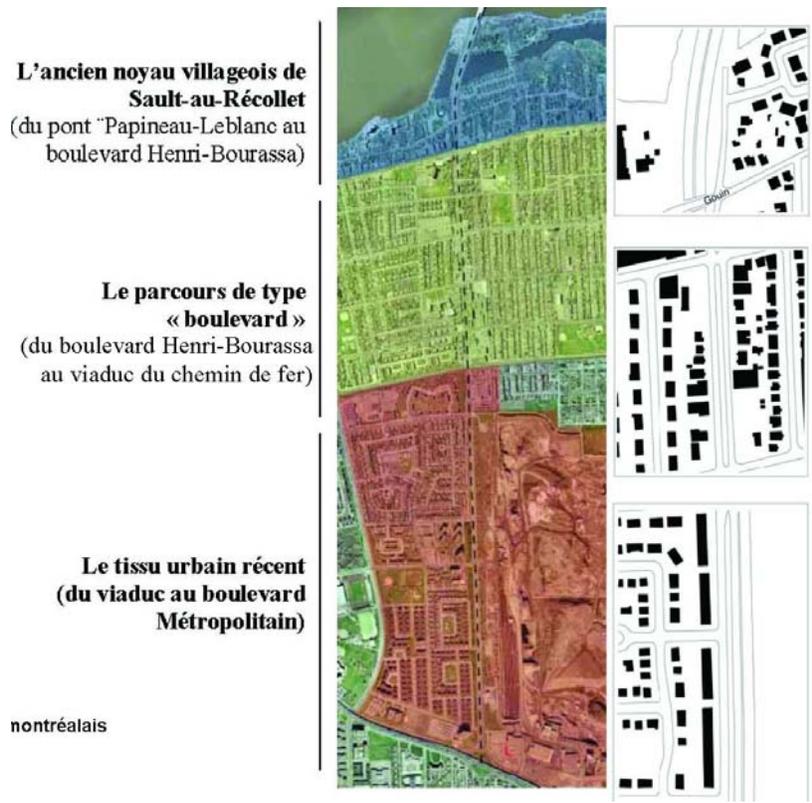


Figure 4.4 Les trois tissus urbains montréalais
Source : Ministère des Transports

4.1.2.2 L'ancien noyau villageois (de la rivière des Prairies au boulevard Henri-Bourassa)

Du côté de Montréal, il existe trois tissus urbains distincts, tant sur le plan de l'histoire que sur celui de la morphologie, comme on peut le voir à la figure 4.4. Nous les examinons dans les sections suivantes.



Figure 4.5 L'ancien noyau villageois du Sault-au-Récollet

On y trouve l'église La Visitation-de-la-Bienheureuse-Vierge-Marie du Sault-au-Récollet de Montréal, sur le boulevard Gouin, anciennement chemin du Bord-de-l'Eau. On aperçoit également, au nord du boulevard Gouin, l'île de la Visitation.

Source : Ministère des Transports. Orthophoto modifiée.

La traversée du pont Papineau-Leblanc vers Montréal donne un aperçu global de l'ancien noyau villageois de Sault-au-Récollet. Bien que l'infrastructure, par son encaissement, contribue à créer une tranchée à travers le village, ce secteur offre tout de même un aspect pittoresque et demeure relativement bien conservé. Il faut préciser que le secteur même a été préservé de l'influence directe de l'entrée du pont, celui-ci étant relié au boulevard Henri-Bourassa plutôt qu'au boulevard Gouin sur lequel s'alignent les anciens bâtiments du Sault-au-Récollet, dont l'église de La Visitation. Ainsi, le boulevard Henri-Bourassa agit comme voie d'alimentation et de déversement du pont, alors que le boulevard Gouin conserve un caractère local. Même si cette zone a certainement été affectée par la construction et la mise en fonction de l'infrastructure, nous avançons l'hypothèse que la configuration de cette dernière a, paradoxalement, contribué à la préservation du milieu ancien. Une étude portant sur ce secteur, menée par le Groupe Cardinal Hardy, dans

le contexte des travaux préparatoires au plan d'urbanisme (2003 : 42), abonde dans le même sens : « L'ouverture du boulevard Henri-Bourassa a permis de sauvegarder la voie primitive, aujourd'hui le boulevard Gouin, et ainsi orienter le développement urbain à l'extérieur du noyau villageois d'origine marqué par l'église paroissiale et quelques bâtiments résidentiels de l'époque rurale. »

Les bâtiments composant le noyau villageois possèdent tous les attributs d'un village typique, à savoir un alignement irrégulier, un réseau viaire curviligne à caractère local, une faible densité, pour ne mentionner que les principaux éléments. De plus, l'ensemble du milieu semble avoir été pensé en relation avec la rivière et agir en totale indépendance par rapport aux milieux urbains environnants plus denses. Ses caractéristiques morphologiques se différencient davantage des tissus urbains types que l'on trouve habituellement à proximité des infrastructures routières d'importance. D'autant plus que ce milieu, dont la limite est le boulevard Henri-Bourassa, offre un contraste étonnant avec les tissus urbains modernes qui ponctuent le reste du parcours à l'étude.

4.1.2.3 Le parcours de type boulevard : du boulevard Henri-Bourassa au viaduc

C'est à partir du boulevard Henri-Bourassa que nous pouvons parler de véritable entrée routière, compte tenu du fait que le noyau villageois précédent n'est pas directement relié à la tête du pont. C'est également, comme nous le verrons plus loin, le tissu urbain qui semble le plus affecté négativement par l'infrastructure routière. En fait, la présente analyse morphologique et l'analyse paysagère démontreront en quoi la logique routière qui prédomine dans ce secteur et les milieux urbains environnants coexistent et contribuent à créer un environnement en partie dégradé ou de moindre qualité.

L'entrée par le pont se fait au croisement du boulevard Henri-Bourassa et de l'avenue Papineau, deux artères majeures qui agissent comme voies d'alimentation et de déversement du pont et de l'axe d'entrée. Le boulevard Henri-Bourassa constitue une artère moderne, à quatre voies par direction, et les deux directions sont séparées par un terre-plein. Le bâti s'alignant le long de celui-ci, à proximité de l'avenue Papineau, est de forte densité, constitué en majorité d'immeubles résidentiels de trois à quatre étages construits durant les années 1960 et comptant environ de seize à trente-huit appartements. Cet aspect moderne et urbain contraste fortement avec le secteur plus au nord, le Sault-au-Récollet.

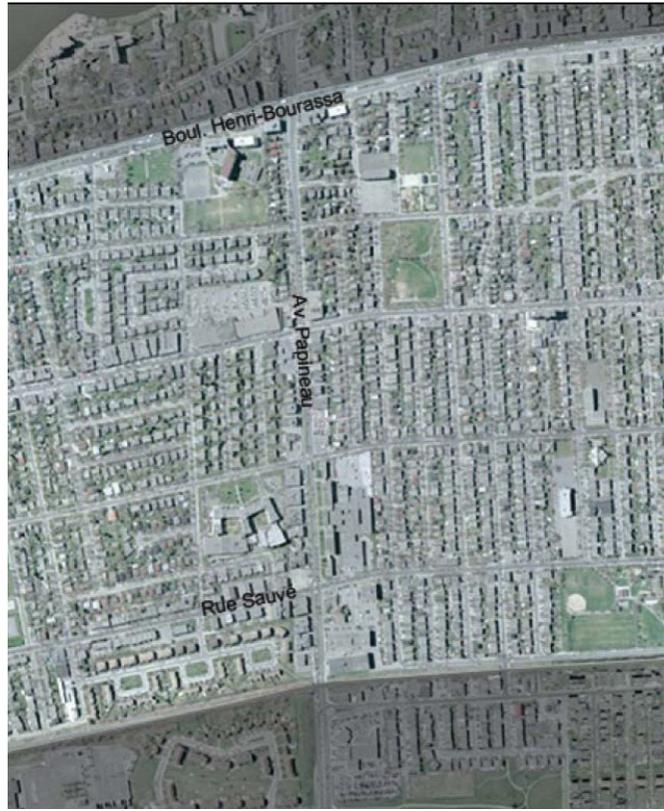


Figure 4.6 Les quartiers de l'avenue Papineau, entre le boulevard Henri-Bourassa et le viaduc du chemin de fer

Source : Ministère des Transports

L'avenue Papineau présente des caractéristiques similaires en termes de voirie, mais elle offre un bâti de maisons unifamiliales isolées, à l'alignement discontinu, jusqu'à la rue Fleury. Nous observons que le milieu est d'assez faible densité, ayant peu évolué depuis les années 1950. À partir de la rue Fleury, le caractère de l'avenue Papineau change considérablement. Il y a densification progressive du bâti, avec des immeubles résidentiels de trois à quatre étages, de vingt à vingt-cinq appartements, de même qu'un établissement institutionnel d'une volumétrie importante qui occupe le côté est de la rue, entre les rues Sauriol et Sauvé. L'intersection de l'avenue Papineau et de la rue Sauvé, et principalement le secteur compris entre cette dernière et le viaduc, présente un caractère urbain désordonné et un peu dégradé. On y constate une hétérogénéité dans les types d'implantation : des immeubles de bureaux désuets, des immeubles résidentiels – dont un qui, sur son côté est, est même affublé d'un panneau d'affichage commercial – et un restaurant McDonald's implanté en retrait de la voie. La lecture de l'espace y est difficile.

Globalement, sur l'ensemble de ce tronçon, les tissus environnants à l'ouest et à l'est de l'avenue Papineau présentent un caractère plutôt local et de faible densité.

Composés généralement d'unités résidentielles de faible ou de moyenne densité (bungalows, petites conciergeries) construites en grande partie durant les années 1950, ces secteurs présentent une trame de rue orthogonale typique des quartiers montréalais anciens. Il s'agit cependant des derniers lotissements de ce type à Montréal, les années 1960 et 1970 ayant été marquées par un urbanisme moderne de zones. Le parcours suivant en témoigne.

4.1.2.4 Le tissu urbain récent : du viaduc du chemin de fer à l'autoroute Métropolitaine

Cette portion du parcours d'entrée se démarque de la précédente par ses caractéristiques morphologiques particulières, celles d'un environnement urbain dégagé et peu dense. Bien que situés au cœur d'un quartier montréalais relativement ancien, les tissus urbains qui bordent l'avenue Papineau présentent plutôt des caractéristiques typiques d'un lotissement résidentiel bordant un boulevard de banlieue. Ce tronçon témoigne d'un lotissement urbain qui s'est établi en majeure partie après l'aménagement de l'infrastructure routière. La séquence est traversée par un viaduc ferroviaire et une emprise de transport d'énergie assez importante. Elle comprend aussi un vaste secteur non aménagé situé à l'est et constitué du territoire de l'ancienne carrière Miron. De plus, cette portion est caractérisée par un environnement bâti très en retrait par rapport à l'infrastructure routière, ce qui contribue à donner à celle-ci un caractère d'artère urbaine à grande capacité.

Le début de ce tronçon, au coin de l'avenue Papineau et de la rue Charland, présente un aspect très désordonné avec un édifice massif au coin nord-est, un concessionnaire automobile implanté en retrait au coin sud-est, ainsi qu'un talus cachant des immeubles résidentiels au coin nord-ouest. À cette étape du parcours, l'infrastructure routière est typique des boulevards de banlieue à grand débit, avec des feux de circulation très espacés, une largeur importante de l'emprise et une implantation des bâtiments très en retrait de la voie. De plus, seul le côté ouest a fait l'objet de lotissement, la partie est étant occupée par l'ancienne carrière Miron. Ces caractéristiques typiques des milieux suburbains prédominent tout au long de cette section, jusqu'à l'autoroute Métropolitaine. Seul le secteur résidentiel entre la rue Louvain et la rue Legendre, du côté ouest de l'avenue Papineau, se distingue de l'ensemble. En effet, une voie ainsi qu'une rangée d'arbres y sont aménagées en retrait afin de permettre l'accès aux résidents tout en agissant comme une zone tampon entre la voie rapide et le milieu résidentiel. Ce type d'aménagement typique des années 1950 est assez fréquent à Montréal, notamment sur les boulevards récents – par exemple le boulevard Henri-Bourassa, dans l'est de Montréal. Les ensembles suivants, implantés sur le site autrefois occupé par les Sulpiciens, sont plus récents : une série de tours construites pendant les années 1960, puis un ensemble d'immeubles résidentiels construit pendant les années 1980, qui s'étend presque jusqu'à l'autoroute Métropolitaine. Ce dernier ensemble est complètement séparé de l'infrastructure routière par un

talus, mais également de par sa configuration fermée, répondant à une logique de zone. Son réseau viaire offre très peu de raccordements avec l'avenue Papineau, et il est essentiellement axé sur la desserte locale des bâtiments résidentiels. Finalement, l'intersection de l'autoroute Métropolitaine et de l'avenue Papineau offre des implantations commerciales et de bureaux typiques des aménagements habituellement présents en bordure des milieux autoroutiers. Il s'agit d'un lotissement commercial de type « grande surface », à l'est de Papineau, de même que d'un immeuble de bureaux d'une dizaine d'étages, à l'ouest.



Figure 4.7 L'avenue Papineau, entre l'autoroute Métropolitaine et le viaduc du chemin de fer

Source : Ministère des Transports

Cette portion du parcours présente donc une morphologie très différente de celle des tronçons précédents, qui a peu évolué dans le temps, puisque la majorité des milieux bâtis ont été construits depuis une quarantaine d'années et même très récemment. L'avenue Papineau y est aménagée à la manière d'une autoroute, avec un talus la séparant des quartiers résidentiels situés à proximité. La relation entre l'infrastructure et les milieux urbains traversés est ainsi très différente de celle que l'on peut observer dans les tronçons précédents. Nous traiterons maintenant plus en détail de cette relation et des différences marquant le parcours.

4.1.3 Les relations entre infrastructure et milieux traversés

La segmentation du parcours d'entrée de l'avenue Papineau en quatre tronçons a été dictée par les différences observées sur le plan des tissus urbains traversés par l'axe d'entrée. Ces différences s'expriment notamment par la configuration particulière du réseau viaire, le bâti et les caractéristiques des implantations. Elles peuvent s'expliquer en majeure partie par le facteur historique, chaque époque présentant un développement urbain distinct, mais également par des considérations formelles ou structurantes. Mais ce qui nous intéresse plus précisément ici est la relation de réciprocité qu'entretiennent la route et les territoires urbains traversés. Cette réciprocité vient de ce que, à travers le temps, les tissus urbains et la route se sont structurés mutuellement. Ainsi, le parcours moderne allant du boulevard Henri-Bourassa au viaduc du chemin de fer présente un milieu urbain qui a subi la logique de l'entrée routière ultérieurement à son aménagement. À l'opposé, le parcours récent, allant du viaduc à l'autoroute Métropolitaine, s'est greffé et développé en relation avec cette logique existante, et il a donc pu tourner le dos à l'autoroute. C'est sur cette relation de réciprocité que nous nous pencherons maintenant. Plus précisément, nous étudierons la manière dont la voie routière structure le territoire urbain et, en retour, comment celui-ci impose lui-même certaines caractéristiques à la voie.

Comme nous l'avons mentionné, l'ancien village de Sault-au-Récollet a en grande partie conservé son caractère rural. Le boulevard Gouin a, de plus, gardé son aspect curviligne et pittoresque. Ce secteur semble évoluer de manière totalement indépendante par rapport aux secteurs localisés au sud et à la logique routière qui caractérise le parcours d'entrée. Mis à part la tranchée causée par la tête de pont, qui sépare le noyau villageois, aucun projet de modernisation n'est venu changer ici la nature du boulevard Gouin. Ce n'est pas le cas ailleurs sur cette artère. En effet, de nombreuses maisons ancestrales ont été protégées, et le parc régional de l'Île-de-la-Visitation a même favorisé la revitalisation du secteur. Cet ensemble urbain est donc assez peu en relation avec l'entrée de ville, malgré la coupure effectuée par la tranchée.

Le deuxième secteur montréalais présente des caractéristiques fort différentes de celles du tronçon à la hauteur du Sault-au-Récollet. Le boulevard Henri-Bourassa agit d'abord comme voie d'alimentation et de déversement du pont, alors que l'avenue Papineau est le prolongement de l'autoroute 19 provenant de Laval, tout en possédant également des caractéristiques similaires à sa contrepartie, au sud de l'autoroute Métropolitaine. Ainsi, cette voie joue deux rôles distincts : elle est à la fois une entrée de ville, avec une logique routière et autoroutière, et un boulevard intra-urbain. Ce conflit d'usages se perçoit bien dans le secteur compris entre le boulevard Henri-Bourassa et le viaduc. De fait, la majeure partie de cette zone a été aménagée préalablement à la construction du pont et, par conséquent, à la mise en place d'un rôle d'entrée pour l'avenue Papineau. Ce rôle implique une hausse du trafic routier et du bruit ainsi que l'augmentation de l'ensemble des éléments négatifs associés à un tel type d'infrastructure. Ceci peut en grande partie expliquer le relatif déclin de ce secteur : plusieurs terrains vacants, la majorité des espaces commerciaux inoccupés, des édifices dégradés, etc. La vie de quartier est surtout concentrée en retrait de l'avenue Papineau, sur les rues Fleury et Sauvé, comme si l'avenue Papineau ne pouvait jouer ce rôle. De plus, l'aspect dégradé de cette portion du parcours occulte des cadres urbains de très grande qualité, à l'ouest et à l'est de l'avenue. En somme, dans cette portion, l'avenue Papineau se présente comme une tranchée urbaine fonctionnant selon une logique presque uniquement routière, ce qui peut expliquer le caractère dégradé du tissu urbain qui la borde. Cette voie, planifiée comme un boulevard, porte donc très mal la logique routière qui lui est attribuée par son raccordement au pont Papineau-Leblanc et, par le fait même, par son rôle d'entrée de Montréal.

Le dernier tronçon, du viaduc à l'autoroute Métropolitaine, présente quant à lui une toute autre relation entre infrastructure routière et territoire. Comme nous l'avons vu, l'avenue présente dans cette partie un caractère autoroutier ou, du moins, les caractéristiques d'une voie rapide urbaine. En contrepartie, les milieux urbains qui la bordent sont planifiés dans une logique de zone et tournent en quelque sorte le dos à l'infrastructure. C'est ce qui donne un aspect périurbain à ce parcours; ce caractère est accentué par la présence de talus et de vastes espaces paysagers, de même que par une typomorphologie de type banlieue. Dans ce cas précis, l'infrastructure et la logique routières n'agissent pas négativement sur les tissus urbains, car l'interaction entre ces deux espaces reste minime. Nous sommes ici devant un effet structurant fort différent : la présence de la route a influé sur la configuration des secteurs limitrophes et, en contrepartie, la nature actuelle de ces zones confirme la logique routière. Il n'y a pas de relation négative comme dans le cas du tronçon précédent, au nord du viaduc, mais bien à la fois indifférence et réciprocité entre les logiques routière et urbaine. Toutefois, plusieurs critiques peuvent être adressées à ce type d'aménagement, en particulier concernant le manque de dynamisme qu'il entraîne sur une artère majeure comme l'avenue Papineau, mais également la relative imperméabilité des quartiers traversés.

4.2 La caractérisation visuelle du parcours de l'autoroute 19

Nous présentons, dans les prochaines pages, les principaux éléments de la caractérisation visuelle réalisée sur l'autoroute 19; on en trouvera une présentation plus détaillée à l'annexe 12. La caractérisation visuelle qualifie, sur la base de variables semblables, non pas ce qui est perçu de l'autoroute, séquence par séquence, mais bien la perception liée à l'enchaînement des séquences, et ce, de Laval jusqu'à Montréal. Elle vise à qualifier le parcours et son contexte, la relation visuelle entre les deux, les éléments qui s'offrent à la vue, la manière dont ils s'offrent à la vue et l'expérience visuelle qui en résulte en mettant en contexte les séquences les unes par rapport aux autres. Au chapitre 3 portant sur la méthodologie, les objectifs et paramètres d'analyse pour chacune de ces variables sont précisés.

La présente section se divise en deux parties : la première présente le parcours et son contexte, qualifie le passage d'une séquence à l'autre sur le plan de la composition, des effets visuels, des limites et des échelles; la seconde fait ressortir les traits dominants du parcours d'entrée et tente d'éclairer le rapport entre l'expérience du parcours et le milieu traversé. La section est résumée par un tableau dans lequel on trouve, pour chaque séquence, les lignes de force, les ouvertures visuelles, les effets visuels, de même que la relation entre autoroute et milieu traversé.

Pour l'analyse de caractérisation visuelle, le parcours d'entrée comporte 5 séquences distinctes, comme on pourra le constater dans les pages suivantes : deux séquences à Laval, une séquence pour le pont Papineau-Leblanc et deux autres séquences à Montréal.

4.2.1 Le parcours et le contexte

4.2.1.1 Les limites des séquences



Figure 4.8 L'autoroute 19 – Laval, séquences d'observation

Les abords du parcours sont caractérisés par le passage d'un paysage rural à un paysage de banlieue, ce dernier étant dissocié du milieu par un mur antibruit.



Figure 4.9 L'avenue Papineau – Montréal, séquences d'observation

Les abords du parcours sont fortement structurés par le bâti dans la première portion et par le végétal dans la seconde portion.

Le découpage des séquences, comme on l'a vu, est la conséquence d'un changement de composition (voir les figures 4.8 et 4.9). Quand ce changement est marqué par la présence d'une structure autoroutière, la limite entre les séquences est davantage évidente. À l'exception du passage de la séquence 1 à la séquence 2, dont la limite est se révèle autant attribuable à l'infrastructure (boulevard Saint-Martin) qu'à l'encaissement progressif de la route, le passage d'une séquence à l'autre est rattaché principalement à la présence d'éléments d'infrastructure. Le pont, le viaduc de la voie ferrée et l'autoroute Métropolitaine sont les trois éléments suscitant le découpage. Le pont Papineau-Leblanc possède un statut bien particulier. De prime abord, il constitue une limite en soi parce qu'il sépare Montréal de Laval. La présence de la rivière correspond à une limite forte. Mais, comme pour l'ensemble des parcours, l'expérience de la traversée d'un cours d'eau engendre d'importantes caractéristiques propres, soutenues principalement par le pont. Il a été plutôt choisi de le caractériser comme une séquence en soi, comme une expérience distincte. Que le pont constitue une séquence suppose que ses limites de part et d'autre soient les rives. Cela est vrai pour le point de jonction avec Laval, mais il en est autrement du côté de Montréal où la limite de la séquence se situe au point de jonction avec l'intersection avec le boulevard Henri-Bourassa. Comme la route est encaissée entre la rive et le boulevard Henri-Bourassa, cette portion entre la culée du pont et le boulevard se trouve déconnectée de son milieu, comme on l'a vu précédemment.

La plupart des limites sont attribuables aux infrastructures routières ou ferroviaires. Elles sont donc facilement perceptibles de loin. Plus précisément, les limites et les effets visuels se caractérisent comme suit.

Limite entre S1 et S2 : le boulevard Saint-Martin

Le passage de la séquence 1 à la séquence 2 est caractérisé par un changement progressif entre un champ visuel ouvert et un champ visuel fermé par des murs en béton montés sur talus, de part et d'autre du corridor autoroutier. L'autoroute passe au-dessus du boulevard Saint-Martin et redescend progressivement dans le couloir formé par les murs de soutènement ou antibruit en bordure de la route. Bien que le boulevard Saint-Martin soit une limite bien tangible, c'est l'effet de continuité longitudinale, induit par l'encaissement de la route, qui domine. La limite est peu marquée visuellement.

Limite entre S2 et S3 : la jonction du pont avec la rive de Laval

La limite entre les séquences 2 et 3 constitue le point de jonction du pont avec la rive de Laval. Elle est marquée par le raccordement entre la rive et la terre ferme, donc l'arrivée sur le pont. La limite est physiquement claire, en plus d'être annoncée. La structure imposante du pont est perceptible avant même d'y arriver, ce qui avertit le conducteur du passage au-dessus de l'eau. Cette approche annoncée de la séquence 3 crée un effet de lien entre les séquences.

Limite entre S3 et S4 : le boulevard Henri-Bourassa

La limite entre les séquences 3 et 4 constitue le point de jonction entre le pont et la rive de Montréal. La différence de niveau entre le pont et la terre ferme reporte le raccord entre les deux à la hauteur du boulevard Henri-Bourassa. La limite entre les deux séquences se trouve exactement à ce point de rencontre où le conducteur est forcé de faire un arrêt, et donc de ralentir sa course après être passé sous le viaduc du boulevard Gouin. La limite, à cet endroit, est claire : le premier feu de circulation incite l'automobiliste à ralentir, tout comme le changement de milieu et la modification de la configuration de l'infrastructure routière. La limite marque l'entrée dans un quartier ainsi que la fin de la logique autoroutière. Elle souligne également un changement entre les deux séquences, tant sur le plan de la vitesse que sur ceux de l'ouverture visuelle et de la composition.

Limite entre S4 et S5 : le viaduc de la voie ferrée

Le viaduc de la voie ferrée constitue la limite entre la séquence 4 et la séquence 5. Il s'agit là d'une rupture de type volumétrique qui prend l'aspect d'une porte. Tandis que le pont est un passage au-dessus de l'eau, cette fois-ci c'est le passage en dessous qui constitue l'expérience de la limite. La volumétrie du viaduc est peu imposante. Elle est étroite, peu profonde, de forme rectangulaire avec des empattements en béton très rapprochés de la voie. Sa prédominance visuelle est caractérisée par l'effet d'ombrage projeté sous la structure et par les buttes de part et d'autre, au-dessus desquelles s'élève la voie ferrée. En plus de la structure du viaduc et des talus, la limite s'étend de part et d'autre à cause du bâti de type industriel et d'immeubles de bureaux, plus naturellement associable à la voie ferrée. La structure en soi et les immeubles de bureaux de chaque côté du viaduc forment ensemble la limite. Autrement dit, l'effet de la structure du viaduc, le concessionnaire automobile du côté sud et les immeubles de bureaux du côté nord créent une épaisseur.

Limite S5 : l'autoroute Métropolitaine

L'autoroute Métropolitaine marque la fin de la séquence et, par le fait même, elle constitue la limite du parcours d'entrée. Tout comme le viaduc de la voie ferrée, l'autoroute Métropolitaine est une structure aérienne visible de loin, sous laquelle il est possible de passer. Plus on approche du viaduc de l'autoroute, plus sa structure apparaît dans le champ visuel et plus celui-ci est encombré par la signalisation. De plus, l'immeuble de bureaux situé à proximité de l'autoroute apparaît également dans le champ visuel et domine par sa hauteur. Son effet est ponctuel, clairement localisé dans l'espace, et il agit comme une rupture entre deux entités paysagères.

Dans le cas de Laval, comme à Montréal, les infrastructures marquent le passage d'une séquence à l'autre lorsqu'on chemine sur l'autoroute, tout comme elles délimitent des entités morphologiques de part et d'autre dans leur prolongement vers l'est et vers l'ouest (voir les figures 4.10 a et b). On remarque, par exemple, que la densité est plus élevée à Laval, au sud du boulevard Saint-Martin, et qu'il n'y a pas ou peu de lien morphologique de part et d'autre dans le sens nord-sud. Le boulevard Saint-Martin est une limite difficilement franchissable, confinant les entités d'un côté ou de l'autre de son tracé. Il en va de même pour la voie ferrée du côté de Montréal. Quelques dizaines d'années séparent le lotissement au nord de la voie ferrée du lotissement localisé au sud. La dynamique de l'aménagement et le découpage cadastral sont des variables importantes de la composition des entités paysagères que l'on trouve aux abords d'autoroute, et ils déterminent souvent des limites.



(a) Laval



(b) Montréal

Figure 4.10 (a) et (b) L'autoroute 19 et l'avenue Papineau : l'ensemble du parcours

Les infrastructures délimitent les entités morphologiques ou les séquences visuelles et jouent un rôle sur l'expérience du parcours.

4.2.1.2 La composition

La portion de Laval, comme nous l'avons vu à la section 4.1, se distingue de la portion de Montréal sur le plan de la morphologie des abords. La particularité de la composition du parcours du côté de Laval tient à la disparité des liens qu'entretient l'autoroute avec le milieu traversé et à la singularité de l'approche du pont à la fin de la séquence 2. La traversée de la séquence 1 est caractérisée par un paysage rural composé principalement de jeunes boisés et de quelques regroupements résidentiels de type bungalow. Dans cette portion du parcours, la lisibilité du milieu est bonne. Il est clair que le secteur est en cours de transformation, c'est-à-dire que les ensembles résidentiels se sont visiblement étendus sur les terres agricoles et que les jeunes boisés sont vraisemblablement les signes de cette dépréciation agricole. Toutefois, la faible hauteur des ensembles résidentiels se conjugue à la configuration de la route pour donner un effet d'éloignement et relayer la lecture du milieu à un deuxième niveau d'observation. En effet, à l'horizontale, les voies de circulation, les voies d'accotement, le terre-plein, les rampes d'accès et les échangeurs s'additionnent en largeur, éloignant du coup l'observateur des composantes du paysage semi-rural traversé, ce qui a pour effet de faire paraître ces éléments de la composition très petits, difficiles à distinguer de l'horizon. Étant donné cette distance et l'homogénéité de la composition, il n'y a pas de mouvement latéral dans la lecture, du moins qui soit apparent. Par conséquent, le regard de l'observateur balaie l'horizon (voir figure 4.11 a et b)

dans un même mouvement et les composantes du milieu avec une attention flottante; le paysage traversé a peu d'emprise sur le regard, bien que l'expérience visuelle soit traduite par une relation claire avec le milieu traversé (voir la figure 4.12).



Figure 4.11 (a) L'autoroute 19 – Laval, Séquence 1

Le cadre bâti situé le long de l'autoroute est peu dominant.

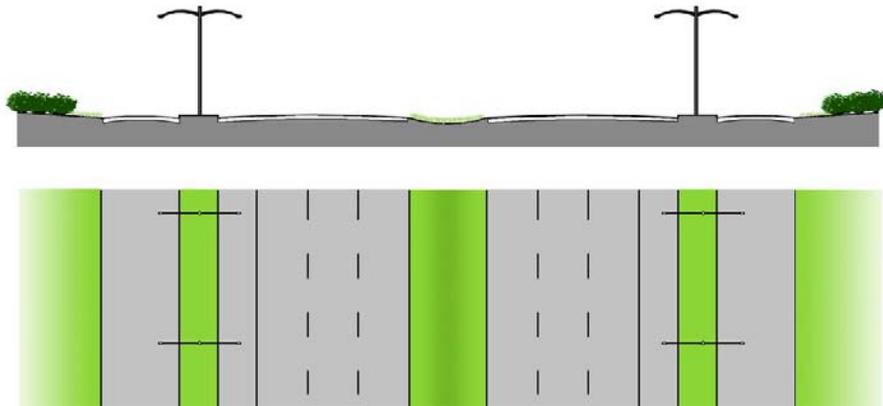


Figure 4.11 (b) L'autoroute 19 – Laval, Séquence 1, coupe et plan type

Relation entre l'autoroute et les abords : les voies de circulation, les rampes d'accès et les accotements pavés tendent à éloigner le conducteur du milieu traversé.



Figure 4.12 L'autoroute 19 – Laval, Séquence 1

L'infrastructure autoroutière et le milieu traversé sont de force égale dans la composition du paysage autoroutier.

Dans le cas de la séquence 2, la route est encaissée et le milieu traversé n'est en réalité que peu perceptible (voir les figures 4.13 et 4.14). La hauteur et la proximité des murs créent un effet de couloir et de confinement tel que les ensembles résidentiels, pourtant proches, sont invisibles. Ce n'est qu'au terme du passage sous le viaduc du boulevard de la Concorde que la vue commence à s'ouvrir pour finalement être complètement découverte à l'entrée sur le pont. La composition, à ce point, ne se réfère plus au milieu traversé, mais bien à l'apparition progressive de repères emblématiques de Montréal (la montagne, le centre-ville), des clochers de l'église de La Visitation et de la structure du pont (voir la figure 4.15).

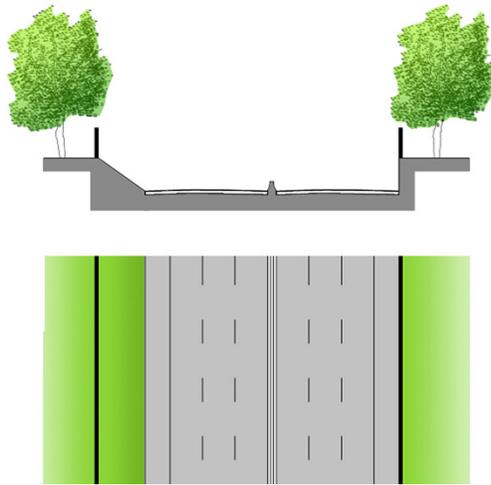


Figure 4.13 L'autoroute 19 – Laval, Séquence 2, coupe et plan type



Figure 4.14 L'autoroute 19 – Laval, Séquence 2
Le mur antibruit est en rupture avec le milieu traversé.



Figure 4.15 L'autoroute 19 – pont, Séquence 3

À l'approche du pont, les repères locaux et régionaux apparaissent : la structure du pont Papineau-Leblanc, les clochers de l'église de La Visitation et le mont Royal.

La particularité du parcours du côté de Montréal tient non seulement à ces repères, mais également à la disparité des liens qu'entretient le corridor autoroutier avec le milieu traversé, notamment entre la séquence 4, à caractère de boulevard, et la séquence 5 qui traverse un tissu urbain récent. Nous avons vu, par exemple, que la route encaissée à l'entrée du pont ne permet pas de faire l'expérience de la traversée de l'ancien noyau villageois du Sault-au-Récollet, ce qui reporte l'entrée sur Montréal à l'intersection de l'avenue Papineau et du boulevard Henri-Bourassa. À cet endroit précis où commence la séquence 4, un changement de vitesse, d'échelle et de champ visuel s'effectue. Ce changement est caractérisé par l'ambiance soudaine de vie de quartier, le passage de l'échelle macro à l'échelle micro, le rétrécissement du champ visuel et la forte présence de végétaux sur le terre-plein au centre de la rue et sur les côtés (voir la figure 4.16). On entre alors dans un quartier, avec des bâtiments résidentiels de type bungalow et multiplex, ponctué d'édifices commerciaux, certains en partie vacants.



Figure 4.16 L'avenue Papineau, Séquence 4

Le corridor autoroutier de la route 19 se transforme en boulevard urbain.

À l'inverse des séquences précédentes, on trouve dans la séquence 4 un bâti ayant un lien avec la rue; des trottoirs longent la voie, des commerces s'insèrent dans le tissu urbain, des piétons circulent. Le corridor autoroutier devenu boulevard urbain entretient un lien direct avec la trame viaire du quartier; il constitue une voie de distribution où les croisements sont marqués par la présence de flux de circulation. L'encadrement bâti en faible recul par rapport à la rue, la présence d'arbres alignés au centre de la rue et sur les côtés, celle de stationnements parallèles et les feux de circulation font en sorte de réduire la vitesse et d'entretenir un rapport de proximité avec la rue. Cette impression de lien est toutefois brouillée par l'apparence dégradée du bâti et par la discontinuité attribuable à la présence du viaduc (voir la figure 4.17). Celui-ci agit comme un noyau autour duquel se concentrent des édifices commerciaux et des immeubles de bureaux. Effectivement, à son approche, la typologie construite change et on trouve principalement des immeubles de bureaux et résidentiels ainsi que des commerces. De l'autre côté du viaduc, où commence la séquence 5, un concessionnaire automobile est également implanté sur le côté gauche.



Figure 4.17 L'avenue Papineau, Séquence 4

À l'approche du viaduc de la voie ferrée, le bâti est caractérisé par des immeubles de bureaux, des multiplex et des commerces.

À la cinquième séquence, l'animation de quartier diminue en comparaison avec la précédente. Le tissu urbain du quartier est physiquement et visuellement coupé de l'avenue Papineau par un talus. L'absence de trottoirs de part et d'autre, le manque de stationnements parallèles et la présence d'espaces tampons entre le bâti et la rue, du côté ouest, et entre l'ancienne carrière et la rue, du côté est, contribuent à accroître l'effet de coupure (voir la figure 4.18). Du côté ouest, même si les toits sont perceptibles, le quartier est assez peu apparent, voire peu lisible, de l'avenue Papineau. De plus, la distance entre les intersections avec la rue Louvain et l'avenue Émile-Journault diminue la perméabilité du quartier, d'autant plus que l'avenue Papineau constitue l'aboutissement de leur trajectoire.



Figure 4.18 L'avenue Papineau, Séquence 5

Le traitement végétal des abords, le talus, le terre-plein et l'absence de trottoir contribuent à « l'allure *parkway* » du corridor routier et, par conséquent, à créer une coupure avec le milieu.

L'expérience du parcours de la séquence 5 s'apparente à celle d'une artère à grand débit (voir la figure 4.19).



Figure 4.19 L'avenue Papineau, Séquence 5

À l'approche du viaduc du Métropolitain, l'encombrement visuel s'intensifie.

Cet état de fait semble attribuable à l'absence, sur certaines portions, d'encadrement bâti, de trottoirs, de stationnements en parallèle et d'animation de même qu'à l'amplitude du champ visuel. Il est difficile de trouver le sens des espaces qui se trouvent aux abords. Ni autoroute, ni boulevard urbain, ni voie de desserte, l'avenue Papineau, à cet endroit, est difficilement qualifiable. Elle a l'apparence d'une *parkway* dont la fonction essentielle est de lier deux entités distinctes, dans un couloir plus ou moins paysager. Malgré les feux de circulation aux intersections, la vitesse de conduite y est plus élevée. La vue sur les toits est le seul indice de la présence d'un quartier résidentiel aux abords de l'avenue Papineau.

4.2.1.3 Les effets visuels

La morphologie de la route détermine la perception de la composition du parcours, une des composantes de l'expérience visuelle. Elle joue également un rôle important pour définir les effets visuels. Les points de vue changent et se transforment en fonction de la géométrie du corridor autoroutier. En effet, la morphologie variée de l'autoroute du côté de Laval, tant sur le plan vertical que sur le plan horizontal, conjuguée à la présence d'infrastructures routières perpendiculaires modifient les vues sur Montréal ainsi que les effets d'ouverture et de fermeture du champ visuel (voir la figure 4.20).



Figure 4.20 L'autoroute 19 – Laval

La morphologie variée de l'autoroute modifie les vues sur Montréal

La vue sur le mont Royal et le centre-ville apparaît sous différents angles tout au long du parcours du côté de Laval et depuis le pont. Ces repères annoncent l'entrée à Montréal. D'abord, au tout début du parcours, par temps clair, la vue sur Montréal apparaît dans un panorama exceptionnel, découvrant le profil de la montagne et les édifices en hauteur du centre-ville (voir la figure 4.21). Ensuite, cette vue disparaît au tournant de la première courbe entre les échangeurs du boulevard Saint-Martin et celui de la Concorde pour réapparaître ensuite dans l'encadrement du viaduc du boulevard de la Concorde jusque sur la trajectoire du pont. À l'approche du pont, entre le viaduc du boulevard de la Concorde et celui du boulevard Lévesque, l'apparition progressive de repères emblématiques de Montréal (la montagne et le centre-ville, essentiellement), des clochers de l'église de La Visitation et de la structure du pont crée un changement spatial marqué, un effet de surprise, et confirme en quelque sorte l'impression d'arrivée à Montréal. De plus, ces éléments d'intérêt à l'approche du pont annoncent la traversée de la rivière et suggèrent un quartier. La surimposition de ces repères locaux et régionaux contribue à augmenter la lisibilité des lieux traversés et du point de destination. Toutefois, ni la montagne et le centre-ville ni les clochers ne sont visibles une fois le pont traversé, c'est-à-dire une fois que nous sommes entrés à Montréal. Comme on l'a vu, l'encaissement de la route entre la rive et le boulevard Henri-Bourassa empêche d'avoir un lien direct avec l'ancien noyau villageois du Sault-au-Récollet. Le parcours du côté de Montréal, contrairement à celui de Laval, n'offre pas beaucoup de repères ou d'éléments d'intérêt visuel. Les seuls points de repère sont un multiplex résidentiel à

l'intersection avec l'avenue Émile-Journault, qui se démarque par sa hauteur, ainsi que l'édifice au croisement avec l'autoroute Métropolitaine, remarquable également par sa hauteur.



Figure 4.21 L'autoroute 19 – Laval, Séquence 1

La vue sur le Mont-Royal et le centre-ville apparaît dès le boulevard Dagenais et annonce le début du parcours.

La morphologie de la route joue également un rôle dans l'ouverture et la fermeture du champ visuel (voir les figures 4.22 a et b). En effet, la largeur de la route et des bretelles d'accès contribue à l'ouverture du champ visuel dans la séquence 1. En comparaison, l'effet visuel de la séquence 2 est caractérisé par la fermeture du champ visuel créée par l'encaissement de l'autoroute. La hauteur et la proximité des murs entre les boulevards Saint-Martin et de la Concorde créent un effet de couloir et de confinement. Cela, combiné au tracé en courbe et à la variation légère de la forme des murs, de leur texture, des matériaux et de la couleur, rend la conduite dynamique et donne une impression de vitesse dans la première portion de la séquence. Dans la deuxième portion, entre le viaduc du boulevard de la Concorde et celui du boulevard Lévesque, le champ visuel s'ouvre progressivement, et il prendra toute son ampleur à la traversée du pont. Cette portion constitue l'approche du pont. Une fois sur le tablier, les perspectives visuelles sont nombreuses et diversifiées : panorama sur la rivière, points de vue sur les immeubles résidentiels en bordure de la rivière, ouvertures et fermetures visuelles attribuables à la présence de l'île de la Visitation, sans compter l'effet spectaculaire de la structure du pont.



a) Laval



b) Montréal

Figure 4.22 (a) et (b) L'autoroute 19 et l'avenue Papineau, l'ensemble du parcours

La morphologie des abords et la géométrie de l'infrastructure jouent un rôle dans l'ouverture du champ visuel. La vue est nettement plus ouverte aux croisements des échangeurs et à la traversée du pont.

Les aspects visuels importants du côté de Laval sont en somme caractérisés par l'amplitude du champ visuel au début et à la fin du parcours, par un effet couloir dans la partie intermédiaire avec un panorama sur Montréal, des clochers comme repères visuels et la structure imposante du pont. Du côté de Montréal, les aspects visuels ont un caractère local. Le champ visuel est plutôt fermé entre le boulevard Henri-Bourassa et le viaduc de la voie ferrée, à cause de l'encadrement bâti, du rétrécissement des rues et de la voûte d'arbres qui se forme en été, tandis que le champ visuel s'ouvre entre la voie ferrée et l'autoroute Métropolitaine. Le bâti du côté de l'avenue Papineau ne réussit pas à donner un effet d'encadrement parce qu'il est trop éloigné du corridor routier. Toutefois, l'ensemble de ce tronçon offre un encadrement paysager intéressant, notamment grâce au couvert végétal important de part et d'autre de l'infrastructure routière.

4.2.1.4 L'échelle

L'ensemble du parcours est caractérisé par une alternance entre les échelles horizontale et verticale. En effet, la séquence 1 entre les boulevards Dagenais et Saint-Martin (le paysage semi-rural), la séquence 3 entre les boulevards Lévesque et Henri-Bourassa (le pont), la séquence 5 entre le viaduc de la voie ferrée et l'autoroute Métropolitaine (le tissu urbain récent) sont des segments de parcours où domine l'horizontalité, compte tenu de l'absence ou de la faible hauteur du bâti ou encore de son éloignement de la route. En contrepartie, la séquence 2 avec les murs de béton aux abords de l'autoroute et la séquence 4 avec un bâti à proximité de la voie véhiculaire donnent un effet vertical minime. La structure du pont, le multiplex résidentiel en hauteur à l'intersection avec l'avenue Émile-Journault et la tour de bureaux à l'intersection avec l'autoroute Métropolitaine sont les seuls véritables éléments verticaux ponctuant le parcours.

