

ÉTUDE DES BESOINS

PROJET DE RÉFECTION
MAJEURE DU PONT DE
L'ÎLE-AUX-TOURTES

VOLET PAYSAGE

PA8.7 Étude des besoins - Volet paysage



Projet 154100827

Service des projets - Pont de l'Île-aux-Tourtes,
pont Honoré-Mercier et échangeur Saint-Pierre

Préparé par Valérie Gravel, consultante

Service de l'environnement

Direction de l'environnement et de la recherche

Ministère des Transports du Québec

07/11/2014

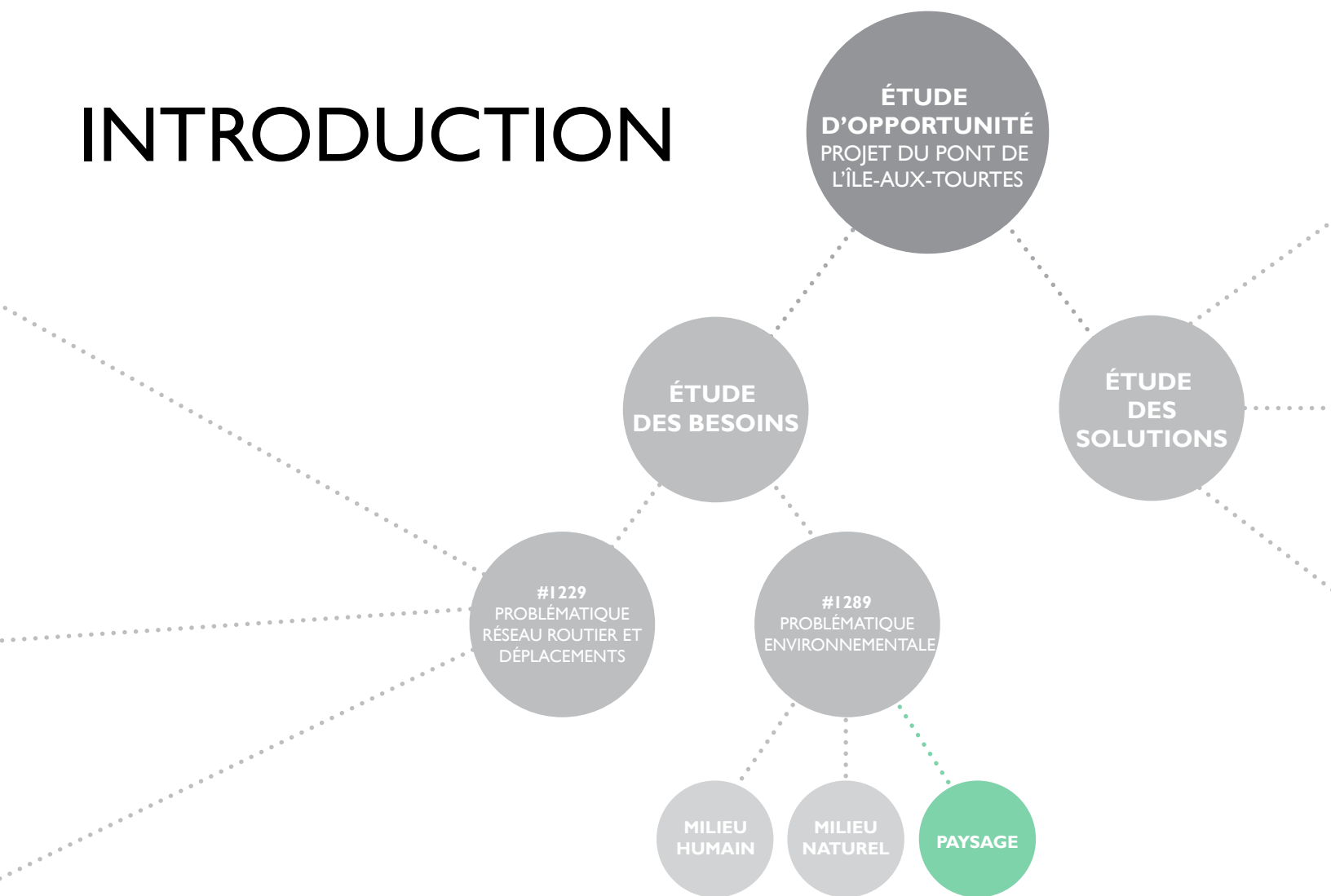
Crédits photographiques: Valérie Gravel, Consultante
Ministère des Transports du Québec

TABLE DES MATIÈRES

page 5	INTRODUCTION
page 7	STRATÉGIE MÉTHODOLOGIQUE
page 8	CHAPITRE I CARACTÉRISATION PHYSICOSPATIALE ET ÉVALUATION VISUELLE DES PAYSAGES
page 9	L'APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE ET SES LIMITES
page 11	PARCOURS A
page 17	PARCOURS B
page 25	PARCOURS C
page 37	À RETENIR
page 38	CHAPITRE 2 RELEVÉ DES ENJEUX PAYSAGERS ISSUS DES DOCUMENTS OFFICIELS DE PLANIFICATION
page 39	L'APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE ET SES LIMITES
page 40	PLANS D'URBANISME
page 42	SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT
page 44	ÉVALUATIONS ET RÉPERTOIRES DE PATRIMOINE
page 47	SITE INTERNET: PANORAMIO
page 49	TRAVAUX DE LA CPEUM
page 51	À RETENIR
page 52	CONSTATS ET RECOMMANDATIONS
page 54	ANNEXES
page 64	BIBLIOGRAPHIE



INTRODUCTION



RAPPEL DU MANDAT

Dans le cadre de l'étude des besoins du pont de l'Île-aux-tourtes, cette recherche vise à documenter les enjeux liés à la mise en valeur, à la protection et au développement des paysages. La réflexion engagée sur les paysages permettra notamment de formuler des constats et des recommandations relatifs aux contraintes et aux opportunités du projet routier. Ultimement, ce volet de l'étude environnementale vise à guider les décisions sur la localisation, la conception et le processus de réalisation de la réfection (ou de rénovations majeures) du pont de l'Île-aux-Tourtes.

L'étude des besoins se divise en trois étapes principales. La première consiste à révéler les expériences paysagères associées au pont de l'Île-aux-Tourtes dans le cadre d'une analyse experte des caractéristiques physico-spatiales du secteur et de l'évaluation visuelle de parcours sélectionnés. La deuxième étape cherche à mesurer les enjeux paysagers issus des documents officiels de planification produits par les acteurs territoriaux concernés ainsi que les études paysagères préalablement menées sur la région à l'étude. La dernière phase consiste à lister un certain nombre de constats et de recommandations qui, à la lumière des résultats obtenus lors des deux étapes préliminaires, permettront de mieux guider l'insertion paysagère du projet routier.

Figure 1 : Schéma de l'organisation de l'étude d'opportunité et de l'emplacement du volet paysage dans l'étude des besoins.



STRATÉGIE MÉTHODOLOGIQUE

La figure ci-dessous rapporte la méthodologie employée, les types de données analysées et les groupes ciblés pour chacun des objectifs de la recherche. La première phase s'appuie principalement sur une démarche terrain, des observations in Situ et donc sur une analyse experte pour révéler les différentes expériences paysagères associées au pont de l'Île-aux-Tourtes. La seconde étape vise à valider et approfondir les observations préliminaires à l'aide des documents officiels produits par les acteurs locaux et régionaux de l'aménagement du territoire. À terme, la synthèse des données des étapes 1 et 2 permet de dégager des constats et de formuler des recommandations en regard du projet routier du pont de l'Île-aux-Tourtes.

	MÉTHODES	TYPES DE DONNÉES ANALYSÉES	GROUPES CIBLÉS
1 CARACTÉRISATION PHYSICOSPATIALE ET ÉVALUATION VISUELLE DES PAYSAGES RÉVÉLER L'EXPÉRIENCE PAYSAGÈRE INTRINSÈQUE AU PONT - POINTS DE VUE DES USAGERS (PARCOURS A ET B). RÉVÉLER L'EXPÉRIENCE PAYSAGÈRE DES TERRITOIRES ADJACENTS AU PONT ET LES POINTS DE VUE SUR CELUI-CI (PARCOURS C).	<ul style="list-style-type: none"> • Visite terrain • Observations In Situ • Prise de photographies • Exercice de description des parcours • Analyse de l'expérience paysagère des séquences visuelles ciblées. • Portraits cartographiques des caractéristiques physicospatiales 	<ul style="list-style-type: none"> • Photographies • Orthophotographies • Cartes aériennes, topographiques, affectations des sols, réseau routier, cadre bâti, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • NA
2 RELEVÉ DES ENJEUX PAYSAGERS ISSUS DES DOCUMENTS OFFICIELS DE PLANIFICATION BALISER LES ENJEUX EN MATIÈRE DE PROTECTION, DE MISE EN VALEUR ET DE DÉVELOPPEMENT DES PAYSAGES DU PROJET ROUTIER.	<ul style="list-style-type: none"> • Synthèse (format texte) des enjeux paysagers • Portraits cartographiques individuels des enjeux paysagers issus des documents de planification • Portraits synthèses des enjeux 	<ul style="list-style-type: none"> • Schémas d'aménagement • Plans d'urbanisme • Plan métropolitain d'aménagement et de développement • Études de caractérisation • Études d'évaluation du patrimoine urbain • Inventaire de patrimoine • Études paysagères 	<ul style="list-style-type: none"> • Municipalités: Senneville, Sainte-Anne-de-Bellevue, Vaudreuil-Dorion et Montréal; • MRC: Montréal et Vaudreuil-Soulanges; • CMM • Ministère de la Culture et des Communications • Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal
3 FORMULATION DE CONSTATS ET DE RECOMMANDATIONS	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse l'ensemble du rapport de recherche (chapitres 1 et 2) • Synthèse sous la forme de constats et recommandations pour les suites et l'étude des solutions 	<ul style="list-style-type: none"> • L'ensemble des données des chapitres 1 et 2 	<ul style="list-style-type: none"> • N/A

CARACTÉRISATION PHYSICOSPATIALE ET ÉVALUATION VISUELLE DES PAYSAGES

L'APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE ET SES LIMITES

La première étape du mandat consiste en la réalisation d'une caractérisation physicospatiale et d'une évaluation visuelle des paysages du secteur du pont de l'Île-aux-Tourtes. Tout d'abord l'étape de caractérisation des milieux physiques vise à assembler les informations pertinentes (ex.: courbes topographiques, réseau routier, affectations des sols, limites administratives, etc.) pour produire les portraits cartographiques (ex.: Figure 4 - Portrait cartographique des séquences visuelles du parcours A.) nécessaires à l'évaluation visuelle des paysages.

La réalisation de l'étape d'analyse visuelle des paysages mise principalement sur une démarche de relevé terrain par une prise de photographies et des observations in situ. L'objectif de cette démarche est de révéler l'expérience paysagère intrinsèque au pont de l'Île-aux-Tourtes (parcours A et B) ainsi que les points de vue sur celui-ci à partir des territoires adjacents (parcours C). De manière précise, la démarche sur le terrain jumelée à l'analyse de carte aérienne permet de:

1. Cibler et délimiter les parcours à l'étude (Figure 2);
2. Diviser les parcours en séquences visuelles qui comportent des caractéristiques communes (physiques, spatiales et visuelles);
3. Procéder à l'analyse des parcours et de leurs séquences (description des parcours et analyse de l'expérience paysagère);
4. Formuler des constats préliminaires sur les paysages d'intérêts, les enjeux paysagers ainsi que les opportunités de paysage.

L'analyse des parcours (point 3 de l'énumération) se base sur les observations in situ et également sur la schématisation des photographies pour analyser les expériences paysagères. Les schémas sont obtenus par le calquage des photographies prises sur le terrain et servent à mettre en lumière les éléments marquants des paysages et à simplifier la compréhension des effets paysagers. Le vocabulaire lié à l'expérience paysagère est illustré dans l'annexe 1.

Limites

Cette évaluation visuelle des paysages de type expert comporte certaines limites. D'abord, la courte durée du mandat ne permet pas d'observer l'impact réel des saisons et des changements climatiques sur les paysages du secteur. Puis, il est important de noter qu'une évaluation visuelle des paysages est nécessairement teintée du jugement de l'observateur et de l'expérience académique et professionnelle de l'expert. De ce fait, les méthodes les plus récentes en matière d'analyse des enjeux de paysages favorisent l'intégration d'utilisateurs locaux de la route et d'acteurs locaux de la planification du territoire afin d'obtenir un portrait plus juste des valorisations sociales, culturelles et visuelles des paysages.

Figure 3 : Photographie aérienne (CMM, juillet 2011) du secteur du pont de l'Île-aux-Tourtes et séquences visuelles associées au parcours A - Entrée de l'île de Montréal



N A E 1:50000

Parcours - séquences visuelles



Points de vue illustrés



Points de vue illustrés et bassins visuels associés



Éléments d'intérêt paysager

A

PARCOURS A - ENTRÉE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Description du parcours A: Le parcours débute sur l'axe de l'autoroute 40 (autoroute Félix-Leclerc) en direction Est à l'intersection de l'Avenue Saint-Charles, soit la dernière sortie possible avant le pont de l'Île-aux-Tourtes dans la municipalité de Vaudreuil-Dorion. Le parcours se termine à la jonction de cette route Transcanadienne et du Boulevard des Anciens-Combattants, soit le premier échangeur situé dans la municipalité de Senneville. Le trajet est d'une longueur approximative de 7 km et d'une durée d'environ 4 minutes considérant une vitesse constante de 100 km/h.

Géométrie des voies: Le tronçon routier à l'étude est majoritairement rectiligne même s'il commence et se termine par une légère courbe de la route. Le pont (séquences A3 et A4) est constitué de deux chaussées regroupées, séparées par un muret, et subit certaines variations d'élévation (une fluctuation d'environ 7 mètres). Les chaussées des séquences aux extrémités (A1, A2 et A5) sont séparées par des fossés ou des terre-pleins végétalisés. Chacune des directions comporte trois voies.

Équipements routiers: plusieurs types d'équipements d'éclairage public, signalisation routière, signalisation touristique, garde-fous, murets de béton, clôtures métalliques.

Milieux traversés: milieu urbanisé (A1), milieu forestier et aquatique (A2), milieu aquatique (A3 et A4) milieu agricole et industriel (A5).

Caractérisation et évaluation visuelle du parcours A: La première partie du parcours (A1) longe une série d'entrepôts commerciaux qui agit comme barrière aux récents développements résidentiels génériques de la municipalité de Vaudreuil-Dorion. Après avoir dépassé l'intersection du chemin des Chenaux, la route est bordée du paysage pittoresque du Château Vaudreuil et de sa végétation abondante. Par la suite, l'emprise globale de l'autoroute se rétrécit et permet d'apprécier quelques points de vue sur la baie de Vaudreuil au travers de la végétation clairsemée (A2). À l'extrémité de l'Île-aux-Tourtes, l'ouverture paysagère sur la baie de Vaudreuil permet de discerner certains repères visuels tel l'hôpital Sainte-Anne ainsi que les structures du pont ferroviaire du Canadien Pacifique. Environ au centre de l'infrastructure, la descente du pont crée un effet de plongée qui laisse apercevoir furtivement les rives de l'île de Montréal de part et d'autre de la route (A3). Le rivage est majoritairement composé d'une végétation mature et dense. Tout comme la route amorce son entrée sur l'île de Montréal, il est possible d'entrevoir au sud certains éléments du site patrimonial du canal de Sainte-Anne-de-Bellevue. Puis, en s'approchant du village de Senneville, les éléments du côté latéral droit ressortent, tels le fin découpage naturel de la rive et les mâts des voiliers du club de voile de Senneville (A4). La dernière séquence (A5) traverse un milieu agricole, bien qu'on ne repère aucune terre agricole cultivée à partir de ce parcours, qui est ponctué de certains bâtiments industriels.

Pour la majorité du parcours les vues latérales gauches sont bloquées soit par le muret qui séparent les chaussées, par la dense forêt de l'Île-aux-Tourtes ou encore celle de l'île Girwood. De plus, les points de vue latéraux droits fournissent généralement un plus grand nombre d'informations sur la composition des milieux sur l'autoroute en direction Est. De ce fait, ils ont été choisis pour l'analyse paysagère de même que certains points de vue vers l'avant.

SÉQUENCES VISUELLES ET EXPÉRIENCES PAYSAGÈRES

PARCOURS A

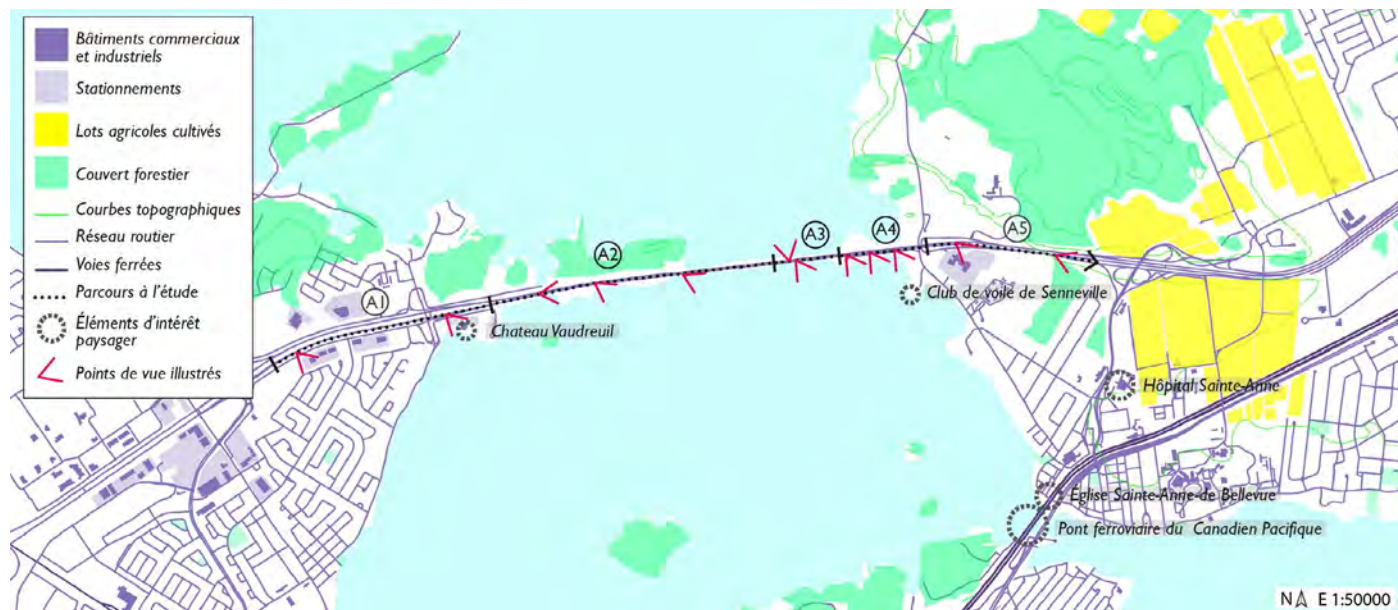
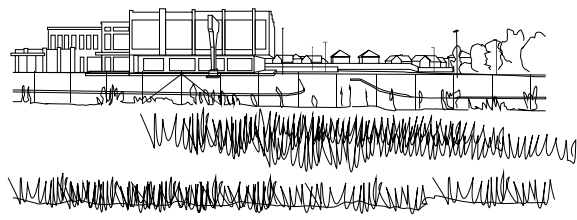


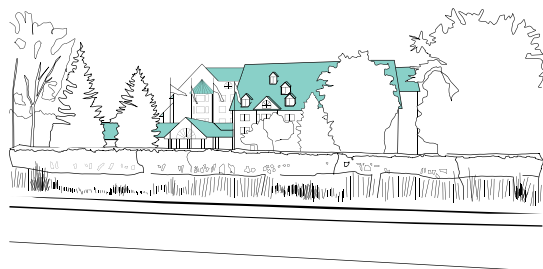
Figure 4 : Portrait cartographique des séquences visuelles du parcours A.

SÉQUENCE A1 - VILLE DE VAUDREUIL-DORION



A1.1

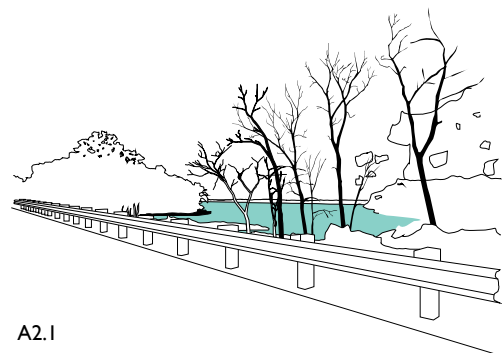
Lors de la première partie du parcours (A1), la route longe une série d'entrepôts commerciaux entrecoupée d'espaces de stationnements qui laissent entrevoir le développement résidentiel générique de la municipalité de Vaudreuil-Dorion (A1.1). Au premier plan, plusieurs éléments se côtoient et s'alternent à l'intérieur d'un vaste accotement herbacé: clôtures métalliques, garde-fous, voies d'accès, panneaux de signalisation, affiches commerciales et équipement d'éclairage. La composition visuelle générale est hétérogène et ouverte sur un panorama plutôt horizontal ce qui entraîne un certain effet de désordre. Le milieu traversé présente peu ou pas d'intérêt du point de vue paysager.



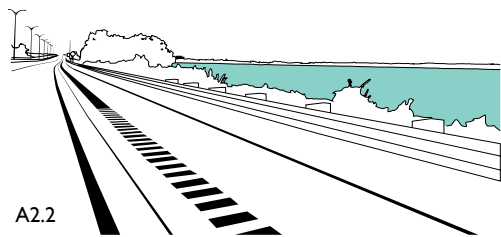
A1.2

Après avoir franchi le viaduc du Chemin des Chenaux, la route est bordée du domaine du Château Vaudreuil. Le paysage pittoresque de l'hôtel effectue une transition entre le paysage périurbain de Vaudreuil-Dorion et celui du lac des Deux Montagnes. La toiture imposante du Château Vaudreuil, les haies bien taillées, la végétation abondante et les statues de pierre qui ornent les chemins sinueux du domaine contribuent toutes à une composition visuelle harmonieuse.

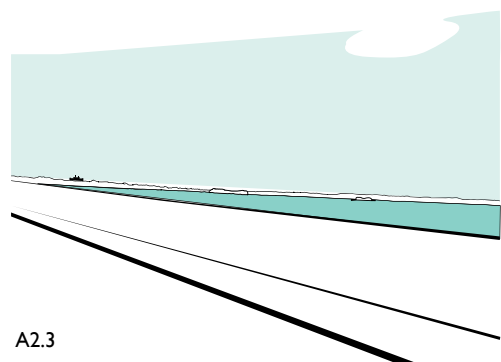
SÉQUENCE A2 - SECTEUR DE L'ÎLE-AUX-TOURTES



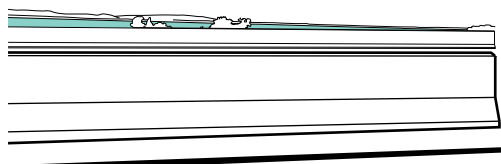
A2.1



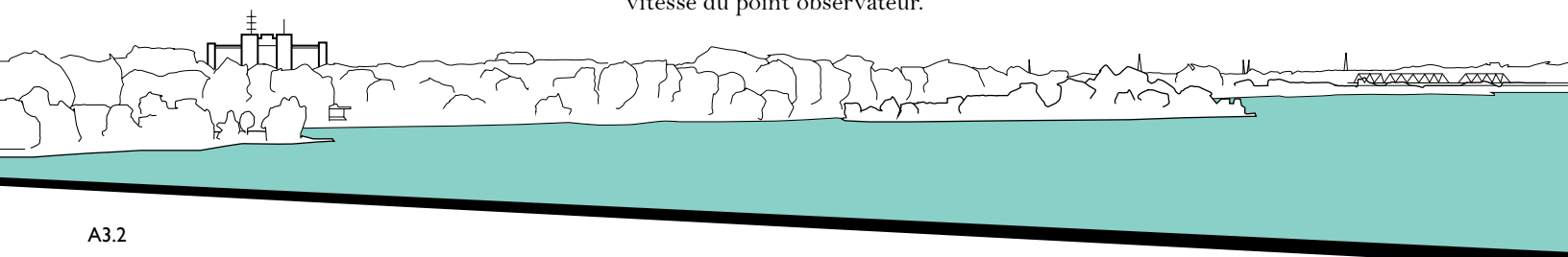
A2.2



A2.3



A3.1



A3.2

Après avoir dépassé le Château Vaudreuil, l'emprise globale de l'autoroute se rétrécit graduellement et permet d'apprécier ponctuellement certains points de vue sur la baie de Vaudreuil. C'est d'abord au passage de la rivière qui sépare l'Île-aux-Tourtes de la rive qu'un premier aperçu du lac des Deux Montagnes est possible au travers d'une végétation clairsemée. L'étroitesse de l'accotement engendre une proximité avec le plan d'eau qui, combinée avec la vitesse de l'automobile, crée une première percée visuelle forte (A2.1). Le second point de vue est complètement dégagé et favorise une découverte à l'échelle macro de la baie de Vaudreuil jusqu'aux rives de l'île de Montréal et de l'île Perrot (A2.2). L'ouverture paysagère est bonifiée par le bas niveau de la route qui semble s'arrimer à la hauteur de l'étendue d'eau. Les équipements d'éclairage au centre de l'autoroute et la végétation en bordure contribuent quant à eux à resserrer le champs visuel, ce qui a pour conséquence de créer un effet d'entonnoir. La route amorce ensuite une lente ascension qui culminera environ à la moitié du pont. En quittant le territoire de l'Île-aux-Tourtes, une vue panoramique s'impose du côté sud de la route dans laquelle il est possible de discerner certains repères visuels tel l'hôpital Sainte-Anne ainsi que certaines petites îles de l'archipel Hochelaga (A2.3). L'angle en contre-plongée de la route et le muret extérieur du pont amplifient l'espace occupé par le ciel tout au long de la montée et accentuent par conséquent les effets créés par celui-ci. La succession de points de vue ouverts entrecoupés par différentes densités de végétation et la vitesse imposée sur l'autoroute contribuent à créer une séquence visuelle dynamique et une expérience paysagère riche sur le paysage emblématique de la baie de Vaudreuil.

SÉQUENCE A3 - PANORAMA SUR LA BAIE DE VAUDREUIL

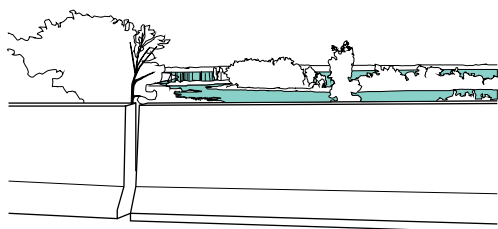
Au moment où le pont amorce sa descente vers les rives du village de Senneville, l'effet de plongée permet d'apercevoir furtivement les rives de l'île de Montréal et le lac des Deux Montagnes de part et d'autre de la route (A3.1). Du côté latéral droit, l'hôpital Sainte-Anne s'impose verticalement dans un paysage plutôt horizontal et agit ainsi comme point de repère visuel. Puis la proximité grandissante avec la rive rend graduellement visibles les éléments du site patrimonial du canal de Sainte-Anne-de-Bellevue, notamment les structures du pont ferroviaire du Canadien Pacifique, la jetée et le clocher de l'église. L'effet de plongée amplifie la portion occupée par l'eau dans le panorama et par le fait même les activités nautiques qui y ont lieu (ex.: voiliers, bateaux à moteur, etc.). Cette séquence visuelle homogène permet d'apprécier l'entièreté du paysage maritime de la baie de Vaudreuil dans un état de quasi-staticité causé par l'échelle du paysage qui semble annulé la vitesse du point observateur.



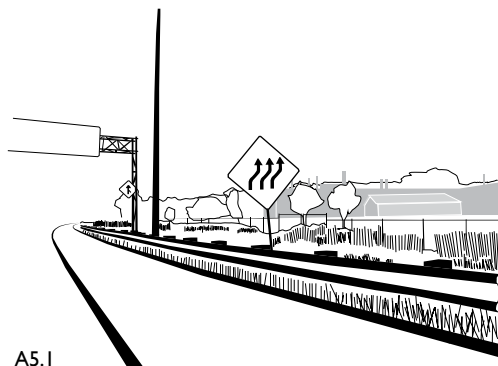
A4.1



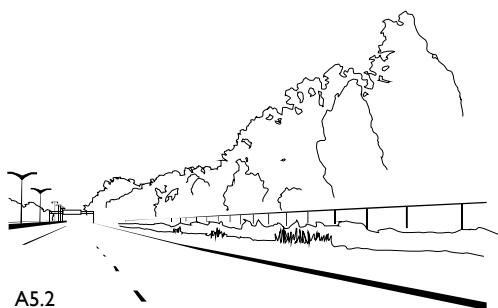
A4.2



A4.3



A5.1



A5.2

SÉQUENCE A4 - ÎLE GIRWOOD ET RIVES DU VILLAGE DE SENNEVILLE

L'effet en plongée du pont favorise un point de vue latéral droit ouvert sur le lac des Deux Montagne et les rives du village de Senneville et de la ville de Sainte-Anne-de-Bellevue. Au fur et à mesure que l'on approche du rivage, les repères visuels tels que le pont ferroviaire du CP, le clocher de l'église et l'hôpital Sainte-Anne disparaissent et laissent place au premier plan au filtre végétal de l'île Girwood (A4.2). Puis, une dernière percée visuelle, masquée significativement par le muret de béton, permet d'entrevoir le découpage naturel des berges du lac des Deux Montagnes et les mats des voiliers du Club de voile de Senneville (A4.3). La transition entre l'ouverture paysagère à l'échelle macro et celle à l'échelle micro se fait graduellement. Cette séquence visuelle de l'entrée physique sur l'île de Montréal ne possède par contre aucun aménagement ou effet paysager spécifique qui signalent cette porte d'entrée majeure de la route Transcanadienne.

SÉQUENCE A5 - SENNEVILLE ET SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

La dernière partie du parcours traverse principalement un paysage générique d'infrastructure routière: industries, accotements herbacés et couvert forestier. Le paysage est ordinaire et ne permet pas d'apercevoir les terres agricoles qui sont les seules à être cultivées sur l'île de Montréal. Les laboratoires Charles River et de son stationnement prennent un espace important en bordure de la route. Un effet d'inflexion vers la droite accentue la présence du bâtiment et du large accotement herbacé. Le paysage hétérogène (garde-fou, clôture métallique, panneaux de signalisation, etc.) engendre une certaine saturation visuelle qui ne favorisent pas une composition harmonieuse (A5.1). Suite à la légère courbe entreprise par la route, l'équipement d'éclairage ainsi que l'effet de fermeture du côté droit engendrent un effet de perspective (A5.2). Tout comme dans la séquence précédente, les différents aménagements de la route ne témoignent pas de l'entrée de l'île de Montréal ni de l'identité des municipalités traversées, le village de Senneville étant un lieu pittoresque et bucolique aux résidences de villégiature et de prestige et la ville de Sainte-Anne accueillant l'agriculture expérimentale du Campus MacDonald de l'Université McGill.

PARCOURS A - À RETENIR

1 LE PARCOURS A - UN VECTEUR DE DÉCOUVERTE PAYSAGÈRE

En ordre de découverte, les éléments d'intérêt paysager à prendre en compte sont:

- Le Château Vaudreuil;
- Le lac des Deux Montagnes et plus particulièrement la baie de Vaudreuil;
- Les rives végétalisées de l'île Perrot;
- Les rives de Sainte-Anne-de-Bellevue et les éléments qui en ressortent, notamment le pont ferroviaire du CP, la jetée et le clocher de l'église Sainte-Anne;
- Le bâtiment imposant de l'hôpital Sainte-Anne (repère visuel important);
- Les rives de Senneville et ses activités nautiques, dont le club de voiles.

2 LES SÉQUENCES VISUELLES ET L'EXPÉRIENCE PAYSAGÈRE ACTUELLE

Les séquences visuelles décrites précédemment permettent de révéler et d'analyser l'expérience paysagère liée au parcours A. Dans l'ordre, les principaux effets paysagers à considérer sont:

- Les jeux d'ouverture et de fermeture qui créent des percées visuelles sur la baie de Vaudreuil à partir de l'Île-aux-Tourtes (Séquence A2);
- L'effet de découverte à grande échelle (macro) sur les paysages du lac des Deux Montagnes lorsque l'autoroute quitte le territoire de l'Île-aux-Tourtes (Séquence A2);
- L'observation à grande échelle (macro) de la baie de Vaudreuil qui, combinée avec l'horizontalité du panorama, créent un effet de quasi staticité et un défilement lent des éléments d'intérêt paysager perçus au loin (Séquence A3).