La faible hauteur du bâti, tant du côté de Laval que de Montréal, est attribuable aux exigences de la réglementation locale dans les milieux adjacents, qui limite la hauteur des résidences. Également, les nécessités fonctionnelles de la route et les exigences normatives imposent des largeurs d'accotement et d'emprise ou de voie de desserte de même que des rampes d'accès qui éloignent les constructions de la voie.

Les traits dominants

Le tableau qui suit présente d'un coup d'œil les aspects dominants de l'expérience visuelle pour chacune des séquences. La ligne de force attribue à chaque séquence le caractère ou la composante qui domine et donne le ton; les aspects visuels relèvent ce qui marque visuellement chaque séquence. Ces deux variables aident à comprendre la relation entre l'autoroute et le milieu. En fin de tableau, les éléments de cohérence et de confusion sont exposés.

Tableau 4.2 Traits dominants du parcours d'entrée de l'A-19 en direction de Montréal

Variable	Séquence 1	Séquence 2	Séquence 3	Séquence 4	Séquence 5
Ligne de force	- Caractère semi-rural	- Géométrie des écrans antibruit Approche du pont	- Vue sur le plan d'eau, caractère panoramique	- Voûte végétale, ambiance de quartier	- Caractère de boulevard avec une présence végétale forte
Aspects visuels	- Vue panoramique saisissante sur le mont Royal, l'oratoire Saint-Joseph et les édifices du centre-ville - Ouverture du champ visuel	- Effets de surprise : (a) vue axiale et cadrée sur le mont Royal et les édifices du centre-ville; (b) la structure du pont. - Fermeture du champ visuel attribuable à l'encaissement de l'autoroute et aux écrans antibruit	- Vue panoramique saisissante sur la rivière et les rives, avec points de repère symboliques (vue sur les clochers) - Ouverture visuelle	- Effet de voûte dominant et fermeture du champ visuel attribuables à l'alignement des arbres le long de l'avenue	- Points de repère locaux à l'approche de l'autoroute Métropolitaine et à l'intersection de la rue Émile-Journault - Ouverture du champ visuel
Relation entre l'autoroute et le milieu traversé : - Logique de la voie véhiculaire; - Singularité de la relation;	- Logique autoroutière traversant un paysage à caractère semi-rural - Relation claire avec le milieu traversé	- Logique autoroutière déconnectée du milieu traversé - Relation aveugle avec le milieu traversé	- Logique autoroutière en surplomb par rapport au milieu traversé - Relation cohérente avec le milieu traversé	- Logique de milieu en lien avec le milieu traversé - Relation cohérente avec le milieu traversé	- Logique de boulevard - Relation d'écart avec le milieu traversé
- Éléments de cohérence ou de confusion.	- La vue sur la montagne comme indicateur d'approche de la ville crée une cohérence avec le lieu de destination.	- Le nombre élevé d'éléments d'intérêt à l'approche du pont est en cohérence avec le milieu traversé et la destination.	- Les immeubles résidentiels en hauteur sont incohérents dans le paysage de bord de l'eau vu du pont.	- Les enseignes commerciales surdimensionnées sont incohérentes dans le milieu résidentiel traversé.	- Un manque de distinction entre la logique autoroutière et la logique du milieu crée la confusion.

4.2.2.1 Les lignes de force

Chacune des séquences du parcours de l'autoroute 19 présente une certaine homogénéité sur les plans de la composition et des usages perçus à partir de l'autoroute. C'est d'ailleurs ce qui a permis de les définir. Les séquences sont claires et homogènes, elles ont plus ou moins la même longueur et se distinguent les unes des autres. Ainsi, chaque séquence possède une ligne de force, un aspect particulier qui la distingue de la suivante, que ce soit sur le plan visuel, du caractère, des usages ou de la géométrie de la route. On

pourrait qualifier les distinctions contextuelles entre les séquences de la manière suivante : on passe d'une autoroute traversant un paysage à caractère semi-rural à une autoroute encaissée, dominée par la géométrie des parois mi-béton et mi-végétales, à un pont offrant une vue sur le plan d'eau, à une avenue traversant un quartier, dominée visuellement par une voûte végétale, et finalement à une avenue ayant un caractère de boulevard vaguement autoroutier entre le viaduc de la voie ferrée et l'autoroute.

4.2.2.2 Les aspects visuels

Plusieurs moments forts du parcours, tous situés du côté de Laval, sont attribuables à la vue qu'ils offrent sur la métropole. Le panorama sur la montagne et le centre-ville, en début de parcours, est un indicateur important d'entrée à Montréal. Un peu plus loin, même si le panorama est moins présent, la vue sur plusieurs éléments d'intérêt (la structure du pont, la montagne, les clochers) à l'approche du pont est en cohérence avec la destination proche (le quartier) et la destination lointaine (le centre de Montréal). Enfin, le dernier élément fort sur le plan visuel est sans aucun doute la traversée même du pont, qui offre une vue sur la rivière des Prairies. L'effet de voûte créé par l'alignement d'arbres entre le boulevard Henri-Bourassa et le viaduc de la voie ferrée fait aussi partie des attraits du trajet. Ces différents moments contribuent à la qualité de l'expérience du parcours.

Sur le plan visuel, chaque séquence possède un caractère propre et provoque des attentes, par rapport à la prochaine, en ce qui concerne la destination. Au départ, la vue sur Montréal met l'observateur en situation de lien avec la destination (séquence 1). La vue sur la montagne et le centre-ville confirme la direction de l'autoroute. On a bien la sensation de se diriger vers Montréal. Ensuite, le contact avec le milieu se perd à cause de l'encaissement de la route et, par le fait même, il occulte la vue sur Montréal. Par conséquent, l'effet de surprise lorsque la vue sur Montréal réapparaît dans l'encadrement du viaduc du boulevard de la Concorde est accentué. La sensation de se diriger vers la ville est renouvelée jusqu'au boulevard Henri-Bourassa. Mais, juste avant cette intersection qui marque l'entrée dans la métropole, le passage sur le pont offre une expérience visuelle unique, et le fait d'être surélevé prédomine (voir la figure 4.23). La vue sur la rivière et les rives est saisissante, et les points de repère sont clairement perceptibles (la montagne et les clochers). Cette expérience contraste avec la séquence qui suit : on passe du caractère panoramique au caractère local, l'aboutissement de la transition étant le boulevard Henri-Bourassa. Pour le reste du parcours, la vue sur Montréal est absente et ce sont les repères locaux qui constituent les éléments visuels d'intérêt.



Figure 4.23 Le pont Papineau-Leblanc, Séquence 3

La structure du pont, tel un belvédère, est un support de la vue sur le plan d'eau et la rive de Montréal.

C'est la vue sur Montréal qui est déterminante dans le parcours d'entrée. Sans cette vue, qui, rappelons-le, n'est vraiment possible que du côté de Laval, on aurait en quelque sorte l'impression d'entrer par la porte d'en arrière...

4.2.2.3 La relation entre l'autoroute et le milieu traversé

Le croisement entre l'analyse morphologique et la caractérisation visuelle permet de nous interroger sur la relation qu'entretient l'autoroute avec le milieu. L'expérience du conducteur du côté de Laval est fortement conditionnée par la configuration du système autoroutier. Comme on l'a vu, la largeur des voies, les murs entre les boulevards Saint-Martin et de la Concorde tendent à éloigner et même à effacer les composantes du milieu qui longe l'autoroute. Sur le plan de l'expérience visuelle, l'infrastructure détermine la relation entre l'autoroute et le milieu traversé. En ce sens, le passage d'une séquence à l'autre se résume en un passage d'une logique autoroutière à une logique de pont, puis à une logique davantage caractérisée par le milieu, et, en fin de parcours, c'est une la logique de boulevard à grand débit qui domine. Chaque logique, dans le cas de l'autoroute 19, possède des caractéristiques propres, qui se définissent comme suit :

- ◆ Logique autoroutière : la vitesse, les échangeurs, la signalisation routière sur Montréal, l'attention portée sur l'orientation (Où vais-je?).
- ◆ Logique de pont : vue sur l'eau, panorama, ouverture du champ visuel, corridor étroit, sensation de surplomb.
- ◆ Logique de milieu : feux de circulation, implantation du bâti avec marge de recul cohérente avec la largeur de l'emprise de l'avenue, animation.

- ♦ Logique de boulevard à grand débit : fortes considérations de transit, six voies de circulation, absence de stationnement sur l'avenue même, voie de desserte.

La séquence 1 se place dans une logique autoroutière où le corridor traverse un paysage à caractère rural en transformation. La séquence 2 s'insère également dans une logique autoroutière; cependant, le corridor est ici déconnecté du milieu traversé. On passe d'une relation claire avec le milieu à une relation aveugle. Cette relation prend une toute autre forme à l'approche du pont. Bien que le champ visuel s'ouvre au terme du passage sous le viaduc du boulevard de la Concorde, la relation avec le milieu reste aveugle. Les talus gazonnés ont remplacé les talus bétonnés, et les ensembles résidentiels restent à l'écart; de ce fait, ils sont à peine perceptibles. C'est en effet la relation avec le milieu éloigné qui prédomine, soit la vue sur les repères de Montréal, le centre-ville et la montagne, de même que le pont et les clochers de l'église de La Visitation.

Du côté de Montréal, la configuration de l'infrastructure routière joue également un rôle important dans l'expérience visuelle de la traversée des milieux, mais surtout dans la séquence 5 (voir les figures 4.24 a et b). Tandis que le parcours entre le boulevard Henri-Bourassa et le viaduc est dans une logique de lien avec le milieu traversé, celui entre le viaduc de la voie ferrée et l'autoroute Métropolitaine demeure dans une logique de boulevard à grand débit, surtout parce que le parcours est dissocié du milieu. En effet, bien que les séquences 4 et 5 soient caractérisées par un tissu résidentiel plus ou moins dense, il y a un effet de rupture entre ces deux séquences en termes de composition, d'usages et de perception. Dans la séquence 5, cette rupture est occasionnée par l'éloignement du bâti qui se trouve séparé de la voie véhiculaire par une butte ou par un terre-plein. Cet effet de rupture est aussi attribuable à la séquence de développement.

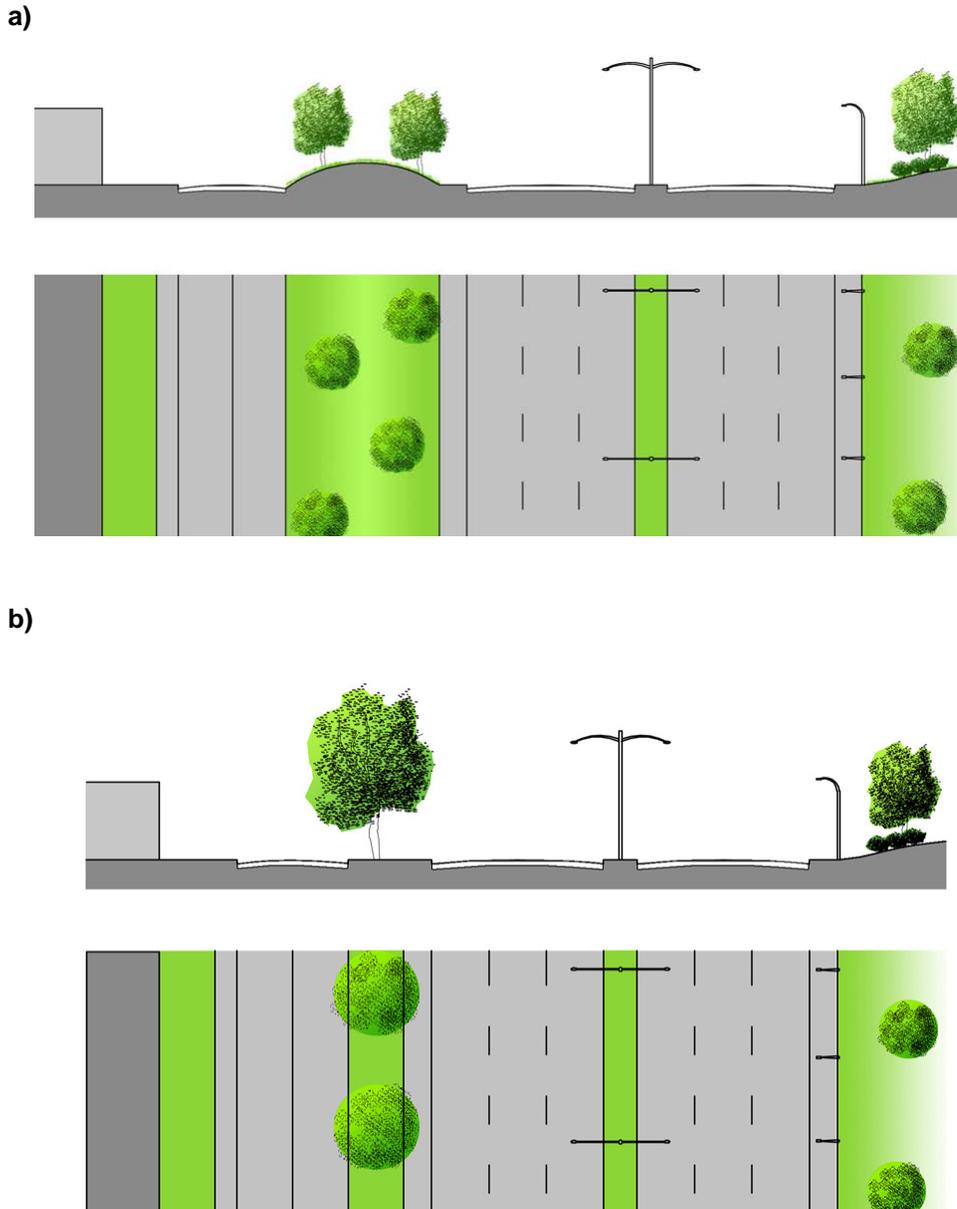


Figure 4.24 (a) et (b) L'avenue Papineau – Séquence 5, coupes et plans types

La relation entre l'autoroute et le milieu traversé est amoindrie par la présence du terre-plein, du talus et de la végétation. Le bâti est à l'écart du corridor routier.

Comme il a été mentionné auparavant, la première portion du parcours du côté de Montréal a été aménagée dans les années 1950, antérieurement à la construction du pont Papineau-Leblanc (1968-1969) et de l'autoroute 19, sur une voie de circulation locale, tandis que le lotissement le long du parcours de la séquence 5 s'est établi ultérieurement à la construction de l'avenue.

4.2.2.4 Les éléments d'incohérence

Le caractère discontinu des séquences d'approche

À partir du boulevard Dagenais jusqu'au viaduc de la voie ferrée, la progression vers la ville se fait de manière cohérente. Comme on l'a vu, il y a alternance entre ouverture et fermeture du champ visuel, un caractère propre à Laval et un autre à Montréal. Toutefois, cette fluidité est brisée avec la discontinuité au passage de la séquence 4 à la séquence 5.

Après avoir traversé un secteur résidentiel relativement bien constitué entre le boulevard Henri-Bourassa et le viaduc de la voie ferrée, on s'attend à voir cette composition se renforcer ou à constater que le rapport entre la rue et le milieu traversé se consolide entre le viaduc et le l'autoroute Métropolitaine. Or, il en est tout autrement. Après le passage sous le viaduc de la voie ferrée, on perd la cohérence et, subitement, la logique routière se superpose à une logique de milieu. À cet endroit, le rythme de conduite change, le champ visuel s'élargit et le sentiment de lien entre le corridor autoroutier et le milieu s'amenuise. Cette composition entraîne une augmentation de la vitesse de conduite. Cette logique routière est toutefois ambiguë. Feux de circulation aux intersections, stationnement interdit, voie d'accotement, absence de lien fonctionnel entre le bâti et la voie véhiculaire sont des indices de la présence d'une route à grand débit ou d'un boulevard. Les changements de composition sont en soi tributaires d'une bonne dynamique routière, mais dans ce cas, la rupture de composition et d'effet visuel est si grande entre la quatrième et la dernière séquence que la sensation d'incohérence l'emporte sur la continuité attendue.

L'aménagement inachevé des abords

L'aménagement des abords a une conséquence sur la discontinuité entre les séquences 4 et 5. En effet, si la bande aménagée entre la voie de circulation et le milieu bâti, visiblement réalisée dans le but de concilier la cohabitation des deux milieux, donne un certain encadrement au corridor, ce dernier se présente avec ambiguïté. Sa facture le situe entre deux types : un encadrement rigoureux du corridor et un aménagement résidentiel. L'aménagement résidentiel possède sa logique et impose la présence d'un espace tampon, davantage qu'un encadrement du corridor. Du côté est du corridor autoroutier, la végétation est tout autre. Le massif boisé borde l'ancienne carrière Miron. Ces conditions différentes, de part et d'autre du corridor, créent un volume vert très intéressant, bien que celui-ci ne soit pas aménagé particulièrement au profit du corridor autoroutier. Autrement dit, l'encadrement végétal n'est pas propre à la voie de circulation, mais bien à ce qu'il borde.

Par ailleurs, l'encadrement végétal et l'implantation sont déficients à la hauteur de la rue Louvain, à l'endroit où se situe le concessionnaire automobile. Soulignons que cette situation résulte également de la présence de la ligne de transport d'énergie. Par conséquent, on constate un manque d'intégration urbaine de l'ensemble commercial à la rue.

La vue discordante sur les tours résidentielles

La vue sur la rive de Montréal est un des moments forts de la traversée du pont. Toutefois, la présence à quelques endroits d'immeubles résidentiels en hauteur, situés en bordure de rive du côté de Montréal, est très visible à partir du pont et détonne par les échelles contrastantes. L'échelle de ces immeubles a pour effet de briser la ligne horizontale de verdure sur laquelle alternent des maisons de faible gabarit et des ensembles boisés.

Les panneaux publicitaires tapageurs

Les enseignes annonçant les commerces entre le boulevard Henri-Bourassa et le viaduc de la voie ferrée sont surdimensionnées par rapport à l'échelle du bâti et au caractère du quartier (voir la figure 4.25). Leur surdimensionnement a une connotation de commerces de banlieue dans un milieu résidentiel.



Figure 4.25 L'avenue Papineau, Séquence 4

Les panneaux publicitaires surdimensionnés sont incohérents avec l'échelle du bâti.

4.3 Conclusion

Le parcours de l'autoroute 19, lorsqu'on entre à Montréal ou qu'on en sort, est très fortement diversifié, tant sur le plan des morphologies urbaines que sur celui des vues qui s'offrent aux usagers de la route. La diversité des vues s'explique par le design même de l'autoroute – plus ou moins encaissé, plus ou moins dégagé, par exemple – et par les caractéristiques topographiques du site. Les particularités des quartiers situés aux abords de la route sont également en cause.

L'analyse a permis de montrer qu'il n'existe pas nécessairement de parallèle entre la dimension visuelle et la dimension morphologique; le découpage même du parcours diffère selon que l'on s'appuie sur la morphologie ou sur la caractérisation visuelle. C'est que cette dernière qualifie essentiellement l'expérience à partir de la route, alors que l'analyse morphologique est tournée vers les quartiers, dont certains ont été aménagés bien avant la route. Mais il nous faut également reconnaître que l'autoroute a été construite de manière indépendante par rapport aux milieux traversés. À cet égard, l'analyse temporelle est révélatrice, à la fois de l'évolution de la conception des autoroutes et des rapports qu'entretiennent les populations avec les autoroutes.

Ainsi, les zones plus récentes cherchent, pour l'essentiel, à tourner le dos à la route ou, à tout le moins, à s'en éloigner, alors que les zones plus anciennes sont davantage collées à l'infrastructure routière, même lorsqu'elles ont été construites après l'aménagement routier. Cette infrastructure a été aménagée alors que l'espace était déjà fortement structuré, par le lotissement notamment, et que des quartiers étaient déjà construits. L'autoroute a coupé le village de Sault-au-Récollet en deux; celui-ci tourne en quelque sorte le dos à l'autoroute, ce qui ne veut pas dire pour autant qu'il n'a pas subi d'impacts négatifs en raison de la construction de l'autoroute 19.

À Montréal, même si la constitution des quartiers traversés était déjà définie au moment de la construction de l'avenue Papineau, il a malgré tout été possible d'aménager les quartiers plus récents de manière à minimiser les impacts négatifs de la route. Les quartiers construits tout juste après l'aménagement de l'avenue ne lui tournent pas véritablement le dos : dans le tronçon qui va du boulevard Henri-Bourassa au viaduc du chemin de fer, l'accès aux bâtiments se fait directement sur l'avenue Papineau, aménagée comme un boulevard. Mais l'avenue Papineau n'est pas ici véritablement structurante, malgré l'importance de l'achalandage qui la caractérise. Dans cette zone, ce sont les rues transversales qui organisent l'espace, bien davantage que l'avenue Papineau. Les quartiers plus récents, installés entre le viaduc du chemin de fer et l'autoroute Métropolitaine, tournent plus clairement le dos à l'infrastructure routière, qui reprend alors une forme quasi autoroutière. On observe le même phénomène du côté de Laval, alors que l'autoroute 19 a été aménagée essentiellement comme une autoroute, donc isolée des quartiers qu'elle

traverse, surtout qu'elle est en tranchée sur une partie importante de son parcours.

L'autoroute 19 et l'avenue Papineau sont en quelque sorte indépendantes des quartiers qu'elles traversent. C'est la logique de circulation de transit qui prime tout au long du parcours de l'infrastructure routière, du moins depuis l'autoroute Métropolitaine jusqu'à Laval. Les tronçons de type boulevard ne sont pas très différents des tronçons autoroutiers ou quasi autoroutiers : l'infrastructure routière n'a pas réellement réussi à structurer le territoire, du moins de manière significative. La route n'est, en ce sens, que source de nuisances. Même dans les tronçons conçus comme des boulevards, on peut noter une dégradation qui fait écho au déclin (relatif) des banlieues traversées. Ce sont les rues transversales qui présentent le potentiel le plus intéressant, mais ce potentiel n'existe que par les quartiers et non en fonction de la route qui ne fait que donner accès.

Au-delà de ce rôle de lien intramunicipal, l'autoroute 19 est d'abord une entrée de Montréal. Or, ce caractère d'entrée ne semble pas avoir été perçu de manière positive par les promoteurs et par les usagers, qui ont cherché, dans la mesure du possible, à s'éloigner ou, à tout le moins, à ignorer la route; celle-ci représenterait davantage une source de nuisances qu'un potentiel à exploiter et à mettre en valeur. Soit il est possible de s'adapter à la route, en s'isolant, soit il est impossible de s'y adapter. Dans les deux cas, l'effet est le même : les quartiers et la route suivent des trajectoires éloignées l'une de l'autre, malgré leur proximité géographique. La construction de l'autoroute 19 et de l'avenue Papineau a considérablement modifié les modalités d'aménagement et d'implantation dans les milieux traversés par l'infrastructure. Toutefois, le potentiel de requalification semble limité.

Le caractère d'entrée du parcours de l'autoroute 19 et de l'avenue Papineau n'est pas véritablement marqué, si ce n'est par les vues qui s'offrent aux automobilistes qui se déplacent de Laval à Montréal. Mais les vues sur Montréal ne sont possibles, ou véritablement intéressantes, que du côté de Laval, essentiellement à cause des caractéristiques topographiques et des modalités d'implantation de l'autoroute. C'est dire l'importance d'une perspective métropolitaine pour la gestion des vues sur Montréal.

5. AMÉNAGER UNE AUTOROUTE DANS UNE ZONE EN VOIE D'URBANISATION : L'AXE DE L'AUTOROUTE 10

5.0 Introduction

Le parcours de l'autoroute 10 est très différent de celui de l'autoroute 19, examiné au chapitre précédent. En effet, la traversée du fleuve exige un dégagement en hauteur nettement plus important que pour la rivière des Prairies, afin de libérer la voie maritime du Saint-Laurent et de permettre le passage des bateaux. C'est ainsi que le pont Champlain domine le paysage, bien davantage que ce n'est le cas avec le pont Papineau-Leblanc, malgré ses haubans. Par ailleurs, l'aménagement de l'autoroute 10 s'est fait, pour l'essentiel, dans une zone encore non construite. Même l'autoroute Bonaventure, qui constitue le dernier tronçon de l'autoroute 10 en direction du centre-ville, a été aménagée en partie sur des terrains remblayés, qui n'avaient été utilisés que durant Expo 67 à des fins de stationnement. Au centre-ville de Montréal, toutefois, l'aménagement de l'autoroute a exigé la démolition de nombreuses constructions, ce qui n'a pas été sans conséquences sur les quartiers traversés : d'une part, la grande capacité de l'autoroute et, d'autre part, sa géométrie même ne correspondaient pas à l'organisation de la circulation dans les quartiers situés à proximité du centre-ville.

Comme le précédent chapitre, la présente analyse comprend deux parties principales : dans un premier temps, nous proposons une analyse de la morphologie des quartiers traversés, qui pose un regard sur la relation entre territoire et infrastructure du point de vue de ces quartiers; cette analyse est suivie d'une caractérisation visuelle, qui présente une lecture des territoires traversés depuis l'autoroute.

Comme dans le cas de l'autoroute 19, le découpage séquentiel pour l'expérience visuelle et le découpage pour l'analyse morphologique sont légèrement différents, plus particulièrement dans le secteur de l'île des Sœurs. Pour l'analyse morphologique, le parcours a été découpé en cinq séquences : quatre séquences du côté de Montréal, et une seule du côté de Longueuil. Dans le cas de l'analyse visuelle, nous reconnaissons six séquences, incluant le pont Champlain. Ainsi, pour la caractérisation visuelle, la séquence de l'île des Sœurs a été combinée avec la séquence du Technoparc. Par ailleurs, puisque la sortie de l'autoroute 10 s'effectue sur l'île des Sœurs, cette portion de route, ainsi que celle qui traverse le bras du fleuve et celle qui longe le Technoparc, ne font qu'une avant d'atteindre le pont Victoria.

5.1 La morphologie des milieux traversés par l'autoroute 10

5.1.1 L'aperçu historique des tissus urbains traversés

Le parcours de l'autoroute 10 traverse des milieux urbains à la morphologie fort différente, héritage d'époques distinctes, mais ayant toutes joué un rôle prépondérant dans le développement de Montréal. Le parcours constitue une fenêtre sur la ville et met en relation des milieux suburbains – l'île des Sœurs et Brossard, pour ne mentionner que les plus proches – et les secteurs centraux montréalais à riche teneur historique – le faubourg des Récollets, Victoriatown, Griffintown et les abords du canal de Lachine, notamment.

Dans une perspective d'analyse morphologique, la mise en relation et l'étude de ces entités restent complexes. Il est cependant évident que l'autoroute 10 et le pont Champlain ont joué un rôle important, à leur manière, dans le développement, comme dans le façonnement des tissus urbains qui les bordent. Afin de comprendre la morphologie des tissus actuels et les paysages qu'ils contribuent à produire, pour ceux qui empruntent l'autoroute tout autant que pour ceux qui se promènent dans les quartiers, il nous est apparu essentiel de procéder d'abord à un survol de l'historique de la croissance des tissus urbains le long de ce parcours. Dans la perspective de l'évaluation des effets des infrastructures – en d'autres mots, d'analyse de la réciprocité entre infrastructure et territoires traversés –, cette position nous permet de retracer l'impact du pont Champlain et de l'autoroute 10 sur les secteurs qui bordent ce parcours. Nous procéderons ainsi chronologiquement à l'analyse du développement des tissus urbains en discutant du faubourg des Récollets, de l'essor industriel de Montréal, du déclin des quartiers centraux, de la construction du pont Champlain et de l'autoroute Bonaventure, de la mise en valeur de l'île des Sœurs et de Brossard, puis, finalement, de la régénération des quartiers centraux par de grands projets, dont le Quartier international de Montréal (QIM) et la Cité Multimédia.

5.1.1.1 Le faubourg des Récollets

L'extrémité montréalaise du parcours de l'autoroute 10 – aussi désignée autoroute Bonaventure, depuis l'île des Sœurs – traverse et donne sur une zone autrefois appelée faubourg des Récollets. Ce secteur de Montréal, à l'époque des fortifications, s'étendait vers l'ouest, dans l'axe de la rue Notre-Dame (voir la figure 5.2), à la croisée des chemins Saint-Antoine et Saint-Joseph. Des artisans et commerçants ont commencé à s'y installer dès le milieu du XVII^e siècle, le long de la rivière Saint-Pierre, aujourd'hui canalisée (voir la figure 5.1). À cette époque, les coureurs des bois en partance de Montréal et qui se rendaient dans l'Ouest devaient emprunter les chemins de terre afin de contourner les rapides pour se rendre à Lachine. Le chemin de Lachine et le chemin Saint-Joseph étaient alors les deux principales voies d'accès à l'Ouest (voir la figure 5.1). Le chemin de Lachine, bordé de fermes et de champs, avait un aspect rural, tandis que le chemin Saint-Joseph, sur

lequel se greffe le faubourg des Récollets, présentait des caractéristiques plus urbaines, en quasi-continuité avec le Montréal intra-muros de l'époque. Ce petit quartier, l'une des premières banlieues de Montréal, a conservé son aspect villageois jusqu'au milieu du XIX^e siècle, alors qu'il sera marqué par l'ouverture du canal de Lachine et l'essor industriel qui s'ensuivit.



Figure 5.1 Relief et cours d'eau de Montréal au XVIII^e siècle

Source : Benoît et Gratton, 1991



Figure 5.2 Plan de la ville et de la cité de Montréal, 1819 (détail)

Ce plan de la ville montre l'extension de Montréal que constitue le faubourg des Récollets, dans le prolongement de la rue Notre-Dame, vers l'ouest.

Source : BNQ.

5.1.1.2 De l'essor industriel au déclin des quartiers centraux

L'ouverture du canal de Lachine, en 1825, marque le début de l'industrialisation montréalaise. L'arrivée massive d'industries dans les quartiers du sud-ouest de Montréal ne commencera toutefois que dans la seconde moitié du XIX^e siècle (Benoît et Gratton, 1991). La construction, en 1847, du premier chemin de fer, le Lachine Railroad, qui partait de la gare Bonaventure, en face du square Chaboillez, confirme l'avantage stratégique, pour les entreprises industrielles, des secteurs qui bordent le canal de Lachine, de même que de ceux qui sont situés autour de l'actuelle autoroute Bonaventure. C'est ainsi que le Grand Tronc²⁵ s'installe dans ce secteur. L'ouverture, en 1860, du pont Victoria – à l'époque uniquement ferroviaire – renforce l'intérêt pour ces espaces. Le pont Victoria a longtemps été le seul lien avec la Rive-Sud de Montréal, exception faite d'un traversier à Lachine, qui permettait d'atteindre l'autre rive du Saint-Laurent pour ensuite accéder au sud du Québec et à l'État de New York (Benoît et Gratton, 1991).

La mise en place des infrastructures et équipements dans ce secteur de Montréal (port, canal, chemin de fer, pont) en a fait le haut lieu de l'industrie au Canada. Cet effet structurant est le résultat d'un phénomène de réciprocité : la mise en place des infrastructures a confirmé le potentiel industriel du secteur, alors que le développement industriel massif à, quant à lui, renforcé la logique de développement des infrastructures. Ainsi, l'aménagement de ce secteur n'est pas le résultat d'un simple effet des infrastructures sur le territoire, mais bien d'une convergence des logiques. La figure 5.3, qui retrace le développement des tissus urbains de cette zone, montre bien l'importance des infrastructures dans la forme des quartiers industriels du sud-ouest montréalais.

²⁵ Compagnie ferroviaire qui deviendra plus tard le Canadien National.

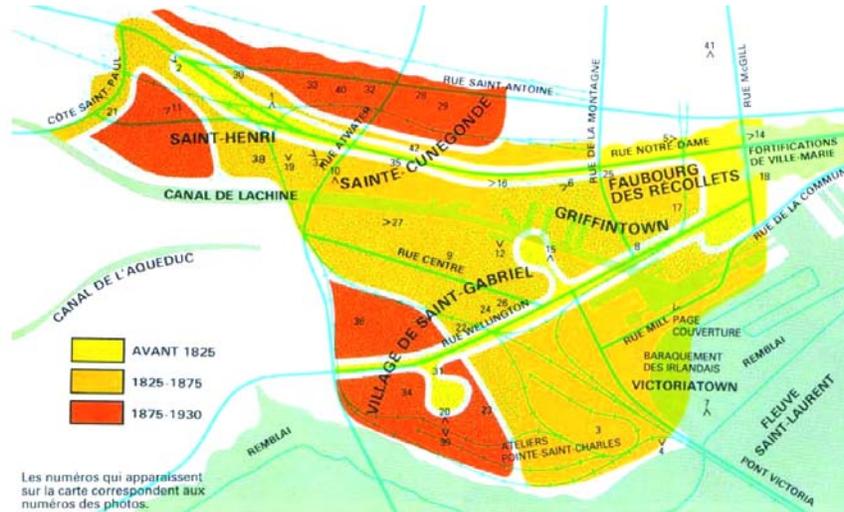


Figure 5.3 Les étapes du développement du sud-ouest de Montréal

Cette carte montre les quartiers du sud-ouest de Montréal. Avant 1825, le développement se concentrait le long des rues Notre-Dame et Wellington, en extension de Montréal. La période de 1825 à 1875, qui coïncide avec l'essor industriel du secteur, voit un développement massif le long des nouvelles infrastructures de transport : canal de Lachine, chemins de fer, port, etc. Cette carte montre également le remblai au sud, sur lequel on trouve aujourd'hui le Technoparc et l'autoroute Bonaventure.

Source : Benoît et Gratton, 1991

L'accroissement du nombre d'emplois offerts dans le secteur attire de nombreux ouvriers qui vont aménager de véritables enclaves résidentielles à l'intérieur du maillage serré des industries et des infrastructures de transport. Les Irlandais s'installent massivement dans les zones que l'on nommera Griffintown et Victoriatown, tandis que les francophones s'établissent surtout autour du square Chaboillez, dans le faubourg des Récollets, et dans les quartiers, plus à l'ouest, de Sainte-Cunégonde et de Saint-Henri (voir la figure 5.3). Griffintown s'alignait le long du canal de Lachine et présentait les implantations industrielles les plus importantes : la Redpath Sugar, le moulin Ogilvie, l'usine Corticelli, pour ne nommer que ceux-là. Quant à Victoriatown, il s'agissait d'une petite enclave à la tête du pont Victoria, sur l'emplacement d'un ancien marécage (voir la figure 5.4). Dans les années 1840, on y a construit des hangars pour loger les immigrants irlandais atteints du typhus (Benoît et Gratton, 1991). Ce quartier, qui se trouverait aujourd'hui en bordure de l'actuelle autoroute Bonaventure, a entièrement disparu.

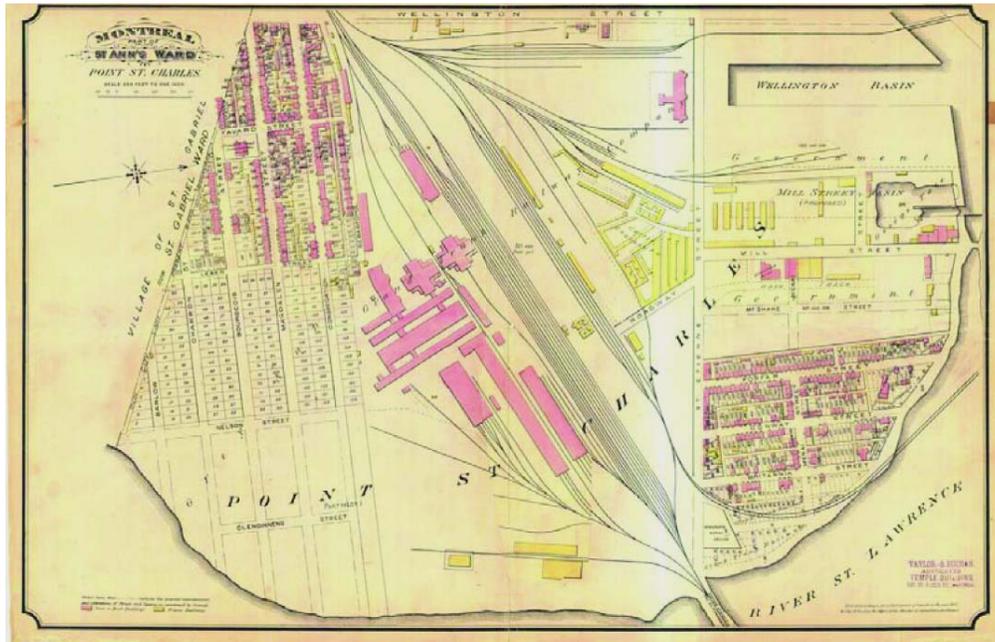


Figure 5.4 Pointe Saint-Charles en 1890

Cette carte de 1890 montre la tête du pont Victoria, de même que les installations ferroviaires du Grand Tronc. Nous remarquons, à l'ouest, le quartier en développement de Pointe Saint-Charles, comme on l'écrivait à l'époque, et, au sud-est près de la tête de pont, le quartier de Victoriatown.

Source : Goad, *Atlas of the City of Montréal and Vicinity*, 1890.

En 1954, le gouvernement du Canada crée l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, organisme qui vise à acquérir les terrains nécessaires à la création d'une voie qui permettra aux navires de se rendre jusqu'aux Grands Lacs. Le projet est complété en 1959 et, pratiquement, il rend désuet le canal de Lachine comme voie principale de navigation; ce canal sera fermé partiellement à compter de 1964. La partie ouest du port de Montréal connaît un semblable déclin de ses activités, accentué par l'utilisation de nouvelles technologies de transport, notamment le recours croissant aux conteneurs. Les installations requises à la prise en charge des conteneurs seront localisées à l'est du pont Jacques-Cartier, entraînant l'abandon de la partie ouest du port de Montréal. La fermeture du canal de Lachine et la réorganisation des activités portuaires n'ont fait que confirmer le déclin des quartiers industriels du sud-ouest et de ceux bordant l'actuel Vieux-Port de Montréal, conséquence de l'exode des industries vers la banlieue ou, dans certains cas, de la fermeture pure et simple des usines, sous l'effet de la concurrence ou des changements technologiques. Le dépérissement de l'industrie s'est accompagné d'une décroissance démographique, plusieurs des quartiers résidentiels ayant été démolis ou abandonnés.

Ces quartiers centraux étaient en quelque sorte condamnés, conséquence des transformations qui toucheront l'ensemble des quartiers centraux pour les prochaines décennies. Il y a exode de l'industrie et des populations vers la périphérie et, par le fait même, déclin des activités et appauvrissement de la ville-centre. Il faudra attendre plusieurs décennies pour qu'une relance s'annonce.

5.1.1.3 *La construction du pont Champlain et de l'autoroute Bonaventure*

Si Montréal est marquée par le déclin de ses quartiers centraux, les réseaux de transport sont toutefois en pleine croissance. Dans la perspective d'Expo 67, tous les paliers de gouvernement s'accordent pour doter Montréal d'un réseau autoroutier compétitif, comparable à celui que l'on trouve dans toutes les grandes villes d'Amérique du Nord (Hanna, 1993), capable de faire face à l'importante hausse de la mobilité entre Montréal et sa périphérie. Le pont Champlain (1962), l'autoroute 10 (1962) et l'autoroute Bonaventure²⁶ (1967) répondent à cette volonté de moderniser le réseau routier montréalais.

C'est en 1955 qu'on annonce la construction du pont Champlain, dont l'objectif principal est de relier Montréal à Sherbrooke et aux États-Unis. À l'époque, seuls les ponts Jacques-Cartier et Honoré-Mercier permettaient de relier l'île de Montréal à la Rive-Sud. En 1956, l'aménagement du nouveau pont a été confié au Conseil des ports nationaux, avec un financement du ministère des Finances du Canada. L'emplacement a été déterminé à la suite de nombreuses consultations auprès des municipalités et d'organismes gouvernementaux québécois : le ministère de la Voirie (actuel ministère des Transports du Québec), Hydro-Québec, les Villes de Montréal, de Verdun et les municipalités de la Rive-Sud²⁷. Le pont, qui devait s'appeler pont de l'Île-des-Sœurs, a été nommé en l'honneur du fondateur de Québec. D'une longueur d'environ six kilomètres, il relie Brossard, l'île des Sœurs et Verdun, par la rue Wellington, la seule sortie du côté de Montréal, à la mise en service du pont.

Simultanément à l'aménagement du pont Champlain, le Conseil des ports nationaux et la Ville de Montréal négocient en vue de la construction d'une voie rapide reliant le pont au centre-ville de Montréal²⁸. L'entente est la suivante : la Ville de Montréal exproprie les terrains nécessaires; les coûts de construction de l'autoroute sont partagés entre la Ville de Montréal (de la rue Notre-Dame au canal de Lachine) et le conseil (du canal de Lachine au pont Champlain). L'autoroute Bonaventure a été implantée sur un vaste secteur remblayé le long du fleuve Saint-Laurent (voir la figure 5.3). L'ensemble du parcours ne sera inauguré que sept jours avant l'ouverture d'Expo 67. Il a

²⁶ On notera que l'autoroute Bonaventure est le dernier tronçon de l'autoroute 10.

²⁷ Voir le site Web de la société Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. : <http://www.pjcci.ca/Francais/pjcci/default.htm>.

²⁸ Idem.

entraîné la destruction de nombreux immeubles, souvent désaffectés, dans l'ancien secteur du faubourg des Récollets (voir la figure 5.7).



Figure 5.5 Le pont Champlain lors de sa construction
À l'avant plan, on voit l'île des Sœurs.
Source : Ministère des Transports



Figure 5.6 La tête du pont Champlain à Brossard, pendant la construction
Source : Conseil des ports nationaux



Figure 5.7 L'insertion de l'autoroute Bonaventure dans le tissu urbain montréalais

Ce montage montre l'actuelle autoroute Bonaventure superposée au bâti de 1912. Nous pouvons voir que le projet s'insérait dans un tissu urbain très serré et de forte densité. Des bâtiments, sur une largeur de trois îlots, ont dû être démolis pour permettre la construction de l'autoroute.

Source : Goad, *Atlas of the City of Montréal and Vicinity*, 1912.

Montage : Ludwig Desjardins, Chaire en paysage et environnement.

5.1.1.4 Le lotissement de l'île des Sœurs et de Brossard

La construction du pont Champlain donnait un accès direct à des territoires très peu urbanisés, majoritairement à caractère rural. Ce pont a rendu possible le lotissement de l'île des Sœurs et de Brossard, et ce, dès le début des années 1960, comme l'a avancé Linteau (1992), alors que la demande pour les terrains était particulièrement forte dans la région de Montréal, notamment à cause de la rapide croissance démographique. Il ne faut pas y voir une confirmation de la thèse des effets structurants. La construction du pont Champlain a créé, ou plutôt révélé, d'immenses occasions de développement, durant une période d'essor économique sans précédent, alors que la demande pour de nouveaux quartiers était très forte.

En 1636, Jean de Lauzon, conseiller du roi de France, se fait concéder l'île Saint-Paul (ancienne dénomination de l'île des Sœurs) ainsi que de nombreux territoires dans les régions de Montréal et de Québec. En 1664, il lègue l'île à trois sieurs qui la subdivisent en trois propriétés. Les Sœurs de la congrégation de Notre-Dame font l'acquisition, en 1706, d'un des trois fiefs, celui qui borde l'actuel pont Champlain. Elles prendront le contrôle de l'ensemble de l'île en 1769, et en demeureront les seules propriétaires jusqu'en 1956, alors qu'elles vendent la totalité de la propriété de l'île à la Quebec Mortgage Corporation Ltd. À la suite de la vente, de nombreux projets de développement de l'île seront proposés pendant quelques décennies, dont un projet de réserve faunique dans les années 1930, par le gouvernement provincial, un projet de musée de l'homme et un projet d'aérodrome. Cependant, dans les années 1960, on a privilégié le lotissement résidentiel. En 1966, le plan d'aménagement préparé par la firme Metropolitan Structures est approuvé. Il s'agissait, en fait, d'un projet de cité modèle d'environ 50 000 habitants, qui a été modifié au cours des années, l'île des Sœurs comptant aujourd'hui environ 25 000 habitants. La croissance des tissus urbains s'est faite rapidement (voir les figures 5.8 et 5.9), au départ par la construction de tours d'habitation et, plus récemment, par la construction d'unités résidentielles moins denses et axées sur le logement familial : bungalows de prestige, maisons en rangée, immeubles en copropriété.