3 L'EXPÉRIENCE PAYSAGÈRE, UN DÉFI DE LOCALISATION ET DE CONCEPTION

Bien que le parcours A permet d'entrevoir certains paysages naturels d'exception (en 1) qui sont parfois mis en scène par des effets paysagers (en 2), la majorité du parcours ne semble pas être issue d'une planification concertée de la route et du territoire qui favorise une scénarisation du parcours. De manière spécifique, les aménagements du pont nuisent même à plusieurs reprises à l'appréciation des paysages. Par exemple, la présence de murets de béton et l'angle de la route empêchent ou bloquent des points de vue à plusieurs reprises. De plus, il n'y a sur le parcours aucun équipement de mise en valeur du territoire (ex.: belvédère). En ce sens, dans l'optique d'une réfection du pont de l'Île-aux-Tourtes, il serait intéressant d'explorer le potentiel du parcours A, autant sur le plan de la localisation fine que sur celui de la conception, afin d'en améliorer l'expérience paysagère.

4 LES ENJEUX PAYSAGERS

L'analyse du parcours A a permis de cerner plusieurs enjeux et thèmes paysagers majeurs à explorer dans l'étude des solutions (deuxième volet de l'étude d'opportunité):

- Les entrées de villes;
- L'expression de l'identité des lieux traversés;
- La scénarisation des parcours;
- Les paysages touristiques et emblématiques;
- Les paysages maritimes;
- Le potentiel de la cinétique (vitesse automobile) sur les paysages;
- La protection, la mise en valeur et le développement des paysages.

Figure 5: Photographie aérienne (CMM, juillet 2011) du secteur du pont de l'Île-aux-Tourtes et séquences visuelles associées au parcours B - Sortie de l'île de Montréal



N A E 1:50000

Parcours - séquences visuelles



Points de vue illustrés



Points de vue illustrés et bassins visuels associés



Éléments d'intérêt paysager

B

PARCOURS B - SORTIE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Description du parcours B: Le parcours débute sur l'axe de l'autoroute 40 (autoroute Félix-Leclerc) en direction Ouest à l'intersection du Boulevard des Anciens-Combattants sur l'île de Montréal dans la municipalité de Senneville. Le parcours se termine à la jonction de cette route Transcanadienne et de l'Avenue Saint-Charles, soit le premier échangeur situé dans la municipalité de Vaudreuil-Dorion. Le trajet est d'une longueur approximative de 7 km et d'une durée d'environ 4 minutes considérant une vitesse constante de 100 km/h.

Géométrie des voies: Le tronçon routier à l'étude est majoritairement rectiligne même s'il commence et se termine par une inflexion de la route. Le pont (séquences B2 et B3) est constitué de deux chaussées regroupées, séparées par un muret, et subit certaines variations d'élévation (environ 7 mètres). Les chaussées des séquences aux extrémités (B1, B4 et B5) sont séparées par des fossés végétalisés. Chacune des directions comporte trois voies.

Équipements routiers: plusieurs types d'équipements d'éclairage public, signalisation routière, signalisation touristique, garde-fous, murets de béton, clôtures métalliques.

Milieus traversés: milieu agricole et industriel (B1), milieu aquatique (B2 et B3), milieu forestier (B4), milieu urbanisé (B5).

Caractérisation et évaluation visuelle du parcours B: La première partie du parcours (B1) traverse la ville de Sainte-Anne-de-Bellevue, puis le village de Senneville et permet d'observer les paysages agricoles qui cèdent tranquillement leurs places aux bâtiments de type industriel aux abords de l'autoroute. Suite à une légère courbe de la route, la seconde partie du parcours (B2) laisse entrevoir furtivement le lac des Deux Montagnes à travers la végétation éparse de l'île Girwood. À l'extrémité du rivage, le point de vue s'ouvre sur l'étendue du lac jusqu'aux rives du parc national d'Oka. Les vues latérales droites y sont favorisées puisque l'angle de la route en contre-plongée et le muret qui sépare les deux chaussées empêchent les points de vue latéraux gauches et accordent une grande place au ciel dans le panorama avant. Environ au centre du pont, la route amorce une descente vers l'Île-aux-Tourtes et par le fait même dirige une plus grande fraction du champ visuel vers l'étendue d'eau (B3). L'autoroute entre ensuite dans le corridor de l'Île-aux-Tourtes (B4) dont les abords immédiats sont larges et herbacés. Au sud, certains points de vue filtrés sont encore possibles sur la baie de Vaudreuil, alors qu'au nord une forêt dense d'arbres feuillus borne latéralement la route créant une fermeture soudaine, un changement d'échelle et un effet de perspective. La route effectue ensuite un long virage en entrant dans la ville de Vaudreuil-Dorion (B5) où l'emprise autoroutière est très vaste et où le terre-plein séparant les deux chaussées est aussi très large. Le milieu hétérogène traversé est parsemé de panneaux publicitaires géants et d'un nouveau développement commercial et résidentiel. Comme pour le cas du parcours A, les points de vue vers la droite fournissent généralement un plus grand nombre d'informations sur la composition des milieux sur l'autoroute en direction ouest. De ce fait, ils ont été choisis pour l'analyse paysagère de même que certains points de vue vers l'avant.

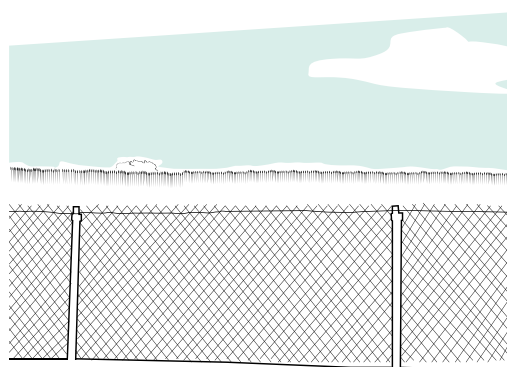
SÉQUENCES VISUELLES ET EXPÉRIENCES PAYSAGÈRES

PARCOURS B

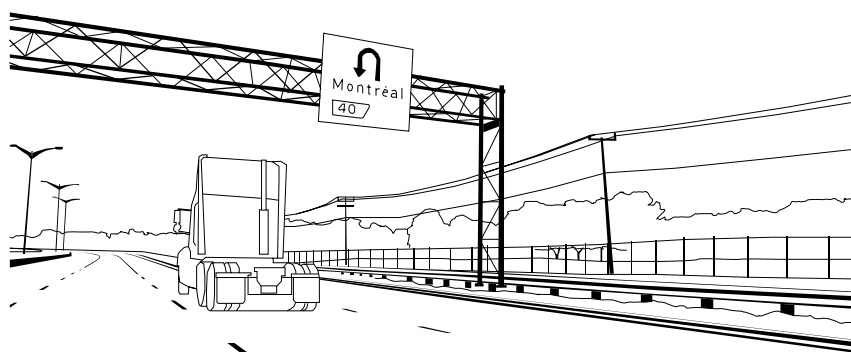


Figure 6 : Portrait cartographique des séquences visuelles du parcours B.

SÉQUENCE B1 - SENNEVILLE ET SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

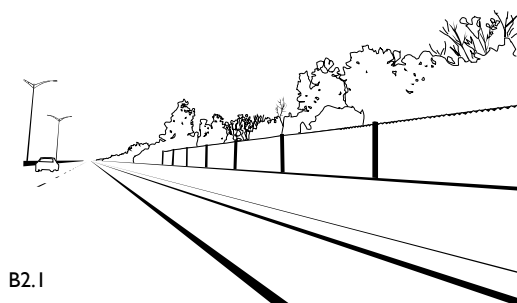


B1.1

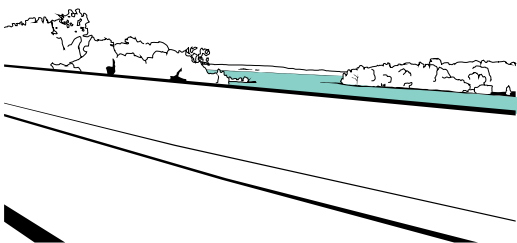


B1.2

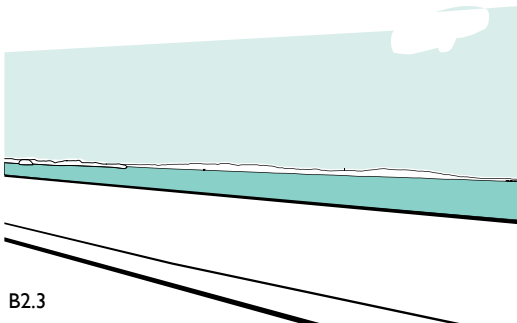
La première partie du parcours traverse les municipalités de Sainte-Anne-de-Bellevue puis de Senneville bien qu'à aucun moment les identités respectives de ces villes, lieux de villégiature pittoresque, ne soient exprimées. De l'autoroute, il est possible d'apercevoir quelques-uns des rares lots agricoles cultivés de l'île de Montréal (B1.1). La localisation des cultures de foin et de maïs au sommet d'une abrupte colline, ne permet toutefois d'apprécier que la façade de ce paysage bucolique puisqu'il est perçu sous un angle en contre-plongée. Au premier plan, la clôture métallique combinée avec l'alignement des équipements d'éclairage, de sécurité et d'électricité engendre parfois un effet de filtre (B1.1) et d'autres fois un effet de bornage axial et de perspective (B1.2). De tous les cas résultent une composition visuelle chargée, c'est-à-dire un paysage complexe, difficile à décoder et qui ne réussit pas à centrer l'attention sur un élément d'intérêt précis ou un champ visuel appréciable. À l'arrière-plan, une partie significative de la bordure nord de l'autoroute est occupée par une réserve forestière (Arboreteum Morgan) qui s'étend sur une superficie de 245 hectares et dont le couvert végétal dense génère une fermeture paysagère. Cette végétation mature ne dévoile en aucun cas la nature récréotouristique de la réserve, ni la diversité de sa faune et de sa flore et pourrait aisément être confondue avec des aménagements typiques souvent aperçus en bordure d'autoroute ayant pour fonction de réduire le vent et les nuisances sonores. Les abords autoroutiers majoritairement végétalisés cèdent cependant de plus en plus leur place à la construction de bâtiments industriels qui dans un futur proche ponctueront le parcours. À l'indication de la dernière sortie avant de quitter l'île de Montréal (B1.2), l'inflexion



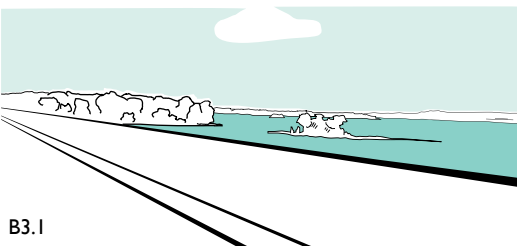
B2.1



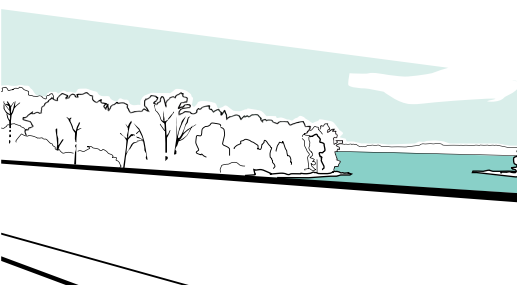
B2.2



B2.3



B3.1



B3.2

vers la gauche de la route et les structures de la signalisation routière engendrent un effet d'encadrement. Cependant, aucun aménagement ne permet de témoigner de cette porte de sortie marquante qu'est celle de l'île de Montréal notamment sur les plans de l'identité et de l'expérience paysagère du parcours.

SÉQUENCE B2 - LAC DES DEUX MONTAGNES ET ÎLE GIRWOOD

Suite à une légère inflexion vers la gauche, la route amorce physiquement sa sortie de l'île de Montréal et par le fait même la deuxième partie du parcours à l'étude (B2). D'abord, l'alignement des équipements d'éclairage, la clôture métallique, le muret de béton et la masse végétale de l'île Girwood qui culminent tous vers un même point de fuite central contribuent à créer un effet de perspective (B2.1). Puis, furtivement il est possible de découvrir pour la première fois le lac des Deux Montagnes à travers la végétation éparse de l'île Girwood (B2.2). Le chemin sinueux que semble emprunter l'eau entre le rivage du village de Senneville et l'île crée un effet dynamique. Le paysage s'ouvre ensuite sur l'entièreté du lac jusqu'aux rives du parc national d'Oka duquel il est possible de discerner certaines installations touristiques, la plage, les montagnes et plusieurs activités nautiques récréatives (B2.3). Les vues latérales droites sont largement favorisées puisque l'angle de la route en contre-plongée et le muret de béton qui sépare les deux chaussées empêchent les points de vue vers la gauche. De plus, l'ouverture sur l'étendue du lac des Deux Montagnes, l'effet de découverte et la composition visuelle harmonieuse confèrent au champ visuel droit un intérêt paysager majeur qui capte le regard. L'ouverture et la grande échelle paysagère semblent annuler la vitesse du véhicule et donnent une certaine impression de staticité. Le ciel et la nature occupent une grande portion du panorama. Certaines composantes intangibles sont aussi à considérer dans l'évaluation paysagère, tel: le changement des saisons, les changements de climat, l'aube et le crépuscule, les ambiances diurnes et nocturnes, etc. Par exemple, à l'automne l'aspect de la MRC des Deux Montagnes change drastiquement et permet d'apprécier une variété de couleurs et de reliefs.

SÉQUENCE B3 - APPROCHE DE L'ÎLE-AUX-TOURTES

Environ au centre du pont, la route amorce une descente vers l'Île-aux-Tourtes et par le fait même dirige une plus grande fraction du champ visuel vers l'étendue d'eau (B3.1). Les paysages de l'échelle macro, plus spécifiquement le lac des Deux Montagnes jusqu'aux rives du parc national d'Oka, disparaissent derrière le paysage à l'échelle micro de l'Île-aux-Tourtes. Cette transition est occupée au premier plan par un muret de béton qui masque une part considérable du point de vue sur les paysages et crée un effet de bornage axial.

SÉQUENCE B4 - CORRIDOR DE L'ÎLE-AUX-TOURTES



B4.1

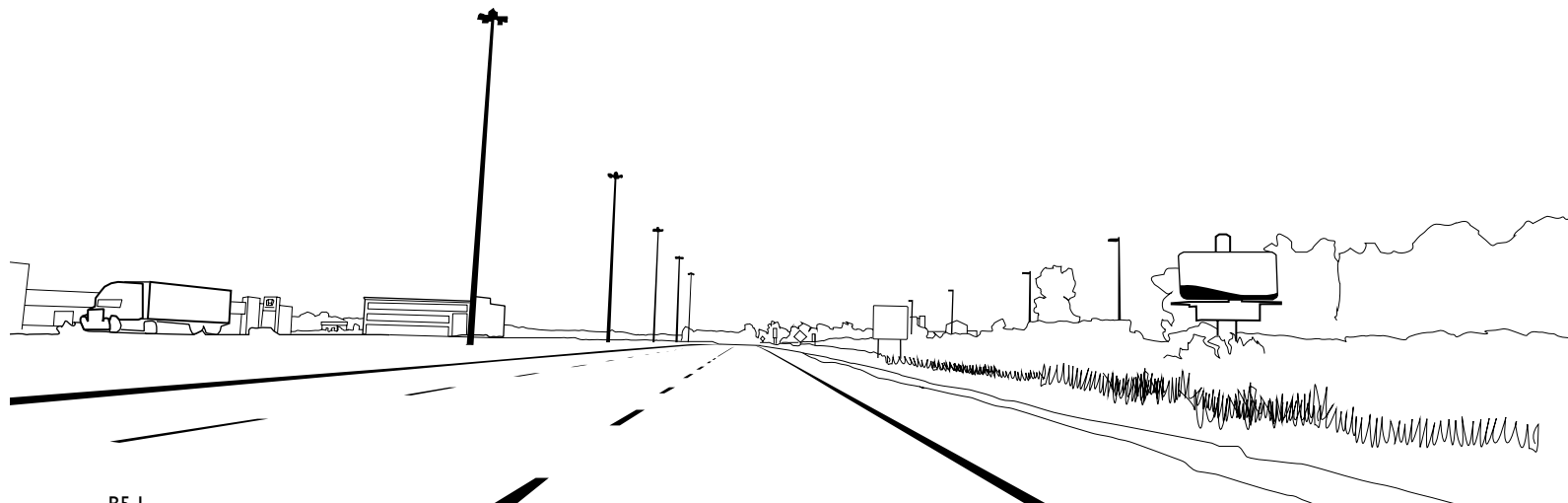


B4.2

Cette quatrième séquence visuelle débute lorsque l'autoroute fait son entrée dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Au sud, certaines percées visuelles s'immiscent encore entre les arbres vers la baie de Vaudreuil, alors qu'au nord une forêt dense d'arbres feuillus borne latéralement la route. Cette fermeture soudaine sur le lac des Deux Montagnes et le changement d'échelle engendré marquent l'entrée sur le territoire de l'Île-aux-Tourtes. La traversée de l'île est caractérisée par un effet de perspective occasionnée par l'alignement des équipements d'éclairage et l'encadrement végétal de part et d'autre de la route (B4.1). Le corridor routier aux accotements larges et herbacés continuera à s'élargir en direction de la municipalité de Vaudreuil-Dorion (B4.2). Au centre, un terre-plein surélevé et végétalisé sépare les deux chaussées. La signalisation touristique indique la présence du Château Vaudreuil. L'expérience paysagère de l'Île-aux-Tourtes à partir de l'autoroute Transcanadienne ne témoigne pas des événements historiques ou de l'importance archéologique des lieux.