Figure 5.8 Vue aérienne de l'île des Sœurs en 1954

En 1954, l'île des Sœurs n'est pas encore lotie ni rattachée à Montréal. Elle est occupée par une communauté religieuse; l'île est affectée, pour l'essentiel, à l'agriculture.

Source : Ville de Verdun.



Figure 5.9 Vue aérienne de l'île des Sœurs en 2000

Cette photo aérienne montre le lotissement massif qui a marqué l'île des Sœurs pendant les 40 dernières années. Le tissu urbain est typique des banlieues : rues curvilignes, ségrégation des fonctions et lotissements typés – ensembles de maisons unifamiliales, immeubles en copropriété, tours d'habitation, etc. De plus, l'aménagement répond à une logique de raccordement à l'infrastructure du pont Champlain et de l'autoroute 10.

Source : Ville de Verdun.

Le pont Champlain a également été déterminant pour assurer la croissance de Brossard, qui avait été conçue, au départ, comme une ville-dortoir typique. C'est la firme Aster Corporation, filiale d'un grand groupe d'immobilier européen, qui est à l'origine des premières constructions (Lacroix et Séguin, 1984). En 1959, avant même la construction du pont, l'entreprise achète 5 km² de terrains en vue d'y implanter des quartiers résidentiels. La quasi-totalité du territoire de Brossard était alors consacrée à l'agriculture. Cependant, dès 1961, aucune activité agricole n'y était recensée, conséquence de la vente massive des fermes et des terres à des intérêts immobiliers (Lacroix et Séguin, 1984). Brossard connaît ainsi une très forte croissance démographique, jusque dans les années 1980 : de 2762 logements en 1962, le nombre passe à 6030 en 1971, à 15 755 en 1981, pour atteindre aujourd'hui 22 260 unités.

Toutefois, davantage que le pont Champlain et l'autoroute 10, c'est le déploiement du réseau routier et autoroutier dans son ensemble qui a véritablement contribué à la croissance du territoire de Brossard. Le boulevard Taschereau, autrefois voie rurale principale, est élargi et devient une voie rapide en 1962, lorsque le pont est ouvert. Nous assistons presque au même moment à l'inauguration de l'autoroute 10 (1963) qui relie le pont Champlain à Sherbrooke. Par la suite, à la fin des années 1960, le boulevard Édouard-VIII, principale liaison intermunicipale sur la Rive-Sud, est élargi à trois voies et devient le boulevard Marie-Victorin, ou route 132. Plus récemment, l'implantation de l'autoroute 30 est venue compléter le maillage autoroutier important de Brossard. Ce réseau, relativement bien développé, agira en quelque sorte comme catalyseur et élément structurant de l'expansion de Brossard. Très tôt, de grands espaces commerciaux viendront se greffer aux accès autoroutiers. La Place-Portobello ouvre en 1966, au croisement de l'autoroute 10 et du boulevard Taschereau. Suivront notamment le Mail Champlain en 1975, de l'autre côté du même échangeur, et la Place-du-Commerce (1974), un peu plus à l'est. Les implantations commerciales se sont par la suite multipliées sur le boulevard Taschereau, qui constitue aujourd'hui l'un des principaux axes commerciaux de la région de Montréal par la concentration de commerces qu'on y trouve. La croissance industrielle sera stimulée surtout par l'implantation de l'autoroute 30; c'est précisément le long de cette autoroute que se localiseront les entreprises industrielles, non loin du croisement avec l'autoroute 10.

Le lotissement de Brossard est typique de celui des banlieues pavillonnaires. D'abord à vocation résidentielle, Brossard deviendra au fil des années de plus en plus diversifiée, au point d'être passablement autonome par rapport à la ville-centre, en termes d'emplois et de services. Ainsi, un secteur commercial fort et dynamique s'y installera, stimulé par la hausse importante de la population, mais également par l'accessibilité créée par la mise en place du réseau autoroutier. L'extension des infrastructures routières y a donc joué un rôle prédominant, puisqu'elle a permis les premiers établissements résidentiels de Brossard, puis a contribué à soutenir un essor économique important. Comme nous le verrons plus en détail dans la partie traitant des tissus urbains, la portion du parcours à l'étude sur le territoire de Brossard présente des caractéristiques fortement conditionnées et agissant en réciprocité avec le milieu autoroutier.

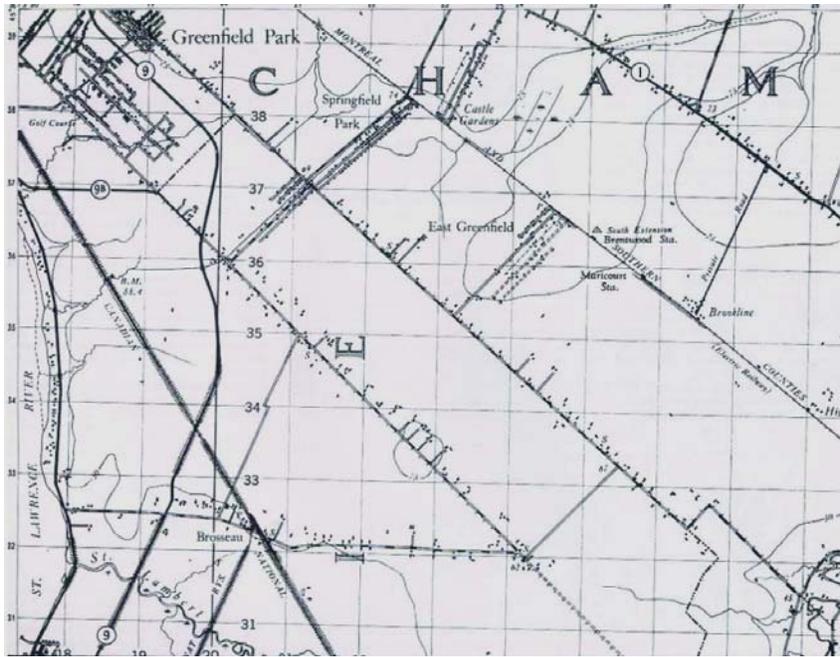


Figure 5.10 Carte de Brossard en 1950

Cette carte de Brossard montre l'aspect rural prédominant avant la construction du pont Champlain et de l'autoroute 10. Nous apercevons, le long du fleuve Saint-Laurent, le boulevard Édouard-VIII (route 132) et la route 9, actuel boulevard Taschereau.

Source : Canada Department of Defence.



Figure 5.11 Photo aérienne de Brossard en 1957

Cette photo aérienne montre le parcellaire rural présent avant la construction du pont.

Source : gouvernement du Québec.



Figure 5.12 Photo aérienne de Brossard en 1983

Les vingt années suivant la construction du pont Champlain et de l'autoroute 10 seront marquées par une importante croissance des secteurs résidentiels et commerciaux. Nous apercevons sur cette photo de 1983 les pavillons typiques qui s'implanteront par grappes, en lien avec les entrées autoroutières. Nous pouvons également voir le principal secteur commercial de Brossard, au croisement de l'autoroute 10 et du boulevard Taschereau, en haut au centre de la photo. Finalement, à droite, notons la construction de l'autoroute 30 qui viendra compléter le réseau autoroutier de Brossard.

Source : gouvernement du Québec.



Figure 5.13 Photo aérienne actuelle de Brossard

Cette photo aérienne récente montre l'extension des quartiers de Brossard, principalement dans la partie ouest de la municipalité. Nous apercevons une démarcation très claire entre l'espace urbanisé et la zone agricole au sud, traversée par l'autoroute 30.

5.1.1.5 La régénération et les grands projets montréalais

Les secteurs traversés par la section montréalaise du parcours ont connu un important déclin; la situation a radicalement changé à partir de 1980, alors que ces secteurs ont connu un net regain d'activités. Cette régénération des quartiers anciens a été guidée – mais elle a également favorisé – par de nombreux grands projets qui marquent maintenant le parcours à l'étude et ses environs. Nous présentons ici quelques-unes de ces réalisations (voir la figure 5.14) qui ont transformé le paysage et la morphologie du secteur.

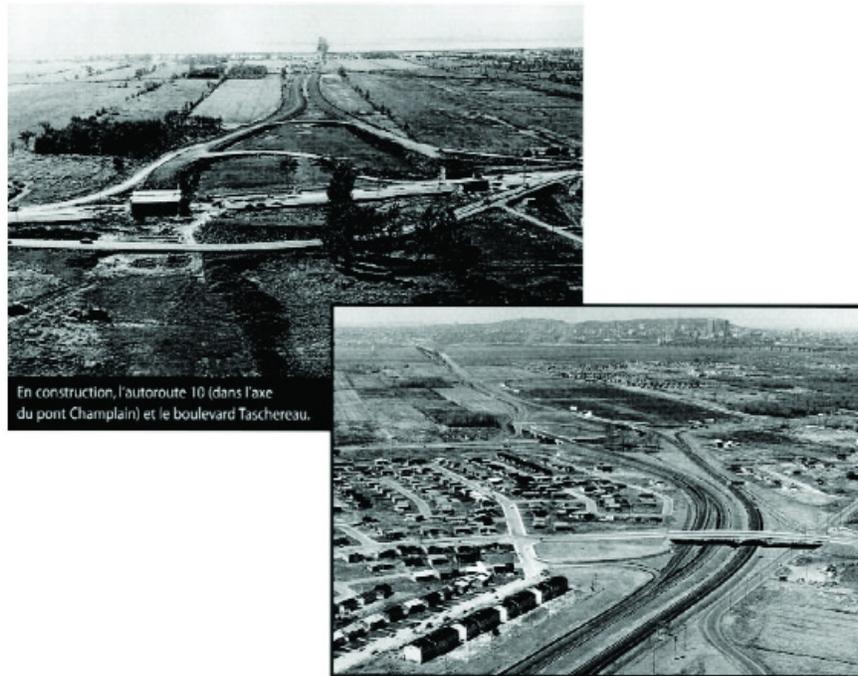


Figure 5.14 L'autoroute 10 en construction

La première photo montre la construction de l'autoroute et ce qui deviendra le croisement avec le boulevard Taschereau. La deuxième montre les quartiers résidentiels typiques qui viendront se greffer à l'autoroute, alors même que le réseau n'est pas encore complété. En arrière-plan, Montréal.

Source : Office des autoroutes du Québec.

Le réaménagement du Vieux-Port fait suite au déclin des activités de cette section du port de Montréal au profit de zones à l'est du pont Jacques-Cartier, mieux adaptées aux nouveaux modes de transport naval, notamment par conteneurs. C'est en 1977 que le gouvernement du Canada annonce son intention de réaménager le port vétuste. En 1981, le gouvernement crée la Société immobilière du Canada (le Vieux-Port de Montréal) qui deviendra plus tard la Société du Vieux-Port de Montréal inc. Le mandat de cette société de gestion était de contribuer au développement de la portion abandonnée par le port de Montréal. À la suite de nombreuses consultations et de concours, le

secteur est réaménagé. Le Vieux-Port ouvre en 1992. Reconnu comme l'un des projets marquants des dernières années, le Vieux-Port offre un ensemble d'activités récréatives, touristiques et culturelles. Simultanément au réaménagement du Vieux-Port de Montréal, le Vieux-Montréal connaît également une renaissance qui, elle aussi, s'est d'abord appuyée sur une importante activité récréotouristique. Signalons toutefois que le Vieux-Montréal se constitue de plus en plus en un véritable quartier qui connaît une forte hausse de population et dont l'économie se diversifie.

Plus récemment, la réouverture du canal de Lachine à la navigation (2002) en a fait l'un des pôles les plus dynamiques dans le secteur. Le gouvernement du Canada avait déjà aménagé un parc linéaire dans les années 1970, à la suite de la fermeture du canal à la navigation. Doté d'une piste cyclable, ce parc est fort fréquenté depuis son ouverture. Mais ce n'est que depuis les années 1980 qu'une véritable stratégie de développement pour le canal a pu émerger. À la suite d'investissements importants de la Ville de Montréal et du gouvernement du Canada, de même que ceux consentis par de nombreux promoteurs immobiliers, le canal et ses abords connaissent une véritable revitalisation.

La Cité Multimédia²⁹, entre Griffintown, le canal de Lachine et le Vieux-Montréal, est l'une des réalisations les plus récentes implantées aux abords de l'autoroute Bonaventure. C'est en 1996 que la Société de développement de Montréal amorce une série de consultations quant à la revitalisation du faubourg des Récollets. L'Agence du Faubourg des Récollets, regroupement de résidents, de commerçants et d'entrepreneurs du secteur, lance l'idée d'un quartier voué aux technologies du multimédia, alors en émergence à Montréal³⁰. Avec un soutien du gouvernement du Québec aux entreprises et à la réalisation du projet, la Cité Multimédia démarre en 1998; elle sera réalisée en plusieurs phases. Le schéma visait la réappropriation d'anciens bâtiments industriels vétustes afin d'y établir des entreprises de la nouvelle économie. De nouveaux bâtiments ont également été construits, notamment le long de l'autoroute Bonaventure.

Le Quartier international de Montréal³¹ constitue le plus récent projet réalisé, tout juste à l'extrémité du parcours à l'étude. Le plan, basé sur un partenariat public-privé, souhaite mettre en valeur l'image internationale de Montréal par la revitalisation et le réaménagement d'un quartier autrefois en déclin situé au sud de l'actuel centre des affaires. Ce quartier abrite déjà le Palais des congrès (1983), le Centre de commerce mondial (1991) et le siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale (1995); les promoteurs du QIM souhaitent y attirer des activités à caractère international, mais pas exclusivement. Le projet mise en particulier sur la requalification du cadre urbain, entre autres par des interventions sur le design urbain des artères

²⁹ Voir le site Internet : <http://www.citemultimedia.com/francais/home/home.asp>.

³⁰ L'arrivée d'Ubisoft en 1994 est probablement l'élément déclencheur de cet intérêt pour l'industrie du multimédia, alors naissante.

³¹ Voir <http://www.qimtl.qc.ca/accueil-fr.htm>.

majeures du quartier, notamment sur la rue University, prolongement urbain de l'autoroute Bonaventure.

La trame urbaine du parcours montréalais s'est fortement transformée depuis quelques années. Autrefois à la merci d'un déclin des activités et de l'environnement bâti, les quartiers connaissent maintenant une période de régénération et de modernisation. Gardant toujours leur aspect industriel du début du siècle, les abords de l'autoroute Bonaventure sont maintenant ponctués de réalisations urbanistiques plus contemporaines. L'évolution de ces quartiers et leur revitalisation a donc été possible par un regain de l'économie de Montréal, mais également par un fort interventionnisme dicté par des stratégies concertées entre acteurs. On ne peut dire de ces réalisations récentes qu'elles ont été déclenchées directement par l'aménagement des infrastructures; il faut cependant reconnaître qu'elles prennent place dans un secteur stratégique, une zone dont la très forte accessibilité est créée par ces infrastructures.



Figure 5.15 Le territoire de la Société du Havre et ses zones stratégiques

Cette carte de la Société du Havre montre l'ensemble des projets et initiatives implantés le long du parcours de l'autoroute Bonaventure.

Source : Société du Havre.

5.1.2 Les tissus urbains traversés

5.1.2.1 Les tissus de Brossard

Les tissus urbains, tout au long du parcours de Brossard, présentent des caractéristiques relativement homogènes. Il y a d'abord démarcation claire et ségrégation entre trois secteurs particuliers : l'espace urbain habité, l'espace commercial et l'espace agricole. Cette séparation des fonctions urbaines, typique des lotissements de banlieue, s'inscrit ainsi dans l'espace : les activités commerciales se greffent aux échangeurs autoroutiers et s'étendent le long des principaux axes de transport, tandis que le secteur résidentiel se présente sous la forme de grappes tournant le dos au réseau routier. Brossard demeure donc l'exemple parfait de ce type de lotissement; cette ville a été conçue et a vécu une croissance rapide à la suite de la construction du pont, et elle ne présente aucune trace d'une trame urbaine ancienne.

Le parcours de l'autoroute 10 à Brossard, d'un point de vue morphologique, constitue une seule entité; seul le croisement avec le boulevard Taschereau présente des caractéristiques particulières. La section entre la voie ferrée – qui sépare les tissus urbains du domaine agricole – et le boulevard Taschereau est bordée de maisons unifamiliales isolées. Ces lotissements tournent le dos à l'infrastructure, tout en s'y raccordant à certains endroits. Seuls quelques bâtiments commerciaux, de volumétrie plus imposante, s'alignent dans l'axe du boulevard Milan. Le croisement de l'autoroute 10 et du boulevard Taschereau présente d'importants aménagements commerciaux linéaires, dominés par la Place-Portobello et le Mail Champlain. Finalement, tout le reste du parcours jusqu'à la tête du pont présente des caractéristiques similaires à celles de sa contrepartie au sud de l'échangeur du boulevard Taschereau : lotissements résidentiels de maisons unifamiliales isolées, et un réseau viaire curviligne et refermé sur lui-même.

5.1.2.2 Les tissus montréalais

L'île des Sœurs

Tout comme dans le cas de Brossard, la trame urbaine de l'île des Sœurs s'est tissée relativement rapidement et sur une échelle temporelle restreinte. Même si de nouveaux immeubles continuent de s'ajouter, la plupart des constructions de l'île datent des années 1970 et 1980. L'autoroute traverse ici des espaces urbains typiquement autoroutiers, en majorité commerciaux ou de bureaux, disposés sous forme de grappes (voir la figure 5.16). Les quartiers résidentiels, implantés plus à l'ouest, sont complètement isolés de l'autoroute, dans une perspective de ségrégation et de rentabilisation des différentes fonctions présentes sur l'île. Malgré son caractère montréalais et la proximité du centre-ville de Montréal, l'île des Sœurs offre des caractéristiques suburbaines formelles.



Figure 5.16 Les quatre secteurs d'analyse des tissus urbains montréalais

Cette photo aérienne montre le découpage des tissus montréalais :

1) l'île des Sœurs; 2) le secteur du Technoparc; 3) le secteur agroalimentaire; 4) Griffintown, la Cité du multimédia et le Quartier international de Montréal.

Source : Ministère des Transports.

Le côté ouest de la route est bordé par un type de lotissement en grappes, alors que l'ensemble du côté est demeure encore vacant, à l'exception de quelques activités récréatives. Les immeubles commerciaux et de bureaux du côté ouest sont de volumétrie variée, allant du bâtiment commercial d'un étage à la tour de bureaux. L'alignement des bâtiments de ce secteur est irrégulier, chaque implantation ayant sa logique propre concernant l'accès au réseau routier et le stationnement. Le lotissement est conçu selon une logique de zones : les quartiers sont refermés sur eux-mêmes et entretiennent peu de contacts avec la voie d'accès principale qu'est l'autoroute 10, parce que cela n'est pas utile, mais également parce que cette configuration participe d'une séparation des fonctions urbaines. Cette grappe commerciale se greffe au réseau dans une stricte logique d'accessibilité autoroutière.

Alors que le côté ouest de l'autoroute 10 est fortement aménagé, le côté est demeure presque totalement inoccupée, pour l'instant du moins. La pointe est de l'île fait actuellement l'objet d'une forte spéculation immobilière, les 22 hectares étant zonés et voués à des implantations de forte densité : habitations, bureaux et hôtels (Ville de Montréal, 2002 : 15). La Société du Havre a d'ailleurs reconnu ce secteur comme stratégique, et elle a étendu son mandat à cette zone « située à la porte d'entrée du cœur de Montréal ». Selon le plan d'urbanisme de 2004, les lotissements qui y prendront place devraient répondre à la même logique d'implantation que ceux à l'ouest de l'autoroute. Cependant, si la pointe est de l'île fait l'objet d'interventions concertées, comme le suggère la Société du Havre, il est possible que cette zone soit traitée de manière distincte dans une stratégie visant sa mise en valeur

comme porte d'entrée de Montréal. C'est que ce secteur est très important, notamment dans une logique de mise en valeur de l'entrée de Montréal, parce qu'il constitue le premier contact visuel avec la terre ferme après la traversée du plan d'eau.

Les tissus urbains qui bordent l'autoroute 10 dans cette section agissent donc à la fois en réciprocité et avec indifférence par rapport à l'autoroute. C'est uniquement le raccordement à l'autoroute et l'accessibilité qu'elle confère qui conditionnent ici les usages et activités. La relation entre tissus traversés et infrastructure est donc purement autoroutière, d'autant plus que cette section de l'île des Sœurs est avant tout un lieu de passage : les lotissements présents le long de cette section de l'autoroute profitent d'un débit important, mais ils n'engendrent eux-mêmes que peu de déplacements dans l'ensemble de la circulation sur cet axe.

Le secteur du Technoparc

Les abords de l'autoroute Bonaventure sur ce tronçon sont des espaces gagnés sur le fleuve Saint-Laurent par un remblai créé à la suite de l'utilisation de ce site à des fins d'enfouissement³². En comparant la figure 5.4 et la figure 5.17, nous remarquons qu'avant la mise en place du remblai la cour de triage du CN bordait le fleuve Saint-Laurent. Malgré son accessibilité et la proximité du centre-ville de Montréal, cette zone de 40 hectares est relativement peu utilisée : le Technoparc compte encore peu d'implantations, à l'exception des entreprises Bell Mobilité, Téléglobe Canada et des studios de cinéma Mel's. L'autoroute joue ici un rôle de barrière entre le Technoparc, et ses terrains à fort potentiel, et le fleuve Saint-Laurent. La logique entre tissus urbains traversés et infrastructure est ici purement autoroutière. Les contacts entre ces deux dimensions sont minimes, et la faible activité du Technoparc fait de ce tronçon un lieu de passage et d'accès à Montréal.

³² Le site d'enfouissement, qui était d'abord localisé en bordure du quartier Pointe-Saint-Charles, sera graduellement étendu près du port de Montréal. L'ensemble du remblai sera consolidé à l'occasion d'Expo 67 pour aménager un stationnement et, surtout, pour construire l'autoroute Bonaventure.



Figure 5.17 L'autoroute 10, sur le territoire de l'île des Sœurs

Source : Ministère des Transports

Le secteur industriel agroalimentaire

Le parcours traverse ici une zone industrielle toujours en évolution, très hétérogène dans ses implantations et en voie d'être consolidée (voir la figure 5.18). Au-delà d'une industrie agroalimentaire, on y trouve le canal de Lachine, la tête du pont Victoria de même qu'un important terrain de stationnement. Trois grandes entreprises occupent le secteur industriel : ADM Agri-Industries, Canada Maltage et Cereal Foods Canada. Quelques entreprises de la nouvelle économie s'y sont également implantées (dont Sprint). La Société du Havre a d'ailleurs reconnu cette zone comme pouvant être possiblement requalifiée afin d'attirer des entreprises de ce secteur d'activité. Ce même organisme prévoit également y aménager un vaste stationnement incitatif lié au transport collectif et capable de desservir l'ensemble du havre (Ville de Montréal, 2002 : 11). Outre ces projets, le bassin Peel, lié au canal de Lachine et traversé par l'autoroute Bonaventure, est en voie d'être mis en valeur (voir la figure 5.19).



Figure 5.18 Le Technoparc de Montréal et l'autoroute Bonaventure longeant le fleuve Saint-Laurent

Source : Ministère des Transports



Figure 5.19 Un secteur du parcours occupé par plusieurs entreprises du secteur agroalimentaire

Source : Ministère des Transports

La trame urbaine en bordure de l'autoroute Bonaventure, malgré son caractère industriel, répond à la même logique que les lotissements présents le long du parcours à l'île des Sœurs. Alors que la croissance de l'île a suivi la construction de l'accès autoroutier, ici, c'est l'infrastructure surélevée qui est venue s'implanter dans un milieu préalablement construit (voir la figure 5.7). Les bâtiments de cette section du parcours sont localisés dans l'ancien quartier de Victoriatown; la rue des Irlandais commémore d'ailleurs ce passé. Mais la renaissance de Victoriatown, à l'époque essentiellement composée de bâtiments résidentiels et industriels de petit gabarit, a laissé place à des implantations à la volumétrie plus importante.

La partie sud de cette section est peu dense. Nous relevons à l'ouest la présence d'une cour de triage du CN, un bâtiment de taille moyenne de même qu'un important terrain de stationnement. La partie est, quant à elle, est occupée par les bâtiments du port de Montréal de même que par un second terrain de stationnement. Ici, les implantations sont en retrait par rapport à la voie et repliées sur elles-mêmes, détachées de l'autoroute Bonaventure. Les zones aménagées se densifient progressivement plus au nord, tout juste après un important silo séparant ce secteur des installations portuaires (voir la figure 5.19). Les industries se concentrent principalement à l'ouest, tout juste avant le bassin Peel. Les bâtiments industriels y sont peu élevés, mais ils présentent tout de même une forte densité. Ces bâtiments, dont certains datent de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle, s'alignent le long d'une trame de rue orthogonale héritée des premières implantations industrielles de ce secteur (voir la figure 5.7). La partie à l'est de l'infrastructure présente, quant à elle, des tissus urbains plus hétérogènes : quais d'embarcations, vieux bâtiments industriels vétustes, entrepôts, etc. En fait, il s'agit plutôt d'un espace résiduel entre l'autoroute et le port (de même que le Vieux-Port) de Montréal.

Globalement, cette partie du parcours est très marquée par la présence des nombreuses infrastructures de transport. Comme nous l'avons vu plus haut, ces infrastructures ont joué un grand rôle dans le développement industriel de ce secteur et dans celui de Griffintown, plus au nord. Depuis quelques décennies, l'autoroute Bonaventure crée une dynamique autoroutière dans cette zone. Cependant, sa configuration surélevée et le nombre limités d'accès aux quartiers environnants semblent contribuer à lui conférer peu d'impact sur les milieux urbains. Il y a donc peu de liens ou de relations entre l'autoroute et les milieux traversés. L'autoroute joue donc ici un rôle mineur dans la structure des activités limitrophes. Celles-ci semblent plutôt conditionnées par une multitude d'autres facteurs : présence du port, installations ferroviaires, faible coût des terrains, proximité d'entreprises – dans le cas de la nouvelle économie –, proximité du centre-ville, etc. L'ensemble de cette zone est donc en mutation, en porte-à-faux par rapport à des secteurs autrement plus dynamiques; de nombreux projets contribueront certainement à en faire un lieu stratégique.

Griffintown, Cité du Multimédia et Quartier international

La dernière section du parcours constitue en quelque sorte la véritable porte d'entrée du centre-ville de Montréal, et sans aucun doute la plus prestigieuse de toutes (voir les figures 5.19, 5.20 et 5.21). Depuis quelques années, l'environnement urbain traversé par l'autoroute Bonaventure est très prisé, comme en témoignent les nombreuses réalisations d'envergure, notamment la Cité Multimédia et le Quartier international de Montréal (QIM). L'infrastructure pénètre un milieu qui va en se densifiant pour atteindre le cœur du centre des affaires de Montréal. De par son hétérogénéité et les mutations qui s'y manifestent, ce tronçon apparaît comme le plus intéressant du parcours sur le plan morphologique.



Figure 5.20 Le secteur agroalimentaire

Source : Ministère des Transports



Figure 5.21 La Cité du Multimédia

Source : Ministère des Transports

Contrairement à la section précédente, l'autoroute Bonaventure traverse ici des tissus urbains beaucoup plus denses et en voie d'être restructurés. L'infrastructure s'insère entre les anciens quartiers de Griffintown, à l'ouest, et du faubourg des Récollets, qui se situaient dans l'emprise même de l'autoroute, et plus à l'est dans l'actuelle Cité Multimédia. Mais alors que ces quartiers étaient très denses et formaient un tout, ils ont subi les impacts négatifs de l'autoroute³³. Les tissus urbains aux abords de l'autoroute paraissent maintenant quelque peu déstructurés, comme en témoignent de nombreux terrains vacants et des stationnements.

³³ La figure 7, qui montre l'implantation de l'autoroute Bonaventure sur la trame urbaine de l'époque, est éloquent à cet égard.

Le côté est de l'autoroute Bonaventure – la Cité Multimédia – a toutefois fait l'objet d'une vaste entreprise de régénération. On y trouve une trame de rues serrée, orthogonale, et d'anciens bâtiments d'environ cinq à six étages, qui occupent presque tout l'espace hors rue. Ces caractéristiques héritées de la période industrielle donnent à ce quartier une échelle humaine, contrastant avec les aménagements présents le long du reste du parcours – faible taux d'implantation, grands stationnements, édifices en retrait. De nombreux bâtiments récents ont également été implantés sur les terrains vacants de la Cité Multimédia, plusieurs longeant et encadrant l'autoroute Bonaventure. Les tissus plus au nord, toujours à l'est de l'autoroute Bonaventure, sont quant à eux plus déstructurés, comme en témoignent, ici aussi, de nombreux terrains vacants et des stationnements.

À l'ouest de l'autoroute Bonaventure, la trame urbaine possède, sur le plan de la configuration spatiale, des caractéristiques similaires à celles des secteurs situés à l'est; en effet, ces deux secteurs ont constitué autrefois une entité. Cependant, l'ancien Griffintown n'a pas bénéficié du même intérêt que l'emplacement où s'est implantée la Cité Multimédia. On y trouve un quartier assez déstructuré aux nombreux bâtiments désaffectés, stationnements ou terrains vacants. Ce secteur est également séparé par les voies ferrées qui donnent accès à la Gare Centrale, qui s'alignent parallèlement à l'autoroute Bonaventure. Malgré son enclavement, ce secteur n'en reste pas moins stratégique par sa proximité avec les nouvelles activités émergentes stimulées par la Cité Multimédia et le Quartier international de Montréal.

Sur le plan de la relation entre infrastructure et milieux urbains traversés, l'ensemble de cette portion du parcours possède tout de même des caractéristiques semblables à celles des tronçons précédents. L'infrastructure se présente comme une autoroute urbaine surélevée, qui n'offre qu'un lien ténu avec les quartiers environnants. Sur le plan du design, n'y a pas réciprocité entre la logique routière et les implantations. Toutefois, la proximité de l'autoroute est certainement un atout pour les activités limitrophes, d'autant plus que ce secteur constitue la sortie montréalaise de l'autoroute qui devient, dès la rue Notre-Dame, la rue University. La configuration de cette dernière en grand boulevard urbain, maintenant requalifié dans le contexte du Quartier international de Montréal, contraste fortement avec l'aspect autoroutier qui domine le long de la Cité Multimédia. La transformation de cette portion de l'autoroute Bonaventure en boulevard est présentement à l'étude, notamment par la Société du Havre, et pourrait contribuer à retisser les liens qui existaient auparavant entre les quartiers traversés.

L'implantation de l'autoroute 10 n'a pas été sans conséquences sur les quartiers montréalais, à cause des nombreuses démolitions qu'elle a imposées. C'est ainsi qu'à Montréal les implantations de bâtiments sont tout à fait en dissociation de l'autoroute³⁴. À Longueuil et sur l'île des Sœurs, l'aménagement routier n'a pas posé les mêmes problèmes parce que l'autoroute est essentiellement antérieure à l'urbanisation des territoires qu'elle traverse. Mais, en même temps, il nous faut reconnaître que les quartiers centraux montréalais ont pu effectuer une véritable revitalisation, qui n'est pas encore achevée. L'autoroute n'est toutefois pas la véritable cause de cette revitalisation qui s'est plutôt faite en fonction de la logique d'aménagement des quartiers qui bordent l'autoroute Bonaventure, assimilables à des extensions du centre-ville, et cela malgré la présence de cette artère. Ainsi, tant au centre-ville que sur la Rive-Sud, l'autoroute ne semble pas véritablement structurante pour les implantations, sinon par les accès qu'elle permet. La dimension structurante ne vaut que dans la perspective d'une logique autoroutière. C'est ainsi que des centres d'activité vont s'installer à proximité de l'autoroute, dans la mesure où il est possible d'avoir accès à celle-ci par les échangeurs. La logique d'entrée n'est donc pas déterminante, sinon pour les automobilistes qui cherchent à comprendre à quel moment ils entrent à Montréal. C'est, dans le cas de l'autoroute 10 comme dans le cas de l'autoroute 19, la logique autoroutière qui reste déterminante.

5.2 Caractérisation visuelle du parcours de l'autoroute 10

De même que pour l'autoroute 19, la caractérisation visuelle de l'autoroute 10 fait suite et résume la caractérisation séquentielle de ce parcours, qualifiant séquence par séquence les éléments visibles selon trois angles de vue : axiale, latérale gauche et latérale droite (voir les détails de cette analyse à l'annexe 2). Nous résumons ici l'analyse réalisée sur le plan visuel et présentons, sur la base de variables semblables, non pas ce qui est perçu de l'autoroute séquence par séquence, mais bien la perception liée à l'enchaînement des séquences. La caractérisation vise à qualifier le parcours et son contexte, la relation visuelle entre les deux, les éléments visibles, la manière dont ils s'offrent à la vue et l'expérience visuelle qui en résulte, en mettant en contexte les séquences les unes par rapport aux autres³⁵.

³⁴ C'est cette dissociation qu'on essaie aujourd'hui de corriger.

³⁵ On pourra consulter le chapitre 3 où les objectifs et paramètres d'analyse pour chacune de ces variables sont précisés.

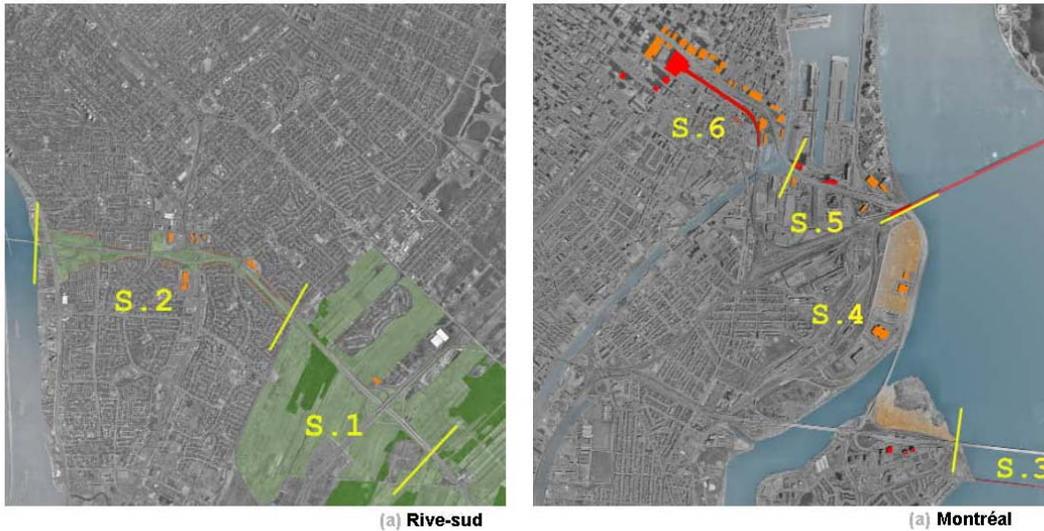
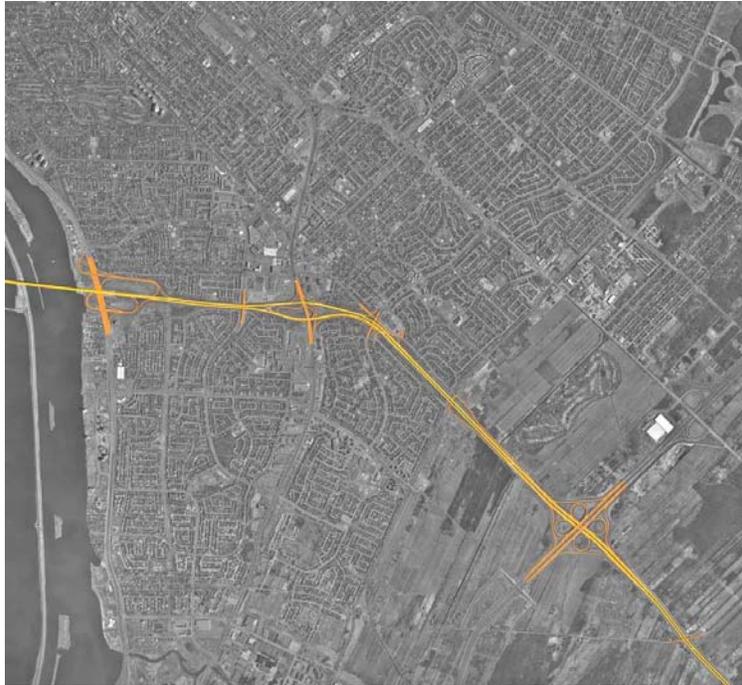


Figure 5.22 (a) et (b) L'autoroute 10 – Séquences d'observations

(a) Rive sud : les abords du parcours sont caractérisés par le passage d'un paysage rural à un paysage de banlieue, avec des commerces de grande surface aux échangeurs.

(b) Montréal : les abords du parcours sont caractérisés par le passage d'un paysage ouvert sur le pont et l'île des Sœurs à un paysage où le cadre bâti est dominant.

La présente section se divise en deux parties. La première, traitant du parcours et du contexte, aborde le passage d'une séquence à l'autre sur le plan de la composition, des effets visuels, des limites et des échelles. La seconde fait ressortir les traits dominants du parcours et tente d'éclairer le rapport entre l'expérience du parcours et le milieu traversé. Le chapitre est résumé par un tableau dans lequel on trouve, pour chaque séquence, les lignes de force, les ouvertures visuelles, les effets visuels ainsi que la relation entre l'autoroute et le milieu traversé.



(a) Rive sud



(b) Montréal

Figure 5.23 (a) et (b) L'autoroute 10 – l'ensemble du parcours

Le parcours de l'autoroute 10 est marqué par un changement de configuration de la route. De multiples routes et infrastructures croisent l'autoroute.

5.2.1 Le parcours et le contexte

5.2.1.1 Les limites des séquences

Comme il a été expliqué plus haut, les critères de délimitation des séquences sont les changements sur les plans de la morphologie, de l'occupation du sol, de la végétation et de la topographie. Les changements de séquence peuvent être attribuables à l'une, à l'autre ou à plusieurs de ces variables. Le passage d'une séquence à l'autre sur l'ensemble du parcours de l'autoroute 10 est marqué par un changement clair sur le plan morphologique, accompagné d'une modification de la configuration de la route (voir les figures 5.22 et 5.23 a et b). C'est donc que la limite est à la fois le passage d'une composition à une autre aux abords du corridor autoroutier et la morphologie de l'infrastructure de la route elle-même. Chaque limite est configurée par un changement du niveau de la route pour franchir une infrastructure : la voie ferrée, le fleuve, la descente sur l'île des Sœurs, le pont Victoria, la descente au niveau du sol au dernier segment du parcours. Comme tous les parcours d'entrée examinés dans cette recherche, le pont constitue une séquence en soi, délimitée par la configuration des deux rives. Plus précisément, les limites se caractérisent comme suit.

Limite entre S1 et S2

En direction de Montréal, le passage de la séquence 1 à la séquence 2 est caractérisé par un changement brusque entre un espace rural et un espace aménagé, de type résidentiel à faible densité, soit un lotissement caractérisé par des bungalows, implantés par grappes. La voie ferrée constitue une limite au lotissement qui s'arrête exactement à cet endroit, du moins pour l'instant. La structure du viaduc passant au-dessus de la voie ferrée chevauche cette limite. La séparation des deux séquences est également marquée par l'ouverture visuelle sur le stationnement incitatif Chevrier à Brossard, point de vue accentué par la position en hauteur attribuable à la surélévation de l'autoroute. Il y a donc un effet de rupture abrupte sur le plan de la composition des abords. En chevauchant la voie ferrée, le viaduc joue le rôle de lien entre les deux séquences. La limite ressentie est marquée visuellement par le passage du caractère rural au caractère périurbain.

Limite entre S2 et S3

La limite entre les séquences 2 et 3, c'est-à-dire entre la rive sud et le pont, est marquée par le point de jonction entre la Rive-Sud et le fleuve. D'un côté, l'autoroute monte, et de l'autre, elle descend. Ainsi, la limite est clairement marquée et, comme pour la plupart des autres limites, l'infrastructure routière chevauche celle-ci. Cela donne lieu, dans ce cas, à un passage progressif d'une séquence à l'autre, marqué par la montée vers le pont, et crée un effet de lien parce que la structure du pont est perceptible de loin. La limite ressentie est marquée visuellement par la structure du pont qui engendre un effet de porte.

Limite entre S3 et S4

Le point de contact entre le tablier du pont et l'île des Sœurs constitue la limite entre les séquences 3 et 4 et, en même temps, la limite entre le sol et l'eau. En ce sens, elle est physiquement claire, bien qu'il n'y ait pas d'effet de rupture entre les deux séquences étant donné que le plan d'eau est très peu perceptible à partir du corridor autoroutier.

Limite entre S4 et S5

C'est la structure du pont Victoria passant au-dessus de l'autoroute Bonaventure qui agit comme limite entre les séquences 4 et 5. Cette condition est unique sur tout le parcours; ce n'est pas le corridor autoroutier qui chevauche la limite, mais dans ce cas, c'est la structure du pont Victoria qui enjambe le parcours, créant une limite forte entre deux entités morphologiques distinctes. Le pont agit comme objet délimitant les séquences dans un tournant stratégique de la route.

Limite entre S5 et S6

Le passage de la séquence 5 à la séquence 6 est fortement marqué par la présence du silo à proximité du corridor autoroutier. Celui-ci fait écran au panorama rapproché du centre-ville; ainsi, une fois le silo contourné, les édifices du centre-ville apparaissent et créent un effet de surprise.

En somme, les limites le long du parcours de l'autoroute 10 sont des éléments qui existaient avant l'autoroute, et ils sont d'ordre naturel ou anthropique : infrastructures routières, infrastructures ferroviaires et géomorphologie dans le cas des rives

5.2.1.2 La composition

Sur le plan de la composition, il y a discontinuité entre la Rive-Sud et Montréal; la discontinuité est accentuée, il va sans dire, par la traversée du pont. Du côté de la Rive-Sud (séquences 1 et 2), la composition de part et d'autre de la route est plutôt homogène et symétrique, constituée d'un bâti résidentiel de faible hauteur, avec des commerces et des immeubles de bureaux aux carrefours routiers. En contrepartie, du côté de l'île des Sœurs et de Montréal (séquences 4, 5 et 6), la composition est asymétrique et formée de bâtiments industriels et d'immeubles de bureaux d'échelles variées. Chaque portion du parcours se démarque.

Dans l'ensemble, deux séquences marquent le parcours de la Rive-Sud. La première est comprise entre le poste d'alimentation électrique, juste avant le viaduc de l'autoroute 30, et la voie ferrée. Elle ne présente pas de problèmes de lecture; elle est plutôt homogène et relativement courte par rapport à celles qui suivent. Aucune implantation majeure n'occupe le territoire, sauf le poste de transformation électrique (voir la figure 5.24). On note toutefois un récent lotissement (qui n'apparaît pas sur l'orthophoto) à proximité de la voie ferrée, ainsi qu'un terminus d'autobus et un très grand stationnement incitatif. On y trouve, de plus, des reprises de boisés, conséquence, sans aucun doute, de l'abandon de l'agriculture (voir la figure 5.25).



Figure 5.24 L'autoroute 10 – Séquence1

Le début du parcours est marqué par la présence du poste d'alimentation électrique.



Figure 5.25 L'autoroute 10 – Séquence 1

Il n'y a aucune structure bâtie aux abords.

La deuxième séquence est, par contre, nettement plus complexe. En effet, la route est bordée de nombreux panneaux de signalisation, de poteaux, de lampadaires et de panneaux publicitaires, sur une distance relativement courte (entre les échangeurs). L'attention est d'abord rivée sur la route, sa géométrie et son mobilier, et ensuite sur ses abords où ont été construits des ensembles commerciaux et résidentiels. Cette surcharge d'éléments, de formes, de couleurs, de textures, de densités et de connotations donne lieu à un chaos sur le plan de la perception et de la lisibilité, surtout si on ajoute les rampes d'accès, les montées, les descentes, les viaducs et les lignes de transport d'électricité. De plus, de nombreux croisements entraînent des passages sous et par-dessus les viaducs : l'autoroute 30, la voie ferrée, le boulevard Milan, le boulevard Taschereau, le boulevard Pelletier, l'autoroute 20. Ainsi, il est difficile, voire presque impossible, compte tenu du peu de distance entre les passages, d'avoir le temps de discerner clairement la logique de composition des ensembles qui bordent l'autoroute. La géométrie verticale et horizontale de l'autoroute, les nombreux croisements et l'encombrement vertical engendré par le mobilier annexé à l'autoroute priment sur la composition des abords où se trouvent les ensembles commerciaux et résidentiels. Les ensembles commerciaux n'en participent pas moins à la lecture chaotique de l'espace (voir les figures 5.26 et 5.27); c'est leur gabarit horizontal et leur éloignement de la route qui les relègue au deuxième rang des attributs de l'expérience visuelle. Cet effet est d'autant plus accentué que la géomorphologie plane, propre à la plaine du Saint-Laurent, offre peu d'alternance et de diversité dans la composition (voir la figure 5.28 a et b).



Figure 5.26 L'autoroute 10 – Séquence 2

L'ensemble commercial au croisement avec le boulevard Taschereau crée un effet de dilatation sur le plan de l'organisation spatiale.



Figure 5.27 L'autoroute 10 – Séquence 2

Les lotissements résidentiels de faible hauteur créent un effet d'horizontalité représentatif du parcours du côté de la Rive-Sud.

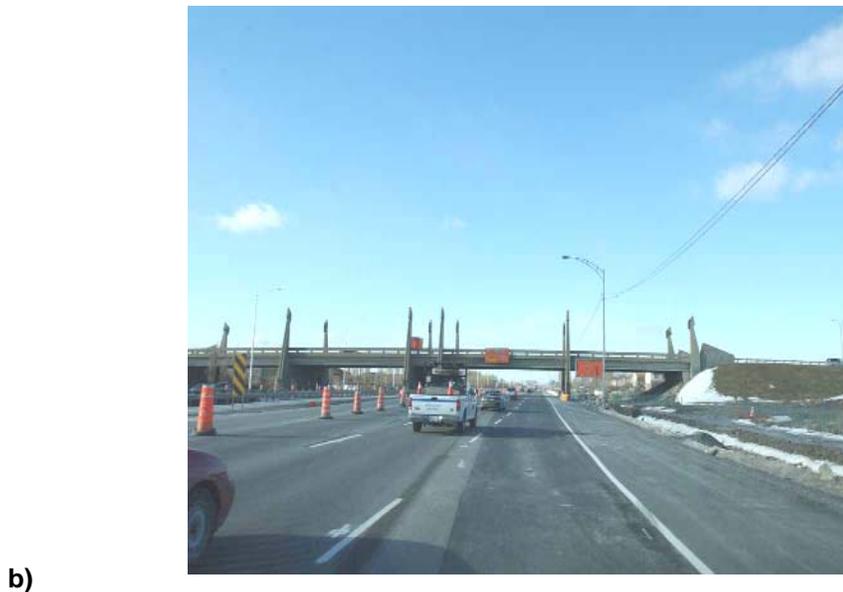


Figure 5.28 (a) et (b) L'autoroute 10 – Séquence 2

La particularité architecturale du viaduc du boulevard Pelletier et l'alignement des peupliers marquent le parcours à l'approche du pont.

La régularité de l'effet chaotique et le manque de lisibilité donnent, paradoxalement, une apparence d'homogénéité en seconde lecture. En effet, lorsqu'on observe l'orthophoto, on note que les échangeurs sont très rapprochés les uns des autres; conséquemment, les voies de circulation, les accotements, les rampes d'accès et les terre-pleins entre les voies s'additionnent en largeur pour donner une emprise importante dans le champ visuel. À ce paysage du corridor autoroutier s'ajoute l'horizontalité de la composition des abords, caractérisée par des masses étendues d'asphalte, de grandes surfaces bâties et des lotissements résidentiels de faible hauteur. L'ensemble forme un paysage caractérisé par l'horizontalité, où les seuls éléments verticaux, et non les moindres, sont les lampadaires, les panneaux de signalisation et les panneaux publicitaires, fort nombreux. Cet effet est

encore plus évident en fin de journée ou le soir. L'implantation rythmée des luminaires situés en bordure de l'autoroute et des routes transversales donne une étendue de points lumineux formant un nuage de lumière orangée, propre à l'éclairage au sodium. Dans cette masse brillante, les panneaux publicitaires, d'une blanche luminosité, se détachent du paysage et attirent l'attention par leur contraste de clarté, leur couleur et leur format concurrentiel à celui des panneaux de signalisation. Aux échangeurs, le corridor autoroutier n'est plus qu'un ruban asphalté traversant une étendue lumineuse formée de lampadaires et de panneaux éclairés, de formats et de couleurs variés.

Outre l'effet d'horizontalité, de complexité et de multiplication de dispositifs verticaux, tels les lampadaires, les panneaux publicitaires et de signalisation sur ou en bordure de l'autoroute, la deuxième séquence est caractérisée par la traversée plutôt symétrique et homogène d'un ensemble résidentiel type des années 1960 et 1970, peu dense, sans contraste marqué d'échelle – à cause de la faible hauteur des bâtiments –, avec un faible pouvoir d'encadrement. Puis, aux échangeurs, les embranchements d'autoroutes et les centres commerciaux donnent l'aspect d'un espace dilaté, offrant un champ visuel très large. On retient de cette séquence le caractère typique d'une périphérie de ville où le cadre bâti de type bungalow domine et où les centres commerciaux, avec leurs vastes stationnements, sont installés à proximité des échangeurs. On retient également la particularité architecturale du viaduc du boulevard Pelletier, l'amorce du pont en contre-plongée et l'alignement de peupliers entre le boulevard Pelletier et l'autoroute 20, qui encadre la route. L'approche du pont Champlain, à la fin de la séquence, est particulièrement spectaculaire à cause de la vue, en arrière-plan, sur le mont Royal et le centre-ville de Montréal, ainsi que l'aperçu, en contre-plongée, de la structure du pont à son point de raccordement avec la rive (voir les figures 5.29 et 5.30).



Figure 5.29 Le pont Champlain

À l'approche du pont, et sur le pont, la vue sur Montréal est spectaculaire.

Il en est autrement du côté de Montréal. Les séquences montréalaises sont plutôt courtes, attestant les changements de composition et la variété des paysages traversés, contrairement à celles de la Rive-Sud. Dès la première séquence, deux portions de paysage sont traversées : d'une part, la pointe de l'île des Sœurs, avec la portion de route qui enjambe le bras du fleuve (voir la figure 5.31) et, d'autre part, le Technoparc implanté sur un tracé qui longe la rive du Saint-Laurent (voir la figure 5.32). Dans ces deux portions, la composition est asymétrique : le côté gauche est essentiellement occupé par du bâti, et le côté droit par l'ouverture sur le plan d'eau et le panorama de la ville et de la montagne. Dans la première portion de la séquence, le panorama est constitué de l'ensemble des édifices du centre-ville, superposé à la montagne qui domine en arrière-plan. Cette portion est également marquée par des éléments d'intérêt particulier, notamment l'édifice de l'ancien poste de péage et la surface herbacée, aux couleurs spectaculaires à certaines époques de l'année. Dans la seconde portion, le paysage traversé est celui d'un vaste espace – le Technoparc – formé par des bâtiments distinctifs, implantés sur un remblai surélevé (voir la section 5.1). La position du corridor autoroutier en bordure du fleuve donne une ouverture visuelle sur le plan d'eau, qui permet d'apprécier la structure du pont Victoria.



Figure 5.30 Le pont Champlain

Le pont agit comme un belvédère offrant une vue spectaculaire sur le profil de Montréal.



Figure 5.31 L'autoroute 10 – Séquence 4

L'ancien poste de péage et la zone herbacée marquent les abords de l'autoroute sur l'île des Sœurs et forment une composition asymétrique.



Figure 5.32 L'autoroute Bonaventure – Séquence 4

L'ouverture visuelle sur le plan d'eau et le bâti du Technoparc forment une composition asymétrique.

En cheminant vers Montréal, le bâti se densifie : à la séquence 5, les immeubles de bureaux de la Cité du Havre, remarquables par leur architecture des années 1960, et les structures imposantes du port composent avec force le milieu traversé. La géométrie de la route joue un rôle majeur relativement à la perception des éléments du paysage. Les nombreuses courbes font que les plans latéraux gauche et droit ainsi que la vue axiale se confondent les uns dans les autres. L'impression générale reste celle d'un spectacle sur la ville, où on perçoit successivement certains des ensembles les plus significatifs du patrimoine de Montréal : la Cité du Havre, le port, l'ancien secteur industriel du canal de Lachine, le faubourg des Récollets, le Vieux-Montréal et le centre-ville. Toutes les époques de la croissance de Montréal sont mises en spectacle, spectacle d'autant plus significatif que la route est surélevée.

Le parcours de l'autoroute 10 du côté de Montréal constitue la portion significative de l'entrée proprement dite de la ville. Cet effet est attribuable à la vue spectaculaire sur les différents ensembles qui composent le front de Montréal, intensifiée par les courbes significatives du tracé, qui permettent des vues d'autant plus riches qu'elles sont diversifiées. En somme, sur une courte distance, on trouve une grande diversité architecturale avec des formes, des échelles, des textures, des effets d'ombre et de lumière tout à fait exceptionnels, qui modulent la composition et donnent une expérience visuelle forte (voir les figures 5.33 (a) et (b) et 5.34). Le tracé en courbes, la grande diversité des éléments d'intérêt, l'expérience du fleuve et la vue sur les éléments constitutifs de Montréal contribuent à faire de cette séquence une expérience riche et dynamique.



a)



b)

Figure 5.33 (a) et (b) L'autoroute Bonaventure – Séquence 5

Les structures portuaires composent avec force le milieu traversé par l'autoroute Bonaventure



Figure 5.34 L'autoroute Bonaventure – Séquences 5 et 6

5.2.1.3 L'effet visuel

La vue sur la ville joue un rôle majeur dans la perception de la composition. Le mont Royal et le centre-ville constituent des points de repère presque tout le long du parcours de l'autoroute 10. Ils sont les éléments indicateurs de la destination finale pour celui qui se dirige vers Montréal. Dès le passage sous le viaduc de l'autoroute 30, en début de parcours, le profil de la montagne et des édifices du centre-ville apparaît à l'horizon et se détache peu du contexte (voir la figure 5.35). Au fur et à mesure qu'on approche de Montréal, le profil prend de l'ampleur et les éléments qui le constituent se distinguent. Les textures, les couleurs et les dimensions se précisent; les édifices se dissocient peu à peu de la montagne. Au fur et à mesure qu'on approche du pont Champlain, le paysage chaotique décrit précédemment passe derrière et la vue sur la ville domine, atteignant son apogée lors du passage au-dessus de la voie maritime³⁶.



Figure 5.35 L'autoroute 10 – Séquence 1

Après le passage sous le viaduc de l'autoroute 30, la vue sur Montréal apparaît pour la première fois.

Au terme de la traversée du pont, le conducteur entre dans le tableau : ce qu'il voyait de loin devient ce dans quoi il entre. Tout au long du parcours, chaque partie du tableau se distingue. Sont perçus l'un à la suite de l'autre, et parfois en superposition, la vue sur la montagne, le Technoparc, la Cité du Havre, le port de Montréal, le Vieux-Port, le Vieux-Montréal, le canal de Lachine, la Cité Multimédia, le centre-ville et la montagne. La composition est riche de significations, tant pour le voyageur qui effectue le trajet au quotidien que pour celui qui la perçoit pour la première fois. Chacun de ces ensembles recèle une partie de l'histoire de Montréal et de son développement.

On peut donc dire : que les aperçus sur Montréal, dans la portion ouest du parcours, se limitent à des vues générales, plutôt distantes, qui se mêlent au contexte, se présentent sous différents angles, tantôt à droite, tantôt à gauche, en fonction de la géométrie de la route; que ces vues sont spectaculaires à partir du pont, compte tenu de la clarté avec laquelle la montagne et les édifices du centre-ville se découpent sur le plan d'eau dans des proportions

³⁶ Notons que la portion du pont passant au-dessus de la voie maritime est très élevée et marquée par la structure métallique verte en hauteur, reconnaissable et perceptible à partir de nombreux points de vue à Montréal.

harmonieuses; que ces vues sont de plus en plus nettes sur la rive de Montréal et s'accompagnent, en surimposition, d'éléments architecturaux d'intérêt, témoignages de l'histoire de Montréal.

Le parcours de l'autoroute 10 procure un grand nombre d'expériences visuelles et d'occasions de vues, engendrées par la géométrie de la route avec ses courbes, ses descentes et ses montées. En effet, de multiples voies et infrastructures croisent l'autoroute : routes, lignes de transport d'électricité, chemin de fer, canal, bras du fleuve, voie maritime, sans parler du fleuve lui-même. Au total, on dénombre neuf « traversées » sur la Rive-Sud, en moins de neuf cent mètres, qui supposent, par conséquent, un grand nombre de structures routières, de panneaux de signalisation et de nombreuses bretelles d'accès. La géométrie de la route s'adapte à ces croisements, soit en s'élevant au-dessus, soit en passant sous les infrastructures, avec comme conséquence que l'observateur a une vue en surplomb sur le paysage ou cadrée par le viaduc. La géométrie de l'infrastructure routière devient alors un support permettant des vues panoramiques, des points de vue, des effets de cadrage, etc. De tous ces supports de vues, deux sont remarquables : le viaduc de l'autoroute 30 et le pont.

Sous le viaduc de l'autoroute 30, la vue sur Montréal apparaît clairement pour la première fois sur la gauche, au loin, par temps clair. La structure du viaduc agit comme un écran qui, lorsqu'on l'a dépassé, ouvre sur une vue surprenante. Le pont Champlain est un support important d'appréciation du panorama sur la ville. La vue, depuis le début jusqu'à la fin de la traversée, est de loin la plus spectaculaire. La vue panoramique porte sur un grand nombre de symboles importants de Montréal : la montagne, le fleuve, le pont Jacques-Cartier, Place-Ville-Marie, les édifices IBM-Marathon et Montréal Trust, pour ne nommer que ceux-là. Cet effet spectaculaire est d'autant plus fort que le tablier du pont, entre la voie maritime et l'île des Sœurs, constitue la distance la plus longue du parcours sans structure transversale. Cette longue distance sans interruption, combinée à l'effet de surplomb et à l'ouverture du champ visuel, ralentit le rythme cinétique et rend l'observateur disponible à la contemplation des vues. L'expérience de la traversée du fleuve est riche et spectaculaire. Les types de vues, les repères et le champ visuel qui se referme progressivement à la pointe de l'île des Sœurs contribuent à renforcer la sensation d'entrer à Montréal et donnent sa cohérence à l'expérience.

La position de l'observateur sur le tablier du pont influe sur la perception du plan d'eau. Plus l'observateur est près de la limite du tablier du pont, plus la vue sur le plan d'eau est large. Cela a pour effet de créer un champ de vision asymétrique dans lequel le plan d'eau est plus visible du côté du passager que du côté du conducteur. Cette asymétrie est accentuée par la présence à droite du panorama sur Montréal. La structure du pont, le plan d'eau, la prairie de la pointe est de l'île des Sœurs, la vue panoramique sur le centre-ville et la montagne sont les composantes visuelles principales de la traversée du pont.

5.2.1.4 *L'échelle*

C'est l'échelle horizontale qui domine l'ensemble du parcours du côté de la Rive-Sud et sur toute la longueur du pont. Au fur et à mesure que l'on s'approche du centre-ville, l'échelle verticale s'exprime progressivement par la présence, par exemple, des silos, des structures portuaires sur le quai Bikerdike et, de manière spectaculaire, par les édifices en hauteur du centre-ville au terme du parcours. La progression vers la verticalité est effectivement bien rythmée du côté de Montréal, cheminant d'un cadre visuel ouvert, se refermant peu à peu et comportant des éléments bâtis de plus en plus proches de la route et de plus en plus hauts. En général, les marges de recul par rapport à la route semblent plus éloignées du côté de la rive sud et le long de la Cité du Havre, du port, du Vieux-Port et de la Cité Multimédia.

5.2.2 *Les traits dominants*

Le tableau 5.1 synthétise les aspects dominants de l'expérience visuelle pour chacune des séquences. La ligne de force attribuée à chaque séquence le caractère ou la composante qui domine et donne le ton; les aspects visuels relèvent ce qui marque visuellement chaque séquence. Ces deux variables aident à comprendre la relation entre l'autoroute et le milieu. En fin de tableau, les éléments de cohérence et de confusion sont exposés.

5.2.2.1 *Les lignes de force*

Les séquences sont claires, homogènes, mais de longueurs variées. La progression vers la ville se fait de manière cohérente, alors que le rythme de la conduite s'intensifie jusqu'au point d'arrivée qui culmine à l'intersection de l'autoroute Bonaventure et de la rue Notre-Dame. Comme nous l'avons mentionné pour l'autoroute 19, chaque séquence a une ligne de force, un aspect particulier qui la distingue de la suivante, que ce soit sur le plan visuel, du caractère, des usages ou de la géométrie de la route. Dans le cas de l'autoroute 10, les distinctions se ressentent de la manière suivante : on passe d'une autoroute à caractère rural, aux abords peu bâtis et au champ visuel ouvert, à une autoroute à caractère périurbain aux figures spatiales indéfinies, à un long passage sur le pont, évidemment en surplomb, jusqu'à une autoroute qui longe le fleuve, à un passage qui traverse les ensembles significatifs de Montréal et finalement à l'aboutissement du parcours dans un panorama rapproché du centre-ville.

Tableau 5.1 Traits dominants du parcours d'entrée de l'A-10 en direction de Montréal

	Séquence 1	Séquence 2	Séquence 3	Séquence 4	Séquence 5	Séquence 6
Ligne de force	- Caractère rural	- Caractère périurbain : dilatation des espaces	- Vue sur le plan d'eau, caractère panoramique	- Vue latérale sur le fleuve	- Traversée des ensembles significatifs du développement de Montréal	- Arrivée spectaculaire sur Montréal
Aspects visuels	- Effet de surprise : vue sur Montréal après le passage sous le viaduc - Ouverture du champ visuel	- Point de repère à distance donnant un sens à la direction - Ouverture du champ visuel attribuable au faible gabarit du bâti	- Vue panoramique saisissante sur Montréal et le fleuve - Ouverture visuelle	- Asymétrie : ouverture sur le fleuve et fermeture intermittente par le bâti dans le Technoparc, ponctuée d'ouvertures sur le centre-ville - Ouverture sur le fleuve et ouverture partielle sur le Technoparc	- Repères locaux : silos à grains, port, usine en brique rouge, canal de Lachine - Champ visuel	- Repères locaux : Mosaïcultures internationales, Vieux-Montréal - Champ visuel
Relation entre l'autoroute traversée et le milieu, logique de la voie, singularité de la relation	- Logique autoroutière traversant un paysage à caractère rural - Relation claire avec le milieu traversé	- Logique autoroutière mixte : dissociation du milieu traversé - Relation aveugle avec le milieu traversé	- Logique autoroutière : en surplomb par rapport au milieu traversé - Relation cohérente avec le milieu traversé	- Logique autoroutière en dissociation du milieu traversé - Relation aveugle avec le milieu traversé	- Logique combinée en dissociation du milieu traversé. - Relation de proximité avec le milieu traversé et relation d'écart attribuable à la position surélevée de l'autoroute	- Logique combinée en dissociation du milieu traversé. - Relation de proximité avec le milieu traversé et relation d'écart attribuable à la position surélevée de l'autoroute
Éléments de confusion et de cohérence	- Vue sur la montagne comme indicateur d'approche de la ville : cohérence avec le lieu de destination	- Manque de lisibilité, à cause du grand nombre de panneaux, d'affiches, d'accès, d'ensembles commerciaux, selon une organisation spatiale relâchée, bien que ses composantes soient typiques du milieu traversé	- Lecture paysagère cohérente, à cause de l'angle de vue sur Montréal et la position en surplomb de l'observateur	- Enseignes publicitaires surdimensionnées incohérentes dans le milieu traversé	- Vues en surplomb, à cause du tablier surélevé, créant une cohérence avec le milieu - Enseignes publicitaires en compétition avec la vue	- Effet d'entrée cohérent dans la ville, à la fin du parcours en contrebas de la ville

5.2.2.2 Les aspects visuels

De tous les parcours examinés, c'est l'autoroute 10 qui correspond le mieux à un parcours d'entrée, surtout à cause de la variété des vues, notamment la vue spectaculaire sur Montréal qu'elle offre, à partir du pont, et même avant d'y arriver. Sur la majeure partie du trajet, la vue sur Montréal est présente, omniprésente même. Elle prend différents sens au fur et à mesure que l'on approche du centre-ville. Au début du parcours, la vue sur la ville et la montagne fait office de repère et donne une direction. Par la suite, sur le pont, la vue devient très nette, pour ensuite disparaître partiellement dans le secteur du Technoparc; dans les deux dernières séquences, nous entrons clairement dans le paysage de Montréal. C'est certainement l'élément fort du parcours. Seule la séquence qui longe le Technoparc brise le rythme et constitue un contraste par rapport à la vue spectacle que l'observateur vient d'expérimenter au passage sur le pont. En effet, l'intérêt du parcours du Technoparc est davantage attribuable à la proximité du plan d'eau et à la vue sur la structure du pont Victoria qu'aux vues sur Montréal.

Les séquences les plus spectaculaires sont sans nul doute le pont (voir la figure 5.36) ainsi que la fin du parcours, entre le pont Victoria et la rue Notre-Dame (séquences 5 et 6). De plus, plusieurs moments forts se révèlent : la traversée du pont donnant une vue panoramique sur la ville et sur le plan d'eau; l'effet de surprise créé par la présence du silo au passage de la séquence 4 à la séquence 5 (voir la figure 5.37 a et b); la succession et la superposition de tableaux représentant des ensembles construits à différentes époques du développement de Montréal : le Technoparc, la Cité du Havre, le port de Montréal, le Vieux-Port, le Vieux-Montréal, la Cité Multimédia, le Quartier international de Montréal et le centre-ville (voir les figures 5.38 a à e).



Figure 5.36 Le pont Champlain – Séquence 3

Le pont est un support de vue important sur le panorama de la ville.



a)



b)

Figure 5.37 (a) et (b) L'autoroute Bonaventure - Séquence 5

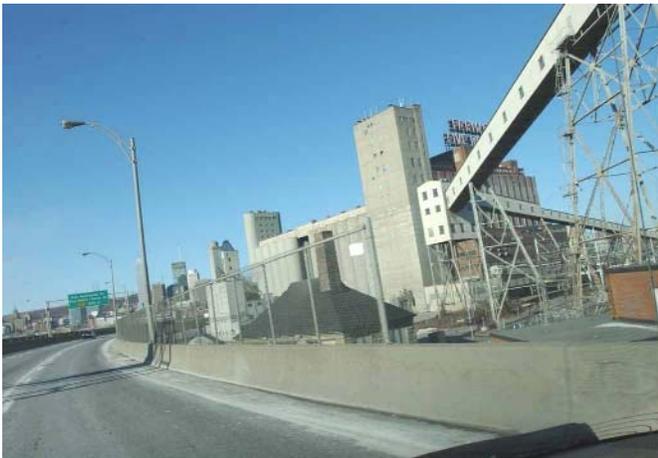
La présence du silo à proximité du corridor autoroutier agit comme un pivot à la vue sur le centre-ville, qui se dévoile au tournant.



(a) Le Technoparc



(b) La Cité du Havre



(c) Le port de Montréal



(d) Le parc du Canal de Lachine et le Vieux-Port



(e) La Cité du Multimédia et le centre-ville

Figure 5.38 (a) à (e) L'autoroute Bonaventure, Montréal – Séquences 4, 5 et 6

Du côté de Montréal, le long du parcours, on trouve une grande variété architecturale témoignant de la transformation du secteur.

5.2.2.3 La relation entre l'autoroute et le milieu traversé

Le croisement entre l'analyse morphologique et la caractérisation visuelle permet d'examiner la relation qu'entretient l'autoroute avec les milieux traversés.

L'expérience du conducteur est fortement conditionnée par les composantes et la structure du système autoroutier du côté de la Rive-Sud. Sur le plan horizontal, les voies de circulation, les terre-pleins avec lampadaires, les rampes d'accès et les échangeurs s'additionnent en largeur; ils occupent ainsi la majeure partie du champ visuel, reléguant au loin les autres composantes du paysage traversé. S'additionnent à ces composantes le mouvement vertical tributaire des montées et descentes aux croisements de l'autoroute 30 et du viaduc de la voie ferrée, ainsi que de légères courbes. En somme, un paysage homogène, mais en même temps complexe, se révèle à nous. D'un seul coup, l'attention est sollicitée en tous sens, surtout après le passage sous l'autoroute 30. Il y a interrogation sur la direction à prendre : « Où vais-je? »; sur le plan de la sécurité : « Attention! voiture s'engageant sur la droite. » À l'inverse, les panneaux publicitaires détournent l'attention. Cette condition contraste avec celle observée en amont du viaduc de l'autoroute 30, où l'attention était plutôt flottante.

Sur la majeure partie du parcours, la relation entre l'autoroute et le milieu traversé se construit dans une logique autoroutière, clairement en dissociation du milieu traversé, c'est-à-dire selon une relation aveugle et une absence de structuration réciproque sur le plan panoramique (voir les figures 5.39 a à g). L'autoroute, sur la Rive-Sud, s'est installée dans un lieu de moindre résistance. Dans cette partie du parcours, les quartiers résidentiels et les centres commerciaux qui bordent l'autoroute se sont construits *a posteriori*, sans égard au potentiel d'expérience visuelle à partir de la route. Comme il n'y a pas de relation latérale fonctionnelle directe, les implantations en bordure de l'autoroute suivent plutôt une logique viaire interne.

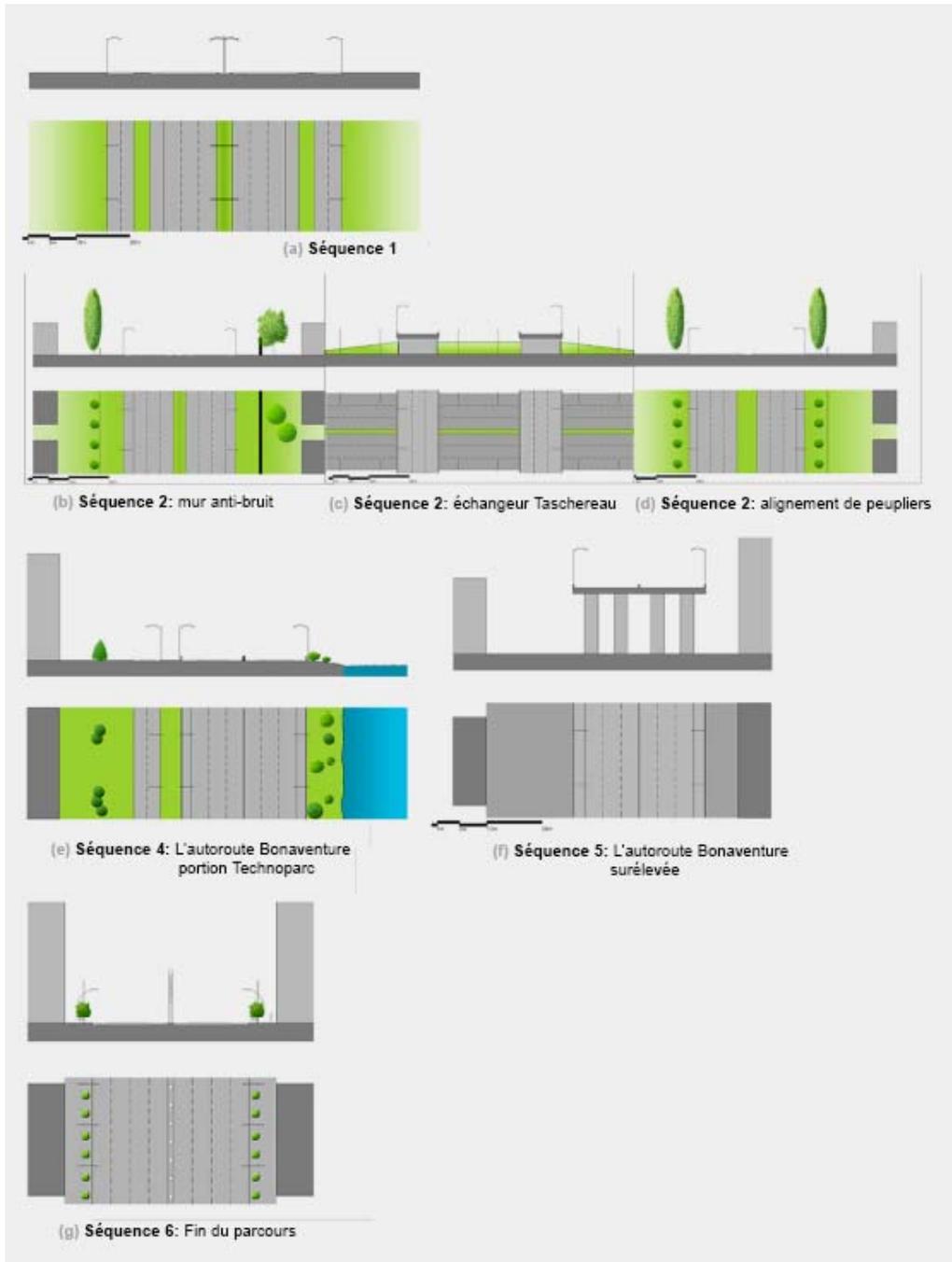


Figure 5.39 (a) à (g) L'ensemble du parcours – Coupes et plans types

Relation entre l'autoroute et les abords : l'expérience du conducteur est fortement conditionnée par la composition de l'infrastructure et de ses abords immédiats (séquences 1 à 6). La séquence 3 n'est cependant pas illustrée, puisqu'il s'agit de la traversée du pont.

Du côté de Montréal, la même logique a cours. Il y a toutefois un semblant de dialogue entre l'autoroute et l'implantation des bâtiments du Technoparc qui font face à celle-ci. Ce dialogue est toutefois faible, compte tenu de la grande distance qui sépare les deux. Par ailleurs, en fin de parcours, une certaine ambiguïté s'installe quant à la relation entre l'autoroute et ses abords. Étant donné le niveau surélevé de l'autoroute, il n'y a pas de relation directe avec le milieu traversé; la morphologie de la structure crée un effet d'écart et de dissociation avec le secteur environnant. Par contre, la proximité du bâti atténue cet effet d'écart, tant et si bien qu'à certains endroits le bâti touche pratiquement l'infrastructure. Ceci n'est pas sans intérêt, puisque le bâti participe à l'expérience visuelle du parcours. L'analyse morphologique a toutefois révélé que ce secteur témoigne d'une insertion brutale de l'autoroute dans le cadre urbain, car elle sépare un quartier en deux parties distinctes.

Deux séquences font exception. La première est celle qui fait office de début de parcours, Dans ce cas, l'autoroute traverse un paysage à caractère rural, du moins pour l'instant, établissant ainsi une relation claire avec le milieu. La deuxième concerne le pont. Au chapitre 4, le pont Papineau-Leblanc de l'autoroute 19 est assimilé à un belvédère où la vue prédomine; cette fonction panoramique est encore plus manifeste dans le cas du pont Champlain. En effet, la relation est celle qu'on attend en général de l'expérience de passage sur un pont, c'est-à-dire un point de vue en surplomb sur le paysage, que l'on peut découvrir sans entrave, ou presque.

5.2.2.4 Les éléments d'incohérence

La prolifération d'équipements sur et aux abords de l'autoroute

La multitude d'équipements, tels les lampadaires, les viaducs, la signalisation, les rampes d'accès, les terre-pleins, les panneaux publicitaires, plus particulièrement sur la Rive-Sud, crée un chaos visuel et relègue en seconde lecture la vue panoramique lointaine sur la montagne et le centre-ville de Montréal (voir la figure 5.40).



Figure 5.40 L'autoroute 10, Rive-Sud
La multitude d'équipements sur la Rive-Sud crée un chaos visuel.

Cette vue, surtout en début de parcours, est importante parce qu'elle annonce l'entrée sur Montréal. À partir de cette séquence, on voit se multiplier, s'additionner et se complexifier les indices d'urbanisation.

Panneaux publicitaires tapageurs

L'expérience de la traversée du fleuve est riche et spectaculaire. Les types de vues, les points de repère, les champs visuels qui se referment progressivement, tous ces éléments contribuent à renforcer la sensation d'entrer à Montréal et donnent une certaine cohérence à l'expérience. Malheureusement, les panneaux publicitaires à l'entrée du pont sont incongrus et se confondent avec les panneaux de signalisation, qui ont tous plus ou moins la même dimension et sont très rapprochés les uns des autres. Par ailleurs, les panneaux publicitaires à proximité du pont créent eux aussi un effet indu de « portes » par la quasi-symétrie de leur implantation et leur surdimensionnement.

Après un répit lors du passage sur le pont, ce sont de nouveaux panneaux publicitaires qui guettent le conducteur le long de l'autoroute Bonaventure. L'effet dynamique du tracé sinueux de l'autoroute a été largement mis à profit par les sociétés d'affichage qui les ont installés. De fait, les panneaux publicitaires placés le long de cette séquence sont situés dans l'axe du corridor autoroutier, précisément dans les tournants, ce qui les rend ainsi très visibles. De plus, l'un de ces panneaux a récemment été implanté à proximité de l'Innuksuk, pièce majeure de l'exposition internationale des Mosaïcultures. Par sa dimension et son emplacement, il fait concurrence à la sculpture et gâche la vue sur un secteur important du Vieux-Port de Montréal, le canal de Lachine (voir les figures 5.41; 5.42 a, b et c et 5.43).



Figure 5.41 L'autoroute 10 – Rive-Sud

Les panneaux publicitaires créent un effet indu de « porte » par la quasi-symétrie de leur implantation, leur surdimensionnement et leur proximité par rapport à l'infrastructure du pont.

a)



b)



c)



Figure 5.42 (a), (b) et (c) L'autoroute Bonaventure – Séquences 4, 5 et 6
Les panneaux publicitaires placés le long du parcours de l'autoroute Bonaventure dominent le champ visuel.



Figure 5.43 L'autoroute Bonaventure – Séquence 6

Le panneau publicitaire fait concurrence à la sculpture « Innuksuk », pièce majeure de l'exposition internationale des Mosaïcultures.

Interfaces floues

On note un manque de lien sur le plan de la lisibilité au passage de l'île des Sœurs, sur l'autoroute 15, à l'autoroute Bonaventure, juste avant le Technoparc. En effet, le lien autoroute-autoroute se fait par une sortie conventionnelle à l'île des Sœurs, pour ensuite être complété par une bretelle d'entrée aussi conventionnelle à l'autoroute 10. Cette portion du parcours fait le lien entre le pont Champlain, qui constitue l'expérience du fleuve, et la séquence suivante qui amorce l'entrée dans un véritable ensemble construit. Les séquences avant et après sont donc bien constituées. Le fait de longer le fleuve en bordure du Technoparc, après l'avoir surplombé, contribue à créer un effet d'entrée vers Montréal. Cet effet est aussi accentué par la vue sur la gauche, entre les édifices du Technoparc, ceux du centre-ville et la montagne. Toutefois, sur la droite, la bande de terrain entre la route et le fleuve est si mince et sa plantation si négligée qu'elle crée un manque de définition entre la chaussée et le fleuve. Cette bande mériterait une attention plus soutenue sur le plan de l'aménagement (voir la figure 5.44).



Figure 5.44 L'autoroute Bonaventure – Séquence 4

La bande de terrain longeant le fleuve en bordure de l'autoroute Bonaventure est manifestement négligée.

D'autres interfaces sont aussi indéfinies et floues, cette fois sur le plan de l'implantation des bâtiments, notamment du côté de la Rive-Sud. Comme on l'a vu plus haut, l'implantation de commerces à grande surface aux échangeurs donne lieu à des figures spatiales indéfinissables, créées par l'implantation lâche du bâti (voir la figure 5.45). Bien qu'il soit commun de trouver ce type de construction en bordure des autoroutes, leur autonomie empêche tout lien avec celles-ci, tant sur le plan fonctionnel que visuel.



Figure 5.45 L'autoroute 10 – Séquence 2

L'implantation en mode autonome des infrastructures commerciales empêche toute relation cohérente avec l'autoroute et appauvrit l'expérience visuelle.

5.3 Conclusion

Tout comme nous avons pu l'observer avec l'analyse de l'autoroute 19, le parcours de l'autoroute 10 est très diversifié en ce qui concerne les morphologies urbaines, tout autant que les vues qui s'offrent aux automobilistes – conducteurs ou passagers – qui circulent sur l'autoroute. Le parcours de l'autoroute 10 du côté de la Rive-Sud se distingue de celui du côté de Montréal; le conducteur passe progressivement d'un paysage rural à un paysage de type banlieue, à un paysage de type industriel et commercial varié, jusqu'à l'arrivée au centre-ville. Toutefois, les moments forts du parcours sont sans conteste les vues sur Montréal à partir du pont Champlain, et l'arrivée à Montréal à l'intersection de la rue Notre-Dame. En effet, ce qui caractérise le parcours de l'autoroute 10 par rapport aux autres parcours d'entrée, c'est la très grande qualité des vues sur Montréal et les symboles emblématiques de la métropole, le centre-ville et la montagne notamment, de même que le fleuve.

La configuration même du pont Champlain explique la qualité des vues qui s'offrent aux automobilistes, de même que l'aménagement de l'autoroute Bonaventure et des quartiers qui la longent. L'infrastructure a été en bonne partie aménagée sans véritablement tenir compte des quartiers traversés. Cela est plus particulièrement évident lorsqu'on se promène dans la portion montréalaise du parcours d'entrée : l'infrastructure a effectué une coupure dans les quartiers, qui ne s'en sont pas encore complètement remis, et cela d'autant plus que l'autoroute Bonaventure est surélevée pour la majeure partie de son parcours. La présence de cette infrastructure n'a toutefois pas interdit la revitalisation de ces secteurs, mais celle-ci s'est réalisée en fonction d'autres critères que l'accessibilité autoroutière ou la logique d'entrée.

Du côté de Longueuil, l'aménagement de l'autoroute 10 a, en quelque sorte, précédé l'urbanisation. Les abords ont été urbanisés en tenant compte de la présence de l'autoroute : les dégagements horizontaux sont souvent très généreux, et l'autoroute s'intègre mieux dans les milieux qu'elle dessert comparativement à ce que l'on peut observer du côté de Montréal. Toutefois, les bâtiments ne sont que rarement tournés vers l'autoroute, sauf quelques-uns d'entre eux, assez récents, construits à proximité de l'échangeur de l'autoroute 30. C'est que, dans cette section, l'autoroute 10 comporte une voie de service, qui constitue la voie d'accès à ces nouveaux bâtiments. Cependant, même dans ces cas, la logique d'entrée n'apparaît pas dominante dans les décisions des entreprises. C'est plutôt la visibilité qui est recherchée; c'est là, en effet, qu'elles peuvent plus facilement tirer profit du potentiel que représentent les automobilistes qui circulent sur l'autoroute. On ne peut en conclure que l'autoroute n'a pas eu d'effets structurants sur le territoire. Par contre, c'est essentiellement aux échangeurs ou sur les routes transversales que les activités semblent s'inscrire dans la logique d'une autoroute, davantage que le long de l'autoroute elle-même.

Étrangement, ce n'est que dans la portion montréalaise, à proximité du centre-ville, que la relation infrastructure-territoire semble la plus achevée. Non pas que l'on puisse reconnaître là les effets structurants de l'aménagement d'une infrastructure sur le territoire, mais bien parce que la proximité de l'une et de l'autre est nettement plus sensible, à cause, d'une part, des modalités d'insertion de l'autoroute dans son environnement et, d'autre part, en raison de la dynamique du développement du centre-ville et des quartiers périphériques.

L'aménagement des abords de l'autoroute 10 ne dépend pas forcément du caractère d'entrée, fut-il marqué comme c'est le cas ici. C'est bien davantage la logique de développement des quartiers traversés qui détermine comment seront aménagées les zones qui bordent l'autoroute. Les abords de la voie sont ordonnancés, mais en fonction du potentiel que représentent les quartiers traversés, considérant que la proximité de la ville est un atout pour ceux qui habitent la banlieue. En ce sens, l'autoroute 10, comme l'autoroute 19, croît indépendamment des quartiers traversés. L'entrée n'a de sens que dans la mesure où elle est associée à une logique autoroutière; c'est donc le raccordement au réseau routier, davantage que l'autoroute, qui détermine le potentiel des quartiers traversés.



Figure 5.46 La rue University
Le point d'arrivée à Montréal.

6. L'AMÉNAGEMENT DES ENTRÉES ROUTIÈRES DE MONTRÉAL

6.1 Les entrées routières, les acteurs et la dynamique territoriale

Les entrées routières de Montréal sont le résultat d'un long processus qui témoigne d'un dialogue entre l'infrastructure et le territoire traversé. Ce processus est d'autant plus complexe que les infrastructures ont généralement été aménagées en plusieurs étapes. Cela vaut également pour les territoires traversés, qui se sont progressivement construits et transformés, parfois en lien avec l'infrastructure, parfois en relation avec la croissance de la ville. Au-delà de leurs caractéristiques formelles, des expériences qu'elles suscitent et des perspectives visuelles qu'elles autorisent, les entrées de Montréal ont été construites et façonnées par une multitude d'acteurs, tant privés que publics, à tous les niveaux de gouvernement. Les acteurs privés ont parfois su ou pu profiter de l'infrastructure, notamment par l'intermédiaire de l'achalandage et de la visibilité qu'elle suppose. Plus fréquemment, ils en ont subi la présence, au point où plusieurs des espaces traversés se sont peu à peu dégradés. Il faut toutefois reconnaître que les ponts ont souvent été aménagés dans les espaces de moindre résistance de la ville, donc les moins intéressants, ou dans des zones qui ne répondaient plus aux exigences des individus ou des entreprises. La dégradation n'est donc pas nécessairement le fait de l'infrastructure, mais elle s'inscrit plutôt dans l'histoire de la ville. Les espaces situés aux abords des entrées sont, en ce sens, souvent difficiles à revaloriser. C'est peut-être ce qui explique qu'ils ne l'aient pas été, revalorisés, ou que les expériences de revalorisation n'aient pas été couronnées de succès, encore que l'analyse de la réussite et des échecs est souvent difficile et ne fait pas intervenir que le rapport à l'infrastructure.

Les acteurs publics – villes, gouvernement provincial ou gouvernement fédéral – ont rarement tenté de revaloriser les entrées. C'est une logique fonctionnaliste qui a prédominé dans ces espaces – la nécessité d'assurer les déplacements, l'importance de la fluidité de la circulation – au point où les territoires traversés ont été ignorés; c'est l'infrastructure seule qui a attiré l'attention. Les territoires ont été en quelque sorte sacrifiés au profit de l'automobile. S'il apparaît difficile de revaloriser les espaces situés aux abords des entrées, il faut également reconnaître que les interventions publiques n'ont rien fait, ou si peu, pour tenter de les revaloriser. Une partie du problème tient sans doute à la difficulté d'inscrire à l'agenda municipal la requalification des entrées qui restent, du point de vue municipal, des espaces essentiellement périphériques, donc loin des préoccupations des élus. Même la valeur symbolique des entrées est rarement reconnue, sauf, plus récemment, par la Ville de Montréal dans son plan d'urbanisme de 2004. Plus encore, toute stratégie de requalification se bute à la difficulté d'imposer des règles aux promoteurs, surtout dans un contexte de forte concurrence entre les municipalités; les fusions n'ont rien changé à cette dynamique. Cela vaut sur

l'ensemble du territoire municipal, mais plus encore dans les entrées, surtout à cause de leur caractère périphérique.