SÉQUENCE B5 - VILLE DE VAUDREUIL-DORION

Perçue de l'autoroute, la Ville de Vaudreuil-Dorion (B5) offre un paysage horizontal ponctué d'équipements d'éclairage à hauts mats, de panneaux publicitaires et d'entrepôts industriels et commerciaux aux formes simples et orthogonales sans réel intérêt architectural. L'emprise autoroutière est vaste et comporte six voies au total qui sont séparées en deux par un large fossé végétalisé. La composition visuelle générale est hétérogène et ne traduit pas l'identité de la MRC de Vaudreuil-Soulanges ni celle de la municipalité traversée. Il n'existe pas non plus d'aménagement qui exprime la porte d'entrée de ce secteur particulier. On remarque aussi une forte présence du camionnage sur la route pour laquelle on ne peut négliger les incidences (ex.: points de vue bloqués, bruits, sentiment d'insécurité) sur l'appréciation paysagère des lieux traversés.



B5.1

PARCOURS B - À RETENIR

I LE PARCOURS B - UN VECTEUR DE DÉCOUVERTE PAYSAGÈRE

En ordre de découverte, les éléments d'intérêt paysager à prendre en compte sont:

- Les lots agricoles cultivés de la ville de Sainte-Anne-de-Bellevue;
- Les îles, principalement l'Île-aux-Tourtes, puis l'île Girwood et L'île-Cadieux;
- Le lac des Deux Montagnes;
- Le parc national d'Oka et ses installations (ex.: chalet, plage);
- La topographie montagneuse de la municipalité d'Oka.

2 LES SÉQUENCES VISUELLES ET L'EXPÉRIENCE PAYSAGÈRE ACTUELLE

Les séquences visuelles décrites précédemment permettent de révéler et d'analyser l'expérience paysagère liée au parcours B. Dans l'ordre, les principaux effets paysagers à considérer sont:

- Les jeux d'ouverture et de fermeture qui créent des percées visuelles sur le lac des Deux Montagnes à partir de l'île Girwood (Séquence B2);
- L'effet de découverte à l'échelle macro sur le paysage du lac des Deux Montagnes lorsque l'autoroute quitte le territoire de l'île Girwood (Séquence B2);
- La transition des échelles macro à micro à l'approche de l'Île-aux-Tourtes (Séquence B3).

3 L'EXPÉRIENCE PAYSAGÈRE, UN DÉFI DE LOCALISATION ET DE CONCEPTION

Bien que le parcours B permet d'entrevoir certains paysages naturels d'exception (en 1) qui sont parfois mis en scène par des effets paysagers (en 2), la majorité du parcours ne semble pas être issue d'une planification concertée de la route et du territoire qui favorise une scénarisation du parcours. De manière spécifique, les aménagements du pont nuisent même à plusieurs reprises à l'appréciation des paysages. Par exemple, la présence de murets de béton et de clôtures métalliques filtrent ou encore bloquent une portion importante des points de vue sur le paysage. De plus, il n'y a sur le parcours aucun équipement de mise en valeur du territoire (ex.: belvédère). En ce sens, dans l'optique d'une réfection du pont de l'Île-aux-Tourtes, il serait intéressant d'explorer le potentiel du parcours B, autant sur le plan de la localisation fine que sur celui de la conception, afin de scénariser l'expérience paysagère.

4 LES ENJEUX PAYSAGERS

L'analyse du parcours B a permis de cerner plusieurs enjeux et thèmes paysagers majeurs (en gras les nouveaux éléments cerner par le parcours B qui complètent ceux du parcours A) à explorer dans l'étude des solutions (deuxième volet de l'étude d'opportunité):

- Les entrées et **les sorties** de villes;
- **La traversée de lieux à caractère patrimonial** (Île-aux-Tourtes);
- L'expression de l'identité des lieux traversés;
- La scénarisation des parcours;
- Les paysages touristiques et emblématiques;
- Les paysages maritimes;
- Le potentiel de la cinétique (vitesse automobile) sur les paysages;
- La protection, la mise en valeur et le développement des paysages.



Figure 7:
En ordre, ces photographies
illustrent les parcours A et B de
l'évaluation visuelle précédente.

PARCOURS A ET B - À RETENIR

I LES ÉQUIPEMENTS D'ÉCLAIRAGE, UNE OPPORTUNITÉ À SAISIR

Les équipements d'éclairage ont indubitablement une influence sur l'expérience paysagère puisqu'ils peuvent créer ou accentuer des effets paysagers. Par exemple, les séquences visuelles illustrées des parcours A et B montrent que le simple alignement de lampadaires suffit à accentuer des impressions de perspectives ou d'entonnoir de la route. La localisation de ces structures a donc un impact sur le rythme et la perception du parcours. Outre l'emplacement, la conception du mobilier d'éclairage peut aussi avoir des conséquences positives ou négatives sur la composition visuelle générale de la route et sur les ambiances diurnes et nocturnes. Dans le cas du pont de l'Île-aux-Tourtes, différentes formes de lampadaires se retrouvent sur le parcours pour répondre à des besoins fonctionnels: les haut mâts à têtes multiples, les mâts à double têtes conventionnels, les mâts à double têtes en «T», etc. Le parc d'éclairage public du pont de l'Île-aux-Tourtes, étant considéré en fin de vie utile, aurait avantage à revisiter la conception de ces éléments qui ponctuent son parcours. S'ils font partie d'une planification intégrée du pont, les équipements d'éclairages peuvent jouer un rôle clé dans la mise en valeur intrinsèque du pont et de ces paysages.

2 LES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ ET LA MISE EN VALEUR DES PAYSAGES

Les équipements de sécurité du pont de l'Île-aux-Tourtes incluent les gardes-fous, les clôtures métalliques qui définissent l'emprise autoroutière, les murets de béton (aussi appelés mur ou barrière Jersey) et les terre-pleins. Ces dispositifs de sécurité fonctionnels nuisent plus souvent qu'autrement à l'expérience paysagère. Dans plusieurs cas spécifiques (ex: les séquences A2, A3, A4, B2 et B3), le muret de béton bloque partiellement ou encore empêche certains points de vue d'intérêt paysager. D'autres fois, l'accumulation de ces dispositifs surcharge la composition visuelle et crée un effet de confusion. Bien qu'ils soient nécessaires, ces équipements tireraient avantage à être conçu dans une optique de mise en valeur des paysages. **À terme, cette stratégie permettrait d'améliorer l'expérience paysagère du pont et favoriserait l'accessibilité visuelle des paysages d'intérêt par la création d'un premier plan esthétique et moins contraignant.**

3 LE CAMIONNAGE ET SON INCIDENCE SUR LES PAYSAGES

Le camionnage est une réalité très présente sur ce tronçon routier. Ce phénomène a des incidences en regard de la perception visuelle, sonore et sécuritaire des lieux. Le passage fréquent des camions bloque pendant de longues secondes des points de vue potentiels, affecte considérablement l'expérience paysagère avec le bruit constant de leurs moteurs et diminue le sentiment de sécurité des usagers qui prennent conséquemment moins de temps pour observer les paysages. **Dans la réfection d'un nouveau pont, il serait intéressant de réfléchir aux solutions d'aménagement qui serviraient à diminuer les impacts du camionnage sur les usagers de la route et sur les paysages.**

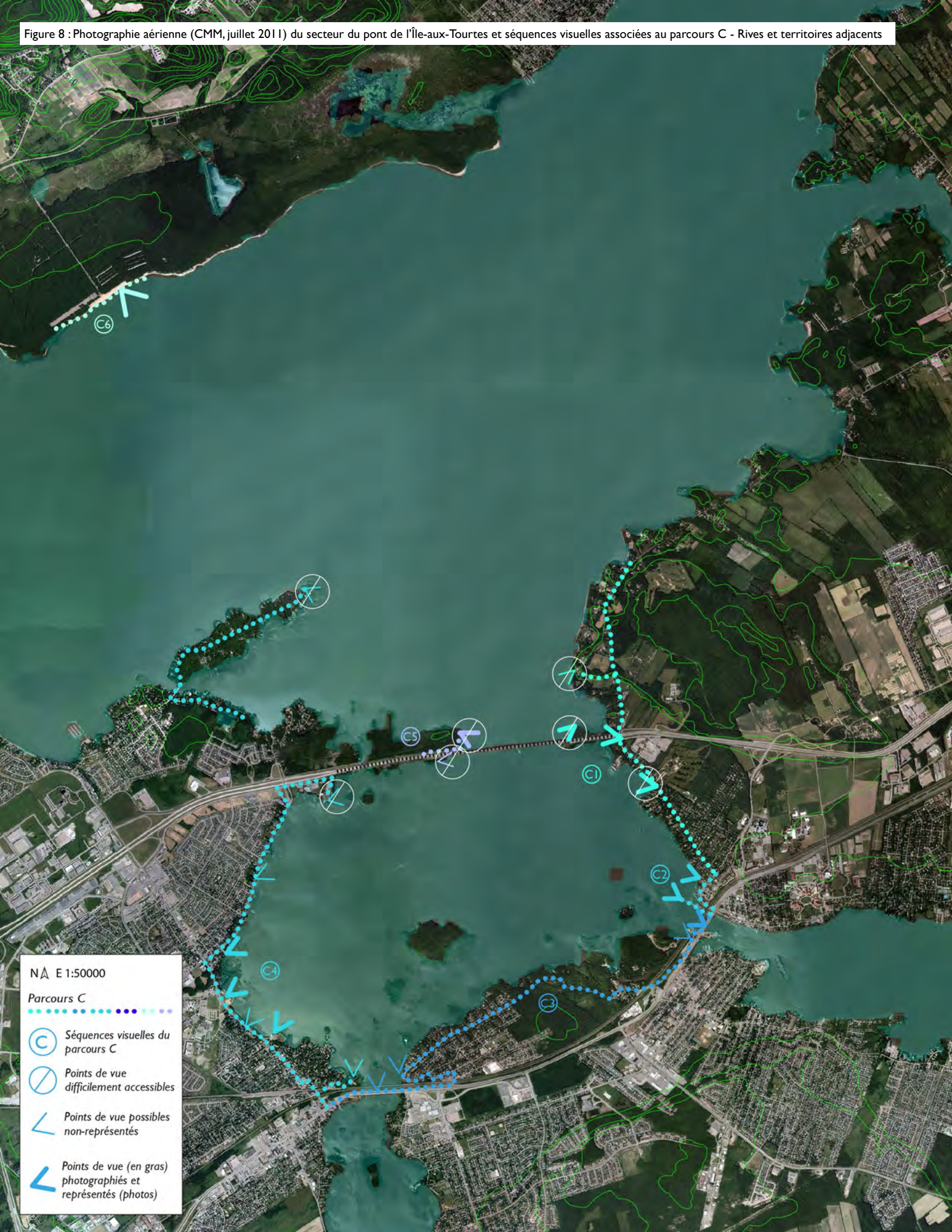
4 ENTRÉE DEVILLE ET PAYSAGES MÉTROPOLITAINS

Plusieurs ouvrages réalisés par la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal abordent l'enjeu des entrées de ville, principalement celui lié à l'île de Montréal. Un seul document aborde concrètement la problématique d'entrée de ville du pont de l'Île-aux-Tourtes, soit l'ouvrage *Les entrées de Montréal: cadrage paysager des entrées routières de la métropole* (2005). L'intérêt de cette étude réside d'abord dans le fait qu'elle ait retenu le corridor de l'autoroute 40, à partir du pont de l'Île-aux-Tourtes, en tant que parcours d'entrée représentatif pour l'agglomération. Ce rapport fournit également un avis expert sur les qualités visuelles du corridor dont en voici l'extrait:

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





La séquence visuelle valide certains constats de l'évaluation visuelle experte du chapitre 1, notamment l'impact visuel des murs Jersey et la présence d'une végétation abondante. L'évaluation permet cependant de mettre en lumière un élément nouveau, soit la basse altitude du pont par rapport au plan d'eau. **À terme, ce rapport fait l'état d'une porte d'entrée qui n'est pas mise en scène à sa juste valeur, mais dont les caractéristiques et les paysages traversés sont reconnus à l'échelle métropolitaine.**

Figure 8 : Photographie aérienne (CMM, juillet 2011) du secteur du pont de l'Île-aux-Tourtes et séquences visuelles associées au parcours C - Rives et territoires adjacents



N A E 1:50000

Parcours C

-  Séquences visuelles du parcours C
-  Points de vue difficilement accessibles
-  Points de vue possibles non-représentés
-  Points de vue (en gras) photographiés et représentés (photos)



PARCOURS C - RIVES ET TERRITOIRES ADJACENTS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Objectif: L'objectif de ce parcours en périphérie du pont de l'Île-aux-Tourtes est de révéler l'expérience paysagère des territoires adjacents qui permettent des points de vue vers celui-ci. À terme, cette évaluation visuelle vise à montrer l'importance du nombre de points d'observation sur le pont.

Description du parcours C: Le parcours, parfois fragmenté, vise un recensement des paysages du pont de l'Île-aux-Tourtes en suivant les routes et les parcs qui longent le littoral du lac des Deux Montagnes et de la baie de Vaudreuil. Les lieux et points de vue analysés considèrent aussi le profil topographique de la région ainsi que les lieux susceptibles d'offrir un bassin visuel pertinent. La première section du parcours (C1) débute sur le Chemin Senneville, dans la partie nord de la municipalité, passe sous le pont de l'autoroute 40 et se termine à l'intersection de la rue Sainte-Anne. La deuxième partie (C2) explore les installations récréatives sur les rives de la municipalité de Sainte-Anne-de-Bellevue. Le trajet se poursuit sur l'autoroute 20, d'abord par les voies du pont Galipeault, puis en traversant l'île Perrot jusqu'au-delà du pont Taschereau. À l'intersection de l'avenue Saint-Charles, le parcours bifurque en direction nord et longe le rivage de la municipalité de Vaudreuil-Dorion (C4) où plusieurs parcs riverains offrent des points de vue d'intérêt sur le pont de l'Île-aux-Tourtes. L'itinéraire fragmenté arpente aussi les routes de Vaudreuil-sur-le-Lac et de L'Île-Cadieux. Quelques points de vue plus difficiles d'accès sont aussi recensés sur le territoire de l'Île-aux-Tourtes (C5). La vue à partir de la plage du parc national d'Oka est aussi documentée (C6). La plupart des points de vue relatés dans cette analyse sont situés sur des territoires qui ont déjà fait l'objet d'aménagements particuliers de la part des municipalités, notamment les parcs et le réseau cyclable. Ils sont donc accessibles pour les piétons et les cyclistes mais offrent néanmoins des espaces de stationnements. Certains tronçons routiers sont aussi illustrés lorsqu'ils présentent un intérêt majeur, par exemple le pont Galipeault.

POINTS DE VUE VERS LE PONT DE L'ÎLE-AUX-TOURTES

POINTS DE VUE C1 - SENNEVILLE

La municipalité de Senneville est constituée majoritairement de milieux agricoles, forestiers et résidentiels. Les rives du lac des Deux Montagnes y sont presque entièrement occupées par des propriétés privées ce qui restreint considérablement les accès visuels sur le pont de l'Île-aux-Tourtes. Les points de vue à partir du chemin Senneville sont possibles à partir de deux localisations précises, l'une à proximité de l'intersection avec l'autoroute 40 (C1.1) et l'autre à partir d'un petit parc aménagé un peu au nord l'Avenue Sunset (C1.2). Le premier ne présente pas d'intérêt paysager particulier, mais le deuxième permet d'entrevoir le pont d'assez près, sous un angle nouveau et à partir d'un espace vert aménagé. Un point de vue peut aussi être obtenu à partir de la pointe de l'île Girwood qui se trouve sous le pont et permet d'en apprécier les structures massives de béton qui baignent l'immensité du lac et les rives de Vaudreuil-Dorion d'une lumière contrastée. Toutefois, comme c'est un lieu non aménagé, et possiblement en construction pour les prochaines années, il est inaccessible au grand public.