L'analyse paysagère et morphologique des deux chapitres précédents nous a permis de mieux comprendre ce que sont aujourd'hui ces territoires d'entrée et comment ils ont évolué. Il nous faut maintenant mettre en avant une vision de ces espaces en les considérant comme des construits d'acteurs. Il s'agit donc de concevoir les territoires à l'étude comme le résultat des stratégies et des actions de différents individus, groupes, organisations, etc. Qu'elles soient sous la forme de projets, de politiques, de réglementations ou d'appropriations, ces actions sont en convergence ou en divergence et façonnent les tissus urbains. L'importance de ces phénomènes et leur effet sur la construction des entrées et sur leur avenir impose une prise en considération des visions, des représentations et des stratégies d'acteurs. La présente analyse vise à faire émerger les grandes tendances, les logiques d'acteurs et les contingences liées aux entrées de ville. Elle s'avère donc essentielle dans la perspective d'une meilleure compréhension de ces objets et, surtout, des occasions qui s'offrent quant à leur requalification.

Nous proposons ici une modélisation générique du système d'acteurs types des entrées de la ville de Montréal plutôt qu'une analyse entrée par entrée, qui n'aurait pas permis de réunir un nombre suffisant d'acteurs. L'échelle de traitement est globale et, comme nous ne traitons pas de situations particulières de projets ou d'entrées précises, notre échantillon se limite à des représentants des principaux groupes d'acteurs, c'est-à-dire ceux qui sont présents ou actifs dans la plupart des territoires d'entrée³⁷. Dans le contexte du présent projet, nous avons interrogé une dizaine d'intervenants, choisis parce qu'ils sont représentatifs de différents groupes. Les acteurs interrogés peuvent être classés en trois groupes principaux : les acteurs privés (commerce de gros, lotisseurs, afficheurs), les acteurs publics (arrondissements, Ville de Montréal, commissaires industriels, politiques) et finalement les professionnels de l'aménagement (urbanistes, designers urbains). On trouvera à l'annexe 4 la liste des entrevues réalisées, de même que la grille utilisée pour discuter avec les intervenants du potentiel des entrées routières de Montréal.

Cette analyse des positions des différents acteurs demeure exploratoire. À cela, deux raisons. Premièrement, le nombre d'intervenants interrogés est relativement faible, et il ne couvre pas le spectre complet des intervenants actifs ou présents aux abords des entrées, ou ceux qui ne le sont pas et qui pourraient éventuellement l'être. Deuxièmement, les entrevues visaient, pour l'essentiel, à comprendre l'attitude de différents acteurs à l'égard des entrées, sans pour autant que l'on discute de chacune des entrées, non plus que des intentions à l'égard de chacune d'elles, ou même de certaines d'entre elles. En ce sens, le portrait qui se dégage demeure préliminaire et ne dessine qu'à grands traits les attitudes des différents groupes d'acteurs. Il nous permet toutefois de constater que les positions des acteurs sont souvent fortement

³⁷ On trouvera plus de précisions sur la méthodologie des entrevues au chapitre 3.

divergentes, car ils ne voient pas tous les entrées de la même façon. Par ailleurs, ces positions correspondent assez à ce qu'on peut tirer de la littérature sur la question. Ainsi, les entrevues nous ont permis de mieux comprendre le potentiel des entrées routières de Montréal, mais également les limites d'une possible intervention visant à les requalifier.

6.1.1 La perception des entrées de ville

Comme nous l'avons montré au chapitre 1, le concept d'entrée de ville provient d'une conscientisation sur les plans théorique, politique et sociétal. Chargée de jugements, *a priori* souvent négatifs dans le contexte français, l'entrée se présente ici plutôt comme un concept neutre, signifiant simplement le passage d'un lieu à un autre. Il en résulte que, dans le contexte français, certains acteurs vont être interpellés ou vont volontairement occulter le thème des entrées (Frobert, 1996), alors que dans le contexte québécois nos démarches font plutôt ressortir qu'il est rarement signifiant, du moins pour la majorité des acteurs. En France, le concept est en lui-même significatif, suscite des débats et met en relation une multitude de logiques d'acteurs, convergentes ou divergentes. Le débat sur les entrées y est devenu une arène où se mêlent visions de la ville, critiques des pratiques actuelles d'aménagement, approches normatives, approches de requalification et stratégies politiques. Par ailleurs, au Québec il n'y a pas véritablement de débat, le concept n'ayant pas suscité l'adhésion d'un nombre significatif d'acteurs. Ces différences fondamentales nous amènent à questionner les acteurs sur ce concept et font ressortir, comme il sera exposé plus loin, que la perception des entrées chez les acteurs interrogés ne renvoie pas systématiquement à un positionnement critique, à un constat d'échec ou à un jugement négatif. Il y a différenciation des territoires et des différentes entrées; de plus, elles sont souvent perçues comme des occasions d'aménagement ou des potentiels de requalification. Nous exposerons ici ces résultats pour chacun des grands groupes d'acteurs.

6.1.1.1 Les acteurs privés

Tout comme le démontre la recherche du CERTU (Frobert, 1996) sur les entrées de ville en France, les acteurs privés sont en général indifférents aux enjeux liés aux entrées, du moins sur le plan visuel. Ils s'attardent surtout à la valeur économique de l'espace, à sa rentabilité et aux normes réglementaires ou fiscales liées à leur utilisation. Pour les acteurs privés rencontrés, les entrées de ville sont ainsi perçues comme des lieux comme d'autres, dont la seule caractéristique marquante est la présence d'une infrastructure routière importante où circulent un nombre élevé d'automobilistes qui peuvent être, ou pas, des clients potentiels selon la nature de l'entreprise. Pour les acteurs privés, les entrées ne présentent donc pas d'autres avantages que d'être un corridor autoroutier. Comme nous le verrons dans la section sur le rôle des acteurs dans le façonnement de ces espaces, l'implantation des activités de ce

type d'acteurs – affichage, commerce de gros, bureaux, etc. – est avant tout tributaire de facteurs d'ordre économique, réglementaire et de marché.

Aucun caractère symbolique n'est attribué aux entrées par les acteurs du secteur privé, du moins pas au point de modifier leurs pratiques relativement à l'espace et leurs comportements. La plupart des acteurs rencontrés s'accordent pourtant pour affirmer que cet aspect symbolique existe, mais qu'il n'a qu'un impact minime, voire inexistant, sur leurs activités. Selon eux, il se situe plutôt dans l'univers de la perception individuelle, ou même dans celui de l'occasion politique de marquer le territoire. Pour les afficheurs, ce dernier point touche cependant à leurs activités, les municipalités de banlieue ayant souvent recours à l'affichage pour marquer l'entrée sur leur territoire à l'aide d'un support d'affichage commercial paré des couleurs de la ville³⁸. Cependant, outre cette pratique de plus en plus courante, les afficheurs ne trouvent aucun intérêt commercial à exploiter le caractère symbolique des entrées, y compris en tête de pont. Ce qui ne signifie pas, par ailleurs, que les entrées n'ont aucun intérêt commercial; c'est, en fait, le caractère symbolique de l'entrée qui ne présente aucun intérêt commercial.

Cette indifférence des acteurs privés relativement aux entrées de ville contraste avec l'influence et les impacts importants qu'ils peuvent avoir sur ces milieux. Ce décalage nous apparaît d'abord sémantique : le concept d'entrée ne présente aucune signification particulière pour ce type d'acteurs, alors qu'il est, comme nous le verrons plus loin, chargé de sens pour d'autres. L'intérêt et la perception de ces acteurs est tout autre lorsque nous mentionnons certaines caractéristiques attribuées aux entrées : milieu autoroutier, périphérie urbaine, etc. Ils se trouvent alors devant des éléments au centre de leurs activités, et qui ont une grande influence sur la localisation de leurs implantations. Par exemple, le commerce de gros, tout en étant indifférent à la logique d'entrée, peut valoriser ces espaces dans la mesure où ils demeurent accessibles³⁹. Mais c'est la possibilité de se relier au réseau routier supérieur qui est alors valorisée, davantage que l'entrée, ce qui entraîne une modification de la fonction des axes de circulation et de l'utilisation qui en est faite. Cela dit, dans le contexte montréalais, les entrées présentent un avantage significatif en ce sens qu'elles concentrent les flux de circulation entre les différentes composantes de l'agglomération; ainsi, les entreprises peuvent vouloir s'y localiser, mais seulement s'il leur est possible d'intercepter la clientèle.

³⁸ Précisons toutefois que les panneaux d'affichage ne se trouvent pas qu'aux entrées; on les aperçoit, en fait, tout le long des axes de circulation, principalement les axes du réseau routier supérieur où se concentrent les usagers en transit interrégional. Cependant, pour les villes, les entrées constituent des lieux privilégiés qui permettent de bien marquer leur territoire.

³⁹ Ce qui n'est pas toujours le cas, surtout quand les dégagements à la verticale sont trop importants.

L'attitude des acteurs privés concernant les entrées de ville réside donc surtout dans la valeur souvent attribuée à ces espaces. Nous pourrions même ajouter que ces acteurs, magasins à grande surface ou afficheurs, conçoivent parfois les espaces qui nous intéressent comme leurs territoires de prédilection ou rationnels, car leur implantation et leur relation au territoire sont dictées uniquement par un raisonnement économique. De par leurs activités, ils sont à la source des logiques qui prennent place dans les entrées, mais ils en sont également le pur produit. Leur indifférence peut donc être liée à cette manière avec laquelle ils se fondent dans les logiques d'entrée à travers leurs activités, sans pour autant qu'ils voient dans les entrées des lieux privilégiés autrement que pour leur capacité à engendrer un achalandage important.

6.1.1.2 *Les acteurs publics*

Les entrées suscitent des interprétations plus variées du côté des acteurs publics, ceux-ci étant souvent responsables de l'aménagement des territoires touchés (Ville de Montréal, MTQ, arrondissements). Alors que les acteurs privés sont mobiles et ne distinguent pas l'entrée du corridor autoroutier, les acteurs publics sont enracinés dans un territoire donné et sont touchés par l'ensemble des phénomènes qui y prennent place. Ainsi, la signification des entrées est, pour eux, multiple. Lors des entrevues, l'élément le plus souvent mentionné était l'importance symbolique de ces espaces comme lieu plus ou moins bien délimité marquant le passage d'un territoire à un autre. Le caractère parfois dégradé de ces secteurs a souvent été évoqué; ils sont fréquemment perçus comme des zones où l'impact des infrastructures a contribué à créer des *no man's land*. Les entrées n'en sont pas moins vues par la plupart comme des lieux offrant des potentiels de mise en valeur et des occasions d'interventions d'aménagement, ne serait-ce que parce qu'elles sont une vitrine exceptionnelle.

Le caractère symbolique des entrées est certainement l'élément le plus important qui ressort des entrevues. On mentionne qu'elles sont, en fait, le premier contact avec Montréal (la ville et non la région) pour l'ensemble des utilisateurs des ponts, et notamment pour les visiteurs. Cette présence des ponts et le caractère insulaire de Montréal contribuent donc à donner un sens particulier à ces espaces. Ces témoignages confirment l'idée qui lie l'entrée à une expérience menant vers la ville-centre, cette dernière se devant de marquer son territoire et de présenter une image positive au visiteur. Sur ce dernier point, nous faisons face à deux principales visions de l'entrée : celle d'une porte séparant deux territoires et celle d'une expérience d'entrée s'étendant sur plusieurs kilomètres. La première, souvent prônée par les acteurs politiques, répond beaucoup plus à cette idée du nécessaire marquage des limites administratives. À cet égard, plusieurs acteurs ont fait référence aux portes du quartier chinois de Montréal comme exemples d'entrées réussies. La deuxième conception considère plutôt l'entrée comme un parcours périurbain, mais pouvant s'étendre jusqu'à l'intérieur du territoire de la ville-centre. Les différents acteurs publics confèrent également plusieurs

autres valeurs aux entrées : économique, sécuritaire, fonctionnelle, etc. L'entrée a donc une valeur polysémique et elle fait référence à des milieux empreints de multiples logiques d'acteurs.

Même si les entrées peuvent être considérées comme prestigieuses ou intéressantes – notamment l'autoroute Bonaventure ou l'autoroute 40 dans sa portion ouest –, on conclut généralement qu'il s'agit d'espaces peu attrayants sur le plan visuel, voire dégradés dans de nombreux cas. Ces milieux délabrés se trouvent surtout à proximité des quartiers centraux, dans des zones marquées par la logique routière ou autoroutière, tels les abords du pont Jacques-Cartier, ou près des entrées routières le long de la rivière des Prairies. Par ailleurs, on les qualifie de lieux désordonnés, mal organisés, résultat d'un laisser-faire flagrant et d'un trop grand laxisme sur le plan du contrôle du développement urbain. En ce qui a trait à la Ville de Montréal, on mentionne que la problématique en est surtout une de pression sur le milieu, engendrée par la présence de l'infrastructure et la logique de mobilité. Cependant, entrée ne rime pas nécessairement toujours avec dégradation du milieu, et les différents témoignages d'acteurs précisent qu'il y a des différences importantes entre les diverses entrées de Montréal. Certaines présentent des caractéristiques intéressantes, tandis que d'autres s'accommodent mieux à la configuration de l'espace urbain. Généralement, pour les acteurs publics, l'intérêt d'une entrée réside donc avant tout dans l'articulation entre l'infrastructure et les territoires urbains traversés.

Malgré le constat souvent négatif à propos des entrées, celles-ci sont également perçues comme offrant un potentiel ou des occasions d'intervention. Que ce soit dans le but de marquer l'entrée à Montréal (logique de porte) ou pour faciliter la cohabitation des logiques routière et urbaine, les acteurs rencontrés prônent la requalification de ces espaces. Certains d'entre eux avouent toutefois être devant un constat d'échec, soit une incompatibilité irrémédiable entre les impératifs de mobilité des entrées et l'aménagement des territoires urbains traversés. C'est le cas surtout des quartiers centraux, par exemple les abords du pont Jacques-Cartier, ou des entrées d'Ahuntsic où la mobilité tend à croître alors que le milieu urbain est déjà fortement affecté par les effets négatifs de cette pression. Ces espaces sont l'objet des mêmes débats que ceux qui ont cours dans les quartiers montréalais fortement marqués par la présence des infrastructures routières ou autoroutières, par exemple Hochelaga-Maisonneuve avec l'autoroute Notre-Dame ou le Plateau et le Mile End avec les rues Saint-Urbain et de Mont-Royal. Les consultations publiques ne permettent pas de résoudre facilement ces problèmes dans la mesure où s'affrontent deux logiques : une logique régionale fondée sur l'importance de la mobilité et de la fluidité, et une logique locale qui s'appuie sur l'importance de la qualité de vie.

6.1.1.3 *Les professionnels de l'aménagement*

Si les entrées de ville sont devenues un enjeu fondamental en France, c'est en grande partie le résultat d'une remise en question des territoires périurbains par différents champs disciplinaires liés à l'aménagement, comme nous l'avons mentionné plus tôt. L'idée des entrées, avant d'être récupérée par le champ politique, est donc avant tout un concept relevant de l'aménagement. À travers nos entrevues, la perception des entrées nous apparaît assez différente chez ces acteurs en comparaison avec les deux groupes précédents. La perception des entrées y est en effet plus marquée et développée, mais également plus idéalisée, et, surtout, axée sur le changement et l'intervention. À travers la vision plus modérée des grandes organisations se dresse un jugement plus défini chez les urbanistes, designers urbains et autres acteurs de la forme urbaine. Dans ce groupe, on pense surtout aux entrées comme à des possibilités d'intervention en matière d'aménagement, à cause de leur potentiel de requalification. Cette volonté exprime un jugement *a priori* négatif de l'état de ces environnements urbains, qui résulterait d'une sensibilisation disciplinaire marquée concernant ces espaces. Ceux-ci sont généralement considérés comme laids ou inintéressants dans leur état actuel. Comme le mentionne Frobert (1996 : 11), « estampillés précaires et laids, peu de professionnels se sont efforcés de modifier le regard sur des espaces qui, tout en dessinant un paysage mal accepté, rencontrent le succès auprès des consommateurs ». Résumant bien la vision des professionnels français, cette mention coïncide avec les témoignages que nous avons recueillis à Montréal. En effet, la vision des professionnels de l'aménagement semble être en décalage avec celle des autres acteurs importants non sensibilisés à l'aménagement urbain, notamment les acteurs privés et les utilisateurs de ces lieux, qui y trouvent leur compte. Ainsi, si les entrées ne sont pas des espaces valorisés sur le plan paysager, il n'en reste pas moins qu'elles constituent des territoires investis d'autres valeurs et qu'elles répondent à des logiques qui leur sont propres.

6.1.2 *Le rôle des acteurs dans le façonnement des entrées de ville*

6.1.2.1 *Les acteurs privés*

Comme nous l'avons abordé précédemment, les critères de localisation des acteurs privés, outre diverses particularités propres à certains d'entre eux, sont avant tout d'ordre économique. Tout comme ces acteurs sont relativement indifférents aux entrées de ville, leurs critères de localisation ne sont aucunement liés à un quelconque positionnement au sein de ces espaces. Pour le commerce de gros, les principaux critères sont la visibilité, la mobilité et l'accès au réseau routier. Pour l'afficheur, il s'agit plutôt de se localiser de manière optimale compte tenu des facteurs de visibilité et de débit routier, tout en recherchant, si possible, l'exclusivité sur un secteur. Ces usages ont donc la particularité de ne s'adresser qu'aux automobilistes, dans un rapport strictement marchand. Mais ce n'est pas le cas de tous les autres acteurs

présents dans les entrées de ville, notamment les industries ou immeubles de bureaux. La présence et le raccordement au réseau routier gardent toujours leur importance, mais tout dépend de l'entreprise. Pour certaines d'entre elles, la recherche d'un cadre prestigieux est importante, alors que d'autres – notamment les entreprises industrielles qui nécessitent de l'entreposage extérieur – recherchent souvent un cadre réglementaire plus souple. Les acteurs choisissent donc une localisation selon leurs critères qui sont ensuite comparés aux exigences ou aux contraintes du milieu, réglementaires ou autres. Nous pouvons assister par la suite à des effets d'entraînement, certains environnements n'attirant que des projets prestigieux, alors que d'autres regroupent des ensembles de moindre qualité. Nous verrons, en traitant des acteurs publics, en quoi les municipalités jouent un rôle important concernant ces phénomènes.

Donc, ce qui intéresse surtout les acteurs privés dans leur implantation en entrée de ville, c'est avant tout la présence d'une infrastructure routière et d'un débit routier important. Il n'y a aucun traitement particulier des entrées, et les entreprises ne font que se conformer aux règlements d'implantation en vigueur, selon leurs propres besoins. Ce n'est pas tant l'entrée qui est valorisée que certaines des caractéristiques de l'entrée qui sont recherchées, comme les grands débits de circulation. Cependant, même quand il est possible aux entreprises de tirer profit de l'achalandage, ces dernières vont s'installer non pas en fonction de l'entrée, mais en fonction de la possibilité de se raccorder au réseau autoroutier. En ce sens, elles se tournent vers la ville davantage que vers l'entrée.

Les acteurs privés se positionnent ainsi, en amont comme en aval du façonnement des entrées. En amont, car la décision d'implantation a des effets certains sur la qualité des environnements urbains et sur les paysages. Mais également en aval, car leur présence contraint par la suite les possibilités de requalification de ces espaces. Ils se doivent donc d'être conscientisés à toutes les étapes de la réflexion concernant ces territoires. Comme leur logique strictement économique leur impose dès le départ une vision ne tenant souvent aucun compte de l'intégration au milieu urbain (sauf exceptions), c'est aux acteurs publics qu'incombe généralement la responsabilité de négocier ou de contraindre leur implantation.

6.1.2.2 *Les acteurs publics*

Contrairement aux acteurs privés, les acteurs publics sont souvent très intéressés par la problématique des entrées de ville. Toutefois, ils font face à de nombreux problèmes, notamment la compétition entre municipalités pour attirer les investissements et la superposition d'acteurs ou d'administrations, qui rendent difficilement gérables des espaces flous comme les entrées. Comme le mentionne Frobert (1996 : 12), « les entrées de villes figurent parfaitement ce type d'espace qui a échappé aux prévisions et résisté à toute tentative de contrôle ». Mais ce n'est pas nécessairement vrai pour l'ensemble

des entrées dans le cas montréalais. Certaines présentent des caractéristiques urbaines intéressantes – notamment l'autoroute 40 dans sa portion ouest et l'autoroute 20 à Boucherville –, qui sont en partie le résultat d'une planification orchestrée par des acteurs publics, lesquels ont cherché à constituer des milieux de qualité, du moins dans la mesure où le corridor autoroutier le permettait.

En ce qui a trait aux entrées de ville, les acteurs publics sont d'abord amenés à agir sur trois plans : dans la planification de ces espaces, dans leur contrôle réglementaire et dans la constitution même de projets d'aménagement. Ce triple rôle ne vaut que pour les villes. Le MTQ est dans une situation différente, car il est un maître d'ouvrage d'abord préoccupé par l'infrastructure, même si, bien sûr, il se soucie également des territoires traversés.

Les acteurs publics disposent d'un pouvoir assez important sur le plan de l'aménagement, qui dans certains cas a permis de produire des espaces intéressants en contraignant les acteurs privés dans leurs choix d'implantation. Le cas des municipalités de l'ouest de l'île de Montréal et celui de Boucherville sont marquants à cet égard : la qualité architecturale des bâtiments et des ensembles urbains qui s'y trouvent contraste fortement avec ce qu'on trouve dans de nombreux espaces d'entrée, même à Montréal. Les acteurs publics ont contribué à y créer l'effet d'entraînement que nous exposons précédemment. Mais la concurrence entre les administrations municipales afin d'attirer des investissements entraîne souvent des effets pervers et amène les municipalités à abaisser leurs exigences au détriment de l'environnement. À cela s'ajoute le problème du recoupement des responsabilités entre différents niveaux d'acteurs – le gouvernement du Québec, et parfois le gouvernement fédéral, les villes et les arrondissements –, problème qui devient majeur dans le cas des entrées qui touchent de nombreux territoires. Même si les acteurs publics sont interpellés à tous les niveaux d'intervention sur le territoire, de la formulation des projets aux pensées planificatrices d'ensemble, ce problème s'imposait à la plupart des acteurs interrogés. D'autant plus qu'il a souvent été fait mention des limites imposées par les outils actuels de gestion et d'aménagement.

6.1.3 Les relations entre logiques d'acteurs et production des espaces d'entrée

Dans la présente section, nous énonçons la problématique des entrées de ville telle qu'elle se présente d'un point de vue centré sur l'affrontement entre les logiques d'acteurs. Après avoir exposé de manière sommaire les caractéristiques de la perception des entrées et celles du rôle de chacun des acteurs dans leur façonnement, il nous apparaît essentiel de mettre en relation ces points de vue, d'y chercher les convergences et les divergences puis, globalement, de mieux comprendre les congruences qui produisent les espaces d'entrée tels qu'ils se présentent à nous. De plus, en vue d'une logique de requalification, un questionnement sur la pertinence des modes de

gestion, des outils et des responsabilités des différents acteurs s'avère essentiel. Nous regroupons ici les conclusions de notre enquête en quatre grands thèmes.

6.1.3.1 Les valeurs économique, symbolique et paysagère des entrées

La précédente analyse expose les logiques d'acteurs, souvent divergentes, qui contribuent à fabriquer les tissus et les paysages des entrées. Trois principales conceptions des entrées ressortent, différentes sans pour autant être irréconciliables : la valeur économique ou marchande de ces espaces, leur importance symbolique et leur potentiel sur le plan des paysages. La logique marchande, adoptée généralement par les différents acteurs privés (afficheurs, commerces, industrie, etc.), produit des espaces souvent dénués de qualités architecturales ou paysagères, sauf dans les cas où une volonté d'attention à cet égard sert la logique marchande. Cette dévalorisation est souvent perceptible en entrée de ville et produit des espaces dégradés, des problèmes de lisibilité et incite à l'affichage souvent sauvage qu'on y constate. Pratiquement toutes les entrées sont affectées par ces problèmes; c'est le cas, par exemple, du côté de Longueuil ou de Montréal, sur certains tronçons aux approches du pont Jacques-Cartier ou du pont Champlain. Il faut rappeler que les promoteurs trouvent dans les entrées une marge de manœuvre d'autant plus grande que ces espaces sont en quelque sorte délaissés ou laissés à eux-mêmes. Les conséquences sur les paysages et les tissus urbains sont particulièrement négatives. Le caractère d'ensemble des parcours d'entrée montréalais s'en ressent nettement.

Cette logique marchande, qui vise à exploiter les attributs économiques potentiels des entrées – mobilité, visibilité, raccordement au réseau autoroutier, etc. –, entre souvent en contradiction directe avec l'attribut symbolique conféré aux entrées par d'autres acteurs, surtout publics. Ceux-ci souhaitent valoriser ces tissus urbains, la plupart fragmentés, qui contrastent avec les formes urbaines traditionnelles de Montréal et donnent au paysage des interfaces entre la ville et sa banlieue un aspect déstructuré. La réconciliation de ces deux logiques n'est toutefois pas impossible, comme en témoignent certains espaces où les activités marchandes s'insèrent ou même contribuent à marquer l'entrée et à constituer un cadre urbain intéressant. Ces exemples sont plus rares, mais certains tronçons des approches montréalaises du pont Champlain peuvent être considérés comme des lieux d'une convergence des intérêts privés et publics, notamment dans la Cité Multimédia. Ces considérations renvoient aux différentes visions des acteurs quant à l'intervention dans les entrées, à l'articulation de leurs rapports puis, globalement, à la pertinence des outils actuels de gestion du territoire.

6.1.3.2 *Les projets, les interventions d'aménagement et la prédominance de la logique routière*

Les interventions sur les entrées, pour la plupart le fait d'acteurs publics, visent soit à inverser la vapeur d'un développement périurbain hétéroclite participant à la banalisation des paysages d'entrée, soit à réparer les erreurs du passé, alors que l'implantation des infrastructures occultait presque entièrement les dynamiques urbaines du territoire. En effet, plusieurs projets routiers ont été réalisés sans tenir compte des milieux traversés. Il est toutefois nécessaire de rappeler que plusieurs routes ont simplement fait l'objet d'améliorations successives, qui ont induit une nouvelle dynamique d'utilisation des abords et qui, surtout, ont amplifié les possibilités de conflits entre la route et les fonctions localisées sur ses abords. Mais pour certains, avec l'intervention sur les entrées, il s'agit surtout de prévention, d'action normative, pourrions-nous dire, sur l'aménagement futur et, ce faisant, de contrôle de l'évolution à venir des territoires. En ce sens, les acteurs publics sont à la source des initiatives d'intervention sur les entrées de ville et d'encadrement des transformations futures.

Sur ce plan, il ressort des entrevues trois grandes approches quant à l'intervention sur les entrées : le projet, la planification et, finalement, l'encadrement normatif. Certains acteurs voient dans les entrées un potentiel d'intervention et de requalification à travers le projet; c'est surtout le cas des professionnels de l'aménagement. La Ville de Montréal semble aussi s'intéresser à une telle approche, comme en témoigne d'ailleurs son plan d'urbanisme. Pour plusieurs, l'intervention par le projet s'impose à cause des difficultés à cerner les espaces d'entrée, ceux-ci échappant aux outils traditionnels de gestion des territoires. Il s'agirait donc de la meilleure manière de faire converger les différents acteurs vers des actions concrètes sur le territoire. L'approche planificatrice suggère, quant à elle, de traiter les entrées comme des espaces stratégiques. C'est le cas du *Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal*⁴⁰, qui rappelle que les entrées « présentent [...] des occasions uniques d'affirmer l'identité montréalaise » (p. 115). Ce plan reconnaît l'importance de ces espaces, qu'il convient d'aménager de « manière distinctive » (p. 129). L'aménagement doit tenir compte des préoccupations suivantes : « la qualité du traitement des bâtiments situés aux abords des entrées de ville et l'intégration des enseignes commerciales; la visibilité des panoramas à partir du tablier des ponts et l'intégration des panneaux-réclames dans le paysage urbain; la mise en valeur du couvert végétal et des berges; la mise en lumière des ouvrages d'art (ponts et autres structures); l'intégration de la signalisation et des infrastructures routières au milieu urbain » (p. 129). Le plan d'urbanisme intègre d'ailleurs des analyses sur certaines têtes de pont, desquelles pourront émerger des projets concrets de réaménagement et de requalification. À un niveau supérieur, l'idée de planification passe également, pour certains, par une orientation gouvernementale particulière aux entrées de

⁴⁰ Voir le site Internet : http://www2.ville.montreal.qc.ca/planurbanisme/plan_urbanisme/index.shtm.

ville, qui pourrait s'inscrire dans les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Finalement, l'approche normative s'appuie sur un contrôle plus sévère sur le plan réglementaire; elle intègre toutefois une réflexion sur la pertinence des outils actuels.

La plupart des acteurs publics et des professionnels rencontrés, qu'ils soient urbanistes, designers urbains, politiciens ou administrateurs publics, étaient sensibles à l'ensemble de ces trois approches, certains privilégiant plus fortement l'une plutôt que l'autre. Il ressort donc des entrevues une réelle volonté d'intervention des acteurs publics et des professionnels de l'aménagement sur les espaces d'entrée. Le constat d'échec est rare et ne s'établit que sur des entrées particulières – par exemple le pont Jacques-Cartier. En général, les réflexions ne se limitent pas à des éléments réglementaires, et elles tendent vers un traitement de ces entrées par le projet. Une différenciation marquée existe entre une vision de l'entrée comme porte et celle privilégiant sa prise en considération comme parcours ou comme expérience.

Deux acteurs publics importants, très présents et influents en ce qui concerne la constitution des entrées de Montréal, semblent toutefois se démarquer de la pensée précédemment exposée : le MTQ et Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain, acteur dont nous n'avons cependant pas rencontré de représentant lors de nos entrevues. En effet, la plupart des acteurs publics interrogés mentionnaient le fait que la culture du MTQ est d'abord centrée sur l'infrastructure de transport, peut-être au détriment de l'aménagement des espaces traversés. Cette prédominance de la logique routière contraste avec l'approche émergente qui prônerait le projet comme intervention sur les entrées. Cette vision uniquement routière ou infrastructurelle occulte ainsi l'ensemble des impacts sur l'environnement urbain et l'importance de la relation réciproque entre infrastructure routière et territoires traversés. Il faut toutefois reconnaître que les abords sont de plus en plus intégrés à la conception des projets d'infrastructure routière, comme en témoigne, par exemple, le cas récent du réaménagement de la rue Notre-Dame. Le MTQ s'impose de plus en plus d'intégrer les préoccupations relatives à l'aménagement aux projets routiers. C'est là, en partie, le résultat d'un processus d'apprentissage, mais c'est également parce que le Ministère répond à des demandes des villes, qui elles-mêmes réagissent aux demandes des promoteurs et, surtout, des citoyens.

Cela dit, pour plusieurs acteurs interrogés, le MTQ semble malgré tout la principale source des problèmes associés aux entrées, d'une part, parce que le réseau routier est l'armature définissant les logiques qui y prennent place et, d'autre part, parce qu'il existe encore une relative indifférence à l'égard de l'impact des routes sur les territoires d'entrée. Certains précisent toutefois que cette insensibilité du MTQ relativement à la dimension aménagement ou urbaine est surtout évidente dans la gestion quotidienne des infrastructures. Le problème se pose en des termes différents dans le cas de la planification des

projets d'infrastructures, encore qu'il nous faut reconnaître qu'il n'y a pas véritablement d'arrimage entre aménagement du territoire et planification des infrastructures. Selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, ce sont les municipalités régionales de comté qui sont les premières responsables de cet arrimage, mais, en réalité, les schémas d'aménagement font peu de place aux enjeux de transport, sinon pour identifier les réseaux existants. Peut-être est-ce inévitable dans un contexte où les municipalités régionales de comté n'ont que peu ou pas de pouvoir pour mettre en œuvre des projets de transport; ainsi, elles ont orienté leurs interventions surtout dans un secteur d'activité qu'elles maîtrisent, l'aménagement du territoire.

La société fédérale Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain serait, quant à elle, encore plus campée dans cette logique. Selon certaines personnes rencontrées, elle serait essentiellement intéressée par la gestion des emprises de ses ponts; seules des considérations de sécurité pourraient l'amener à adopter une vision plus globale de ses infrastructures.

6.1.3.3 Le partage des pouvoirs, la communication et l'articulation des rapports entre les acteurs

Les différentes conceptions présentées dans les pages précédentes suscitent une réflexion plus globale, à la fois sur le partage des pouvoirs et sur les rapports entre les acteurs. Les nombreux doubléments d'acteurs, alliés à des visions souvent divergentes quant au traitement des entrées de Montréal, imposent cette réflexion qui contribuera à la formulation de recommandations. L'un de ces rapports, parmi les plus importants en ce qui a trait aux entrées de ville, concerne l'arrimage entre les logiques guidant les acteurs privés et celles qui orientent les acteurs publics. Traditionnellement, les premiers sont à la source des projets de développement, alors que les seconds, particulièrement les municipalités, sont chargés de réglementer et d'encadrer les actions des acteurs privés sur leur territoire. Cependant, au-delà de la réglementation, les municipalités peuvent négocier ou convaincre les promoteurs d'améliorer la qualité de leurs projets. Tous les acteurs rencontrés s'entendent même pour affirmer qu'un rapport de négociation, de communication et de collaboration entre ces deux groupes est souvent plus intéressant et efficace que le seul rapport normatif. Les acteurs de la sphère commerciale affirment d'ailleurs ouvertement être souvent amenés par les municipalités à modifier leurs projets, hors de l'encadrement réglementaire officiel. Tout dépend de l'ouverture des acteurs concernant les logiques de l'autre, mais globalement, une bonne communication semble ouvrir la voie à une mise en relation pertinente des différentes visions du territoire. Plus encore, il apparaît nécessaire que les acteurs publics aient cultivé une cohérence concernant leur attitude à propos du développement et de la valorisation d'un territoire donné. À défaut de quoi, les acteurs publics se trouveront dans une position de faiblesse par rapport aux acteurs privés.

Certains acteurs peuvent toutefois être plus radicaux ou moins ouverts à cette mise en relation; nous pensons, à cet égard, aux afficheurs. La plupart des acteurs publics rencontrés ont souligné les rapports conflictuels qu'ils entretiennent avec les afficheurs, ceux-ci étant si négatifs qu'ils réduisent souvent leurs rapports avec les administrations municipales à une approche strictement réglementaire. Les afficheurs se sont d'ailleurs opposés systématiquement au moratoire sur l'affichage et au projet de loi sur l'affichage⁴¹, avec, il est utile de le rappeler, l'Union des municipalités du Québec. L'objectif des afficheurs est, de l'avis de plusieurs, de contourner la réglementation ou de ne s'y conformer que dans la mesure où cela les avantage, tout en obéissant à une logique sectorielle, c'est-à-dire centrée uniquement sur leurs intérêts économiques. Si la plupart des acteurs privés sont d'abord centrés sur leurs intérêts, les afficheurs se distinguent nettement de l'ensemble, du moins à la lumière des entrevues réalisées. Nous pourrions formuler diverses hypothèses sur les causes de ce phénomène : non seulement les afficheurs n'aménagent pas le territoire, mais ils le négligent afin de privilégier la route et ses usagers; les implantations des afficheurs sont essentiellement temporaires, ce qui suppose un faible enracinement au territoire; les activités des afficheurs sont essentiellement impersonnelles; les implantations des afficheurs sont d'abord anonymes, etc. Mais, globalement, l'affichage soulève plus de problèmes chez l'ensemble des acteurs, et il est certainement le champ d'activité qui pourrait voir sa marge de manœuvre considérablement réduite au cours des prochaines années, si l'on se fie aux réflexions en cours aux différents paliers de gouvernement.

La mise en relation de logiques divergentes apparaît également difficile vu les nombreux problèmes associés au doublement des acteurs publics sur les plans des responsabilités, territoires administratifs, rôles, etc. Comme nous l'avons déjà mentionné, les entrées se présentent presque toujours comme des entités relevant de la compétence ou de la responsabilité d'une multitude d'acteurs. D'une part, les parcours d'entrée s'étalent fréquemment sur de nombreux kilomètres, traversant les arrondissements et municipalités et, d'autre part, ils présentent souvent un rapport difficile entre les logiques routière et urbaine. La plupart des acteurs interrogés font état de cette difficulté de traiter un territoire qui « n'appartient en quelque sorte à personne », qui ne peut être abordé qu'à travers le rapport à d'autres logiques. Un parcours d'entrée traversant la périphérie montréalaise pour rejoindre le centre-ville, comme c'est le cas de l'autoroute 10, interpelle plusieurs acteurs : les arrondissements de Brossard, Verdun, Sud-Ouest et Ville-Marie pour ce qui est des quartiers; les villes de Longueuil et de Montréal; le ministère des Transports pour le réseau autoroutier situé sur la rive sud; et, finalement, la société fédérale Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain pour l'emprise du pont Champlain et la portion de l'autoroute Bonaventure située au sud du canal de Lachine. Le traitement d'un tel territoire impose donc une vision élargie qui met en relation les différentes logiques à l'œuvre, d'autant plus que

⁴¹ Projet de loi 129 (L.Q. 2000, c. 58). Voir L.R.Q., c. A 7.0001).

l'articulation des rapports demeure complexe étant donné les logiques sectorielles d'un bon nombre d'acteurs. À cet égard, comme nous l'avons mentionné plus haut, il importe d'abord que les acteurs publics réussissent à mettre en phase leurs visions respectives du territoire et à les faire converger.

Si nous abordons maintenant les rapports d'acteurs dans une perspective de requalification, la plupart de ceux que nous avons rencontrés mettent la Ville de Montréal au centre de toute démarche visant la requalification des entrées. Il est clair que, sur son territoire, Montréal demeure l'acteur ayant le plus de pouvoir en matière de planification et de contrôle réglementaire. Le plan d'urbanisme de la ville (2004) ouvre en cela des perspectives intéressantes; à tout le moins, la problématique des entrées y est posée en termes clairs.

Toutefois, le traitement des entrées commande, selon nous, une approche plus globale, qui toucherait également les municipalités de banlieue et le ministère des Transports. Curieusement, ce dernier est rarement mentionné en ce qui a trait aux perspectives de requalification, comme s'il était cantonné à un rôle de planificateur et de gestionnaire d'infrastructures. Selon les acteurs rencontrés, le MTQ adopterait trop souvent une logique très sectorielle, s'intéressant (trop) peu à la dimension aménagement liée à ses projets et infrastructures. Le MTQ, comme répondant du gouvernement du Québec, pourrait cependant jouer un rôle important par l'entremise de ses directions territoriales. Il a d'ailleurs commencé à le faire, comme en témoignent les projets de modernisation de la rue Notre-Dame et de réaménagement de l'autoroute 20 et des grands échangeurs (Turcot et Dorval). La révision prochaine du Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal⁴², qui date déjà de 2000, pourrait constituer une occasion intéressante de détermination des préoccupations et de mise en œuvre d'actions pour requalifier les entrées de ville. Le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, devenu depuis peu le ministère des Affaires municipales et des Régions, pourrait également jouer un rôle essentiel dans le prolongement du Cadre d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal, paru en 2001⁴³.

La problématique des entrées s'expliquerait d'abord par la difficile mise en relation des logiques propres aux acteurs concernés par la requalification de ces espaces importants. La requalification des entrées passe, à notre avis, par une amélioration des rapports entre les acteurs. La complexité d'une telle approche réside dans la mise en relation difficile de logiques souvent sectorielles, qui risque parfois de scléroser davantage la situation des entrées ou de reproduire à l'échelle du dialogue les divergences entre acteurs que nous observons sur le terrain. Dans la même optique, certains acteurs rencontrés nous mettent en garde contre une volonté d'inclusion de l'ensemble

⁴² Voir le site Internet <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/regions/montreal/plan/index.asp>.

⁴³ Voir le site Internet http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/amenagement/cmm_cadre_fra.pdf.

des acteurs touchés et prônent la mise sur pied ou la nomination d'un acteur porteur de projet, qui aurait une certaine autorité sur le territoire d'intervention. L'exemple du réaménagement du Vieux-Port de Montréal a d'ailleurs souvent été mentionné à cet égard. Dans une perspective de projet, une telle initiative pourrait être envisageable. Toutefois, le traitement des entrées doit aussi se faire par la planification et la gestion quotidienne de ces espaces; il faut donc développer et instituer des rapports permanents entre acteurs. Nous traiterons plus en détail de ces éléments dans la section 6.2.

6.1.3.4 *Les limites des outils de gestion du territoire*

Outre les considérations relatives aux rapports entre les acteurs, c'est toute la pertinence des outils de réglementation actuels et de gestion du territoire qui se trouve au cœur de cette analyse. La plupart des acteurs publics, devant la complexité des phénomènes liés aux entrées de ville, remettent sérieusement en question l'approche traditionnelle d'aménagement du territoire. Les outils sont souvent limités (par exemple la réglementation) ou ils ne permettent pas de traiter les espaces complexes et flous que sont les entrées. À l'exemple de Devillers (1996 : 22), nous pourrions affirmer que l'urbanisme opérationnel traditionnel et ses outils privilégiés – règlement de zonage, plan d'urbanisme, etc. – rendent difficile une réflexion sur le territoire sous la forme de projet, le traitement le plus approprié pour ces espaces : « Il s'agit d'un urbanisme de zoning, d'un urbanisme aréolaire (comme dirait Gabriel Dupuy) qui exclut de sa représentation deux choses extrêmement importantes : d'une part, l'espace public qui n'est figuré que comme foncier et, d'autre part, les réseaux. C'est regrettable car le premier est perçu comme étant fondamentalement de responsabilité publique et le second engendre et détermine le plus fortement l'espace de la ville moderne. »

Les logiques sectorielles des acteurs seraient donc doublées d'un urbanisme également sectoriel, qui n'établit pas de liens entre la sphère de l'infrastructure et celle de l'espace public urbain. Ainsi, dans le contexte des entrées, l'espace urbain est laissé sous la responsabilité d'acteurs publics, aux outils et aux rôles limités, alors que les réseaux sont, comme le mentionne Devillers (1996 : 22), « abandonnés aux acteurs de la logique sectorielle ». C'est donc toute une réflexion sur les outils qui doit être engagée, visant, d'une part, à mettre en relation les différentes logiques sectorielles à l'œuvre et, d'autre part, à créer les conditions d'émergence du projet urbain.

6.2 Les principes et éléments d'une stratégie de qualification et de requalification

L'objectif de cette dernière section est double. Il consiste d'abord à dégager, des considérations qui précèdent et des analyses effectuées, les problèmes qui affectent les entrées, selon une perspective d'experts. Dans un deuxième temps, pour les situations problématiques reconnues, nous formulons une série de recommandations à caractère stratégique à l'intention du ministère des Transports du Québec. Il faut toutefois rappeler que le MTQ n'est pas seul concerné par l'aménagement des entrées. S'il demeure l'acteur central du processus d'aménagement des entrées – par les décisions d'aménager, ou pas, une infrastructure routière, par les décisions relatives à la configuration des infrastructures –, le Ministère doit nécessairement travailler en collaboration avec les autres acteurs, notamment les municipalités et les promoteurs privés. Les problèmes constatés dans les entrées, à Montréal et ailleurs, tiennent pour beaucoup à l'absence d'une véritable collaboration entre les acteurs concernant l'aménagement des entrées.

Trois autres remarques s'imposent quant aux recommandations formulées à l'intention du Ministère :

- ♦ La première a trait aux niveaux de prise en charge ou d'insertion de ces recommandations dans les opérations mêmes du Ministère. Nous en voyons trois, et chacun de ces niveaux peut commander une approche distincte. Ainsi, ces recommandations peuvent avoir leur place dans les activités de planification des infrastructures de transport du Ministère, soit lorsque les objectifs, les caractéristiques d'ensemble et les programmes régionaux d'intervention sur les paliers supérieurs du réseau routier du Québec sont établis. Elles peuvent ensuite se traduire dans l'encadrement normatif que le Ministère définit pour ses différentes interventions. Enfin, elles peuvent s'appliquer dans les projets particuliers que mène le Ministère, directement ou en maîtrise d'ouvrage déléguée, lorsque les projets sont réalisés en partenariat public-privé ou même public-public. Le projet d'aménagement, ou, plus précisément, le projet urbain, détient une place cruciale pour nous, et nous y reviendrons plus loin. Cependant, il ne sera possible de remédier ou de corriger à long terme certaines des situations que nous avons constatées que s'il y a intervention et « internalisation » des préoccupations que soulève la présente recherche le plus en amont possible, soit dans la planification d'ensemble.
- ♦ La deuxième remarque porte sur le caractère de nos recommandations. Elles ne constituent pas un plan d'action qui serait particulier à chacune des entrées ou à chacun des tronçons analysés. Nos recommandations sont plutôt d'ordre générique : ce sont des mesures types, adaptées au problème soulevé et qui pourraient être reproduites chaque fois qu'un diagnostic semblable serait établi. Il appartiendra au Ministère, dans la

mesure où il souscrit à celles-ci, d'élaborer ultérieurement ces plans d'action distincts.

- ♦ Cela dit, et c'est là la troisième remarque, ces recommandations sont formulées en termes opératoires : nous tentons de cibler, dans la mesure du possible, l'élément sur ou par lequel le Ministère peut agir.

6.2.1 Les éléments de diagnostic

Quel diagnostic pouvons-nous établir à partir de la caractérisation détaillée des deux parcours d'entrée examinés, soit les autoroutes 19 et 10 – avec, dans ce dernier cas, le tronçon de l'autoroute Bonaventure, qui relève du gouvernement fédéral –, mais également de la caractérisation préliminaire de l'ensemble des entrées à l'île de Montréal? Trois situations problématiques ressortent : sur le plan paysager, des parcours d'entrée qui sont marqués par une impression générale de piètre qualité, du moins sur certains tronçons ou segments, surtout à cause de l'omniprésence des panneaux publicitaires; sur le plan morphologique, une relation entre l'infrastructure et les tissus urbains traversés, qui se trouve en décalage; sur le plan de l'aménagement, enfin, des occasions négligées ou ratées.

6.2.1.1 Au cœur des segments de piètre qualité paysagère, l'affichage commercial

Sans que ce jugement s'applique à l'ensemble des parcours d'entrée, on peut affirmer que la piètre qualité paysagère de certains segments ressort nettement. Les plus frappants de ceux-ci : le segment de l'autoroute 10 entre le boulevard Taschereau et le pont Champlain, sur la rive sud; la section entre l'autoroute 15 et l'autoroute Bonaventure, à l'extrémité nord du pont Champlain, de la pointe est de l'île des Soeurs jusqu'au début du Technoparc; puis celui situé à la jonction de l'autoroute Bonaventure et de la rue University. Sur l'autoroute 19, il y a bien des éléments problématiques, mais la situation d'ensemble est d'abord symptomatique d'un déphasage entre la transformation du cadre bâti et des fonctions par rapport à l'évolution du rôle de l'infrastructure routière; nous y reviendrons plus loin.

Cette piètre qualité s'explique manifestement par le fouillis des éléments qui y sont implantés, sans cohérence d'ensemble. Et parmi ces éléments ressort la jungle de panneaux publicitaires⁴⁴ qui se sont multipliés au cours des dernières années, malgré le moratoire en vigueur (Trépanier et Coursier, 2004). Après avoir été confinés aux abords de l'emprise des infrastructures autoroutières, ils sont maintenant implantés à l'intérieur même de l'emprise, et ce, avec des dimensions toujours plus grandes, certains, par exemple, chevauchant quasiment la rampe d'accès au pont Champlain, sur la Rive-Sud.

⁴⁴ Il s'agit, bien sûr, des panneaux-réclames sans lien aucun avec les activités qui se déroulent sur le terrain sur lequel ils sont implantés.

Ces panneaux constituent un problème majeur, pour différentes raisons :

1. Par l'interférence qu'ils produisent avec la signalisation routière.

Ces panneaux, vraisemblablement parce qu'ils y seront visibles par un plus grand nombre d'automobilistes, sont souvent implantés dans des zones où, à cause de la proximité des échangeurs, les indications routières sont déjà nombreuses. Par ailleurs, leurs dimensions excèdent maintenant celles de bon nombre de panneaux de signalisation. De plus, leur luminosité la nuit, avec les systèmes intégrés d'éclairage dont ils sont dotés, est nettement plus importante que celle des panneaux routiers. La situation crée-t-elle un problème de sécurité? Il n'est pas nécessaire de procéder à une étude élaborée sur la perception de la signalétique, d'un côté, ni à une analyse du contenu des messages dont sont porteurs ces panneaux, de l'autre, pour conclure qu'ils entrent en concurrence avec la signalisation routière, signalisation dont la qualité et la cohérence ont souvent été mises en cause. Les panneaux-réclames rendent encore plus confuse ou difficile la lecture des messages à caractère fonctionnel que sont les directions et les consignes de sécurité nécessaires aux automobilistes.

2. Par l'appropriation à des fins mercantiles de vues intéressantes et importantes pour la collectivité.

La caractérisation paysagère a fait ressortir, dans les cas de l'autoroute 10 et de l'autoroute Bonaventure, l'intérêt des vues qui s'offrent sur Montréal et ses quartiers ou composantes morphologiques. Or, plusieurs panneaux, par leur localisation et leurs dimensions, obstruent ou confinent ces vues; ils s'approprient en quelque sorte des paysages à caractère collectif. Nous avons déjà mentionné la jungle des panneaux à l'approche du pont Champlain, vers Montréal. La plus triste illustration de ce problème est vraisemblablement ce panneau installé (voir la figure 6.1), à l'hiver 2004, à l'embouchure du canal de Lachine, sur le site de la Société du Vieux-Port de Montréal, dans le cône visuel qui s'offre de l'autoroute Bonaventure, entre la Cité Multimédia et les silos à grains du secteur portuaire.



Figure 6.1 L’Innuksuk, érigé lors de l’exposition des Mosaïcultures, en concurrence avec un panneau d’affichage

Comme c’est le cas de beaucoup d’autres panneaux, celui-ci témoigne d’une conception étroite du paysage. Surtout, il montre bien le problème que pose le morcellement du territoire entre différentes administrations. Le panneau dont il est question ici (voir la figure 6.1) est localisé à la frontière ouest du territoire sous la responsabilité de la Société du Vieux-Port de Montréal, à proximité du parc linéaire du canal de Lachine, équipement sous la responsabilité de Parcs Canada, autre organisme relevant du gouvernement fédéral. Ainsi localisé, ce panneau ne nuit en rien au site du Vieux-Port et à ses usagers, même si la qualité d’ensemble des paysages s’en trouve compromise. Les villes ne font pas autrement en refoulant vers leur périphérie les usages et utilisations du sol qui constituent des nuisances. Il est essentiel, pour les administrations municipales, de contrôler la qualité du milieu de vie à l’intérieur de leur territoire, pour le bénéfice de ceux qui l’habitent ou le fréquentent. Les nuisances doivent, de ce fait, être éloignées des milieux de vie pour être rejetées en périphérie, même si cela peut nuire à d’autres usagers. C’est là une version autre du syndrome « Pas dans ma cour », motivé cette fois par des impératifs de rentabilité. Or, les vues et les paysages n’ont que faire des limites administratives, ils appartiennent à la collectivité. Le panneau incriminé plus haut s’intercale dans la seule percée visuelle qui s’offre à partir d’une entrée routière majeure de Montréal sur cette portion du territoire du Vieux-Port, donc dans une vitrine exceptionnelle s’ouvrant sur un des attraits touristiques principaux de la métropole.

3. Par la dégradation de la cohérence paysagère d'ensemble.

De dimensions de plus en plus grandes, les panneaux-réclames cherchent à être plus visibles que ceux qui ont été implantés antérieurement; par la surélévation de leur structure, ils s'affranchissent de la contrainte topographique afin de s'inscrire dans le champ visuel immédiat des automobilistes. Mais, ce faisant, ils modifient les rapports d'échelle entre les éléments du tissu urbain, qu'il s'agisse des vues du quartier traversé vers les infrastructures routières ou, à l'inverse, des vues qui s'offrent à partir des routes sur les quartiers. Pour revenir à l'exemple du panneau du Vieux-Port, ce dernier constitue un objet incongru dans l'ensemble créé par les bâtiments de la Cité Multimédia, bâtiments d'une architecture remarquable et primée par l'Ordre des architectes du Québec, les aménagements réalisés à l'entrée du canal de Lachine et les vieux silos à grains du secteur portuaire, silos dont les tenants du patrimoine revendiquent la conservation. Dans son ombre, l'Innuksuk végétal laissé sur le site après les dernières Mosaïcultures devient insignifiant. Enfin, hors d'échelle et venant encombrer le champ visuel des piétons et cyclistes empruntant le parc linéaire, le panneau banalise le caractère de ce dernier. Les panneaux-réclames créent en quelque sorte un nouvel espace de communication à des fins commerciales, mais qui est sans relation aucune avec le lieu où ils sont implantés, si ce n'est par leur base.

Où s'arrêtera cette explosion du nombre et des dimensions des panneaux? Comme le montre la photographie suivante (figure 6.2), prise aux abords de la voie d'accès à l'aéroport de Hanoi, au Vietnam, il ne semble pas y avoir de limites du côté des afficheurs. Bien qu'il y ait homogénéité des dimensions des panneaux, ces derniers créent un véritable écran visuel, un mur, ce qui n'est pas sans conséquences; c'est là une manière de privatisation des paysages. Enfin, il y a fort à parier que, dans les tronçons qui ont été soumis à la procédure d'évaluation environnementale du Québec antérieurement à leur autorisation, la série de panneaux-réclames qui se trouve à certains endroits aujourd'hui n'était pas présente alors; or, toujours à notre avis, ces structures ont un impact majeur.



Figure 6.2 Mur de panneaux-réclames, près de l'aéroport d'Hanoi

À l'inverse, dans certains secteurs, par exemple le segment de l'autoroute 10 entre l'autoroute 30 et le pont ferroviaire, sur le versant ouest, l'implantation de panneaux publicitaires est sinon plus harmonieuse, du moins plus disciplinée. Ainsi, une série de panneaux y sont implantés, de hauteur, de gabarit et de facture relativement homogènes, intercalés à espaces réguliers, situés à bonne distance de l'autoroute et accompagnant le profil de celle-ci. Ce type d'implantation nous apparaît plus intéressant dans une perspective d'aménagement, même si ces structures contribuent à la dégradation d'ensemble des paysages. Cela dit, les paysages en cause ici sont moins intéressants visuellement; en ce sens, les panneaux posent moins de problèmes que dans les segments où les vues présentent davantage d'intérêt. En même temps, il nous faut toutefois reconnaître que ces panneaux-réclames entraînent une surcharge d'information qui n'est pas sans causer des problèmes.

Le dernier élément à mentionner à l'égard de cette question, c'est la nécessité de sensibiliser et de mettre les différents acteurs sur une même longueur d'onde à ce propos, s'ils veulent contrôler la situation : le gouvernement du Québec, par le ministère des Transports; le gouvernement fédéral, par la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain, la Société du Vieux-Port de Montréal, de même que Parcs Canada; les municipalités riveraines de l'emprise; et, en plus, il va sans dire, les afficheurs eux-mêmes, qui pourraient trouver un intérêt, même en reprenant la logique économique, à contrer cette saturation effrénée.

6.2.1.2 *Une relation en décalage ou non planifiée entre l'infrastructure et les tissus urbains traversés*

Sur le plan morphologique, l'analyse de la relation entre l'infrastructure et les tissus urbains traversés permet de dégager deux cas de figure. Le premier, c'est celui où le tissu urbain s'est développé et densifié progressivement après l'implantation de la route, avec cohabitation des usages – ce qui est sans doute normal et prévisible –, sans toutefois que la relation entre l'autoroute et le tissu urbain ait été véritablement planifiée ou pensée. C'est le cas de la séquence de l'autoroute 10 au sud du pont Champlain, où les quartiers résidentiels sont venus s'adosser à l'emprise autoroutière, la plupart du temps par les cours arrière des résidences, jusqu'à ce que soient construits plus récemment des buttes ou des écrans antibruit qui forment maintenant le cadre paysager de l'autoroute. À la jonction de l'avenue Papineau et de l'autoroute Métropolitaine, les plus récents bâtiments tournent la plupart du temps le dos à la route : ils ont été planifiés pour s'isoler le plus possible de la route, une butte séparatrice ayant été intégrée au concept même. À l'inverse, pour les promoteurs de magasins à grande surface à l'affût d'une meilleure accessibilité au réseau routier, comme c'est le cas aux abords de l'échangeur du boulevard Taschereau, il y a implantation contiguë à l'emprise pour assurer une accessibilité optimale. Cependant, il n'y a pas pour autant de traitement architectural des bâtiments ou de l'affichage, qui tirerait profit, sur le plan visuel, de cette proximité, sinon dans le cas de l'affichage, pour s'assurer d'être vu de l'autoroute. Il faut également souligner que les façades de certains bâtiments commerciaux récents situés du côté de l'autoroute, dans la séquence de l'autoroute 10 entre le viaduc ferroviaire et le viaduc de l'autoroute 30, ont fait l'objet d'un traitement particulier, même si l'accès à ces immeubles se fait par d'autres voies. C'est le cas, par exemple, des bâtiments de Gaz Métro, du gouvernement canadien, de Toyota Lexus, et même de celui de la grande surface alimentaire IGA régional. Il y a manifestement, dans le traitement architectural, récupération de cette plus-value que confère la visibilité de l'autoroute. On peut aussi penser que ce cumul de bâtiments, où l'apparence depuis l'infrastructure a été soignée, va se traduire à plus long terme en une valorisation plus grande du secteur en tant qu'espace de localisation. Cette valorisation, si elle est tributaire des choix effectués par les premiers promoteurs à s'y implanter, peut être facilitée ou canalisée par les règlements d'urbanisme. Nous reviendrons plus loin sur cette question.

Le second cas de figure est celui du déphasage entre l'évolution du rôle d'une entrée routière et le tissu urbain qui s'est développé à ses abords. C'est le cas de certaines séquences de l'autoroute 19 (et de sa portion urbaine, l'avenue Papineau), mais également de la rue Notre-Dame à l'entrée est de l'île de Montréal, que nous n'avons cependant pas analysée de façon détaillée. Des bâtiments abritant certaines fonctions étaient bien en résonance avec le rôle que jouait la route à une période donnée, mais ils deviennent désuets lorsque le volume de véhicules transitant par la route s'accroît, ou ils sont handicapés par les nuisances associées. Cette situation peut entraîner des vacances dans

certaines utilisations, la négligence dans l'entretien ou encore la juxtaposition d'usages normalement isolés les uns des autres. Elle peut aussi provoquer des nuisances fonctionnelles, par exemple des accès routiers à des espaces de stationnement, qui deviennent problématiques lorsque le volume ou la vitesse moyenne des flux d'automobiles augmentent. La situation va se détériorer progressivement jusqu'à ce qu'une intervention nouvelle vienne rectifier le tir, généralement par une implantation. D'où, dans l'intervalle, l'installation d'une impression globale de piètre qualité ou de négligence.

6.2.1.3 *Les entrées routières comme occasions d'aménagement ratées*

Dans le chapitre 2, nous avons distingué les différentes acceptions du concept d'entrée : interface entre deux types d'espaces ou espace de transition, l'entrée de ville est une porte qui n'est pas pour autant clairement localisée, sauf pour les villes fortifiées ou lorsque nous sommes en présence d'une île, comme c'est le cas de Montréal, avec les ponts qu'il faut traverser pour y accéder. Nous avons aussi insisté sur le fait que les entrées ne sont pas nécessairement conçues comme des entrées, mais qu'elles le deviennent parce que des infrastructures d'entrée y sont aménagées, avec des logiques d'infrastructure et de relation au territoire qui peuvent s'avérer conflictuelles – cette autre remarque est directement pertinente pour Montréal. Le fait que certaines d'entre elles ne soient pas particulièrement traitées comme des entrées nous apparaît comme un problème.

L'analyse paysagère de l'autoroute 10 a fait ressortir le caractère exceptionnel des vues qui s'offrent sur Montréal et sur son centre-ville; ces vues doivent être exploitées ou, à tout le moins, elles doivent être protégées. Sinon, c'est une occasion manquée, et qui risque de disparaître rapidement avec la prolifération des objets ou des constructions dans les cônes de vision. Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal accorde une grande importance à la préservation de certaines vues, notamment à partir du mont Royal et vers celui-ci⁴⁵. Il en fait même un principe pour régir les implantations futures de bâtiments, mais uniquement à l'intérieur des limites administratives de Montréal. Or, les vues les plus intéressantes sur la ville ne sont pas nécessairement uniquement à Montréal, elles se trouvent également sur le territoire de la ville de Longueuil – et de Laval ou même au-delà, dans le cas de l'autoroute 15. Dans le cas de l'autoroute 19 et de sa portion urbaine, l'avenue Papineau, il y a bien certaines vues sur le mont Royal, mais elles ne présentent pas l'envergure et l'intérêt de celles qui s'offrent à partir de l'autoroute 10 et de l'autoroute Bonaventure.

⁴⁵ Dans le *Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal* (2004 : 138), la Ville prévoit, par exemple, que la politique sur l'affichage commercial de grandes dimensions et les panneaux-réclames permettra de désigner des « secteurs pour lesquels des mesures de contrôle spécifiques devront être appliquées : les entrées de ville, le parcours riverain, les grandes perspectives et les vues encadrées vers le mont Royal ou d'autres lieux présentant une valeur patrimoniale ou symbolique pour Montréal ».

La fusion, en 2003, des municipalités de l'île de Montréal a été justifiée essentiellement en termes de rationalisation administrative et budgétaire, de même qu'en termes d'équité sur le plan fiscal. Toutefois, maintenant que cette nouvelle ville est en place, il est urgent qu'elle se crée une identité et qu'elle soit perçue comme telle par ses résidents et visiteurs. Avec la place symbolique déterminante que peuvent occuper les entrées, l'ensemble de celles de l'île de Montréal, si elles sont vraiment aménagées comme telles, nous semble présenter une occasion unique pour la nouvelle ville dans sa recherche d'un renforcement de son identité. Les « défusions » qui ont été décidées lors des référendums de juin 2004 ne remettent pas vraiment en cause cette nécessaire quête identitaire, dans la mesure où la majorité des entrées importantes restent sous le contrôle de la Ville de Montréal. En fait, à la suite des « défusions », Montréal n'exercera plus de contrôle sur les entrées de l'ouest, qui sont sans doute les moins significatives, surtout parce qu'elles sont très loin du centre de l'île.

6.2.2 *Vers une requalification des autoroutes et une qualification des entrées : une double posture d'aménagement et les objectifs qui y sont liés*

Une intervention sur les problèmes qui viennent d'être dégagés suppose que soit déterminée au préalable la position d'aménagement qui régira le choix des mesures. Car la nature des problèmes transcende l'infrastructure au sens étroit, pour englober le milieu dans lequel elle s'insère; celui-ci la structure comme elle le structure. La prise de position permettra surtout de bien intégrer la gamme des acteurs au cœur de cette problématique d'effets structurants, comme nous l'avons fait ressortir. Et cette position est double, selon nous.

Premièrement, la position en est d'abord une de requalification des artères et de maîtrise de leur transformation à travers le temps. Les infrastructures routières ont été conçues pour répondre à certains critères et objectifs : des interventions s'imposent, sinon pour leur permettre de retrouver leur qualité d'origine, du moins pour corriger les dérives qui se sont produites et qui interfèrent, voire qui entrent en conflit avec les fonctions ou les exigences de base, comme nous venons de le mentionner. Pour les tronçons dont la fonction a évolué avec le temps, il pourra s'agir essentiellement de les adapter à des exigences plus contemporaines, notamment sur le plan de la géométrie; il s'agira également d'intervenir sur les milieux d'insertion et les quartiers traversés. Et, il importe de le préciser, il n'est pas question ici de transformer ces autoroutes en *parkways* à l'américaine, mais de retrouver le sens et la fonction qui étaient – ou pourraient être – souhaités.

À cette première position peuvent être rattachés les objectifs ou principes suivants :

1. Premièrement, il faut assurer la lisibilité des parcours d'entrée. Ces derniers sont, sur le plan de la circulation, des lieux de convergence de voies d'accès, de choix de direction, donc des lieux où l'attention des conducteurs est particulièrement sollicitée. Cette lisibilité est d'abord fonction de la position que les segments occupent dans la hiérarchie du réseau et des attentes qui en découlent pour les usagers des routes; elle dépend également de la signalisation prévue pour les usagers; enfin, elle est tributaire des utilisations du sol qui sont annexes ou complémentaires à l'infrastructure routière ou qui se sont localisées à proximité pour capitaliser sur celle-ci.
2. Deuxièmement, nous nous devons de rechercher la cohérence dans l'insertion de nouveaux éléments et dans les actions entreprises. Cohérence n'est pas synonyme d'homogénéité. Ce deuxième objectif signifie simplement que les actions devront être examinées à l'aune de leur rapport à ce qui est déjà en place et selon la transformation qu'elles introduisent dans le milieu. Autrement dit, les rapports d'échelle doivent être pensés d'abord, contrôlés ensuite. Par exemple, un nouvel élément aurait-il comme conséquence de faire disparaître ou de rendre moins perceptibles les éléments qui existaient antérieurement? La cohérence peut, par ailleurs, mener à l'établissement de continuités, par exemple dans les alignements de végétaux.
3. Troisièmement, et en corollaire à l'objectif précédent, il est essentiel de prendre en charge l'évolution des entrées dans le temps. Les projets d'aménagement du territoire sont régulièrement victimes, avec le cumul des interventions et des transformations en apparence marginales, d'une érosion ou d'un détournement du concept d'origine, d'une modification de la qualité ou du sens originel. Encore ici, il ne s'agit pas de stabiliser ou de pérenniser les équipements ou leur arrimage aux milieux. En effet, des évolutions se produisent, qu'il s'agisse, comme nous l'avons montré pour l'autoroute 10, de l'urbanisation subséquente à l'implantation de l'infrastructure ou des changements dans les valeurs que la société accorde à son territoire. La reconnaissance de cette possibilité de dérive puis la vigilance s'imposent; et surtout, cette reconnaissance et cette vigilance doivent s'inscrire dans les préoccupations institutionnelles.

L'état des lieux impose donc une requalification. Cependant, pour exploiter cette occasion qu'offrent les parcours d'entrée – et qui reste essentiellement potentielle, pour ne pas dire négligée, comme nous le déplorions plus haut – une prise de position de qualification est également de mise. C'est-à-dire que les parcours en question devraient être abordés aussi en tant qu'entrées et faire l'objet des interventions urbanistiques et paysagères appropriées. Cette

position implique la reconnaissance de la qualité des lieux à marquer et des potentialités à saisir. Elle cherche à prendre en charge la dialectique entre l'autonomie des parcours d'entrée comme objets et les liens qui sont à tisser avec les paysages, de même qu'avec les éléments repères ou emblématiques. Quels objectifs assigner à cette qualification? C'est une question qui doit rester ouverte à la présente étape et qui devra être au cœur de l'approche par projets. Sans aborder déjà cette étape subséquente, il est néanmoins possible de retenir les objectifs suivants :

- ◆ Un objectif de qualité, cela va de soi, par le soin apporté à la planification et à l'aménagement des parcours d'entrée;
- ◆ Un objectif d'identité, soit celui d'utiliser les parcours d'entrée pour marquer ou conforter la perception du territoire dans lequel les automobilistes entrent ou duquel ils sortent; il faudra donc miser sur le caractère emblématique;
- ◆ Et, pourquoi pas, un objectif de créativité quand les parcours d'entrée deviennent un lieu de déploiement de l'inventivité dans l'aménagement et la conception du mobilier.

Il s'agit de faire des entrées de véritables projets urbains; c'est cette question que nous examinerons maintenant.

6.2.3 Les entrées comme projets urbains

Il est important que soient bien saisies les conséquences de la double prise de position dans les interventions à mener, et ce, pour les différents acteurs qui seraient alors interpellés. C'est par une approche de projet urbain que peuvent être réalisées la requalification des autoroutes et la qualification des entrées de l'île de Montréal.

Une approche par projets implique tout d'abord une mise en situation concrète, dans une optique d'intervention sur des lieux particuliers, à l'intérieur d'un horizon temporel défini. Toutefois, pour la différencier des projets que mènent régulièrement le Ministère ou les autres acteurs, nous utilisons l'expression « projet urbain ». Cette expression, devenue courante dans les cercles de l'aménagement du territoire depuis quelque temps (voir, par exemple, Devillers, 1996), est, comme beaucoup d'expressions à la mode, entourée d'une certaine confusion. Il y a cependant trois éléments qui sont au cœur du concept de projet urbain et qui sont directement pertinents à la problématique qui nous concerne.

Le premier élément est le fait que penser en termes de projet urbain implique nécessairement la mobilisation de plusieurs acteurs. Nous avons fait ressortir, et dans nos analyses et dans nos entrevues, comment les paysages des entrées routières sont des construits d'acteurs. Ces paysages transcendent les découpages administratifs, et la présente recherche a montré comment chacun intervenait dans sa logique sectorielle. L'enjeu de faire des entrées des projets urbains consisterait à créer une tribune où les différents acteurs engagés d'une façon ou d'une autre dans le façonnement du paysage des entrées se trouveraient réunis autour des objectifs de requalification et de qualification de celles-ci. Les acteurs publics auraient l'initiative. Et, parmi ceux-ci, il va de soi que le ministère des Transports et les villes⁴⁶ joueraient le rôle central : ils sont les premiers concernés, par le territoire urbain d'un côté, par l'emprise des infrastructures de l'autre. Comme beaucoup des acteurs rencontrés dans nos entrevues l'ont mentionné, il existe déjà chez eux une conscience de l'importance des entrées, entre autres sur le plan symbolique. La société fédérale Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain, dont beaucoup ont dit qu'elle semble faire cavalier seul, et sur le territoire de laquelle se trouvent un grand nombre de panneaux-réclames qui interfèrent avec les vues à protéger, devrait aussi être appelée à cette tribune. Pour éviter de s'embourber dans des querelles de compétence, chacun conserverait l'autorité sur son territoire. Cependant, la tribune du projet urbain servirait à s'assurer que les acteurs reconnaissent d'abord l'importance d'agir, souscrivent à ce projet urbain et ensuite déploient leurs stratégies en convergence avec les objectifs de requalification des infrastructures et de qualification des entrées. Des réunions périodiques permettraient de vérifier les progrès accomplis et de déceler les obstacles à aplanir, tout comme de maintenir le cap à travers le temps.

Le deuxième élément particulier à l'approche projet urbain est qu'il cherche à conjuguer différentes échelles territoriales. Certaines échelles sont évidentes. Ainsi en est-il de l'échelle locale, dans les interventions qui seront de mise à chacune des entrées. Mais, nous l'avons vu, la problématique des entrées est celle de parcours, davantage que de portes; elle acquiert ainsi, tout au long de ces parcours, une portée régionale. Elle est régionale aussi dans la reconnaissance de l'opportunité que présentent les entrées sur le plan identitaire pour la nouvelle grande ville de Montréal. D'autres échelles sont moins évidentes. Il y a, bien sûr, l'échelle longitudinale, dans l'axe du parcours d'entrée. Mais l'enjeu de l'arrimage au tissu urbain, tout comme celui de la mise en valeur des vues de l'infrastructure sur le territoire, se situe dans l'échelle transversale. Engager un projet urbain à propos des entrées impliquerait donc la reconnaissance de ces échelles d'abord, et surtout, défi plus important, la prise en charge d'un dialogue entre celles-ci, avec et par les acteurs interpellés dans chaque cas.

⁴⁶ Sur l'île de Montréal, la ville de Montréal et les villes qui résulteront du processus de « défusion »; sur la rive sud, les villes de Longueuil, Saint-Lambert et Brossard; et la ville de Laval, sur la rive nord.

Le troisième élément a trait aux processus de programmation et de conception. Des plans directeurs devraient être élaborés, qui établiraient une problématique propre à chacun des parcours – par exemple une caractérisation du territoire, des tissus à réhabiliter, des abords à mettre en valeur, des vues à restaurer, de la contribution au caractère identitaire – et les propositions d'intervention et de requalification. Un accent particulier serait apporté à la dimension stratégique, soit à l'identification des acteurs à engager dans le projet, la détermination des marges de manœuvre dont ils disposeraient, la prévision des bénéfices qui pourraient être escomptés pour chacun, le moment où ils devraient intervenir, etc. Enfin, c'est dans l'élaboration de ces plans directeurs que serait articulé chacun des parcours à l'ensemble des entrées et que seraient conjuguées les différentes échelles mentionnées au point précédent, entre autres les deux axes de questionnement, le transversal dans l'arrimage au tissu urbain et le longitudinal dans le parcours d'entrée. Ces plans sont à l'opposé d'un urbanisme traditionnel, de type réglementaire, comme il en a été question à la section 6.1.3.4. Ils s'apparenteraient plutôt aux plans d'aménagement d'ensemble – outil déjà présent dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme du Québec – par la prise en considération de la spécificité des lieux, par la mise en commun de l'ensemble des acteurs, et surtout par la flexibilité dont ils doivent faire preuve. Les processus de programmation et de conception demeurent donc ouverts, pour s'adapter à l'évolution des enjeux et problèmes et pour faire un suivi à travers le temps (voir Prost et autres, 2003).

Dans les considérations qui précèdent, à dessein, nous n'avons pas parlé des acteurs privés. Tout d'abord, les entrevues ont fait ressortir la signification limitée que ces derniers accordent aux entrées. En effet, pour eux, la portée symbolique est absente et ils ne considèrent que le lien économique entre les entrées et l'activité qui est la leur. Par contre, par leurs actions, ils contribuent directement au caractère d'ensemble des paysages autoroutiers; de même, leurs décisions vont contraindre la suite de toute opération de qualification, comme nous le mentionnions à propos de certains secteurs de l'autoroute 20, dans Boucherville, et de l'autoroute 40, dans l'ouest de l'île de Montréal. Il faut donc amener les acteurs du secteur privé à prendre conscience de l'intérêt d'une qualification, trouver comment les mettre à contribution et susciter leur adhésion aux projets urbains qui seront élaborés. Pour certains, ceux qui attachent de l'importance à la visibilité et à une image de marque, la tâche devrait être relativement facile. L'enjeu est de les sensibiliser, en temps opportun, aux actions adéquates à entreprendre, par exemple à la cohérence entre l'image qu'ils veulent projeter et l'aménagement architectural, à l'établissement d'une résonance entre développement des infrastructures et implantation des établissements, et le tissu urbain auquel ils s'intègrent.

Pour d'autres acteurs privés, la tâche sera plus difficile; nous pensons ici tout particulièrement aux afficheurs qui combattent farouchement toute volonté d'encadrement de leurs activités et dont les réalisations les plus récentes détonnent par leurs dimensions et leur impact visuel. Deux considérations s'imposent ici. Les afficheurs devraient prendre conscience que cette prolifération débridée de l'affichage n'est pas dans leur intérêt à long terme et qu'un zonage plus restrictif où l'affichage commercial pourrait prendre place conférerait une plus-value économique à ces emplacements. Cependant, il faudra vraisemblablement passer par l'affirmation d'une volonté politique quant à l'importance des entrées et des actions à entreprendre pour leur assurer la configuration et la qualité souhaitées. Les tribunes des différents projets urbains associés aux entrées serviraient à sensibiliser et à mobiliser les élus de différents niveaux.

À cet égard, les débats entourant la révision du plan d'urbanisme de Montréal constituent une occasion majeure d'intervention : plusieurs des principes mis en avant convergent avec les recommandations formulées ici, par exemple en ce qui concerne l'affichage commercial et les vues à protéger, entre autres sur le mont Royal. Enfin, une instance du gouvernement provincial⁴⁷ pourrait aider à réaliser cette sensibilisation et à faire un suivi à l'échelle de l'ensemble du réseau autoroutier québécois par la création, à l'instar de la France, d'un comité national des entrées de ville. De même, un programme semblable à celui du 1 % paysage appliqué en France, comme nous l'avons vu plus haut, pourrait permettre de dégager les ressources financières à cette fin.

Pour toutes ces considérations, la prise en charge des parcours d'entrée comme projets urbains constitue la recommandation centrale de notre rapport. Sinon, le risque est grand de rester dans une logique sectorielle et de n'appliquer que des cataplasmes aux problèmes constatés. Le potentiel des entrées est bien réel, mais il ne pourra être mis en valeur que si les acteurs concernés réussissent à se donner une vision commune des territoires d'entrée. Pour que cette vision puisse émerger, il faudra qu'un acteur public prenne en charge la démarche de qualification des entrées de ville. Ce pourrait être la Ville de Montréal ou le nouveau conseil d'agglomération de l'île; la Communauté métropolitaine de Montréal pourrait également être mise à contribution, de même que le ministère des Affaires municipales et des Régions ou le ministère des Transports. Une nouvelle structure responsable des entrées pourrait également être envisagée, un peu à l'image des commissions de la capitale de Québec ou d'Ottawa. Il n'en demeure pas moins que l'enjeu fondamental, c'est de réussir à réunir tous les acteurs concernés par l'aménagement des entrées, du moins les acteurs publics.

⁴⁷ Le débat reste à faire entre le ministère des Transports du Québec, gestionnaire d'une portion importante du réseau routier, le ministère de la Culture et des Communications, préoccupé par le patrimoine, le ministère des Affaires municipales et des Régions, qui dicte les règles d'aménagement, le ministère de l'Environnement, du Développement durable et des Parcs, dont l'objectif est de protéger l'environnement, et le ministère du Tourisme, chargé de mettre en valeur le potentiel touristique du Québec. C'est peut-être à ce niveau que la coordination sera la plus difficile à effectuer.

6.2.4 Des mesures transitoires ou particulières suggérées

La mise en place d'une approche de projet urbain ne se fera pas instantanément; si elle a du sens, pour ne pas dire du gros bon sens, elle impose néanmoins la mise en convergence d'acteurs qui ont, plus souvent qu'autrement, une tradition de fonctionnement selon une logique sectorielle. La mesure nécessitera, par conséquent, un changement substantiel sur le plan des cultures institutionnelles. Tout en consacrant des efforts pour concrétiser cette approche dans les faits, des mesures transitoires ou propres à certains tronçons pourraient être adoptées. Elles permettraient, à tout le moins, de contrer cette dérive ou cette déqualification que nous déplorions plus haut. Nous énumérons ces mesures dans les lignes qui suivent; le tableau 7.1 résume ces mesures transitoires. Notons qu'il s'agit ici de recommandations de l'équipe de recherche, basées sur notre analyse; il appartiendra au MTQ de juger de leur faisabilité et de leur acceptabilité, tant sur le plan juridique que politique.

Tableau 6.1 Mesures transitoires

	Objectifs	Mesures à privilégier	Intervenants
Affichage commercial	Protéger les vues Améliorer l'encadrement paysager	Déterminer les zones où l'affichage serait exclu Définir les normes pour les zones où l'affichage serait autorisé	Ministère des Transports Villes (Montréal, Longueuil, Brossard...) Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Société du Vieux-Port
Traitement végétal	Améliorer les paysages offerts aux automobilistes	Avenue Papineau entretien écologique, contrôle des usages, aménagement paysager Approches du pont Champlain entretien écologique aménagement paysager	Ville de Montréal Ministère des Transports

6.2.4.1 Un encadrement de l'affichage commercial et des vues à récupérer

Nous avons fait état de notre scepticisme quant à la volonté des afficheurs de jouer un rôle proactif dans des projets de requalification des parcours d'entrée, du moins initialement. Dans l'attente de projets urbains, le ministère des Transports du Québec, les villes de Montréal, Brossard et Longueuil, de même que les instances fédérales que sont la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain tout comme la Société du Vieux-Port de Montréal devraient, d'urgence, adopter une réglementation pour encadrer minimalement la prolifération et la transformation des panneaux publicitaires le long des parcours d'entrée situés du côté sud de l'île de Montréal. Cette réglementation préciserait les zones d'où l'affichage serait exclu et, dans celles où il serait

permis, les normes portant sur le gabarit, la hauteur et la luminosité des panneaux, afin de protéger les vues les plus intéressantes. Cela vaudrait également pour les autres entrées de Montréal, des côtés nord, est et ouest. Les vues les plus intéressantes doivent être protégées par une réglementation appropriée.

Le règlement dont s'est dotée la Ville de Montréal pour contrôler les logos de sociétés apparaissant sur la frise des immeubles de la Cité Multimédia fournit un très bon exemple d'un encadrement efficace. Et nous tenons à rappeler que le secteur de l'autoroute 10 compris entre l'autoroute 30 et le pont ferroviaire, sur le versant ouest, démontre que l'implantation de panneaux publicitaires en série peut se faire de façon relativement disciplinée et en cohérence avec des objectifs de qualité minimale des paysages autoroutiers.

Pour ce qui est des panneaux existants qui interfèrent avec des vues de qualité, ne connaissant pas la nature des ententes contractuelles qui ont régi leur implantation, nous ne pouvons péremptoirement réclamer leur enlèvement. Par contre, les détenteurs du bien foncier devraient se doter d'une stratégie de récupération de certaines emprises, à l'échéance des baux, et de protection subséquente. Plusieurs terrains municipaux sous bail avec des entreprises d'affichage pourraient faire l'objet de cette stratégie de récupération; reste toutefois à savoir si elles accepteraient la perte de revenus qui s'ensuivrait. Par contre, dans plusieurs cas, sinon la majorité d'entre eux, les panneaux sont situés sur des terrains privés, hors emprise, et sont assortis de baux à long terme.

Enfin, il est une zone où une vigilance particulière et immédiate s'impose, par la qualité des vues qu'elle permet sur le centre-ville et le mont Royal, et également par les hypothèses d'aménagement qui y sont évoquées : il s'agit de la pointe est de l'île des Sœurs, à l'est de l'autoroute 10, une zone d'une superficie d'environ 22 hectares.

6.2.4.2 Le traitement végétal des emprises ou des abords immédiats

La Ville de Montréal procéderait à un entretien écologique du versant est de l'avenue Papineau, le long de l'ancienne carrière Miron. Cependant, la présence de détritiques ou d'objets incongrus, que nous avons relevée à plusieurs reprises, confère malheureusement à ce territoire une image de friche ou de zone à l'abandon. Un meilleur entretien et une approche semblable à celle que le ministère des Transports du Québec utilise dans l'emprise des autoroutes et des abords où il mène des expériences d'entretien écologique de la végétation contribueraient à rehausser la perception de ce secteur. De plus, sur le talus qui occupe le versant ouest de ce tronçon, il y aurait intérêt à traiter la végétation de la même manière, par un entretien écologique, de façon à établir une meilleure harmonie avec le versant est.

Enfin, un traitement similaire devrait être appliqué à la zone du côté ouest des abords du pont Champlain, au sud de la route 132, pour y contrer cette image de friche.

Les alignements de végétation qui se trouvent des deux côtés de l'autoroute 10, entre le viaduc du chemin de fer et l'approche du pont Champlain, confèrent un intéressant encadrement végétal à l'infrastructure routière. Cependant, autant l'image d'ensemble peut être positive, autant les trous et les interruptions attribuables aux changements des espèces qui se trouvent dans ces alignements donnent une impression de négligence, de laisser-aller. Entretenir ces alignements et les restaurer serait une action peu coûteuse, mais à forte portée sur le plan esthétique.

Pour la section de l'avenue Papineau comprise entre le boulevard Henri-Bourassa et le viaduc, puis pour celle entre le viaduc et le boulevard Métropolitain, nous avons souligné le décalage entre le rôle de plus en plus important de l'artère routière et les morphologies urbaines adjacentes. Des mesures d'encadrement et d'accompagnement sur le plan urbanistique aideraient à atténuer ce décalage, par exemple par un contrôle de la nature des commerces qui peuvent s'implanter sur rue et celui de la localisation des entrées et des sorties de véhicules. Par ailleurs, une intervention sur le plan paysager, par le soin apporté à l'implantation ou à la restauration des alignements de végétaux, quand ils existent, rehausserait grandement l'apparence de cette entrée. La section entre le viaduc et le boulevard Métropolitain constitue précisément un exemple de boulevard urbain à voies multiples qu'un important courant cherche à revaloriser aux États-Unis (Jacobs et autres, 2002). Une intervention paysagère sur la butte séparant la voie principale de la voie locale contribuerait fortement à rehausser l'apparence de ce secteur, tout en favorisant l'atténuation de certaines nuisances que la route entraîne pour les riverains. Ainsi, cette intervention pourrait se traduire par un élargissement du terre-plein, une harmonisation de la végétation par la plantation d'un alignement d'arbres plutôt que des îlots ou massifs d'arbustes.

Ces mesures transitoires permettraient d'améliorer la situation de deux des principales entrées de Montréal, par l'autoroute 10 et par l'autoroute 19. Il pourrait être possible de pousser davantage la discussion de ces mesures pour en arriver à produire un véritable plan directeur des entrées. Ce n'est pas là l'objectif du présent rapport. Il apparaît urgent d'en arriver à définir des orientations précises et d'amener l'ensemble des acteurs à s'entendre sur les actions à entreprendre pour valoriser les entrées de Montréal, ce qui milite en faveur d'une véritable approche de projet urbain autour des entrées de la ville, du moins les plus importantes d'entre elles.

6.3 Conclusion

Au terme de cette analyse, trois éléments méritent d'être soulignés. Premièrement, les entrées de Montréal n'ont pas reçu l'attention dont elles auraient dû être l'objet sur le plan de l'aménagement. Notre constat, au terme de cette recherche, rejoint celui qui a été établi dans les études que la Ville de Montréal a commandées en 2003 sur cette question. Elles ont été aménagées, non pas comme des entrées, mais comme des espaces de transition, qui s'articulent sur des ponts et des autoroutes. La logique de circulation domine dans toutes les entrées, au détriment des territoires traversés. Il ne faut pas pour autant penser que les infrastructures ont toujours déstructuré les territoires d'entrée, surtout que plusieurs de ces territoires n'ont été véritablement aménagés qu'à partir de la construction de l'infrastructure. Plus encore, plusieurs de ces territoires sont en quelque sorte périphériques à la ville, tant du côté de Montréal que du côté des villes de banlieue; l'infrastructure n'a pu y être aménagée que parce que ces territoires étaient en marge.

Deuxièmement, les entrées sont souvent vues comme des territoires présentant un grand intérêt, sinon économique, à tout le moins symbolique. Mais le potentiel des entrées n'est pas toujours très perceptible, surtout à cause de la configuration des infrastructures – les ponts, notamment, qui exigent un important dégagement à la verticale. Bien souvent, ce sont les raccordements au réseau routier supérieur qui présentent le plus grand intérêt; or, à cause de la nature des infrastructures en cause dans les entrées, ces liens sont souvent repoussés assez loin. Par ailleurs, il nous faut reconnaître que, si potentiel il y a, les promoteurs ne se sont pas précipités pour l'exploiter; il est donc peut-être plus faible qu'il n'y paraît.