POINTS DE VUE C2 - SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

La municipalité de Sainte-Anne-de-Bellevue offre plusieurs points de vue sur le pont de l'Île-aux-Tourtes. D'abord, à partir du parc Godin le pont apparaît comme une ligne d'horizon qui s'étend à la limite de la baie de Vaudreuil. Le belvédère et les modules de jeux pour enfants y favorisent la fréquentation des lieux et soulignent l'importance de ce point de vue à l'échelle locale. Puis, en direction vers le noyau historique de la ville se situe le parc de la Promenade du canal où se trouvent les écluses et le Lieu historique national du Canal de Sainte-Anne-de-Bellevue. De ce parc linéaire, les multiples points de vue vers le pont de l'Île-aux-Tourtes sont agrémentés par l'aménagement d'une longue jetée complémentée de quais, d'embarcations nautiques, du pont ferroviaire du CP et de l'église Sainte-Anne. La proximité en regard du pont est accrue et permet d'en examiner les détails et l'apparence générale. Les composantes structurales et les équipements apparaissent toutefois dépouillés de préoccupations visuelles et esthétiques. En termes de circulation, il est apparent que le camionnage est une réalité constante sur le pont.



C1.1: Senneville - Photographie du pont de l'Île-aux-Tourtes à l'intersection du Chemin Senneville et de l'autoroute 40.



CI.2: Senneville - Photographie du pont de l'Île-aux-Tourtes à partir du chemin Senneville et au travers d'un terrain privé vacant.



CI.3: Senneville - Photographie du dessous du pont de l'Île-aux-Tourtes à partir de l'île Girwood.



C2: Sainte-Anne-de-Bellevue - Deux photographies du pont de l'Île-aux-Tourtes à partir du belvédère du parc Godin.



C2: Sainte-Anne-de-Bellevue - Cinq photographies du pont de l'Île-aux-Tourtes à partir du parc de la Promenade du canal à Sainte-Anne-de-Bellevue.



C3:Autoroute 20 et île Perrot - Photographie du pont de l'Île-aux-Tourtes à partir du pont Galipeault à proximité du pont ferroviaire du CP.

POINTS DEVUE C3 - AUTOROUTE 20 ET ÎLE PERROT

L'autoroute 20 qui surplombe le Canal de Sainte-Anne-de-Bellevue permet des points de vue en hauteur sur la baie de Vaudreuil et sur le pont de l'Île-aux-Tourtes. Au centre du pont Galipeault, la vue est filtrée au premier plan par une série de murs Jersey, par les rampes métalliques du pont du CN et par les structures du pont ferroviaire du CP. La vitesse automobile imposée par l'autoroute ne laisse toutefois pas beaucoup de temps pour apprécier cette composition visuelle à la fois harmonieuse, hétérogène et complexe. Une fois le pont traversé, quelques points de vue partiels sont possibles à partir de la sortie vers l'île Claude et du quai à proximité du Boulevard 1er. Tout comme dans la municipalité de Senneville, la rive nord de l'île Perrot est majoritairement occupée par des terrains résidentiels privés ce qui limite le nombre de points de vue accessibles à tous. Finalement, en direction de la Ville de Vaudreuil-Dorion, un dernier point d'observation s'ouvre sur la baie de Vaudreuil et sur une minime section du pont de l'Île-aux-Tourtes à partir du pont Taschereau.

POINTS DEVUE C4 - VAUDREUIL-DORION

À partir du Parc de la Maison-Valois, un quai rustique en bois offre une vue d'une proximité surprenante sur le pont émanant de l'Île-aux-Tourtes. L'angle d'observation permet de voir la répétition des piliers, la lente montée du tablier, la constance des murets Jersey et même la succession des gouttières. En direction nord sur l'Avenue Saint-Charles, route qui longe le rivage naturel de la municipalité de Vaudreuil-Dorion, le Parc de la Paix apparaît à proximité de l'École secondaire de la Cité-Des-Jeunes. Ses installations récréatives séduisantes, notamment un parc de rouli-roulant et des terrains de sables réservés à la pratique du Volley-Ball, sont très fréquentés par les jeunes du secteur. Le panorama ouvert qui fait office d'arrière-plan permet à un grand nombre d'usager d'apercevoir le pont dans toute sa longueur. Le chapelet de parc se poursuit le long du rivage jusqu'au Parc Esther-Blondin où un grand belvédère est aménagé ainsi que deux longs quais en bois. Les lieux semblent aussi très fréquentés et animés par la population locale. Les paysages exceptionnels qui s'offrent à la vue et les aménagements qui les rendent possibles, dans ce cas-ci et dans les deux cas précédents, témoignent d'une habileté et d'une volonté de la Ville de Vaudreuil-Dorion à mettre en valeur les paysages de sa région. Toutefois, si les points de vue généraux vers le pont sont appréciables, la conception de ses structures et de ses équipements ne semble pas avoir fait l'objet de préoccupations visuelles ou esthétiques. Le pont peut aussi être aperçu à partir de la pointe de L'île-Cadieux et de l'extrémité sud du stationnement du Château Vaudreuil. Ces lieux sont toutefois assez difficiles d'accès et les sections visibles du pont y sont minimes.

POINTS DEVUE C5 - L'ÎLE-AUX-TOURTES

L'Île-aux-Tourtes, site en voie d'être désigné site patrimonial archéologique, n'est accessible que par bateau et par une route informelle en bordure de l'autoroute Félix-Leclerc. Bref, le site est pratiquement inaccessible. Toutefois, la localisation de cette forêt sous le pont permet des points et surtout un angle de vue exceptionnels sur l'infrastructure du pont. La végétation et les rivages qui y semblent intouchés constituent un premier plan intéressant pour l'ensemble des points de vue. Le reflet de l'eau et la succession des piliers confèrent une dynamique différente à la rive en vis-à-vis. De cet endroit, il est aussi possible de mesurer l'ampleur des activités nautiques et de la circulation sur le pont sur lequel transit beaucoup de camions de marchandises.

POINTS DEVUE C6 - PARC NATIONAL D'OKA

Le parc national d'Oka, bien que géographiquement éloigné de l'objet à l'étude, laisse apercevoir à l'horizon l'infrastructure linéaire qui relie l'Île de Montréal à la municipalité de Vaudreuil-Dorion. L'ouverture à l'échelle macro sur la baie possède incontestablement un intérêt paysager, par contre le tablier plat du pont de l'Île-aux-Tourtes ne ressort pas comme un élément fort du bassin visuel.



C4: Vaudreuil-Dorion - Photographie du pont de l'Île-aux-Tourtes à partir du parc de la Maison-Valois





C4: Vaudreuil-Dorion - Photographie du pont de l'Île-aux-Tourtes à partir du belvédère du parc Esther-Blondin



C4: Vaudreuil-Dorion - - Photographie du pont de l'Île-aux-Tourtes à partir du parc de la Paix.



PARCOURS C - À RETENIR

I UNE MULTITUDE DE POINTS DE VUE EXCEPTIONNELS

Plus de 20 emplacements le long du littoral, pour la plupart des tronçons de route ou des parcs aménagés, permettent des points de vue d'intérêt paysager sur le pont de l'Île-aux-Tourtes, sans compter la quantité élevée de points de vue à partir de propriétés privées. Parmi les points de vue exceptionnels, il faut compter ceux :

- du parc Godin;
- du parc de la Promenade du canal et du Lieu historique du Canal de Sainte-Anne-de-Bellevue;
- du parc de la Maison-Valois;
- du parc de la Paix;
- du parc Esther-Blondin.

À ceux-ci, il faut ajouter les points de vue avec un potentiel paysager considérable qui sont pour l'instant difficiles d'accès, soit :

- la pointe ouest de l'île Girwood;
- la pointe est de l'Île-aux-Tourtes.

2 DES ÉQUIPEMENTS DE MISE EN VALEUR DU PAYSAGE

Les points de vue exceptionnels énumérés précédemment (en 1) ont le trait commun d'être aménagé de façon à souligner la présence du paysage ou encore de posséder des équipements de mise en valeur de ce dernier, par exemple :

- le belvédère du parc Godin
- les installations du parc de la Promenade du canal dont la plate-forme linéaire éclairée, son mobilier, les quais des marinas et les écluses;
- le parc riverain de la Maison-Valois, ses chemins sinueux et son quai;
- les installations récréatives orientées vers le paysage qui se trouvent au parc de la Paix;
- le belvédère, les aires à pique-nique aménagées et les deux quais du parc Esther-Blondin.

3 LA CONCEPTION ARCHITECTURALE DU PONT DE L'ÎLE-AUX-TOURTES, UNE PRIORITÉ

Les cônes visuels analysés ont permis de tirer certaines conclusions sur la qualité architecturale du pont de l'Île-aux-Tourtes. Bien que sa localisation lui donne une importante visibilité, voire une certaine notoriété, sa conception architecturale est certes décevante : tablier plat, structure en poutres de béton précontraintes, équipements techniques apparents, murets de sécurité conventionnels, forme simple, piliers répétitifs, etc. En plus de répondre à des critères de sécurité et d'efficacité structurale, il serait intéressant que l'infrastructure réponde à une préoccupation de l'ordre de la qualité architecturale de l'ouvrage.

L'évaluation visuelle des territoires adjacents au pont de l'Île-aux-Tourtes démontre l'abondance des points de vue vers celui-ci (en 1) et l'importance apparente qui leur est accordée (en 2). À terme, il serait souhaitable que cette équation justifie qu'un effort plus grand soit porté à l'égard de la conception architecturale et au design de l'infrastructure de transport et que les préoccupations visuelles et esthétiques soient prises en compte au même titre que les autres critères.

4 LES ENJEUX PAYSAGERS

L'analyse du parcours C a permis de cerner plusieurs enjeux et thèmes paysagers majeurs à explorer dans l'étude des solutions (deuxième volet de l'étude d'opportunité) :

- La protection, la mise en valeur et le développement des paysages;
- La conception architecturale et le design du pont;
- Les paysages touristiques et emblématiques (équipements de mise en valeur);
- Les paysages maritimes;
- Le camionnage.

Figure 9 : Photographie aérienne (CMM, juillet 2011) du secteur du pont de l'Île-aux-Tourtes et portrait synthèse des principaux éléments et points de vue paysagers d'intérêt.



À RETENIR - CHAPITRE I

CARACTÉRISATION PHYSICOSPATIALE ET ÉVALUATION VISUELLE DES PAYSAGES

LIMITES MÉTHODOLOGIQUES ET PROCESSUS DE MISE EN OEUVRE DU PROJET ROUTIER

Les méthodes les plus récentes en matière d'analyse des enjeux de paysages favorisent la participation d'utilisateurs quotidiens de la route et la consultation d'acteurs locaux de la planification du territoire afin d'obtenir un portrait plus juste des valorisations sociales, culturelles et visuelles des paysages. La synthèse des points de vue d'une multitude d'intervenants permet entre autres de confirmer ou d'infirmer l'intérêt des éléments paysagers identifiés et d'approfondir la connaissance locale des territoires. Dans le cas d'une évaluation visuelle experte, le chercheur est seul à déterminer les éléments et les séquences visuelles d'intérêt paysager. Même si la recherche est menée dans un effort de neutralité, les constats et recommandations sont nécessairement teintés du jugement de l'observateur et de l'expérience académique et professionnelle de l'expert. En ce sens, il est important d'intégrer dans le processus de réalisation du projet routier une étape de prise en compte des aspirations des intervenants locaux en matière de protection, de mise en valeur et de développements des paysages du secteur du pont de l'Île-aux-Tourtes.

QUELS SONT LES PRINCIPAUX PAYSAGES D'INTÉRÊTS?

- Les lots agricoles cultivés de Sainte-Anne-de-Bellevue;
- Les îles, principalement l'Île-aux-Tourtes, puis l'île Girwood et L'île-Cadieux;
- Le lac des Deux Montagnes et la baie de Vaudreuil;
- Le parc national d'Oka et ses installations;
- La topographie montagneuse de la municipalité d'Oka;
- Le Château Vaudreuil;
- Les rives végétalisées de l'île Perrot;
- Les rives de Sainte-Anne-de-Bellevue et les éléments qui en ressortent, notamment le pont ferroviaire du CP et le clocher de l'église Sainte-Anne ainsi que le bâtiment imposant de l'hôpital Sainte-Anne;
- Les rives de Senneville, dont le club de voiles.

Il est important de souligner que ces paysages majoritairement naturels sont influencés par plusieurs facteurs qui modifient considérablement leurs aspects, tels les changements de saisons, les changements de température, les ambiances diurnes/nocturnes, le crépuscule et l'aube, les activités récréotouristiques, etc. En ce sens, le degré d'intérêt des éléments ci-dessus peut varier selon l'heure de la journée et la période de l'année.

QUELS SONT LES PRINCIPAUX POINTS DE VUE D'INTÉRÊT PAYSAGERS?

- Les séquences visuelles A2 et A3 du parcours d'entrée de l'île de Montréal;
- Les séquences visuelles B2 et B3 du parcours de sortie de l'île de Montréal;
- Le point de vue à partir du belvédère du parc Godin;
- Les points de vue à partir de la jetée du parc de la Promenade du canal;
- Le point de vue à partir du quai du parc de la Maison-Valois;
- Les points de vue à partir des installations récréatives du parc de la Paix;
- Le point de vue à partir du belvédère du parc Esther-Blondin.

QUELS SONT LES PRINCIPAUX ENJEUX PAYSAGERS?

- La protection, la mise en valeur et le développement des paysages;
- La conception architecturale et le design du pont;
- Les paysages touristiques et emblématiques;
- Les paysages maritimes;
- Les entrées et les sorties de villes;
- L'identité des lieux traversés;
- La scénarisation des parcours;
- L'effet de la cinétique (vitesse automobile) sur les paysages.
- Les opportunités liées aux équipements de sécurité et d'éclairage
- Le camionnage.

Cette première évaluation des paysages fait l'état d'un corridor d'entrée de ville qui ne met pas en scène à leur juste valeur les identités des milieux traversés, mais dont les paysages emblématiques sont reconnus à l'échelle métropolitaine.

LE PROJET ROUTIER, UN DÉFI DE LOCALISATION ET DE CONCEPTION

Dans l'optique d'une réfection ou de rénovations majeures du pont de l'Île-aux-Tourtes, il serait intéressant d'explorer le potentiel des parcours A et B, sur le plan de la localisation précise des voies afin de scénariser l'expérience paysagère. Une attention particulière à la conception (qualité architecturale et design) serait aussi souhaitable pour bonifier les points de vue à partir du pont et réciproquement à partir des territoires adjacents (Parcours C). Certaines opportunités méritent aussi d'être saisies tels la réfection des équipements d'éclairage, des équipements de sécurité ainsi que la gestion du camionnage. Ces éléments spécifiques gagneraient à être solutionnés de manière créative et innovante.



RELEVÉ DES ENJEUX PAYSAGERS ISSUS DES DOCUMENTS OFFICIELS DE PLANIFICATION

L'APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE ET SES LIMITES

La deuxième étape du mandat consiste en la réalisation d'un relevé des enjeux de paysage issus des documents officiels de planification du secteur du pont de l'Île-aux-Tourtes, des études paysagères et d'autres ressources jugées pertinentes. La réalisation du relevé de ces enjeux mise principalement sur une démarche de recensement des documents suivants:

- les documents municipaux de la planification du territoire: les plans d'urbanisme du village de Senneville et des villes de Sainte-Anne-de-Bellevue, de Montréal et de Vaudreuil-Dorion;
- les documents régionaux de la planification du territoire: les schémas d'aménagement des MRC de Vaudreuil-Soulanges, de Montréal et le Plan d'aménagement et de développement de Montréal (CMM);
- les évaluations et inventaires patrimoniaux;
- le site internet de téléversement de photographies Panoramio;
- les travaux de la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal (plus particulièrement les ouvrages sur les entrées routières de Montréal et le livre *Montréal en paysages* publié en 2011)

L'objectif de cette démarche est de cerner les aspirations paysagères des différents acteurs locaux et régionaux en matière de protection et de mise en valeur des paysages. De manière précise, la démarche de recensement permet une synthèse en trois volets:

1. Une description textuelle et un portrait cartographique qui font l'inventaire des éléments d'intérêt paysager pour chaque type de document;
2. Un portrait cartographique synthèse qui rassemble tous les éléments d'intérêt paysagers relevés dans l'ensemble des documents recensés;
3. Une synthèse des enjeux paysagers sous forme de points à retenir.

Limites méthodologiques

La courte durée du mandat a imposé certaines limites à l'étude. Le temps restreint a réduit à l'essentiel le nombre de documents à l'étude et a engendré une analyse concise de ceux-ci. De manière spécifique, les municipalités et MRC plus à l'écart n'ont pas été considérées (ex.: île Perrot) et les plans et politiques des différents paliers gouvernementaux n'ont pas fait l'objet d'une recherche exhaustive comme c'est le cas dans l'ouvrage *Montréal en paysage* par exemple. Il est à noter que cette étude recense strictement les enjeux paysagers explicités dans les documents de planification. En ce sens, tout ce qui est lié avec l'aménagement du territoire sera relaté dans la synthèse des différentes parties de l'étude des besoins dans le chapitre sur l'environnement social. Certains documents ou sites internet d'entités précises, tels le parc national d'Oka ou encore l'Arboretum Morgan ont aussi dû être écartés. Dans un autre ordre d'idée, les bonnes pratiques en matière de paysage encouragent de plus en plus l'utilisation de la consultation publique et la réalisation d'entrevues individuelles avec les intervenants concernés pour construire un portrait plus juste des valorisations sociales, culturelles et visuelles des paysages. Cette méthode plus complète et axée sur les aspirations collectives diminue le risque d'oublier des éléments importants et d'en surévaluer certains autres.

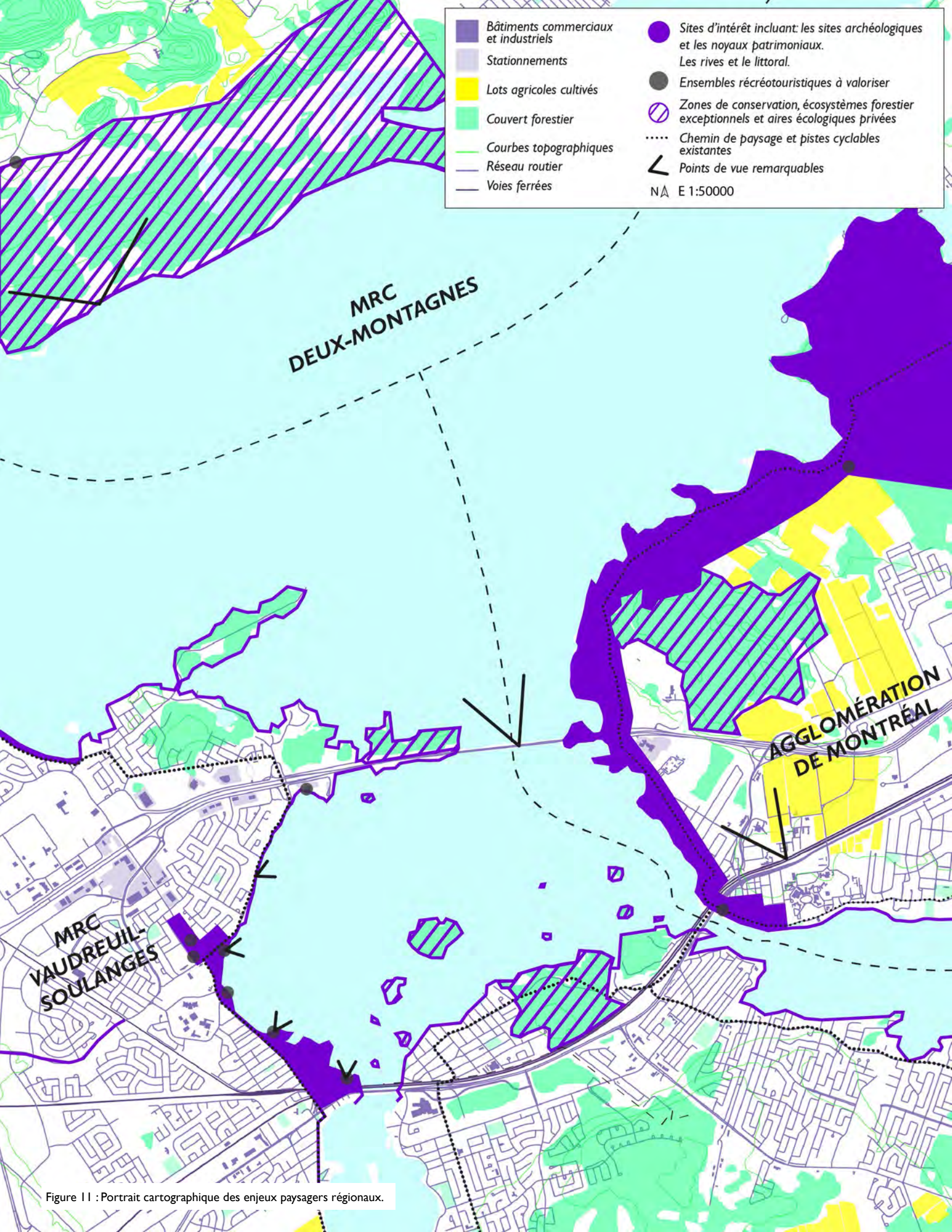


Figure 11 : Portrait cartographique des enjeux paysagers régionaux.

ENJEUX PAYSAGERS ISSUS DES DOCUMENTS RÉGIONAUX

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DE LA MRC VAUDREUIL-SOULANGES

Le schéma d'aménagement de Vaudreuil-Soulanges met en place une série de mesures qui visent à protéger et à mettre en valeur les paysages de la MRC depuis 2004. Dans le plan d'action sur les territoires d'intérêt historique, culturel, esthétique et écologique deux orientations principales sont ciblées: **la protection du milieu naturel et le maintien de ses paysages ainsi que la protection et la mise en valeur des éléments d'intérêt patrimonial**. Sur le portrait cartographique, les écosystèmes forestiers exceptionnels, les zones de conservations existantes, les aires écologiques privées, les points de vue remarquables et les bâtiments, chemins et sites patrimoniaux sont représentés. Les orientations de la gestion environnementale établissent une réglementation quant à la protection des **rives et du littoral** ainsi que sur le contrôle de l'expansion des carrières et des sablières. En matière de transport spécifiquement, le schéma d'aménagement précise aussi une volonté d'améliorer **la qualité de vie des citoyens et la qualité de l'environnement le long du réseau routier**. Ces orientations établissent des lignes guides qui permettent de garder le contrôle sur la qualité des paysages. Les **pistes cyclables et les équipements récréotouristiques** et culturels permettent de découvrir les paysages de la région et ont aussi une incidence sur leurs valorisations sociales et culturelles.

Une volonté de s'arrimer au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) a engendré un projet de modification du schéma d'aménagement et de développement (SAD - 2014). Bien que ce règlement ne soit pas encore en vigueur, il renforce l'orientation qui vise à développer un Grand Montréal dont l'environnement est protégé et mis en valeur. De manière concrète, le SAD s'engage à **préserver le milieu naturel de façon à assurer les meilleures conditions de survie de la flore et de la faune et le maintien des paysages naturels et à favoriser l'agriculture dynamique**. Le nouveau plan inclut aussi des constructions patrimoniales ayant été reconnues après la mise en vigueur du dernier schéma en 2004, dont le site du patrimoine de la Maison-du-Chanoine-Lionel-Groulx et l'ancien palais de justice qui apparaissent sur le portrait cartographique (figure 11). Dans un spectre plus large, la municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges est un signataire de la **Charte des paysages québécois** et s'engage à protéger et mettre en valeur les paysages de sa région. Ils s'inspirent des principes de cette charte (annexe 2) pour guider leurs actions à l'égard **des paysages exceptionnels et du quotidien**. Depuis 2012, ils s'appuient aussi sur la loi du ministère de la Culture et de Communication sur le patrimoine culturel. De ce fait, le paysage représente une préoccupation fondamentale pour la municipalité de Vaudreuil-Dorion.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

Le schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal s'est doté de quelques stratégies ayant un impact sur les paysages et ce depuis 1987. Le SAD, présentement en processus de modification et à l'étape de la consultation publique, détermine **les principaux éléments d'intérêt du territoire de l'agglomération soit le patrimoine bâti et archéologique, les territoires d'intérêt écologique ainsi que les paysages emblématiques et identitaires**. Le schéma propose différentes mesures destinées à assurer leur protection et leur mise en valeur. Pour les municipalité de Senneville et Sainte-Anne-de-Bellevue, les paysages valorisés sont principalement **le lac des Deux Montagnes, l'Arboreteum Morgan, les sites à caractère patrimonial pour la plupart situés sur les kilomètres de berges qui entourent l'île de Montréal**. Ces éléments sont perçus en tant qu'éléments paysagers d'intérêt qui favorisent un cadre de vie exceptionnel. Le SAD vise à protéger et à mettre en valeur les éléments du milieu naturel possédant un important potentiel écologique ou récréatif. Le volet patrimonial lui est abordé plutôt au sens législatif dans l'optique de préserver le bâti traditionnel le plus typique et le plus représentatif. L'identification pointue relève toutefois de la loi sur le patrimoine culturel du ministère de la Culture et des Communications qui sera abordé dans les pages suivantes, soit dans la section sur les enjeux paysagers issus des évaluations et répertoires de patrimoine.

PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT (PMAD)

Le PMAD est un document déposé en 2012 par la Communauté métropolitaine de Montréal qui vise à créer un Grand Montréal attractif, compétitif et durable. Le plan fixe trois grands défis pour la métropole dont le troisième est **la protection et la mise en valeur de l'environnement, c'est-à-dire des atouts naturels et bâtis de la région de Montréal**. Le plan adresse aussi directement la question du paysage et s'engage à protéger à l'échelle métropolitaine: **les bois et les corridors forestiers, les milieux humides, les rives et le littoral, les paysages d'intérêt et le patrimoine bâti**. Il y a aussi une volonté de mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques particulièrement avec **le développement des réseaux cyclables et navigables** (trames verte et bleue). Le plan a permis d'identifier sur le portrait cartographique de nouveaux éléments dont, **la chaîne montréalaise et le parc national d'Oka, les zones d'intérêt patrimonial et certains points d'activités récréotouristiques à valoriser**. Par contre, l'élément le plus important ressortant de ce document, dans le cadre de cette étude spécifique, est certainement **la présence du point de vue orienté vers les Montérégiennes à partir du pont de l'Île-aux-Tourtes et la confirmation de son intérêt paysager à l'échelle métropolitaine**.

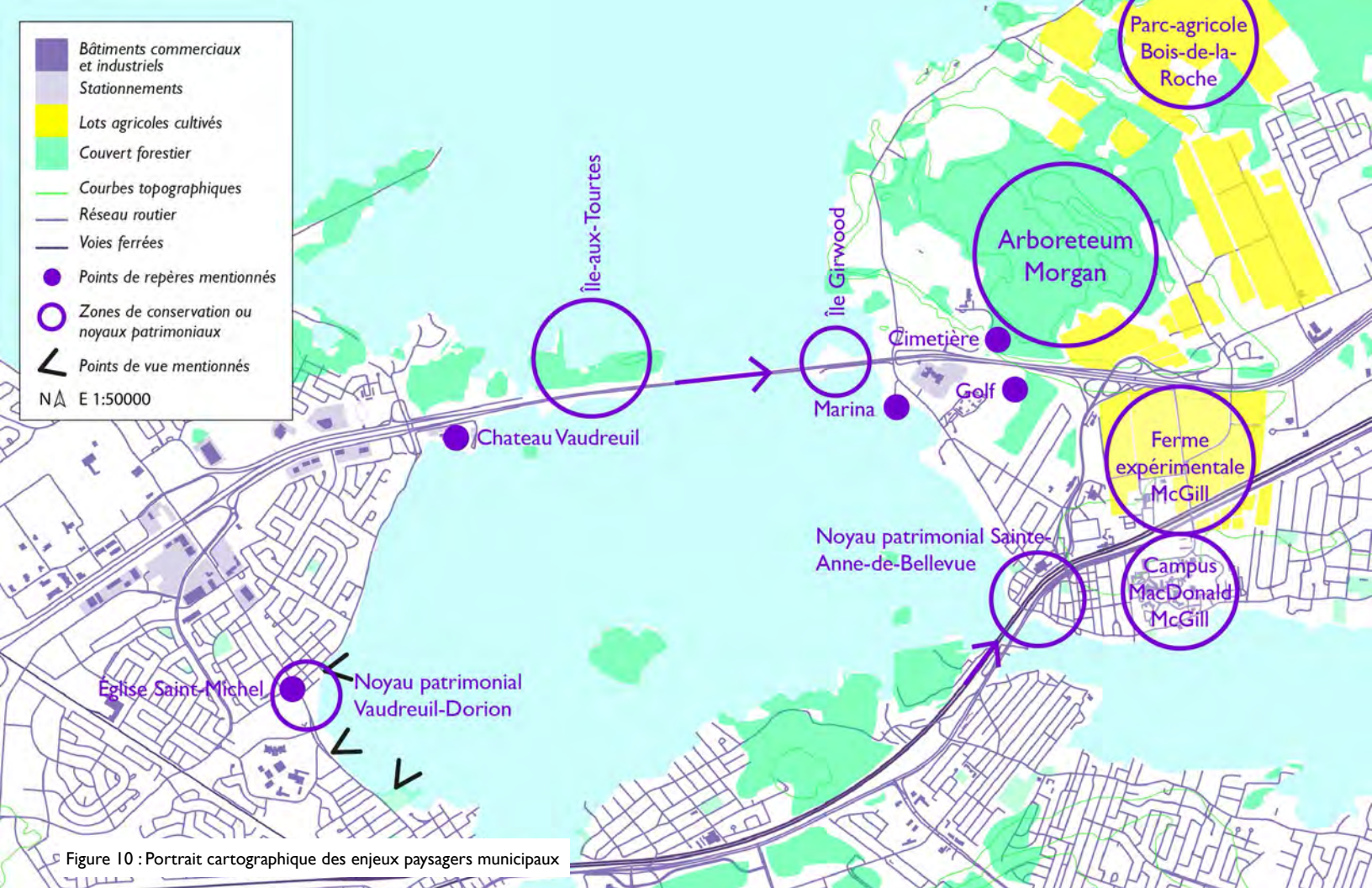


Figure 10 : Portrait cartographique des enjeux paysagers municipaux

ENJEUX PAYSAGERS ISSUS DES DOCUMENTS MUNICIPAUX

PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Plusieurs recommandations listées dans le plan d'urbanisme de Montréal (2004) ont une influence sur les paysages de l'ouest de l'île et de ses rives. Tout d'abord, une première famille d'action vise à mettre en valeur le caractère insulaire et les autres éléments identitaires du paysage urbain. Dans cette catégorie, un certain nombre de principes révèlent l'intérêt du paysage, soit :

- affirmer le caractère insulaire de Montréal et mettre en valeur son parcours riverain;
- préserver et mettre en valeur la trame verte de Montréal;
- préserver et mettre en valeur le caractère champêtre et les activités agricoles des secteurs de l'ouest de la ville;
- préserver les spécificités de la trame urbaine montréalaise (tracés fondateurs);
- marquer de manière distinctive les entrées au territoire montréalais;
- mettre en valeur le paysage nocturne de Montréal.

L'orientation sur les paysages agricoles cible des secteurs précis, notamment le parc agricole du Bois-de-la-Roche, l'Arboreteum Morgan, l'écomusée de la vallée du Saint-Laurent, la ferme expérimentale du Campus MacDonald de l'Université McGill, une partie du parc-nature de l'Anse-à-l'Orme et les terrains de golf. Une autre famille d'actions promeut aussi la volonté d'assurer une contribution positive des grandes infrastructures de transport à l'amélioration du paysage urbain, notamment par :

- l'amélioration de l'image des corridors routiers montréalais;
- l'amélioration de l'intégration des infrastructures de transport collectif au paysage urbain.

Ce qu'il faut retenir de ces orientations est l'importance de l'enjeu d'entrée de ville et la manière dont ces seuils sont perçus comme des occasions uniques d'affirmer l'identité montréalaise. Au-delà de leur rôle fonctionnel, les corridors routiers ont un effet structurant et constituent une importante vitrine qui témoigne du dynamisme économique, social et culturel des milieux traversés. En ce sens, le plan met de l'avant la préservation et la mise en valeur des paysages surtout lors de la mise en oeuvre d'un projet routier.