Cela dit, et c'est là notre troisième commentaire, pour que le potentiel des entrées puisse être mis en valeur, il apparaît essentiel que les acteurs publics investissent ces territoires, qui possèdent une très grande importance symbolique en ce sens qu'ils marquent l'entrée à Montréal. D'où la nécessité d'établir très rapidement des stratégies qui vont permettre d'améliorer à la fois l'aménagement et les paysages des entrées que parcourent quotidiennement des centaines de milliers de Montréalais, de touristes ou d'excursionnistes. L'intérêt économique n'est pas nul, bien au contraire, mais la réalisation de cet exercice exigera des investissements publics. Pour ce faire, il importe que les partenaires publics s'entendent sur une vision commune et collaborent afin de créer de véritables entrées à Montréal.

BIBLIOGRAPHIE

- AFFLECK + DE LA RIVA ARCHITECTES. *Étude de caractérisation de la forme urbaine montréalaise : Secteur Est*, rapport déposé à la Ville de Montréal, Service du développement économique et du développement urbain, Direction du développement urbain, Division des politiques et du plan d'urbanisme, 2003, 39p.
- ATELIER B.R.I.C. *Étude de caractérisation de la forme urbaine montréalaise : Centre-Ouest*, rapport déposé à la Ville de Montréal, Service du développement économique et du développement urbain, Direction du développement urbain, Division des politiques et du plan d'urbanisme, 2003, 53p.
- ATELIER BRAQ-ATELIER IN SITU. *Étude de la forme urbaine montréalaise : secteurs Ouest et Sud-Ouest*, rapport déposé à la Ville de Montréal, Service du développement économique et du développement urbain, Direction du développement urbain, Division des politiques et du plan d'urbanisme, 2003, 109 p.
- APPLEYARD, D., K. LYNCH et J.R. MYER. *The View from the Road*, The MIT Press, Cambridge, 1965, 64 p.
- BEAUDET, G., DOMON, G. et autres. *Les méthodes de caractérisation des paysages : revue des approches visuelles, écogéographiques et spatio-temporelles*, rapport remis au Conseil de la culture des Laurentides, CPEUM, Université de Montréal, 1997, 173 p.
- BEAUREGARD, L., sous la dir. de. *Montréal, guide d'excursions*, Les Presses de l'Université de Montréal, Montréal, 1972, 192 p.
- BENOIT, M., et R. GRATTON. *Pignon sur rue : les quartiers de Montréal*, Guérin Éditeur, Montréal, 1991, 393 p.
- BERNOUX, P. *La sociologie des organisations : initiation théorique suivie de douze cas pratiques*, Éditions du Seuil, Paris, 1985, 283 p.
- BISHOP, K.R. *Designing Urban Corridor*, American Planning Association, Chicago, 1989, 38 p.
- BLANCHARD, R. *L'Ouest du Canada français. Montréal et sa région*, Éditions Beauchemin, Montréal, 1953, 401 p.
- BUSSIÈRE, Y., et P. LEWIS. *Transport collectif et gestion de la demande : examen de l'impact sur la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, rapport préparé pour la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, 2002.

- CARO, R.A. *The Power Broker. Robert Moses and the Fall of New York*, Random House, New York, 1974, 36 p.
- CERTU. *L'analyse des systèmes d'acteurs*, Diagnostics de territoires et systèmes d'acteurs, Paris, 2001, 100 p.
- CROZIER, M., et E. FRIEBERG. *L'acteur et le système : les contraintes de l'action collective*, Éditions du Seuil, Paris, 1977, 1981, 436 p.
- DEVILLERS, C. *Le projet urbain*, Conférences Paris d'architectes, Pavillon de l'Arsenal, Paris, 1996, 71 p.
- DIAZ, R.B. « Impacts of Rail Transit on Property Values », *Rapid Transit Conference Proceedings Papers*, APTA, 1999.
- DOMON, G., et autres. *Méthode d'étude paysagère pour route et autoroute (MEPPRA)*, rapport déposé au ministère des Transports du Québec, CPEUM, Université de Montréal, 2004, 123 p.
- DUPONT, A. « La problématique française », *Métropolis*, n^{os} 101-102, 1994, p. 6-10.
- DUPONT, A. *Les entrées de ville ou redonner le goût de l'urbanisme*, rapport Dupont, Centre de documentation de l'urbanisme (CDU), [En ligne] 1994.
URL :
[<http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/texteintegral/entrees/complement/dupont>] (Consulté en mars 2003).
- DUPUY, G. *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*, Armand Colin Éditeur, Paris, 1991, 198 p.
- DUPUY, G. « Point de vue sur une recherche en mouvement », *Géocarrefour*, vol. 77, n^o 1, 2002, p. 105-108.
- ELBAZ-BENCHETRIT, V. *Autoroute : Impacts sur l'économie et l'environnement*, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, Paris, 1997, 116 p.
- FROBERT, S. *Entrées de ville*, dossier bibliographique, Certu, Lyon, 1999, 70 p.
- GALLETY, J.C. « France : situation critique », *Métropolis*, n^{os} 101-102, 1994, p. 18-25.
- GOAD, C. *Atlas of Montréal*, Montréal, 1890, 1912.

- GOURDON, J.L., A.-C. WESQUIN et A., DEMANGEON. *Boulevards, rondas, parkways - des concepts de voies urbaines*, CERTU, Lyon, 2000, 161 p.
- GOUVERNEMENT DU CANADA. *Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée* [www.picci.ca].
- GRILLET-AUBERT, A., et S. GUTH. *Transport et architecture du territoire*, IPRAUS, Éditions Recherches, Paris, 2003, 155 p.
- GROUPE CARDINAL HARDY. *Étude de la forme urbaine : caractérisation du secteur Centre-Est*, étude réalisée pour la Ville de Montréal, Service du développement économique et du développement urbain, Direction du développement urbain, Division des politiques et du plan d'urbanisme, Montréal, 2003, 75 p.
- GROUPE CARDINAL HARDY. *Étude de la forme urbaine : caractérisation du secteur Centre*, rapport déposé à la Ville de Montréal, Service du développement économique et du développement urbain, Direction du développement urbain, Division des politiques et du plan d'urbanisme, Montréal, 2003, 83 p.
- HANNA, D. *Transport des personnes et développement du territoire de l'agglomération montréalaise : un essai d'interprétation historique*, étude préparée pour le Service de la planification du territoire, Communauté urbaine de Montréal, Montréal, 1993, 81 p.
- HANNA, D. « Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain de Montréal », dans CAPEL, O., et P.A. LINTEAU, sous la dir. de. *Barcelona – Montréal. Développement urbain comparé*, Publicacions Universitat de Barcelona, Barcelone, 1998, p. 117-132.
- JACOBS, A.B., E. MACDONALD et Y. ROFÉ. *The Boulevard Book. History, Evolution, Design of Multiway Boulevards*, Cambridge, The MIT Press, 2002, 257 p.
- JACOBS, P., et autres. *Qualité paysagère des corridors autoroutiers et routiers servant de portes d'entrée importantes du Québec (PERIQ)*, rapport final déposé au ministère des Transports du Québec, CPEUM, Université de Montréal, 2000, 36 p.
- LACASSE, E.C. *Autoroute 20 Ouest : caractérisation visuelle et urbanistique*, rapport déposé au ministère des Transports du Québec, Montréal, 2002, 23 p.
- LACROIX, Y.A., et C. SÉGUIN. *Brossard de 1958 à 1983*, Ville de Brossard, 1984, 201 p.

- LAFORTUNE, H. *Verdun, 125 ans d'histoire : 1875-2000*, Ville de Verdun, 2000, 318 p.
- LANDIS, J., et R. CERVERO. « Middle Age Sprawl: BART and Urban Development », *Access*, n° 14, 1999, p. 2-15.
- LANGLOIS, C. « Montréal, de ville de banlieue à mégabanlieue », dans BUSSIÈRE, Y, et A. BONNAFOUS, sous la dir. de. *Transport et étalement urbain : les enjeux*, Centre Jacques-Cartier, Lyon, 1992, p. 207-230.
- LAUGIER, M.A. *Essai sur l'architecture*, Paris, 1755, 1966, 316 p.
- LELIÈVRE, F., sous la dir. de. *Montréal, par ponts et traverses*, Pointe-à-Callière, Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal, 1999, 94 p.
- LESSARD, M., et autres. « Entrées de ville : Sécurité, paysage et identité », dans POULLAOUEC-GONIDEC, P., S. PAQUETTE et G. DOMON. *Les temps du paysage*, Les Presses de l'Université de Montréal, Montréal, 2003, p. 187-202.
- LEWIS, P., et autres. *Améliorer la mobilité en aménageant autrement. Examen du potentiel des mesures et stratégies pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, Montréal, ministère des Transports du Québec, 2002, 126 p.
- LINTEAU, P.A. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Boréal, Montréal, 1992, 627 p.
- LOISEAU, J.M., F. TERRASSON et Y. TROCHEL. *Le paysage urbain*, Éditions Sang de la Terre, Paris, 1993, 193 p.
- LYNCH, K. *L'image de la cité*, Paris, Dunod, 1960, 1990, 222 p.
- MARSAN, J.C. *Montréal en évolution*, Méridien Architecture, Montréal, 1994, 515 p.
- MERLIN, P., sous la dir. de. *Morphologie urbaine et parcellaire*, Presses universitaires de Vincennes, Paris, 1988, 292 p.
- MUSÉE D'ARCHÉOLOGIE ET D'HISTOIRE DE MONTRÉAL. *Montréal, par ponts et traverses*, Éditions Nota bene, Québec, 1999.
- OFFNER, J.M. « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », *Espace géographique*, vol. 3, 1993, p. 243-242.

- OFFNER, J.M., et D. PUMAIN, sous la dir. de. *Réseaux et territoires : significations croisées*, Éditions de l'Aube, Paris, 1996.
- PLASSARD, F. *Les autoroutes et le développement régional*, Economica, Paris, 1977, 341 p.
- PLASSARD, F. « Axes autoroutiers et développement des régions », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 22, 1990, p. 81-98.
- PORTEOUS, Douglas J. *The Environmental Aesthetics: Ideas, Politics and Planning*, Routledge, Londres, 1996, 290 p.
- POULLAOUEC-GONIDEC, P., et autres. *Modalités d'inscription spatiale des équipements – Distribution*, rapport final déposé à Hydro-Québec, CPEUM, Université de Montréal, Montréal, 1998, 64 p.
- POULLAOUEC-GONIDEC, P., C. MONTPETIT, G. DOMON et M. GARIÉPY. *Concept et opérationnalisation du paysage*, rapport déposé au ministère de la Culture et des Communications et à Hydro-Québec, CPEUM, Université de Montréal, 2001, 120 p.
- PROST, R., et autres. *Projets architecturaux et urbains : Mutations des savoirs dans la phase amont*, Plan Urbanisme Construction Architecture, 2003, 174 p.
- QUÉBEC. *Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation* : LRQ, chapitre A-7.0001, Québec, Éditeur officiel du Québec,
- RICHARD, P.J.H., P. GANGLOFF et A.G. ROY. « Montréal dans son cadre naturel », dans MANZAGOL, C., et C.R. BRYANT. *Montréal 2001. Visages et défis d'une métropole*, Les Presses de l'Université de Montréal, 2000, p. 15-29.
- ROBERT, J.C. *Atlas historique de Montréal*, Éditions Art Global et Libre Expression, Montréal, 1994, 167 p.
- ROBERT, J.C. « Réseau routier et développement urbain dans l'île de Montréal au XIX^e siècle », dans CAPEL, O., et P.A. LINTEAU, sous la dir. de. *Barcelona – Montréal. Développement urbain comparé*, Publicacions Universitat de Barcelona, Barcelone, 1998.
- ST-DENIS, B., C. MARCOUX, M-C., PARADIS et autres. *Cadrage des entrées à la capitale nationale de Québec*, rapport déposé au ministère des Transports du Québec, CPEUM, Université de Montréal, Montréal, 2003, 85 p.

- TOURISME MONTRÉAL. *État du tourisme en 2001*, Tourisme Montréal, Montréal, 2003.
- TUNNARD, C., et B. PUSHKAREV. *Man-made America: Chaos or Control? An Inquiry into Selected Problems of Design in the Urbanized Landscape*, Yale University Press, New Haven, 1963, 479 p.
- VARLET, J. « Autoroutes, acteurs et territoires : un objet de recherche toujours d'actualité », *Geocarrefour*, vol. 77, n° 1, 2002, p. 3-7.
- VILLE DE MONTRÉAL. *Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie*, Montréal, 1993, 104 p.
- VILLE DE MONTRÉAL. *Le Quartier international de Montréal : Programme particulier d'urbanisme*, Montréal, 1999, 48 p.
- VILLE DE MONTRÉAL. *Le Havre de Montréal*, Montréal, 2002.
- WILLIAMS, R., M. LESSARD et A. GENOIS. *Concepts d'aménagement d'entrées d'agglomérations en vue d'une amélioration de la sécurité routière et de leurs qualités paysagères (CAEA)*, rapport déposé au ministère des Transports du Québec, CPEUM, Université de Montréal, Montréal, 1998, 99 p.
- WILLIAMS, R., M. LESSARD, M. ST-JACQUES et autres. *Concepts d'aménagement d'entrées d'agglomérations en vue d'une amélioration de la sécurité routière et de leurs qualités paysagères (CAEA)*, rapport déposé au ministère des Transports du Québec, CPEUM, Université de Montréal, Montréal, 2000, 126 p.
- ZAITZEVSKY, C. *Frederick Law Olmsted and the Boston Park System*, The Belknap Press of Harvard University, Cambridge, 1982, 262 p.

Annexe 1

ANNEXE 1 CARACTÉRISATION VISUELLE SÉQUENTIELLE DU PARCOURS D'ENTRÉE DE L'AUTOROUTE 19

Séquence 1 - Du boulevard Dagenais à l'échangeur de la route 148

Vue devant :

a. Composition : géométrie de la route

La géométrie de la route dessine deux légères courbes : la première à l'amorce du passage au-dessus de la route 440 et l'autre au passage au-dessus de la route 148. Le corridor autoroutier est composé de deux voies de circulation et d'une voie d'accotement dans chaque sens.

b. Composition

Tout juste avant la jonction des deux rampes d'entrée, ainsi qu'aux croisements de l'autoroute 440 et du boulevard Saint-Martin, se trouvent des panneaux de signalisation routière destinés aux automobilistes qui s'engagent sur le corridor autoroutier.

c. Effets visuels

Le tracé légèrement courbe crée des effets visuels concaves et convexes. Dans la ligne droite, les plans latéraux se rejoignent en un point de fuite, sans obstacles visuels.

d. Éléments visuels transversaux

Aucun élément visuel ne se présente à la vue devant.

e. Qualification de l'expérience visuelle

La vue sur Montréal, par temps clair, est perceptible tout au long du parcours de la séquence, sauf entre les deux échangeurs où la vue disparaît momentanément. La géométrie variée de la route sur le plan horizontal crée un effet de déplacement de la vue sur Montréal de la gauche vers la droite et la fait disparaître et apparaître, en alternance.

Vue latérale gauche

a. Composition générale

Le plan latéral gauche est principalement occupé par une lisière végétale continue, composée d'un jeune boisé dans lequel, par endroits, s'insère un ensemble résidentiel de type unifamilial.

b. Composition

Au premier plan se trouvent successivement le terre-plein gazonné qui sépare les deux sens de circulation du corridor autoroutier, l'emprise gazonnée de l'autoroute et ses rampes de sortie et d'entrée. Au plan intermédiaire se trouvent le boisé et les ensembles résidentiels. Il n'y a pas de troisième plan.

c. Effets visuels

Les lampadaires ont une présence peu marquée. Ils sont placés au centre du terre-plein, au début du parcours, et ils longent chaque côté du corridor autoroutier après quelques centaines de mètres. Selon cette considération, l'effet de rythme est plus perceptible au début du parcours.

d. Qualification de l'expérience visuelle

De façon générale, le plan latéral gauche est très ouvert. Étant donné la largeur importante du terre-plein, de la bande asphaltée du parcours en direction nord et la présence des rampes d'échangeurs, les ensembles résidentiels et la lisière boisée le long de l'autoroute sont très éloignés du point de vue de l'observateur. Il n'y a donc pas d'apparence de mouvement et, par conséquent, son attention demeure flottante et balaie la vue dans un angle ouvert

Vue latérale droite

a. Composition générale

En début de séquence, un talus gazonné d'une hauteur approximative de deux mètres borde la route et joue le rôle de barrière entre l'autoroute et le quartier résidentiel. Il s'affaisse progressivement et fait place à un terre-plein gazonné avec lampadaires, qui sépare l'autoroute des rampes d'accès.

b. Composition

Le premier plan est occupé par le talus au début de la séquence et par le terre-plein, les lampadaires et les rampes d'accès par la suite. Au plan intermédiaire est implantée une lisière boisée composée de feuillus, ponctuée de résidences unifamiliales par endroits. Il n'y a pas d'arrière-plan.

c. Effets visuels

Les lampadaires disposés sur le terre-plein créent un effet de rythme et donnent l'apparence de mouvement, sans pour autant obstruer la vue sur le plan intermédiaire.

d. Qualification de l'expérience visuelle

Les deux plans latéraux, le droit et le gauche, sont très ouverts. Malgré la symétrie sur le plan de la géométrie de l'autoroute, la proximité et la longueur des rampes d'accès mettent l'observateur conducteur en situation d'attention sur la droite. Il doit être attentif aux voitures qui s'engagent sur l'autoroute et, à deux endroits, prendre une décision d'orientation.

Vue générale

a. Composition

Le corridor autoroutier traverse un paysage semi-rural, composé principalement de jeunes boisés disposés à une distance variable de l'autoroute et de quelques regroupements d'habitations unifamiliales. La composition de l'ensemble est symétrique et homogène.

b. Échelle

L'échelle macro est dominante.

c. Effets visuels

Malgré l'encadrement formé de jeunes boisés, la distance de ceux-ci par rapport à la route diminue l'effet d'encadrement – la distance réduit la perception de hauteur – et donne lieu à un champ visuel ouvert. La vue panoramique sur le mont Royal, le dôme de l'Oratoire et le centre-ville est un élément marquant de la séquence.

d. Qualification de l'expérience visuelle

L'expérience du conducteur est fortement conditionnée par les composantes et la structure du système autoroutier. Sur le plan horizontal, les voies de circulation, les voies d'accotement, le terre-plein, les rampes d'accès et les échangeurs s'additionnent en largeur, éloignant du même coup l'observateur des composantes du paysage semi-rural traversé. Étant donné cette distance et l'homogénéité de la composition, il n'y a pas d'apparence de mouvement latéral. Par contre, le mouvement vertical attribuable aux montées et descentes situées aux croisements des routes est-ouest ainsi que les légères courbes animent l'expérience et font apparaître et disparaître, sous différents angles, la vue sur Montréal. En début de séquence, la vue panoramique sur Montréal, qui se rétrécit, disparaît et réapparaît, est un fait marquant sur le plan de l'expérience visuelle.

Séquence 2- De l'échangeur de la route 148 jusqu'au pont

Vue devant

a. Composition : géométrie de la route

Le tracé est plat et relativement droit, se courbant légèrement avant de passer sous le boulevard de la Concorde. Le corridor autoroutier est composé de deux voies de circulation et d'une voie d'accotement dans chaque sens.

b. Composition

Après le passage sous le boulevard de la Concorde, la vue sur Montréal, qui avait disparu depuis le début de la séquence, réapparaît, encadrée par le viaduc du boulevard Lévesque. Des panneaux de signalisation annoncent les sorties vers les axes transversaux.

c. Effets visuels

La courbe en « S » au milieu du parcours donne lieu à des effets visuels concaves et convexes.

d. Éléments visuels transversaux

Les passages sous les viaducs des boulevards de Blois, de la Concorde et Lévesque ponctuent le parcours. Les structures bétonnées de ces éléments obstruent le champ visuel.

e. Qualification de l'expérience visuelle

Le viaduc du boulevard Lévesque joue un rôle majeur d'encadrement visuel de la vue sur la montagne et le centre-ville, dès le passage du viaduc du boulevard de la Concorde. Plus on s'approche du viaduc, plus la vue sur la montagne et les immeubles en hauteur de Montréal s'élargit. Cette vue s'ouvre et atteint son point culminant à la sortie du passage sous le viaduc. À ce point, la vue sur la montagne et la ville s'ouvre et est accompagnée d'un aperçu sur les clochers de l'église de La Visitation.

Vue latérale gauche

a. Composition générale

Tout au long de la séquence, le côté latéral gauche est occupé par un mur dont la composition, la forme, la hauteur et les matériaux varient légèrement : talus gazonné surmonté d'un mur de béton; mur de béton surmonté d'un talus gazonné, lui-même surmonté d'un autre mur de béton. Les matériaux et textures du mur sont aussi variés : pierres plates, béton coulé, béton moulé. La hauteur de ce mur composite est approximativement de huit mètres.

b. Composition

Le mur compose le premier plan de façon omniprésente et, par conséquent, les deuxième et troisième plans sont inexistantes, si ce n'est la présence des rampes d'accès.

c. Effets visuels

Le champ visuel est fermé par la présence du mur qui ne laisse rien transparaître de ce qui se trouve derrière, sauf dans de rares cas où la cime des arbres est perceptible au-dessus du mur.

d. Qualification de l'expérience visuelle

Malgré la variété de la composition, de la hauteur et des matériaux, on note une certaine homogénéité créée par la dominance de l'apparence construite du mur.

Vue latérale droite : analogue à la vue latérale gauche.

Vue générale

a. Composition

La séquence est caractérisée par la présence de murs de part et d'autre de l'autoroute, créant une symétrie marquée. Cette séquence est légèrement plus courte que la précédente. Elle est fortement dominée par les formes géométriques créées par les talus végétaux, les murs de béton antibruit ainsi que les rampes d'entrée et de sortie.

b. Échelle

L'échelle micro domine dans cet environnement de proximité où le cadrage visuel est limité au premier plan.

c. Effets visuels

La fermeture du champ visuel est attribuable à l'encaissement de l'autoroute. L'effet couloir dominé par la présence du mur en béton et en pierre accentue les points de fuite.

d. Qualification de l'expérience visuelle

La hauteur et la proximité des murs créent un effet couloir et de confinement, qui accentue les points de fuite. Ceci, combiné au tracé en courbe et à la variation légère de la forme des murs, de leur texture, matériau et couleur, rend la conduite dynamique et donne l'impression de vitesse dans la première portion de la séquence. Dans la deuxième portion, entre le viaduc du boulevard de la Concorde et celui du boulevard Lévesque, on observe l'apparition progressive de repères emblématiques de Montréal – la montagne et le centre-ville – des clochers de l'église de La Visitation et de la structure du pont. L'ensemble crée un changement spatial marqué, un effet de surprise, et confirme le sentiment de se diriger vers Montréal. De plus, ces éléments d'intérêt à l'approche du pont, notamment sa structure, annoncent la traversée de la rivière et suggèrent l'arrivée dans un quartier. Cette portion constitue l'approche du pont. On retient de cette séquence la forte présence du mur, attribuable à l'encaissement de l'autoroute, les percées sur Montréal, les clochers et l'aperçu de la structure imposante du pont.

Séquence 3 - Le tablier du pont : commence après le passage du viaduc du boulevard Lévesque et se termine au boulevard Henri-Bourassa.

Vue devant

a. Composition : géométrie de la route

La route monte légèrement pour atteindre le tablier du pont, au-dessus de l'eau. Le tracé est droit sur toute la longueur du pont et se courbe légèrement pour rejoindre l'axe de l'avenue Papineau au point de contact avec la rive. Le corridor autoroutier est composé de deux voies de circulation et d'une voie d'accotement dans chaque sens. La route remonte pour atteindre le boulevard Henri-Bourassa.

b. Composition

Au loin, on perçoit le profil du mont Royal en arrière-plan. Le premier plan est occupé par le boisé qui se trouve en bordure de la rive. Les clochers de l'église de La Visitation sont également un repère en arrière-plan.

c. Effets visuels

Dans la première partie du pont, l'effet axial est attribuable à la géométrie en ligne droite du tablier, tandis que, dans sa seconde partie, l'effet concave est créé par la courbe du pont. Les clochers constituent un repère visuel symbolique local important, et le point de vue sur le mont Royal est un repère emblématique de Montréal.

d. Éléments visuels transversaux

Le pont est libre de tout élément transversal.

e. Qualification de l'expérience visuelle

Le tracé de la route est étroit et confiné au tablier du pont. La présence du mont Royal en arrière-plan est constante dans la première portion du pont, et elle disparaît après avoir traversé l'île de la Visitation au moment où la route prend un virage. À cet endroit, le plan latéral doit se courber vers l'intérieur et se placer dans le prolongement de la vue devant, d'où l'on perçoit un ensemble végétal semi-transparent.

Vue latérale gauche

a. Composition générale

Bien que la structure du pont, avec ses câbles tendus en diagonale et ses poteaux verticaux, semble relativement légère, sa hauteur imposante et son caractère structural dominant le champ visuel du plan latéral gauche dans la première partie du passage. Il est à noter que cette structure se trouve uniquement sur la moitié de la traversée de la rivière, soit celle comprise entre la rive de Laval et la rive de l'île de la Visitation. Les trois voies de circulation en direction nord éloignent l'observateur du plan d'eau, qui se trouve ainsi rétréci.

b. Composition

La hiérarchie des plans est changeante tout au long de la séquence, ce qui a pour effet que l'on trouve une même entité dans plusieurs plans, d'une portion à l'autre de la séquence. Dans la première portion, le premier plan est occupé par la structure du pont; il se délimite clairement du plan intermédiaire composé du plan d'eau et de la végétation de l'île de la Visitation. Dans la seconde portion, l'entité du précédent plan intermédiaire est transférée au premier plan, puisqu'on traverse l'île à cet endroit. Enfin, dans la dernière portion, un plan intermédiaire réapparaît, mais cette fois il est composé de l'alignement de résidences le long de la rivière, perceptible une fois l'île de la Visitation traversée.

c. Effets visuels

Les ouvertures visuelles sont tout aussi variées. À l'amorce de la traversée du pont, la vue s'ouvre sur le plan d'eau, se referme durant la traversée de l'île de la Visitation et se trouve semi-fermée entre celle-ci et l'île de Montréal. La structure du pont filtre légèrement la vue sur le plan d'eau et sur l'île de la Visitation.

d. Qualification de l'expérience visuelle

L'alternance d'ouverture et de fermeture des champs visuels donne une certaine dynamique et de la cohérence au plan latéral gauche. À cela s'ajoute une structure harmonieuse de la composition paysagère où l'on trouve une interface logique, voire attendue, entre le plan d'eau et la terre ferme, c'est-à-dire un ensemble végétal dense. Dans la première portion de la traversée du pont, le garde-corps du tablier étant fait de tubes horizontaux, la vue sur le plan d'eau est possible. Celle-ci se trouve amoindrie dans la seconde portion où le garde-corps tubulaire est remplacé par des murs de béton de type New Jersey.

Vue latérale droite

a. Composition générale

Le plan latéral droit est dominé par le plan d'eau dans la première portion du pont, par la végétation de l'île de la Visitation et par le plan d'eau réduit dans la seconde, ainsi que par la vue sur l'ensemble résidentiel en bordure de la rivière dans la dernière portion.

b. Composition

La hiérarchie des plans est changeante tout au long de la séquence, ce qui permet de noter la présence d'une même entité dans plusieurs plans, d'une portion à l'autre de la séquence. Dans la première portion, le plan d'eau se trouve au premier plan. Le plan intermédiaire se décline en deux parties, distantes l'une de l'autre, unifiées par le plan d'eau. La première partie ouvre la vue sur l'île de la Visitation plus en avant, et la seconde, située plus vers l'arrière-droite, est constituée d'un ensemble boisé ponctué d'immeubles résidentiels en hauteur.

Dans la seconde portion de la séquence, l'entité du précédent plan intermédiaire, c'est-à-dire l'île de la Visitation, est transférée au premier plan, puisqu'on la traverse à cet endroit. Enfin, dans la dernière portion, une fois l'île de la Visitation traversée, la vue sur le plan intermédiaire de la précédente portion réapparaît de plus près, il va sans dire.

c. Effets visuels

Le panorama sur le plan d'eau est présent sur une portion importante du parcours. Les clochers de l'église de La Visitation sont visibles tout au long de la séquence. En avançant dans la séquence, la vue sur les clochers se précise au fur et à mesure qu'on approche du boulevard Henri-Bourassa, pour finalement disparaître à cet endroit.

d. Qualification de l'expérience visuelle

La présence ponctuelle d'immeubles en hauteur en bord de rive crée une incohérence d'échelle. En effet, l'échelle de ces constructions a pour effet de briser la ligne horizontale de verdure et attire indûment notre attention, bien que les bâtiments soient peu nombreux. Les clochers constituent un repère important et continu. Dans l'ensemble, la vue sur la rivière est remarquable.

Vue générale

a. Composition

La structure du pont, le plan d'eau, l'île de la Visitation, les points de vue sur les attributs de Montréal au loin ainsi que sur la structure paysagère en bord de rive et sur les clochers sont les composantes principales de cette séquence. Elles forment une composition cohérente, à l'exception des immeubles résidentiels en hauteur sur le plan latéral droit. Les sous-séquences sont attribuables au rétrécissement du champ visuel provoqué par la végétation sur l'île de la Visitation. D'un champ visuel ouvert sur le plan d'eau au début de la séquence, l'observateur passe à un champ visuel fermé au croisement avec le boulevard Henri-Bourassa. Par conséquent, il passe d'une échelle macro à une échelle micro.

b. Échelle

Les effets visuels sont nombreux et diversifiés : panoramas sur la rivière, points de vue, éléments de repère, alternance de fermeture et d'ouverture du champ visuel. Ils contribuent à la dynamique de l'expérience.

c. Effets visuels

L'ouverture et la fermeture du champ visuel alternent avec une prédominance d'un champ visuel ouvert comprenant un panorama sur le plan d'eau. La position de l'observateur dans le corridor autoroutier en direction nord agit sur la perception du plan d'eau. Plus l'observateur est près de la limite du tablier du pont, plus la vue sur le plan d'eau est large, ce qui a pour effet de créer un champ de vision asymétrique dans lequel l'eau est plus visible du côté du conducteur que du côté du passager. Cette asymétrie est accentuée par la présence, du côté latéral droit, de tours d'habitation.

d. Qualification de l'expérience visuelle

L'expérience de la traversée de la rivière est riche. Les types de vues, les points de repère et le champ visuel qui se referme progressivement contribuent à augmenter la sensation d'entrer à Montréal, amorcée depuis le viaduc du boulevard de la Concorde, et donne une certaine cohérence à l'expérience.

Séquence 4 Du boulevard Henri-Bourassa jusqu'au viaduc de la voie ferrée

Vue devant

a. Composition : géométrie de la route

Le tracé est droit, axial et en pente légèrement montante à partir de la rue Prieur. Le boulevard comprend trois voies de circulation dans chaque sens, dont l'une est réservée au stationnement. Un trottoir longe le boulevard des deux côtés.

b. Composition

Un terre-plein bétonné garni de lampadaires se trouve au centre de la rue, du boulevard Henri-Bourassa jusqu'à la rue Struan. À partir de cet endroit, le terre-plein change de configuration : il s'élargit en une bande gazonnée et il est plantée d'arbres feuillus matures.

c. Effets visuels

Droit devant jusqu'à la rue Sauvé, la vue se referme en perspective grâce aux arbres alignés sur le terre-plein et les abords de trottoir, qui forment un couvert végétal.

d. Éléments visuels transversaux

Les seuls éléments visuels transversaux qui se présentent à la vue sont les feux de circulation.

e. Qualification de l'expérience visuelle

L'alignement des arbres trace une perspective courte dominée par les végétaux.

Vue latérale gauche

a. Composition générale

Le champ visuel est principalement composé d'immeubles résidentiels de types unifamilial et multiplex. La présence de maisons individuelles est plus homogène entre les rues Fleury et Prieur, tandis qu'ailleurs elles sont mêlées aux multiplex, commerces et immeubles de bureaux, surtout à proximité du viaduc. La dimension de la marge de recul se situe approximativement entre cinq à sept mètres. La hauteur des bâtiments varie entre un et six étages. Entre le trottoir et le bâti, dans la cour avant, on note la présence d'arbres feuillus matures.

b. Composition

La vue s'arrête au premier plan. Il n'y a pas de deuxième ni de troisième plan.

c. Effets visuels

La vue sur le bâti est filtrée par la présence des végétaux alignés le long du trottoir et dans le terre-plein central.

d. Qualification de l'expérience visuelle

La composition du plan latéral gauche est relativement homogène, malgré un tissu bâti diversifié en termes d'usage et de typologie. L'implantation de bâtiments résidentiels isolés, la marge de recul relativement constante et la présence d'arbres matures engendrent la cohérence et la lisibilité de la composition. L'échelle ressentie est micro.

Vue latérale droite : analogue à la vue latérale gauche.

Vue générale

a. Composition

Une composition symétrique marque l'expérience visuelle de cette séquence. Une certaine homogénéité caractérise également la composition, malgré des changements typologiques. De fait, quatre sous-séquences sont identifiables : la première, entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Prieur, est caractérisée par le terre-plein en béton et les multiplex; la deuxième, entre les rues Prieur et Fleury, est une section homogène dominée par les habitations de type unifamilial; la troisième, entre les rues Fleury et Sauvé, est caractérisée par une occupation mixte à dominante résidentielle; on trouve à la quatrième séquence, entre la rue Sauvé et le viaduc, une école, des commerces, des multiplex et des résidences unifamiliales. Cette section est dominée par la présence d'immeubles de bureaux. La typologie de cette dernière portion est tributaire de la présence du viaduc et constitue l'espace rupture entre les séquences.

b. Échelle

L'échelle micro est dominante. L'effet de voûte créé par la présence des arbres constitue l'élément majeur de la séquence.

c. Effets visuels

Le champ visuel est fermé, axial, et l'effet d'encadrement est marquant.

d. Qualification de l'expérience visuelle

Dès la sortie du pont, à l'arrivée sur le boulevard Henri-Bourassa, le rythme du parcours change. Ce changement est caractérisé par l'ambiance soudaine de vie de quartier, le passage de l'échelle macro à une échelle micro, un rétrécissement du champ visuel et la forte présence des végétaux au centre de la rue et sur les côtés. À l'inverse des séquences précédentes, on note la présence de bâti, de commerces, de piétons qui circulent. Le corridor autoroutier entretient un lien direct avec la trame viaire du quartier : il constitue une voie de distribution où les croisements sont marqués par un flux de circulation. L'encadrement bâti en faible recul par rapport à la rue, l'implantation d'arbres alignés au centre de la rue et sur les côtés, l'aménagement de stationnements parallèles ainsi que les feux de circulation font en sorte de réduire la vitesse. La présence d'enseignes commerciales marque le champ visuel à quelques endroits.

Séquence 5 Du viaduc de la voie ferrée jusqu'au boulevard Métropolitain

Vue devant

a. Composition : géométrie de la route

Géométrie droite, axiale et plane. Le corridor autoroutier est constitué de trois voies de circulation dans chaque sens, sans voies de stationnement, séparées par un terre-plein central bétonné garni de lampadaires. L'effet est accentué par la présence rythmée des lampadaires doubles et des oriflammes au centre du terre-plein, ce qui rend cette composition prédominante dans le champ visuel.

b. Composition

Plus on approche du viaduc du boulevard Métropolitain, plus sa structure apparaît dans le champ visuel et plus celui-ci est encombré par la signalisation. L'immeuble de bureaux en hauteur situé à proximité du boulevard domine par sa hauteur et occupe une place importante dans le champ visuel.

c. Effets visuels

Les côtés droit et gauche se rejoignent en un point de fuite.

d. Éléments visuels transversaux

Aucun élément visuel ne traverse le corridor autoroutier de part et d'autre.

e. Qualification de l'expérience visuelle

La vue devant est caractérisée par l'approche progressive vers le viaduc du boulevard Métropolitain, visible à partir de l'avenue Émile-Journault.

Vue latérale gauche

a. Composition générale

Un talus couvert d'une végétation arborescente et arbustive, précédé d'un replat gazonné, borde la voie de circulation. Le couvert végétal est principalement de type spontané et constitue la lisière du Complexe environnemental Saint-Michel (ancienne carrière Miron). Par contre, le replat herbacé est le lieu d'expérimentation d'un programme de « gestion différenciée » entrepris par la Ville de Montréal, qui privilégie la réduction de la fréquence de la tonte. Ceci a pour effet de laisser apparaître certaines légumineuses et fleurs du mélange initialement ensemencé, qui, en échappant à la tonte, ont l'occasion de laisser apparaître des fleurs. Cette situation permet d'obtenir une surface multicolore en été. Aux extrémités de la séquence se trouvent des édifices commerciaux de grande surface : un concessionnaire automobile près du viaduc de la voie ferrée et une épicerie (Loblaw) près de celui de l'autoroute Métropolitaine.

b. Composition

Il n'y a ni deuxième ni troisième plan.

c. Effets visuels

Le talus et la végétation font l'effet d'un écran vert semi-opaque.

d. Qualification de l'expérience visuelle

La végétation joue un rôle de barrière visuelle entre le Complexe environnemental Saint-Michel et la voie de circulation. En été, l'effet verdoyant est appréciable, mais l'hiver venu, la texture et la couleur changent radicalement : les tons de vert des arbres et des arbustes sont remplacés par des tons grisâtres.

Vue latérale droite

a. Composition générale

La vue est caractérisée par la présence d'un talus qui a bénéficié d'un traitement paysager plus ou moins continu. À l'extrémité sud de la séquence, à proximité du viaduc de l'autoroute Métropolitaine, se trouve un immeuble de bureaux en hauteur.

b. Composition

Au premier plan, un talus surmonté d'arbres feuillus et de conifères a été aménagé, et au deuxième plan on aperçoit les toitures des habitations. Il n'y a pas de troisième plan.

c. Effets visuels

Le talus et la plantation de feuillus et de conifères forment un écran qui filtre la vue sur les habitations qui se trouvent derrière. Seuls les toits sont apparents, par endroits. Les tours d'habitation à l'intersection avec la rue Villeray sont des éléments de repère dans le paysage de la séquence.

d. Qualification de l'expérience visuelle

L'expérience comporte trois sous-séquences : du viaduc à la rue de Louvain; de la rue de Louvain à l'avenue Émile-Journault; de l'avenue Émile-Journault à l'autoroute Métropolitaine. La première est caractérisée par l'implantation latérale des habitations, séparées de la voie de circulation par un talus. Dans la deuxième, on note la présence d'un terre-plein planté séparant la voie d'accès aux résidences à la voie de circulation principale, tandis que la troisième séquence est caractérisée par un talus planté séparant le corridor autoroutier de la voie d'accès aux résidences.

Vue générale

a. Composition

La composition est relativement symétrique et dominée par le couvert végétal. Toutefois, tandis que la végétation arborescente et arbustive est spontanée du côté gauche, elle est planifiée du côté droit et se répartit dans un alignement plus ou moins constant. La strate arborescente est pratiquement absente de ce côté également. La végétation joue à elle seule le rôle structurant du corridor et donne corps à l'espace.

b. Échelle

Le champ visuel est ouvert, et il s'appuie sur des points de repère locaux : un multiplex de huit étages à l'intersection avec l'avenue Villeray et un immeuble de bureaux à l'intersection avec le boulevard Métropolitain.

c. Effets visuels

Échelle intermédiaire

d. Qualification de l'expérience visuelle

En comparaison avec la séquence précédente, l'animation de quartier diminue. L'expérience visuelle du parcours de la séquence s'apparente à celle d'une autoroute. Cet état de fait semble attribuable à l'absence d'encadrement bâti, de trottoir, d'animation et d'amplitude du champ visuel latéral. On éprouve de la difficulté à donner un sens aux espaces qui se trouvent aux abords. Ni autoroute, ni boulevard urbain, ni voie de desserte, la typologie de l'avenue Papineau, à cet endroit, est indéfinissable. Elle a l'apparence d'une *parkway* dont la fonction essentielle est de lier deux entités urbanistiques distinctes, dans un couloir plus ou moins verdoyant. Malgré les feux de circulation aux intersections, la vitesse de conduite est plus élevée. La vue sur les toits est le seul indice de l'existence d'un quartier résidentiel à cet endroit. L'immeuble de

bureaux à proximité du boulevard Métropolitain ainsi que les tours d'habitation à l'intersection avec la rue Villeray constituent des points de repère.

Les sous-séquences sont clairement identifiables. Le terre-plein, contrairement au talus, permet une visibilité plus grande sur le lotissement résidentiel aménagé aux abords.

Le tissu urbain du quartier est physiquement et visuellement coupé de l'avenue Papineau. L'absence de trottoir de part et d'autre, celle de stationnement et d'un accès direct aux résidences à partir de la rue contribue à l'effet de coupure. On ne perçoit que légèrement la présence des quartiers, par l'intermédiaire des vues sur les toits, et la trame viaire de ceux-ci est peu lisible à partir de l'avenue Papineau. Autrement dit, il n'y a pas ou peu de « ressenti de quartier ». La distance entre les rues de Louvain et l'avenue Émile-Journault diminue la perméabilité du quartier, d'autant plus que la rue Papineau constitue l'aboutissement de leur trajectoire.

Annexe 2

ANNEXE 2 CARACTÉRISATION VISUELLE SÉQUENTIELLE DU PARCOURS D'ENTRÉE DE L'AUTOROUTE 10

Séquence 1 - De la ligne à haute tension jusqu'à la voie ferrée

Vue axiale

a. Composition : géométrie de la route

La route est en ligne droite; elle monte et descend au gré des viaducs. De fait, de nombreuses montées et descentes caractérisent la géométrie verticale, entre autres, le passage sous la ligne à haute tension qui traverse la route sous l'autoroute 30, et passage au-dessus de la voie ferrée.

b. Composition

Le corridor autoroutier est composé de trois voies de circulation dans chaque direction, séparées par un fossé gazonné. On trouve des lampadaires de chaque côté. Une rampe d'accès vers l'autoroute 30 accentue l'effet d'horizontalité.

Une fois passé le viaduc de l'autoroute 30, une multitude de panneaux de signalisation et publicitaires captent l'attention. Au total, neuf panneaux donnent la direction vers les ponts, signalent l'embranchement des autoroutes et des routes menant vers les municipalités de banlieue ou affichent un produit.

c. Effets visuels

Le passage sous la ligne à haute tension crée un léger « effet plafond ». La traversée du viaduc de l'autoroute 30 produit un effet de contraste à la sortie, quand apparaissent la multitude de panneaux de signalisation et la vue sur le mont Royal au loin. Le tracé est principalement axial, bien qu'un tracé sinueux en forme de « S » crée momentanément un effet concave et convexe de part et d'autre du viaduc de l'autoroute 30.

d. Éléments visuels transversaux

Viaducs, ligne à haute tension et panneaux de signalisation sont les principaux éléments qui sollicitent la vue, droit devant.

e. Qualification de l'expérience visuelle

La vue droit devant est dominée par la présence des panneaux de signalisation et les éléments transversaux que sont la ligne à haute tension, le viaduc, les panneaux de signalisation et les panneaux publicitaires.

Vue latérale gauche

a. Composition générale

Un poste hydroélectrique occupe le champ visuel. La topographie est plane, et quelques feuillus arborescents et arbustifs sont dispersés devant et autour du bâtiment.

b. Composition

Au premier plan se trouvent successivement le poste hydroélectrique, un champ, une rampe d'accès et des panneaux publicitaires. Des lampadaires longent un terre-plein bétonné qui sépare le corridor autoroutier de la rampe d'accès. Le troisième plan apparaît soudainement après le passage sous l'autoroute 30, et il offre une vue sur la montagne et le centre-ville de Montréal.

c. Effets visuels

Le champ visuel est ouvert principalement entre les viaducs de l'autoroute 30 et de la voie ferrée, bien que la végétation y crée un effet de filtre.

d. Qualification de l'expérience visuelle

Le champ latéral gauche forme une composition séquentielle sans lien apparent entre les séquences. La présence du poste hydroélectrique est prédominante dans la première séquence, et le panorama sur Montréal est le point marquant de la seconde séquence.