PLANS D'URBANISME DU VILLAGE DE SENNEVILLE ET DE LA VILLE DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

Les plans d'affectation du sol du village de Senneville et de la ville de Sainte-Anne-de-Bellevue permettent d'obtenir une meilleure compréhension des milieux présents sur les abords autoroutiers. D'abord plusieurs zones de conservation sont identifiées du côté nord de l'autoroute et visent à protéger les milieux naturels, tels le **parc agricole du Bois-de-la-Roche, l'Arboreteum Morgan et l'île Girwood**. Le plan d'urbanisme du village de Senneville (2013) prévoit même une nouvelle délimitation de l'écoterritoire autour de l'Arboreteum Morgan afin d'élargir la protection du couvert forestier des municipalités et de fournir un meilleur encadrement des paysages à l'échelle métropolitaine. Au sud de la route Transcanadienne se situent le **Campus MacDonald de l'Université McGill ainsi que les terrains d'agriculture expérimentale** qu'ils y cultivent. Les installations de l'institution constituent un large territoire à vocation socioculturelle et sportive. L'ensemble des lots agricoles et des équipements ont aussi une grande importance paysagère. À l'échelle locale, **un cimetière, un terrain de golf et un club de voile** tous à proximité de l'autoroute ont aussi des qualités paysagères reconnues. **La bande résidentielle rurale qui longe le littoral** contribue à conférer une identité forte aux deux municipalités. **Le caractère bucolique et pittoresque** souhaite être conservé afin de maintenir un milieu de vie de qualité et durable. Un noyau patrimonial important se situe à l'intersection de l'autoroute 20 et du littoral de Sainte-Anne-de-Bellevue et inclut le lieu historique patrimonial du Canal ainsi que plusieurs habitations classées patrimoniales. Le volet patrimoine a fait l'objet d'une évaluation du patrimoine urbain conduit par la Ville de Montréal et fera l'objet d'une analyse plus soutenue dans une section ultérieure. **À terme, les milieux de part et d'autre de l'autoroute sont nombreux à avoir un intérêt paysager pour les municipalité de Senneville et de Sainte-Anne-de-Bellevue. De ce fait, tout projet routier devra composer avec les paysages et évoluer de concert avec les aspirations de développement des deux plans d'urbanisme.**

PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE VAUDREUIL-DORION

Le plan d'urbanisme de la Ville de Vaudreuil-Dorion datant de 2008 identifie plusieurs grandes orientations dont les suivantes abordent le volet paysager directement: le récréotourisme, le patrimoine et l'environnement. D'abord, l'une des actions ciblées en regard du tourisme mise sur les spécificités du milieu, notamment **les plans d'eau, les noyaux patrimoniaux, les routes panoramiques, les vestiges archéologiques et le cyclotourisme** pour développer la vitalité de la municipalité. Tant dans les considérations touristiques que patrimoniales, il y a une volonté de protéger, de mettre en valeur et de faire reconnaître les paysages. La section environnementale du plan d'urbanisme exprime aussi clairement une orientation qui vise à préserver et à mettre en valeur **les milieux naturels sensibles, les milieux naturels d'intérêts esthétiques et écologiques ainsi que les ressources du territoire.**

De manière précise, plusieurs points de repère visuels sont cités: **l'édifice Future Electronics, le Château Vaudreuil, le clocher de l'église Saint-Michel, le lac des Deux Montagnes et les ponts de l'Île-aux-Tourtes et Taschereau**. Certaines percées visuelles d'intérêt sont aussi identifiées à partir des parcours **du chemin de l'Anse, du chemin des Chenaux et à partir de lieux précis tels les parcs de la Paix, de la Maison-Valois et Esther-Blondin**. Le volet patrimoine sera abordé dans une section ultérieure, toutefois, il est déjà intéressant de constater l'importance du noyau patrimonial à l'intersection des Avenues Saint-Charles et Saint-Michel et la présence de plusieurs bâtiments patrimoniaux.

La municipalité avance l'hypothèse que les points de vue les plus observés sont ceux situés sur les tronçons routiers les plus achalandés, soit les autoroutes. **Puisque ces voies sont utilisées dans bien des cas de manière quotidienne, une certaine attention mérite d'être accordée à ces points de vue et à leur valorisation.** En effet, la majorité des parcours d'accès vers la ville de Vaudreuil sont des infrastructures autoroutières. De ce fait, le plan d'urbanisme évoque l'enjeu d'entrée de ville en tant que vecteur de la première impression de la municipalité. **Il y a une volonté de développer les paysages et l'image que projette ces corridors routiers notamment par le pont de l'Île-aux-Tourtes qui procure déjà des vues exceptionnelles sur le lac des Deux-Montagnes.**

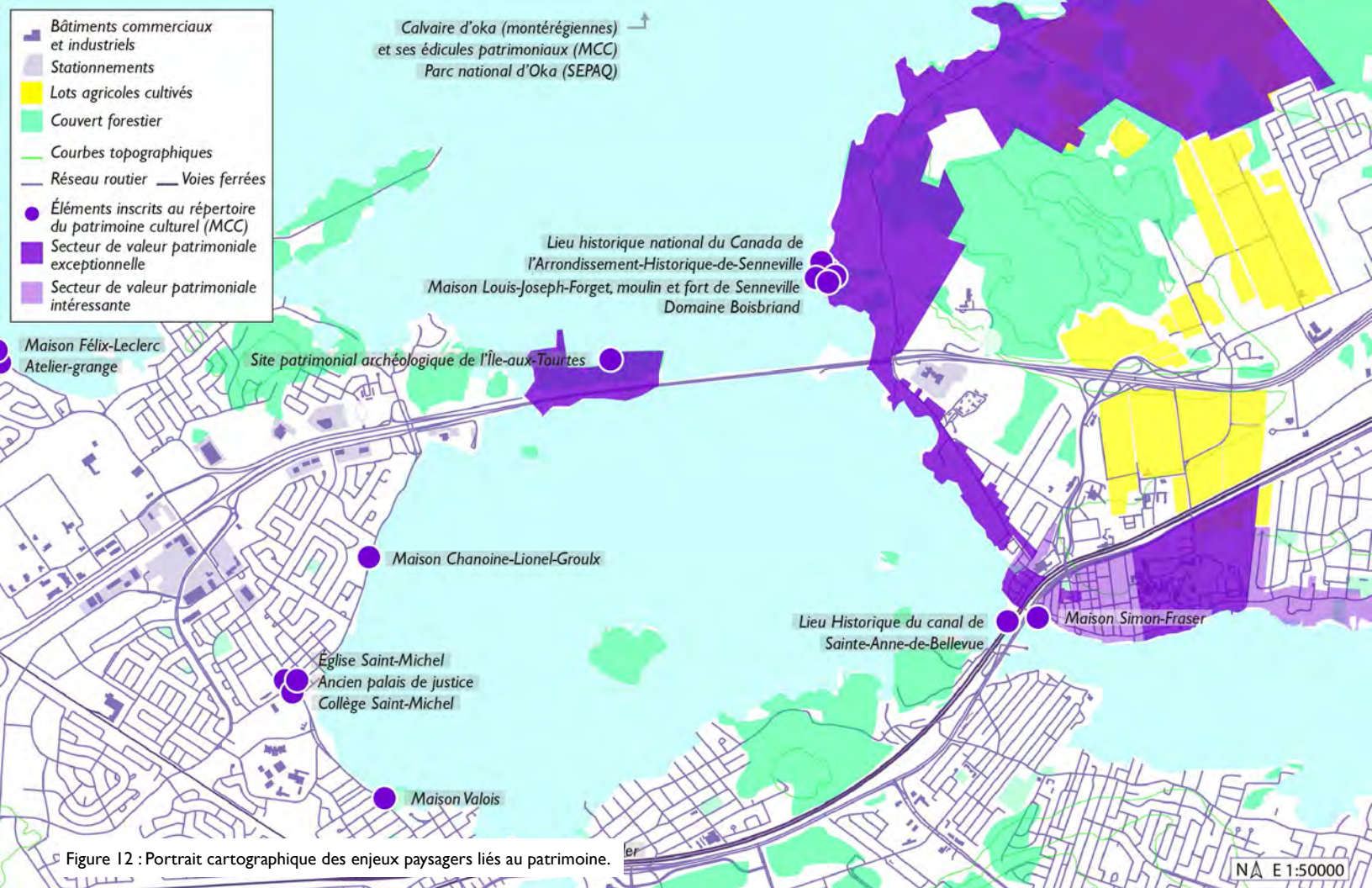


Figure 12 : Portrait cartographique des enjeux paysagers liés au patrimoine.

ENJEUX PAYSAGERS ISSUS DES ÉVALUATIONS ET DES RÉPERTOIRES DE PATRIMOINE

ÉVALUATION DU PATRIMOINE URBAIN - PIERREFONDS - SENNEVILLE

Cette évaluation du patrimoine urbain a été commandée par la ville de Montréal et a été réalisée par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine en 2005. Ce sont uniquement les conclusions tirées à l'égard de la municipalité de Senneville qui seront relatées dans cette analyse. Le village est décrit comme un lieu bucolique et pittoresque occupé par une majorité de maisons de villégiature. **Il y a une volonté de maintenir la vocation agricole, la culture des vergers et le caractère des boisés et des rives. Un territoire de valeur patrimoniale exceptionnelle est délimité par une épaisseur variable qui suit la totalité de la rive de la municipalité où l'on retrouve une grande concentration de résidences du 19^e siècle qui jumelées avec la végétation, les éléments de paysage et le tracé du chemin de Senneville en font un secteur de qualité exceptionnelle non seulement à Montréal, mais au Canada.** Plusieurs bâtiments aux qualités architecturales notables s'y retrouvent, soit la maison Louis-Joseph-Forget, le moulin de Senneville, le fort de Senneville et le domaine Boisbriand. Les recommandations qui concernent la bande d'intérêt patrimonial exceptionnel suggèrent de protéger les caractéristiques architecturales et paysagères des milieux, d'assurer la protection et la mise en valeur des aménagements urbains, de préserver le couvert végétal, de protéger les perspectives d'intérêt patrimonial et de développer des outils de mise en valeur des tracés fondateurs à fort potentiel. Le document suggère aussi l'élaboration d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) qui a vu le jour sous le Règlement 441 à Senneville en juin 2013. Le PIIA identifie près de cinquante bâtiments d'intérêt, dont près de la moitié ont leur adresse sur le tracé fondateur du chemin Senneville qui se situe dans la zone patrimoniale exceptionnelle. Il liste une série de critères qui visent à favoriser l'harmonisation des aménagements avec le caractère architectural du village de Senneville par des interventions respectueuses des particularités naturelles lors de toutes interventions sur le territoire.

ÉVALUATION DU PATRIMOINE URBAIN - L'ÎLE BIZARD - SAINTE-GENEVIÈVE - SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

Cette évaluation du patrimoine urbain a été commandée par la ville de Montréal et a été réalisée par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine en 2005. Ce sont uniquement les conclusions tirées à l'égard de la municipalité de Sainte-Anne-de-Bellevue qui seront relatées dans cette analyse. Toute la rive de l'Île-de-Montréal qui est ouverte sur le paysage est considérée de valeur patrimoniale exceptionnelle. Dans la municipalité de Sainte-Anne-de-Bellevue, le canal de Sainte-Anne, dont les écluses sont surmontées du pont ferroviaire du Grand tronc et du pont ferroviaire du Canadien Pacifique, est un lieu patrimonial qui offre des perspectives exceptionnelles sur le lac des Deux Montagnes. Le noyau villageois qui se situe juste au nord de ces ponts et de celui de l'autoroute 20 est aussi considéré de valeur exceptionnelle avec le secteur du collège MacDonald. Le chemin Sainte-Anne, l'église Sainte-Anne-de-Bellevue, l'Arboretum Morgan et la ferme expérimentale de l'Université McGill sont aussi des éléments marquants du paysage bien qu'ils ne soient pas identifiés comme éléments de patrimoine dans l'évaluation. Les rues Crevier et Saint-Jean-Baptiste contiennent aussi un nombre élevé de constructions d'intérêt. Les recommandations sont sensiblement les mêmes que celles du village de Senneville, c'est-à-dire qu'elles suggèrent de **protéger les caractéristiques architecturales et paysagères du milieu, d'assurer la protection et la mise en valeur des aménagements urbains, de préserver le couvert végétal, de protéger les perspectives d'intérêt patrimonial et de développer des outils de mise en valeur des tracés fondateurs à fort potentiel**. Le document suggère aussi l'élaboration d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) qui a vu le jour sous le Règlement 651 à Sainte-Anne-de-Bellevue en 2007. Le PIIA a pour principaux objectifs de préserver le caractère traditionnel du vieux Sainte-Anne, de conserver et mettre en valeur les bâtiments anciens et les éléments architecturaux typiques et de promouvoir l'excellence du design pour toutes les interventions.

RÉPERTOIRE DU PATRIMOINE CULTUREL DU QUÉBEC (PROVINCIAL)

Le Répertoire présente les éléments patrimoniaux inscrits au Registre du patrimoine culturel, c'est-à-dire ceux auxquels un statut légal a été attribué par le gouvernement du Québec, le ministre de la Culture et des Communications, une municipalité ou une communauté autochtone en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel ou de lois antérieures. Ces éléments patrimoniaux sont constitués d'immeubles, de sites, de documents, d'objets, de personnages, d'événements, de lieux, d'éléments du patrimoine immatériel et de paysages culturels. Dans le cas de la municipalité de Vaudreuil-Soulangue, trente-cinq éléments se retrouvent dans le répertoire. Parmi ceux-ci, dix-huit se situent dans la municipalité de Vaudreuil-Dorion, dont douze font partie du patrimoine immobilier, cinq sont des plaques commémoratives et un élément de mobilier. Parmi ceux qui se situent dans la zone à l'étude, il y a **l'église Saint-Michel, le collège Saint-Michel et plusieurs constructions historiques dont la Maison-Valois, Trestler, Félix-Leclerc et Chanoine-Lionel-Groulx. La totalité de ses maisons se retrouve sur la rive de la municipalité et en plus d'avoir des qualités architecturales exceptionnelles, elles offrent des points de vue imprenables sur le lac des Deux Montagnes. L'Île-aux-Tourtes a présentement un statut d'avis de classement et est en voie d'obtenir le titre de site patrimonial archéologique**. L'Île Perrot, L'Île-Cadieux et la municipalité de Vaudreuil-sur-le-Lac n'ont aucun élément enregistré au répertoire. Le village de Senneville possède trois plaques commémoratives dans le répertoire, toutes trois situées dans le site historique et archéologique du fort de Senneville. La municipalité de Sainte-Anne-de-Bellevue compte deux constructions patrimoniales au registre, dont la **maison Simon-Fraser** (ou Thomas-Moore) qui se situe dans la zone d'étude juste au sud des ponts ferroviaires. Dans le cas de la MRC des Deux Montagnes, quarante-deux éléments se retrouvent dans l'inventaire du ministère de la Culture et des Communications. De ceux-ci, dix-sept sont localisés dans la municipalité d'Oka et sont tous dans la catégorie patrimoine immobilier. Parmi ceux qui seraient potentiellement visible à partir du pont de l'Île-aux-Tourtes, il y a **le mont du Calvaire d'Oka qui comporte 7 édifices patrimoniaux d'origine catholique**.

SOCIÉTÉ DES ÉTABLISSEMENTS DE PLEIN AIR DU QUÉBEC (SÉPAQ)

La SÉPAQ crée des parcs nationaux dans l'objectif de protéger des milieux naturels représentatifs ou particuliers des paysages d'une région. **Le parc national d'Oka fait partie de ce réseau de territoire dont les enjeux de conservation découlent de l'équilibre entre la protection et l'accessibilité**. Le but est de mettre en valeur ces territoires par l'interprétation du patrimoine naturel et culturel et par des activités de plein air extensives.

PARCS CANADA (PATRIMOINE FÉDÉRAL)

La zone à l'étude comprend deux lieux inscrits au patrimoine du Canada, soit le **Lieu historique du Canal de Sainte-Anne-de-Bellevue** et le **Lieu historique national du Canada de l'Arrondissement-Historique-de-Senneville**. Le canal de Sainte-Anne a été désigné lieu historique national puisqu'il s'inscrit dans le réseau national des canaux du Canada et a favorisé la route maritime entre Montréal, Ottawa et Kingston et ce depuis le 19^e siècle. Quant à lui, l'Arrondissement historique de Senneville comprend plus de trente bâtiments importants conçus par d'éminents architectes, paysagistes et planificateurs urbains montréalais ayant contribué au mouvement Arts and Crafts.