Vue latérale droite

a. Composition générale

Du côté droit de la route, la séquence est caractérisée par un paysage rural en cours de transformation. Aucun signe d'activité agricole n'est visible. Bien au contraire, un nouveau lotissement a été récemment construit en bordure de la voie ferrée, ainsi qu'un stationnement incitatif pour les usagers du train de banlieue. Une ligne hydroélectrique montée sur poteaux de bois longe également l'autoroute.

b. Composition

Le deuxième plan domine avec la présence de la ligne d'hydroélectricité. Au premier plan se trouvent les rampes d'accès, séparées du corridor autoroutier d'abord par un terre-plein gazonné et ensuite par un terre-plein bétonné sur lequel se trouvent des lampadaires.

c. Effets visuels

Le champ visuel est plutôt ouvert, et la présence de la ligne de transport d'hydroélectricité crée un effet de transparence rythmée dans le paysage.

d. Qualification de l'expérience visuelle

La composition est relativement homogène et elle offre peu de surprises.

Vue générale

a. Composition

Sur le plan de l'occupation du sol, la composition est symétrique. Deux sous-séquences se démarquent : la première comprend le poste hydroélectrique jusqu'au viaduc de l'autoroute 30, et l'autre est comprise entre ce dernier et le viaduc de la voie ferrée. Cette séquence est relativement courte par rapport à celles qui suivent. Aucune structure bâtie importante n'occupe le territoire. On y trouve plutôt des reprises de boisés, qui laissent croire à la présence antérieure d'une activité agricole.

b. Échelle

L'échelle du paysage est intermédiaire.

c. Effets visuels

Le champ visuel est relativement ouvert, et la vue est filtrée par la présence des pylônes et le poste d'hydroélectricité.

d. Qualification de l'expérience visuelle

L'expérience du conducteur est fortement conditionnée par les composantes et la structure du système autoroutier. Sur le plan horizontal, les voies de circulation, les terre-plein avec lampadaires, les rampes d'accès et les échangeurs s'additionnent en largeur pour occuper la majeure partie du champ visuel, reléguant au loin les composantes du paysage traversé. S'additionnent à ces composantes le mouvement vertical attribuable aux montées et descentes aux croisements de l'autoroute 30 et du viaduc de la voie ferrée ainsi que les légères courbes. En somme, on est en présence d'un paysage complexe. D'un seul coup, l'attention est sollicitée sur plusieurs plans, surtout après le passage sous l'autoroute 30. Direction : Où vais-je? Diversion : Que m'annoncent les panneaux publicitaires? Sécurité : Attention! voiture s'engageant sur la droite. Cette condition contraste avec celle vécue en amont du viaduc de l'autoroute 30 où l'attention était plutôt flottante.

De plus, bien qu'intéressante en soi parce qu'elle donne un sens à la direction, la vue panoramique sur la montagne et le centre-ville de Montréal en arrière-plan, entre le viaduc de l'autoroute 30 et le chemin de fer, est banalisée par la présence des nombreux dispositifs propres à l'autoroute : lampadaires, viaducs, signalisation, rampes d'accès, terre-pleins, etc.

Cette séquence annonce l'entrée sur Montréal. En effet, à partir de cette séquence, les indices du développement se multiplient et s'additionnent, créant une densité de plus en plus forte. Cette portion du parcours marque un passage abrupt entre le paysage rural qui la précède et la densité de la trame urbaine qui y succède. Elle est en quelque sorte une transition entre le rural et le périurbain.

Séquence 2 De la voie ferrée jusqu'au pont

Vue axiale

a. Composition : géométrie de la route

Tout comme dans la séquence précédente, de nombreux croisements entraînent des passages « sous » et des passages « sur » les viaducs : passage sous le boulevard Milan, au-dessus du boulevard Taschereau, sous le viaduc du boulevard Pelletier et au-dessus de l'autoroute 20, situé juste en bordure de la rive qui amorce la montée vers le pont. Le tracé est en courbe sur le tiers de la séquence, et ensuite en ligne droite. Le corridor autoroutier est composé de deux voies de circulation et d'une voie d'accotement dans chaque sens ainsi que de rampes d'accès vers le boulevard Milan, le boulevard Taschereau et l'autoroute 20.

b. Composition

Étant donné la multitude d'embranchements, les panneaux de signalisation et publicitaires sont les éléments dominants de la vue devant, en plus des structures des viaducs des boulevards Milan et Pelletier.

c. Effets visuels

Au tiers du parcours, la route prend un tournant à quarante-cinq degrés sur la gauche; elle crée un effet convexe qui a pour conséquence de faire passer la vue sur Montréal de la gauche à la droite. Le passage au-dessus du boulevard Taschereau et de l'autoroute 20 crée un effet de contre-plongée, sollicitant ainsi l'attente sur la vue que peut offrir l'aboutissement de l'ascension.

d. Éléments visuels transversaux

Les structures des viaducs du boulevard Milan et du boulevard Pelletier ainsi qu'une ligne de transport électrique entre le boulevard Pelletier et l'échangeur de l'autoroute 20 ponctuent le parcours de la séquence, presque à distance égale.

e. Qualification de l'expérience visuelle

Le viaduc du boulevard Pelletier joue un rôle majeur de repère. Son apparence inusitée et originale, avec ses piliers soigneusement conçus sur le plan architectural, retient l'attention et donne le signal d'approche du pont Champlain pour les habitués de ce parcours vers Montréal. Une deuxième condition visuelle mérite d'être relevée. À l'approche du pont, la route se surélève pour atteindre le tablier de celui-ci. À cet endroit, la structure métallique élevée du pont apparaît en contre-plongée, ce qui a pour effet de magnifier son architecture

Vue latérale gauche

a. Composition générale

Tout au long de la séquence, le côté latéral gauche est occupé par un lotissement résidentiel de type unifamilial. Au croisement avec l'échangeur du boulevard Taschereau, l'occupation commerciale domine. Une bande végétale sépare l'ensemble résidentiel du corridor autoroutier, avant et après le viaduc du boulevard Pelletier. Ces végétaux sont des feuillus implantés en groupes ou en alignements. La topographie est généralement plane.

b. Composition

Hormis la présence du corridor autoroutier et des rampes d'accès, le premier plan domine la vue. Il est composé principalement d'ensembles résidentiels et d'édifices commerciaux aux échangeurs. En arrière-plan, le profil de la montagne et du centre-ville apparaît et disparaît au gré des ouvertures entre les ensembles bâtis.

c. Effets visuels

Le champ visuel est semi-fermé par la présence des ensembles résidentiels. Il s'ouvre, aux échangeurs, sur de vastes étendues commerciales dominées par les stationnements, notamment à l'échangeur du boulevard Taschereau. Seul la vue au loin sur Montréal et la montagne constitue un point de repère.

d. Qualification de l'expérience visuelle

On n'observe que peu de cohérence dans le paysage traversé; il est caractérisé par le lotissement d'habitations de type unifamilial et interrompu à plusieurs reprises par la présence d'échangeurs. De vastes centres commerciaux sont greffés à la hauteur de l'échangeur du boulevard Taschereau. À cet endroit, la route se divise en deux. Sur la gauche, elle donne sur un vaste réseau de bretelles, ce qui a pour effet de reléguer au loin les secteurs résidentiel et commercial. Par ailleurs, une certaine volonté de séparer l'ensemble résidentiel du corridor autoroutier est exprimée par la lisière végétale située entre les deux, ce qui n'est pas le cas avec les ensembles commerciaux qui viennent s'attacher à l'autoroute, sans être masqués par un aménagement adéquat.

Vue latérale droite

a. Composition générale

Dans l'ensemble, le caractère de la composition du côté latéral droit est semblable à celui de gauche. Toutefois, le centre commercial Champlain situé près de l'échangeur du boulevard Taschereau prédomine. De plus, une ligne de transport d'électricité longe l'autoroute à partir de la rampe d'accès vers l'autoroute 20, jusqu'à la digue de la voie maritime où les pylônes sont implantés.

b. Composition

Il y a alternance, au premier plan, des ensembles résidentiels, des centres commerciaux, du boisé, des alignements d'arbres, de la ligne de transport d'électricité et des rampes d'accès. À l'arrière-plan, la vue s'ouvre sur la ville et la montagne; elle est passée à droite au tournant de la route, à la hauteur de l'échangeur du boulevard Taschereau. Cette vue disparaît entre le boulevard Pelletier et la rampe d'accès vers l'autoroute 20.

c. Effet visuel

Alternance de vues semi-fermées et ouvertes. La vue sur Montréal, au troisième plan, constitue un élément d'intérêt grandissant au fil de l'approche du pont.

Vue générale

a. Composition

La séquence est caractérisée par la traversée d'un ensemble résidentiel type des années 60 et 70 et par la présence de centres commerciaux aux échangeurs. La composition est relativement symétrique en ce qui concerne l'occupation, bien que la présence du Mail Champlain et de la gare intermodale – l'observateur étant sur le côté droit du corridor – marque davantage le côté latéral droit d'une typologie de type banlieue.

b. Échelle

L'échelle intermédiaire caractérise la séquence et, de plus, la faible hauteur du bâti accentue l'échelle horizontale.

c. Effets visuels

Étant donné la faible hauteur du bâti, le champ visuel est relativement ouvert. L'alignement de peupliers et la présence du boisé situé entre le boulevard Pelletier et la rampe d'accès de l'autoroute 20 créent toutefois un effet d'encadrement fort sur une portion de la séquence.

d. Qualification de l'expérience visuelle

À cause de la présence de nombreux dispositifs autoroutiers, la composition est systématique et tributaire de la morphologie routière. La séquence est caractérisée par un lotissement résidentiel de type unifamilial relativement dense, cadrant la vue sans contraste d'échelle à cause de la hauteur relativement faible des unités d'habitation. Puis, aux échangeurs, le champ visuel s'élargit pour laisser place à l'occupation commerciale ou à un aménagement végétal.

Cette portion du parcours constitue l'approche du pont, qui s'annonce spectaculaire étant donné l'aperçu, en arrière-plan sur la droite, du panorama de la ville et de la montagne. Toutefois, on retient de cette séquence le caractère type d'une périphérie de ville où le cadre bâti de type unifamilial domine et où les centres commerciaux aux vastes étendues de stationnement sont implantés aux échangeurs. On retient également la particularité architecturale du viaduc du boulevard Pelletier, l'amorce du pont en contre-plongée et l'alignement de peupliers entre le boulevard Pelletier et l'autoroute 20.

Séquence 3 Le tablier du pont compris entre la rive sud et l'extrémité nord de l'île des Sœurs

Vue axiale

a. Composition : géométrie de la route

La route monte fortement pour atteindre le tablier du pont. Le tracé est droit sur toute la longueur de la séquence.

b. Composition

Droit devant, au début de la séquence, se trouve un panneau de signalisation numérique encadré par deux panneaux publicitaires de dimensions identiques, situés de part et d'autre du tablier du pont. À cette vue se superpose celle de la structure du pont qui apparaît derrière la signalisation routière. Passé cet ensemble complexe, c'est la structure du pont au-dessus de la voie maritime qui domine. Par la suite, quelques panneaux de signalisation annonçant la sortie vers l'île des Sœurs ponctuent le parcours.

c. Effets visuels

L'effet axial domine la séquence. La structure aérienne du pont enjambant la voie maritime est imposante par son volume et son caractère structural. Elle crée un effet de voûte ajourée et cadre la vue vers une partie de la ville, celle-ci s'étendant bien au-delà de la vue axiale.

d. Éléments visuels transversaux

Le pont est libre de tout élément transversal.

e. Qualification de l'expérience visuelle

Le tracé de la route est étroit et confiné au tablier du pont. La cohabitation de la signalisation autoroutière et des panneaux publicitaires à l'entrée du pont crée une certaine confusion, d'autant plus que les dimensions des panneaux sont similaires. Ainsi, la présence des panneaux-réclames crée un effet indu de « porte » attribuable à la quasi-symétrie de leur implantation, à leur surdimensionnement et à leur proximité par rapport à la structure du pont.

Vue latérale gauche

a. Composition générale

Sur la portion du tablier qui précède le passage au-dessus de la voie maritime, le mur de béton et la clôture antiéclaboussure obstruent complètement la vue sur le plan d'eau. Toutefois, une fois au-dessus de la voie maritime, le grillage disparaît et la vue s'ouvre sur le plan d'eau.

b. Composition

Sur une grande portion de la séquence, on trouve au premier plan la clôture antiéclaboussure, au deuxième plan le plan d'eau et au troisième plan la ville. Toutefois, la hiérarchie des plans est changeante tout au long de la séquence. Le premier plan est omniprésent sur une courte portion au début de la séquence, ensuite le second plan domine au moment de passer au-dessus du plan d'eau et après, au-dessus de l'île des Sœurs. Les immeubles résidentiels en hauteur de l'île des Sœurs forment l'entité repère de cette séquence. Ils se trouvent à la fois au troisième plan au début de la séquence et au second plan plus loin.

c. Effets visuels

Les ouvertures visuelles sont tout aussi variées. À l'amorce du pont, sur une courte portion, la vue est obstruée et fermée par la présence de la clôture antiéclaboussure. Dans la seconde partie, elle s'ouvre sur le plan d'eau et vers le panorama de l'île des Sœurs et de la montagne; elle se referme finalement dans la portion de la route qui passe au-dessus de l'île des Sœurs.

d. Qualification de l'expérience visuelle

L'alternance entre la fermeture et l'ouverture visuelle marque la séquence et lui confère une certaine dynamique. Successivement, la vue est fermée par la clôture antiéclaboussure, s'ouvre sur le plan d'eau et se referme avant d'amorcer le tournant vers la séquence suivante, qui conduit à l'autoroute Bonaventure. L'ouverture sur le plan d'eau et la vue sur les édifices de l'île des Sœurs et l'extrême ouest de la montagne au loin constituent le moment fort de la séquence.

Vue latérale droite

a. Composition générale

La composition est faite de trois entités qui se succèdent : la voie maritime, le plan d'eau et la pointe est de l'île des Sœurs. L'étroite digue de la voie maritime est segmentée et couverte d'herbes et d'arbustes. Sur le plan d'eau, on voit au loin le pont Jacques-Cartier ainsi que la pointe est de l'île des Sœurs également couverte d'herbes et d'arbustes et sur laquelle se trouve un terrain de pratique de golf.

b. Composition

Au premier plan et successivement, selon l'ordre des trois entités ci-dessus mentionnées, se trouvent la digue de la voie maritime, le plan d'eau et la prairie de la pointe est de l'île des Sœurs. Au deuxième plan, selon le même ordre, se trouvent le plan d'eau et le pont Jacques-Cartier. Il n'y a pas de deuxième plan au passage sur l'île des Sœurs. Le panorama sur le centre-ville et la montagne est omniprésent au troisième plan, sauf dans la toute dernière portion de la séquence, avant d'amorcer le tournant vers l'autoroute Bonaventure. Jusqu'au moment où le conducteur se trouve au-dessus la pointe de l'île des Sœurs, celle-ci se fond dans le panorama de la ville.

c. Effets visuels

La vue panoramique sur Montréal, le centre-ville et le plan d'eau constitue un effet visuel et panoramique spectaculaire. Le champ visuel est ouvert sur toute la longueur du parcours, sauf dans la dernière portion lors du passage au-dessus de l'île des Sœurs. À cet endroit également, la vue sur Montréal disparaît momentanément.

d. Qualification de l'expérience visuelle

L'expérience visuelle du côté latéral droit est marquée par la vue panoramique sur le centre-ville de Montréal et sur la montagne. Cette vue est filtrée par la structure du pont dans la première portion, c'est-à-dire la portion au-dessus de la voie maritime. L'expérience du fleuve, en ce sens, est remarquable

Vue générale

a. Composition

Une certaine symétrie s'affirme par la présence du plan d'eau, mais le panorama mettant en scène le profil de Montréal et de la montagne crée un effet asymétrique moyennement affirmé. La vue sur la droite est, et de loin, plus spectaculaire que celle sur la gauche. La structure du pont, le plan d'eau, la prairie, la vue panoramique sur le centre-ville et la montagne ainsi que la prairie de la pointe est de l'île des Sœurs sont les composantes principales de cette séquence; elles se trouvent sur le côté latéral droit. Les sous-séquences sont attribuables à la structure du pont : la structure aérienne au-dessus de la voie maritime forme une sous-séquence sur une courte distance en créant un effet de voûte important.

b. Échelle

L'horizontalité et la verticalité se conjuguent en une vue panoramique harmonieuse, dotée d'attributs symboliques importants : la montagne, le fleuve, le pont Jaques-Cartier, les édifices de la Place-Ville-Marie, IBM-Marathon, Montréal Trust, pour ne nommer que ceux-là. L'échelle dominante est sans contredit l'échelle macro.

c. Effet visuel

L'effet visuel dominant est la vue panoramique. Par conséquent, le champ visuel est principalement ouvert, mais il se referme légèrement dans la dernière portion qui se trouve au-dessus de la pointe est de l'île des Sœurs. La position de l'observateur, sur le tablier du pont, agit sur la perception du plan d'eau. Plus l'observateur est près de la limite du tablier du pont, plus la vue sur le plan d'eau est ouverte. Cela a pour effet de créer un champ de vision asymétrique dans lequel le plan d'eau est plus visible du côté du conducteur que de celui du passager. Cette asymétrie est accentuée par la présence, du côté latéral droit, du panorama sur Montréal.

d. Qualification de l'expérience visuelle

L'expérience visuelle de la traversée du fleuve est riche et spectaculaire. Les types de vues, les points de repère et le champ visuel qui se referme progressivement contribuent à accentuer la sensation d'entrer à Montréal et donne une certaine cohérence à l'expérience. La présence des panneaux publicitaires à l'entrée du pont est incongrue dans le paysage; de plus, ces structures se confondent avec les panneaux de signalisation numérique, car ils ont tous plus ou moins la même dimension. La présence de l'affichage publicitaire crée un effet indu de « porte » attribuable à la quasi-symétrie de son implantation, au surdimensionnement des panneaux, à la position relative de l'observateur en position de contre-plongée et à leur proximité par rapport au pont.

Séquence 4 De l'île des Sœurs jusqu'au pont Victoria

Vue axiale

a. Composition : géométrie de la route

Le tracé de l'autoroute 10 arrive à une fourche sur la pointe ouest de l'île des Sœurs. Pour le conducteur, un choix s'impose : s'engager sur l'autoroute Bonaventure vers la droite ou se diriger vers l'autoroute 15 tout droit. En se dirigeant vers l'autoroute Bonaventure, le conducteur s'engage dans une courbe à quatre-vingt-dix degrés et passe au-dessus de l'eau qui forme un passage étroit entre l'île des Sœurs et l'île de Montréal. Le corridor routier est au niveau du sol, donc relativement bas. Une seconde courbe se dessine à l'approche du pont Victoria.

b. Composition

Le tracé est composé de trois voies de circulation dans chaque sens, séparées par une bande gazonnée et une glissière. Étant donné la configuration courbe du tracé, les éléments qui composent la vue axiale portent sur la composition des côtés latéraux, le gauche et le droit. On note la présence d'un panneau publicitaire exactement dans l'axe de la vue, dans la courbe qui relie la sortie du pont à l'autoroute Bonaventure. À l'approche du pont Victoria, la structure de celui-ci se trouve également droit devant.

c. Effets visuels

Le tracé en « S » que forment les deux courbes crée des effets concaves et convexes et, par le fait même, il s'inscrit dans une dynamique de découverte aux tournants.

d. Éléments visuels transversaux

Le pont Victoria constitue l'élément transversal dominant à la fin de la séquence.

e. Qualification de l'expérience visuelle

Le tracé en « S » que forment les deux courbes crée des effets visuels dynamiques et amène le conducteur à porter attention à la conduite.

Vue latérale gauche

a. Composition générale

Dans la première partie de la séquence – la pointe est de l'île des Sœurs – la vue latérale gauche est dominée par la clôture antiéclaboussure qui sépare les deux sens de la circulation. Au-delà de cette portion, la bande latérale gauche est occupé par le Technoparc, celui-ci composé de bâtiments de type industriel contemporain, construits au cours des dix dernières années. Les bâtiments sont implantés de manière isolée, avec un recul important par rapport à l'autoroute. Leur volume et leur implantation sont relativement réguliers et les abords sont paysagers. L'ensemble forme un tout homogène.

b. Composition

Au premier plan, dans la première portion, se trouve la clôture antiéclaboussure séparant le corridor autoroutier en deux directions. Au deuxième plan se trouvent des immeubles de bureaux, dont l'un semble être l'ancien poste de péage. Le troisième plan, visible entre les bâtiments, est constitué de la reprise d'un boisé composé principalement de feuillus. Dans la seconde portion, le premier plan est occupé par une bande gazonnée longeant les bâtiments du Technoparc, le deuxième plan par les bâtiments eux-mêmes et, entre ces bâtiments, au troisième plan, se profilent successivement et en superposition les bâtiments du secteur industriel qui longent le canal de Lachine, la montagne ainsi que les édifices en hauteur du centre-ville.

c. Effets visuels

L'ancien bâtiment du poste de péage est un élément repère dans le paysage. Sa localisation stratégique à la sortie du pont et au croisement des autoroutes 15 et 10 donne un certain signal de porte d'entrée. Par ailleurs, la vue sur le côté latéral gauche est relativement ouverte, ponctuée de bâtiments de type industriel, avec des percées visuelles sur le centre-ville. Les panneaux publicitaires balisent également le plan latéral gauche.

d. Qualification de l'expérience visuelle

La composition du plan latéral gauche est relativement homogène, avec un tissu bâti à volumes, usages et implantations uniformes. La vue sur Montréal apparaissant au loin, entre les bâtiments du Technoparc, anime le parcours et donne une certaine échelle de la distance à parcourir pour atteindre le centre-ville. L'échelle ressentie est intermédiaire.

Vue latérale droite

a. Composition générale

Dans la première portion de la séquence, la vue panoramique sur la montagne et le centre-ville de Montréal est dominante. La surface herbacée de la pointe de l'île des Sœurs est également spectaculaire à certains moments de l'année. Seul un léger abri pour une aire de pratique de golf y a été construit. Dans la seconde portion, le plan d'eau s'impose d'autant plus que le corridor autoroutier est très proche de l'eau et n'est séparé de celui-ci que par une glissière.

b. Composition

Dans la première portion, la surface herbacée est en avant-plan, le fleuve en deuxième plan et le profil de la montagne et du centre-ville en arrière-plan. Dans la seconde portion, c'est le fleuve qui est en avant-plan et le profil de la montagne et du centre-ville en arrière-plan. La structure du pont Victoria est visible au second plan.

c. Effets visuels

Il y a prédominance de la vue panoramique sur le plan d'eau, le centre-ville et la montagne, qui forment un ensemble à l'échelle macro.

d. Qualification de l'expérience visuelle

Pour cette séquence, le plan latéral droit est tout à fait spectaculaire grâce à la vue panoramique. Cette vue crée cohérence et lisibilité parce qu'elle donne un sens au parcours et à la destination. Il va sans dire que la position de l'observateur joue un rôle important dans ce type d'expérience : plus il est près de la bordure de la route, plus la vue sur le plan d'eau est perceptible.

Vue générale

a. Composition

Comme il a été démontré, la séquence est divisée en deux sous-séquences : la première s'amorce sur la pointe de l'île des Sœurs et enjambe le bras du fleuve, et la deuxième est caractérisée par la proximité du plan d'eau. Dans la première, le panorama sur la ville et la montagne domine; dans la deuxième, c'est l'ensemble du Technoparc. Dans les deux portions, la composition est asymétrique : le côté gauche est essentiellement occupé par du bâti et le côté droit par l'ouverture sur le plan d'eau et le panorama sur la ville et la montagne. La séquence est également marquée par des éléments d'intérêt particuliers : l'édifice de l'ancien poste de péage; la surface herbacée aux couleurs spectaculaires à certaines époques de l'année; le panorama qui donne une vue des plus exceptionnelles sur l'ensemble des édifices du centre-ville, surimposé au profil de la montagne, ainsi que la vue sur la structure du pont Victoria, premier pont important de Montréal.

b. Échelle

Étant donné l'importance de la composition et des effets visuels du côté latéral droit, l'échelle macro est dominante.

c. Effets visuels

Le champ visuel est ouvert, axial, et l'effet d'encadrement est marquant. Le tracé sinueux crée une dynamique sur le plan visuel, faisant passer de droite à gauche les vues sur le centre-ville et la montagne.

d. Qualification de l'expérience visuelle

Le tracé en courbe, la grande diversité des composantes d'intérêt, l'expérience du fleuve et la vue sur les éléments constitutifs de Montréal contribuent à faire de cette séquence une expérience dynamique. L'effet dynamique du tracé sinueux a largement été mis à profit par des promoteurs de publicité. De fait, les trois panneaux publicitaires placés le long de cette séquence sont situés dans l'axe du corridor autoroutier, précisément dans les tournants, ce qui les rend ainsi très visibles. Le fait de longer le fleuve après l'avoir surplombé et de se diriger progressivement vers le passage sous le pont Victoria contribue à créer un effet d'entrée vers Montréal, accentué par la vue constante et variée sur la ville. C'est la portion du parcours qui fait le lien entre l'expérience de la traversée du fleuve et l'entrée dans un véritable ensemble construit propre à toute grande ville. L'impression est accentuée par le fait que les édifices du centre-ville occupent de plus en plus le champ visuel. Le passage sous le pont Victoria constitue la fin de cette séquence et amorce le passage d'un champ visuel ouvert à un champ visuel fermé.

Séquence 5 Du pont Victoria jusqu'au Vieux-Port

Vue axiale

a. Composition : géométrie de la route

Le corridor autoroutier est constitué de trois voies de circulation dans chaque sens, séparées par un muret de béton surmonté d'une glissière ou d'une clôture. Après le passage sous le pont Victoria dans un tournant à quatre-vingt-dix degrés vers la gauche, le tracé fait une grande courbe vers la droite. Ensuite, l'autoroute s'élève au-dessus du sol pour libérer le passage de la voie ferrée et des voies du réseau routier, et ce, jusqu'à la rue Notre-Dame où elle retombe au niveau du sol.

b. Composition

Sur la majeure partie de la séquence, la vue sur la ville et la montagne se trouve dans l'axe. Dans le tournant, la perspective se déplace vers la gauche, et la vue sur les immeubles de bureaux du secteur de la Cité Multimédia se trouve dans l'axe de la route.

c. Effets visuels

Dans un premier temps, le conducteur a un point de vue sur les édifices du centre-ville et la montagne, dans l'axe du corridor autoroutier; le champ visuel se referme ensuite sur un immeuble de bureaux de la Cité Multimédia.

d. Éléments visuels transversaux

Il n'y a aucun élément visuel transversal.

e. Qualification de l'expérience visuelle

Le tracé en courbe crée un effet visuel dynamique.

Vue latérale gauche

a. Composition générale

Après le passage sous le pont, on aperçoit sur la gauche un équipement hydroélectrique en béton ainsi qu'un pylône, bordés de conifères qui agissent visiblement comme écran. Ensuite, la vue sur la gauche est partiellement cachée par la clôture antiéclaboussure. On perçoit à peine le haut des immeubles qui longent le canal de Lachine. Au point de transition vers la séquence suivante, l'abaissement de la route laisse voir un ensemble de bâtiments industriels et, derrière, les tours du centre-ville.

b. Composition

La composition des plans varie au gré des tournants. Le mur antiéclaboussure est au premier plan, l'équipement hydroélectrique et les conifères au deuxième, et le troisième plan est inexistant. Dans la deuxième partie du tracé, le troisième plan est également inexistant. Finalement, à la toute fin de la

séquence, les bâtiments industriels longeant le canal de Lachine sont au deuxième plan et le centre-ville se profile en arrière-plan.

c. Effets visuels

La vue sur le panorama du centre-ville est fermée.

d. Qualification de l'expérience visuelle

L'expérience visuelle est moyennement significative sur le côté latéral gauche, étant donné la fermeture visuelle imposée par la clôture anti-claboussure. L'expérience devient intéressante à la toute fin du parcours où, grâce à la géométrie de la route, le centre-ville commence à apparaître

Vue latérale droite

a. Composition générale

Sur le côté latéral droit, la composition est diversifiée. Elle se définit par deux ensembles : la Cité du Havre et le port de Montréal. Sur le plan architectural, on passe d'édifices modernes de la fin du siècle dernier à des structures portuaires complexes, à de volumineux silos à grains et finalement à l'espace finement aménagé du Vieux-Port. La fin de la séquence est marquée par l'ouverture du canal de Lachine, lequel est enjambé par l'autoroute.

b. Composition

Successivement, au premier plan, se trouvent la bretelle de sortie vers la Cité du Havre, les édifices modernes de ce quartier, les structures du port de Montréal et le secteur ouest du Vieux-Port de Montréal. Les deuxième et troisième plans sont limités. En effet, à la hauteur du Vieux-Port, on n'aperçoit, au deuxième plan, que l'embouchure du canal de Lachine. L'est de la ville se profile au troisième plan, avec comme repère la tour de Radio-Canada.

c. Effets visuels

Les champs visuels sont variés : on passe d'une perspective semi-fermée (Cité du Havre et le quai Bikedike) à un champ fermé (les silos à grains) et ensuite ouvert (le Vieux-Port).

d. Qualification de l'expérience visuelle

L'expérience visuelle est riche parce qu'elle se déploie en une succession de « tableaux » composés d'éléments d'intérêt significatifs de l'histoire du développement de Montréal.

Vue générale

a. Composition

Le point de vue sur le côté droit est de loin le plus significatif. La vue axiale est également typique, là où, dans le tournant, la vue donne sur le centre-ville et la montagne. La composition spatiale est variée : Cité du Havre, Technoparc, port de Montréal, Vieux-Port et la Cité Multimédia.

b. Échelle

Le champ visuel panoramique est fermé, avec des points de repère locaux importants. L'échelle intermédiaire est dominante.

c. Effets visuels

La route surélevée donne une vue plongeante sur le quai Bikerdike, l'embouchure du canal de Lachine, le jardin des Mosaïcultures et l'aménagement du Vieux-Port de Montréal.

d. Qualification de l'expérience visuelle

Étant donné la géométrie de la route, les plans latéraux gauche et droit ainsi que la vue axiale se confondent les uns dans les autres. L'impression générale reste celle d'un spectacle sur la ville où, successivement, on perçoit les ensembles les plus significatifs de Montréal : la Cité du Havre, le port, le secteur industriel du canal de Lachine, le quartier des Récollets, le Vieux-Montréal et le centre-ville. Toutes les époques du développement de Montréal sont mises en spectacle. Une grande partie de ces bâtiments et ensembles sont dignes de la reconnaissance du patrimoine de Montréal. Les sous-séquences, sans être séparées les unes des autres, forment chacune des ensembles clairement identifiables : la Cité du Havre et les édifices contemporains; le port avec le quai Bikerdike où sont implantés les structures portuaires et les silos; le Vieux-Port de Montréal et le jardin des Mosaïcultures ainsi que tout les réaménagements réalisés dans les vingt dernières années.

On dénote une grande lisibilité de l'ensemble, dans le sens où l'entend Lynch, c'est-à-dire une combinaison d'éléments dans un ensemble cohérent. Le spectacle est également doté d'une grande imagibilité, aussi dans le sens où l'entend Lynch. L'ensemble est remarquable, doté de sens d'identité. L'observateur est en mesure de créer un lien d'identité entre ce qu'il voit et le paysage de Montréal

Cette séquence constitue l'approche significative de l'entrée proprement dite de la ville. Cet effet est attribuable à la vue spectaculaire sur les différents ensembles qui composent le front de Montréal, « dramatisée » par les courbes significatives du tracé.

Séquence 6 Du Vieux-Port jusqu'à la rue Notre-Dame

Vue axiale

a. Composition : géométrie de la route

Le corridor autoroutier est constitué de trois voies de circulation dans chaque sens, séparées par un muret de béton surmonté d'une glissière ou d'une clôture. Le tracé fait d'abord une courbe vers la gauche et se poursuit en ligne droite jusqu'à la rue Notre-Dame. La route est surélevée jusqu'à la rue Notre-Dame où elle retrouve le niveau du sol.

b. Composition

Avant de prendre le tournant vers la gauche, on aperçoit, dans l'axe, les édifices en pierre calcaire du Vieux-Montréal. Leur coloris jaune, leur texture et leur hauteur donnent un ensemble homogène, dominé par la tour de la Banque Royale. Ensuite, dans l'axe de la ligne droite, l'édifice de la Place-Bonaventure occupe le champ visuel.

c. Effets visuels

Dans un premier temps, le panorama sur les édifices du Vieux-Montréal domine; les tours du centre-ville occupent ensuite le champ visuel.

d. Éléments visuels transversaux

Les éléments transversaux sont les panneaux de signalisation annonçant les approches et les sorties des rues Notre-Dame et Wellington ainsi que de l'autoroute Ville-Marie et la fin de l'autoroute 10. Également, deux panneaux préviennent de l'approche des feux de circulation, incitant les conducteurs à ralentir et à se préparer à arrêter, le cas échéant.

e. Qualification de l'expérience visuelle

À cause du grand nombre de panneaux de signalisation et de la vue sur le centre-ville, l'attention du conducteur est portée sur l'orientation. Le panorama du centre-ville ainsi que l'effet des édifices qui se rapprochent dans le dernier droit accentuent le sentiment d'entrer au cœur de la ville.

Vue latérale gauche

a. Composition générale

Les tours du centre-ville composent l'ensemble du côté latéral gauche, avec la structure surélevée de la voie ferrée.

b. Composition

Au premier plan se trouve la clôture antiéclaboussure, au deuxième apparaissent la structure surélevée de la voie ferrée ainsi que les édifices en bordure du canal de Lachine, et au troisième, la perspective s'ouvre sur les tours du centre-ville.

c. Effets visuels

La vue est fermée par les immeubles bordant le canal de Lachine et, en arrière-plan, par les édifices du centre-ville.

e. Qualification de l'expérience visuelle

Le plan latéral gauche présente une vue spectaculaire caractérisée par la diversité architecturale du bâti propre à deux ensembles distincts : le canal de Lachine et le centre-ville. L'architecture du canal de Lachine remonte au milieu du XIX^e siècle et est caractérisée par un revêtement de brique, la présence de cheminées et un affichage particulier des édifices. Derrière cet ensemble, l'architecture des immeubles en hauteur du centre-ville se signale par un

revêtement en murs-rideaux de teintes variées. Cet ensemble marqué par la variété architecturale procure une expérience riche sur les plans culturel et historique.

Vue latérale droite

a. Composition générale

À une distance assez rapprochée du corridor autoroutier s'alignent les immeubles de bureaux de la Cité Multimédia, d'une hauteur d'environ neuf étages. Certains d'entre eux sont récents et présentent une facture contemporaine où dominent revêtement métallique, matériau de verre et couleurs primaires. En contraste, les édifices (recyclés) qui occupent l'ancien quartier des Récollets présentent un revêtement de brique rouge et un volume plus modeste.

b. Composition

L'alignement des immeubles de bureaux domine le premier plan. Les deuxième et troisième plans sont inexistant.

c. Effets visuels

L'échelle de proximité est omniprésente en raison du peu d'espace séparant le cadre bâti du corridor autoroutier.

d. Qualification de l'expérience visuelle

Une certaine cohérence est assurée par le gabarit régulier et l'alignement systématique du cadre bâti. Le contraste architectural entre les bâtiments anciens et récents est le signe d'une dynamique économique importante dans ce secteur. L'expérience visuelle est riche et donne des indices du développement actuel de la ville.

Vue générale

a. Composition

La séquence est caractérisée par le passage en surplomb du corridor autoroutier en bordure de la Cité Multimédia à droite, et en bordure de la structure du chemin de fer qui se dirige vers l'édifice de la Place-Bonaventure.

b. Échelle

L'échelle de proximité et l'effet monumental créé par les bâtiments dominant l'expérience. Elle se conjugue en harmonie à l'échelle de proximité.

c. Effets visuels

Le tournant qui se trouve au début de la séquence permet de percevoir au loin l'ensemble bâti du Vieux-Montréal. La dernière ligne droite forme une vue axiale cadrée sur la droite par les édifices de la Cité Multimédia, et ouverte sur la gauche. La vue dans l'axe portant sur le « front » de la ville est en soi spectaculaire, d'autant plus que la route est en contrebas. En effet, la rue

University, qui est dans le prolongement de l'autoroute, est en pente ascendante à partir de la rue Notre-Dame, ce qui donne une vue en contre-plongée sur le « front » de la ville. Ces effets visuels procurent des profondeurs de champs visuels variées et rend dynamiques les vues sur les ensembles significatifs du « front » de ville.

e. Qualification de l'expérience visuelle

Cette dernière séquence constitue le point culminant de l'arrivée à Montréal. La géométrie de la route, les multiples panneaux de signalisation et le feu de signalisation annoncent le premier point d'arrêt et l'arrivée dans la ville. C'est dans le dernier virage que se déploie de façon spectaculaire la densité des édifices du cœur de Montréal. Toute la gamme des immeubles couvrant toutes les époques de l'évolution de la métropole apparaissent dans un seul coup d'œil. De gauche à droite, on aperçoit les bâtiments et installations situés en bordure du canal de Lachine, ensuite les tours de bureaux du centre-ville, les édifices de la Cité Multimédia et finalement ceux du Vieux-Montréal. Une légère asymétrie est apparente : à droite, les vues sont spectaculaires, la composition spatiale est cohérente et les éléments d'intérêt sont multiples, tandis que le côté latéral gauche est moins impressionnant. Il y a concentration des points de repère à droite et devant.

Annexe 3

ANNEXE 3 LEXIQUE

Portée visuelle	La portée visuelle signifie l'accessibilité visuelle d'un objet. Elle est grande ou limitée (par exemple, un objet situé sur une rue achalandée jouit d'une grande portée visuelle). Selon <i>Le Petit Robert (1993)</i> : « portée de vue, visible pour lui; être à la portée de quelqu'un, se dit d'une chose accessible ».
Échelle spatiale	« Les trois échelles spatiales se définissent comme suit l'échelle de réseau est associée au regard aérien et panoramique; c'est l'échelle du troisième plan sur lequel se découpent les éléments en hauteur : l'échelle d'ensemble correspond au regard dirigé par une perspective, un alignement, une régularité de détails; c'est l'échelle des places, parcs, îlots, ensembles domiciliaires; l'échelle de proximité se définit par le regard axial du quotidien du passant et du conducteur automobile, c'est l'échelle du trottoir, des voûtes végétales, du jardin » (Poullaouec-Gonidec et al., 1998, p. 10).
Entité paysagère	Le terme entité paysagère désigne « une portion de territoire qui est reconnu pour ses caractéristiques particulières au plan visuel, au plan des ambiances et au plan des significations culturelles. L'ensemble de ces caractéristiques contribue à faire de cette portion d'espace, une entité que l'on apprécie esthétiquement » (Poullaouec-Gonidec et al., 1998, p. 8).
Sous-séquence	Changement spatial dans une séquence, sans qu'il affecte le caractère unifié de celle-ci.
Observateur	L'observateur dans cette recherche se rapporte essentiellement au conducteur automobile.
Séquence	- « Les séquences sont formées d'une suite de plans dans un ensemble; c'est en quelque sorte un arrêt dans une continuité. La perception de l'observateur fait à la fois le découpage et la cohérence séquentielle d'un paysage en établissant entre ces éléments des relations visuelles » (Loiseau et al., 1993, p. 60) - « Une séquence soigneusement construite (qui) conduirait, après une introduction, un premier exposé et un développement, jusqu'à un point culminant.. » (Lynch, 1999, p. 133) - Le <i>sequential form</i> ou la forme séquentielle se compare à celle d'un magazine en série dans lequel le dénouement dépend de chaque épisode séparée ayant chacune un contenu en soi (Appleyard et al., 1964).
Continuité séquentielle	« ...chaque partie découle de la précédente – une impression d'interconnexion à tous les niveaux et dans toutes les directions. » (Lynch, 1999, p. 134).
Lisibilité	« Facilité avec laquelle on peut reconnaître (les) éléments (d'une ville) et els organiser en un schéma cohérent ». « Une ville lisible est celle dont les quartiers, les points de repère ou les voies sont facilement identifiables et aisément combinés en un schéma d'ensemble » (Lynch, 1999, p.3)
Imagibilité	« Qualité grâce à laquelle (l'objet) a de grandes chances de provoquer une forte image chez n'importe quel observateur » (Lynch, 1999, p. 11). Synonyme : lisibilité (mais ce terme est plus restrictif), apparence (au sens de Stern) et visibilité (Lynch, 1999, p. 11).
Signification	Selon Lynch (1999), une des trois composantes indissociables de l'image environnementale avec <i>identité et structure</i> . L'identité fait référence à l'objet tel qu'il se présente formellement, à la relation spatiale et pragmatique entre cet objet et l'observateur, c'est-à-dire la manière dont cet objet se présente à l'observateur. La signification fait référence à la relation d'ordre soit émotive soit pratique entre l'observateur et l'objet. Elle se distingue de la relation spatiale et pragmatique (Lynch, 1960, p. 9).
Parcours	Le début de parcours est déterminé par le début d'une densification progressive et constante du bâti le long du parcours. Ce début de densification est caractérisé par le passage d'un paysage rural ou semi-rural à un paysage urbain ou semi-urbain. La fin du parcours est atteinte c'est-à-dire lorsque est passé la possibilité d'embrancher sur un autre réseau routier.

Annexe 4

ANNEXE 4 LISTE DES RÉPONDANTS

Note : Tel qu'il a été convenu avec les répondants, la confidentialité est préservée.

- Consultant en commerce, février 2004
- Lotisseur, février 2004
- Afficheur, mars 2004
- Commissaire industriel, Ville de Montréal, mars 2004
- Urbaniste, Ville de Montréal, février 2004
- Urbaniste, Ville de Montréal, février 2004
- Élu, arrondissement, février 2004
- Consultant en design urbain, février 2004

Guide d'entrevues pour l'analyse des acteurs

1. Questions générales sur la perception des entrées de ville

Compte tenu de votre rôle, comment percevez-vous les espaces que nous qualifions d'entrées de ville?

Croyez-vous que les entrées de ville ont une nature propre, qu'elles soulèvent des enjeux particuliers?

Quelles seraient les principales caractéristiques ou valeurs des entrées de ville (symboliques, économiques, esthétiques, stratégiques, etc.)?

2. Questions sur les stratégies relatives aux territoires des entrées

Quels critères ou éléments du territoire ont la plus forte influence sur vos activités (pour les promoteurs, les afficheurs, les commerces)?

Au sein de votre organisation, les entrées de ville sont-elles traitées comme des lieux distincts ou stratégiques? Si oui, de quelles manières?

Considérez-vous ces espaces comme stratégiques sur le plan de la localisation ou sur d'autres plans? (Si les entrées sont perçues comme des territoires sans spécificités)

En quoi sont-elles semblables à des corridors autoroutiers ou à des boulevards urbains standards? Comment ces lieux pourraient-ils devenir stratégiques pour vos activités (requalification – évolution)?

3. Questions sur la relation avec les autres acteurs

Avec quels autres acteurs êtes-vous engagé ou mis en relation lors d'activités, de projets ou d'interventions (sur les territoires en question)?

Considérez-vous vos objectifs ou stratégies comme convergents ou divergents par rapport à ceux de ces autres acteurs?

Avec lesquels de ces acteurs entretenez-vous les relations les plus positives?

Avec lesquels de ces acteurs entretenez-vous les relations les plus ardues ou difficiles?

Considérez-vous comme efficace ou positif l'actuel mode de gestion des territoires concernés et, par le fait même, la préservation de vos intérêts au sein de ceux-ci?

Selon-vous, qu'est-ce qui pourrait être modifié ou revu en ce qui concerne les relations entre acteurs relativement aux responsabilités?