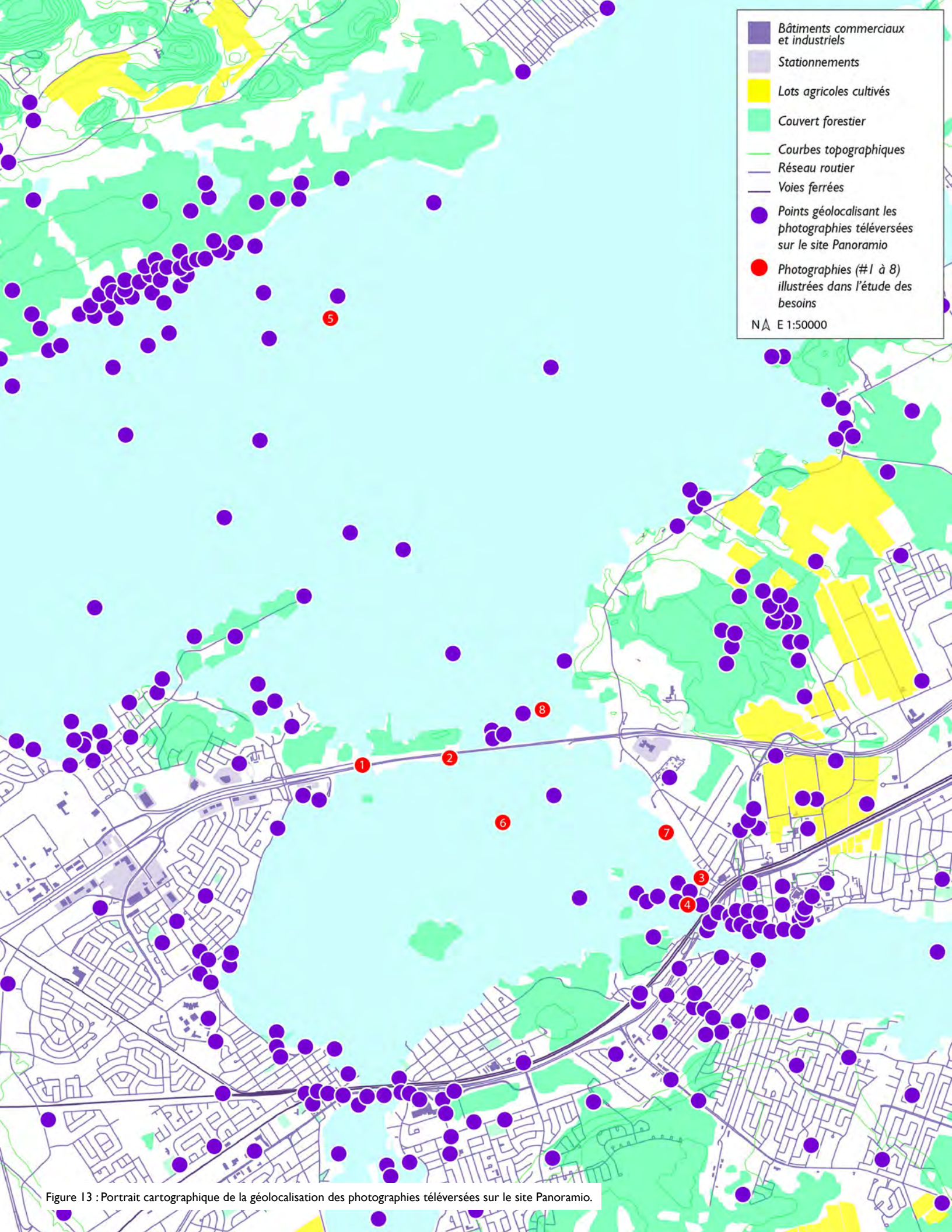


Figure 13 : Portrait cartographique de la géolocalisation des photographies téléversées sur le site Panoramilio.

ENJEUX PAYSAGERS ISSUS DU SITE INTERNET PANORAMIO

LIMITES DE LA MÉTHODOLOGIE

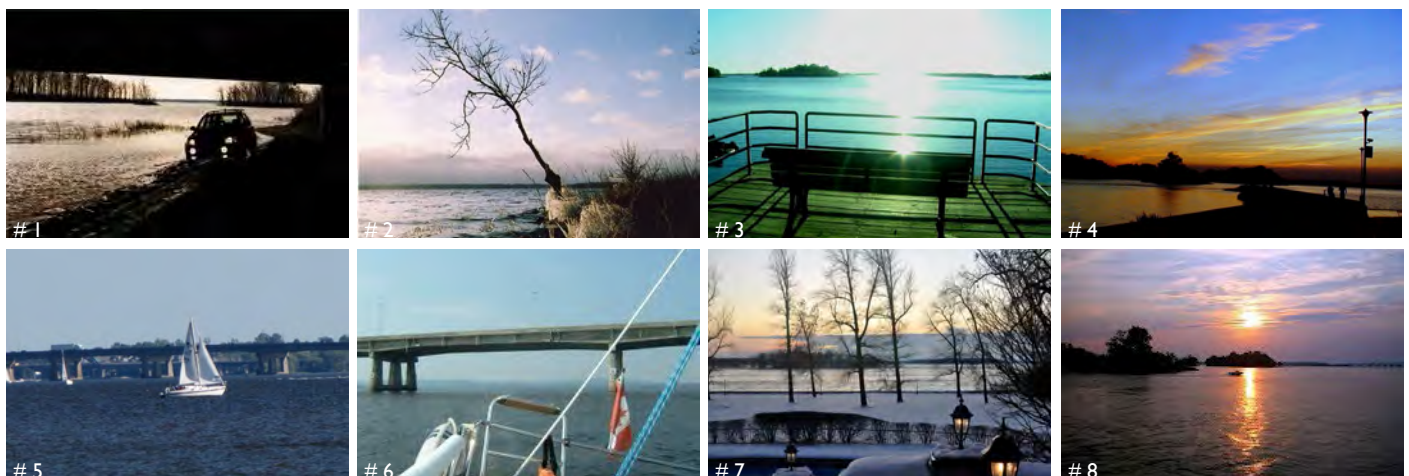
Panoramio est un site interactif de partage de photographies qui, à l'aide d'une carte Google Earth, permet de géoréférencer les différentes images téléversées par les utilisateurs. Partant de l'idée générale que l'acte de photographier est révélateur d'un investissement de valeurs particulier dans un espace donné, il est possible, à partir de l'inventaire mis en ligne des photographies de la région du pont de l'Île-aux-Tourtes, de dresser un portrait général des lieux valorisés par les habitants, les visiteurs et les touristes. Cet exercice rencontre certaines limites qu'il importe de rappeler. D'abord, les concentrations d'images tendent à se retrouver le plus souvent aux endroits les plus fréquentés ou encore à forte vocation touristique. Ensuite, les intentions véritables derrière l'acte de photographier demeurent inconnues et certaines imprécisions sur le plan du positionnement géospatial peuvent persister. À terme, cette méthode hybride d'évaluation des paysages permet de déceler certaines appréciations sociales des paysages que les outils conventionnels ne permettent pas de faire.

LES DÉCOUVERTES PANORAMIO

Certains constats peuvent être tirés à partir de la géolocalisation des photographies. Par exemple, de fortes concentrations d'images se situent sur les rives du parc national d'Oka, l'embouchure du Canal de Sainte-Anne-de-Bellevue, l'Arboretum Morgan et le littoral en général. Ces concentrations relatent l'intérêt touristique et paysager de ces lieux. Les abords du pont Taschereau ressortent aussi de manière significative, ce qui est probablement dû à la vocation de circulation élevée de ce lieu. La majorité des points de vue recensés illustrent un milieu majoritairement naturel. Une portion significative de photographies sont aussi prises à partir d'une localisation à l'écart des berges. Tous secteurs confondus, force est de constater que le lac des Deux Montagnes est porteur de sens pour la population.

Deux images (#1 et 2) se trouvent dans la lignée du parcours du pont de l'Île-aux-Tourtes. Il s'agit d'une voiture qui roule sous les structures du pont de l'Île-Thomas et d'une image de la baie de Vaudreuil à partir des rives de l'Île-aux-Tourtes. Toutefois, un grand nombre de points de vue sont pris à partir du parcours qui arpente la baie (parcours C du chapitre 1) et ce vers le pont de l'Île-aux-Tourtes (#3 et 4).

Certains constats peuvent aussi être tirés à partir du contenu des photographies téléversées sur le site Panoramio. Un nombre élevé d'images est pris vers ou à partir du lac des Deux Montagnes. Plusieurs témoignent de la beauté des paysages à l'aube et au crépuscule (#4 et 8). De nombreuses autres mettent en valeur les perspectives obtenues lors de la pratique d'activités nautiques (#5 et 6). D'autres photographies permettent d'obtenir des points de vue à partir de propriétés privées ou encore durant la saison d'hiver (#7). Les photographies ci-dessous illustrent quelques perspectives prises vers le pont de l'Île-aux-Tourtes et l'appréciation sociale de cet infrastructure construite dans un milieu naturel.



Photographies téléversées sur le site Panoramio pour le secteur du pont de l'Île-aux-Tourtes

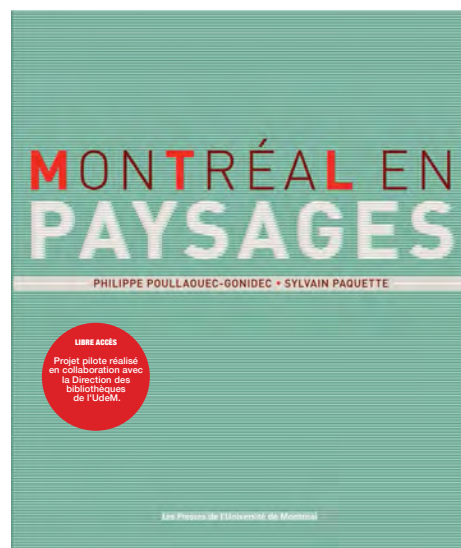
ENJEUX PAYSAGERS ISSUS DES ÉTUDES PAYSAGÈRES DE LA CPEUM

MONTRÉAL EN PAYSAGES

L'ouvrage *Montréal en paysages*, publié en 2011, fait un survol complet des paysages montréalais ainsi que des enjeux et des valorisations qui y sont associés. Une section particulière (pp.104-105) du livre compile les enjeux d'aménagement issus de l'ensemble des plans d'action, politiques et initiatives récentes sur l'île de Montréal. Plusieurs enjeux concernent le paysage et ont le potentiel de compléter l'étude des documents de planification des pages précédentes et de guider le projet du pont de l'Île-aux-Tourtes. Les enjeux y sont classés en plusieurs catégories: cadre de vie, nature, identité, patrimoine, développement, infrastructure et expérience.

Quatorze documents de sources variées ont fait l'objet d'une analyse détaillée. Ces documents sont: Imaginer-Réaliser Montréal 2025, le plan d'action 2007-2017 Montréal - métropole culturelle, le plan d'action famille de Montréal 2008-2012, le plan d'action intégré Design de ville - Ville de design, le plan de transport, le plan de protection du mont Royal, le plan d'urbanisme de Montréal, le plan quinquennal de développement de la CRÉ de Montréal 2005-2010, la politique de l'arbre, la politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, la politique du patrimoine, le premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise 2007-2009, la stratégie de développement économique 2005-2010 et finalement la vision 2025, schéma d'aménagement et de développement CMM. La plupart de ces plans et politiques s'adressent à un cadre beaucoup plus large que le territoire limité de la ville de Montréal et aspirent à planifier et encadrer le développement du territoire de la grande région montréalaise.

D'abord, les enjeux concrets qui ressortent le plus fortement de cette étude sont ceux liés au cadre de vie et à la nature. La composante qui apparaît la plus importante est celle de la qualité des milieux de vie et plus spécifiquement des espaces de la vie quotidienne des populations. La seconde préoccupation en tête de liste est celle de l'attractivité de la ville et la troisième est celle de la protection, de la gestion et de la mise en valeur des milieux naturels. Tous ces enjeux peuvent s'insérer d'une manière ou d'une autre dans l'élaboration d'un projet routier. De manière plus précise, certaines volontés plus isolées touchent directement le projet routier. Par exemple, trois documents émettent des recommandations en regard des infrastructures: l'encadrement des pratiques d'affichage commercial, la contribution des infrastructures de transport au paysage et surtout le marquage des entrées de ville du territoire montréalais. Ces principes favorisent surtout une méthode de mise en valeur des paysages bien que certaines intentions de protection subsistent, notamment la préservation des percées visuelles significatives du territoire. En ce sens, sur le plan expérientiel, cinq documents de la planification montréalaise souhaitent préserver et développer des points de vue sur le paysage urbain. Évidemment, la protection et la mise en valeur du patrimoine naturel et bâti font aussi parties des principales considérations. Cela dit, il est important de prendre en compte ces orientations énoncées dans les divers documents de planification particulièrement dans le développement d'un projet routier qui a le pouvoir d'agir comme vecteur de découverte des paysages.



Première de couverture et extrait du livre *Montréal en paysages*, 2011.

À RETENIR - CHAPITRE 2

RELEVÉ DES ENJEUX PAYSAGERS ISSUS DES DOCUMENTS OFFICIELS DE PLANIFICATION

LES PAYSAGES À PROTÉGER ET À METTRE EN VALEUR SELON LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Le portrait cartographique synthèse est la superposition des trois portraits individuels liés aux plans d'urbanisme, aux schémas d'aménagement et aux évaluations patrimoniales. La protection et la mise en valeur des paysages de certains territoires ressortent plus souvent que d'autres. Plus la couleur grise est foncée et plus les valorisations sont nombreuses. Les principaux paysages d'intérêt sont:

- Le lac des Deux Montagnes et la baie de Vaudreuil;
- Les Montérégiennes et le parc national d'Oka;
- Les parcs riverains et les points de vue qu'ils procurent: Bois-de-la-Roche, Godin, de la Promenade du canal, de la Maison-Trestler, de la Maison-Valois, de la Paix, Esther-Blondin.
- L'Île Girwood et l'Île-aux-Tourtes
- L'Arboretum Morgan et son écoterritoire élargi;
- Le campus MacDonald de l'Université McGill et ses fermes;
- Les îles de la baie de Vaudreuil;
- L'entière des rives et du littoral;
- L'écoterritoire forestier privé sur les rives de l'île Perrot;
- La bande résidentielle aux nombreuses constructions patrimoniales au caractère bucolique et pittoresque qui longe la rive de l'ouest de l'île de Montréal. L'épaisseur riveraine contient le Lieu historique du Canal de Sainte-Anne-de-Bellevue et le Lieu historique national du Canada de l'Arrondissement-Historique-de-Senneville.
- Le cimetière, le golf et le club de voile de Senneville;
- La bande résidentielle et le noyau patrimonial de la municipalité Vaudreuil-Dorion où se situent notamment l'église et le collège Saint-Michel toutes deux des constructions inscrites au Registre du patrimoine québécois.

L'ÎLE-AUX-TOURTES

L'Île-aux-Tourtes est non seulement en voie d'obtenir le classement en tant que site patrimonial et archéologique, mais détient déjà l'appellation d'écosystème forestier exceptionnel (EFE) et est une zone de conservation existante.

LE PONT DE L'ÎLE-AUX-TOURTES, UNE OPPORTUNITÉ :

- d'affirmer le caractère insulaire de Montréal et mettre en valeur les parcours riverains;
- de préserver et mettre en valeur les trames verte et bleue (valorisation des paysages par le récréotourisme);
- de préserver et mettre en valeur le caractère champêtre et les activités agricoles;
- de préserver et mettre en valeur les bois et corridors forestiers, les paysages d'intérêts et le patrimoine bâti;
- de préserver les spécificités des tracés fondateurs;
- de marquer de manière distinctive les entrées au territoire montréalais;
- de mettre en valeur le paysage nocturne;
- d'améliorer l'image et l'expérience des corridors routiers montréalais;
- d'améliorer l'intégration des infrastructures de transport au paysage urbain;
- d'appliquer les principes de la Charte des paysages québécois (Annexe 2) et la loi sur le patrimoine culturel.

LES POINTS DEVUE D'INTÉRÊT ET L'ENJEU D'ENTRÉE DEVILLE

Plusieurs points de vue identifiés dans les documents de planification mettent en valeur le territoire du lac des Deux Montagnes. Parmi ceux-ci, le plus significatif d'entre tous est celui orienté vers les Montérégiennes à partir du pont de l'Île-aux-Tourtes puisqu'il confirme l'intérêt des paysages de la baie et ce à l'échelle métropolitaine (PMAD). La municipalité de Vaudreuil-Dorion souligne aussi que les infrastructures autoroutières agissent comme générateurs de points de vue. Il y a donc une volonté de développer les paysages et l'image que projettent les corridors routiers notamment parce qu'ils fournissent une première impression de l'identité des milieux traversés. Les préoccupations liées aux enjeux d'entrée de ville sont présentes dans plusieurs documents de planification ainsi que dans de nombreuses études menées par la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal. Le plan d'urbanisme de Vaudreuil-Dorion et le schéma d'aménagement de Vaudreuil-Soulanges identifient aussi les points de vue à partir des parcs riverains de la municipalité ce qui confirme l'importante visibilité du pont.

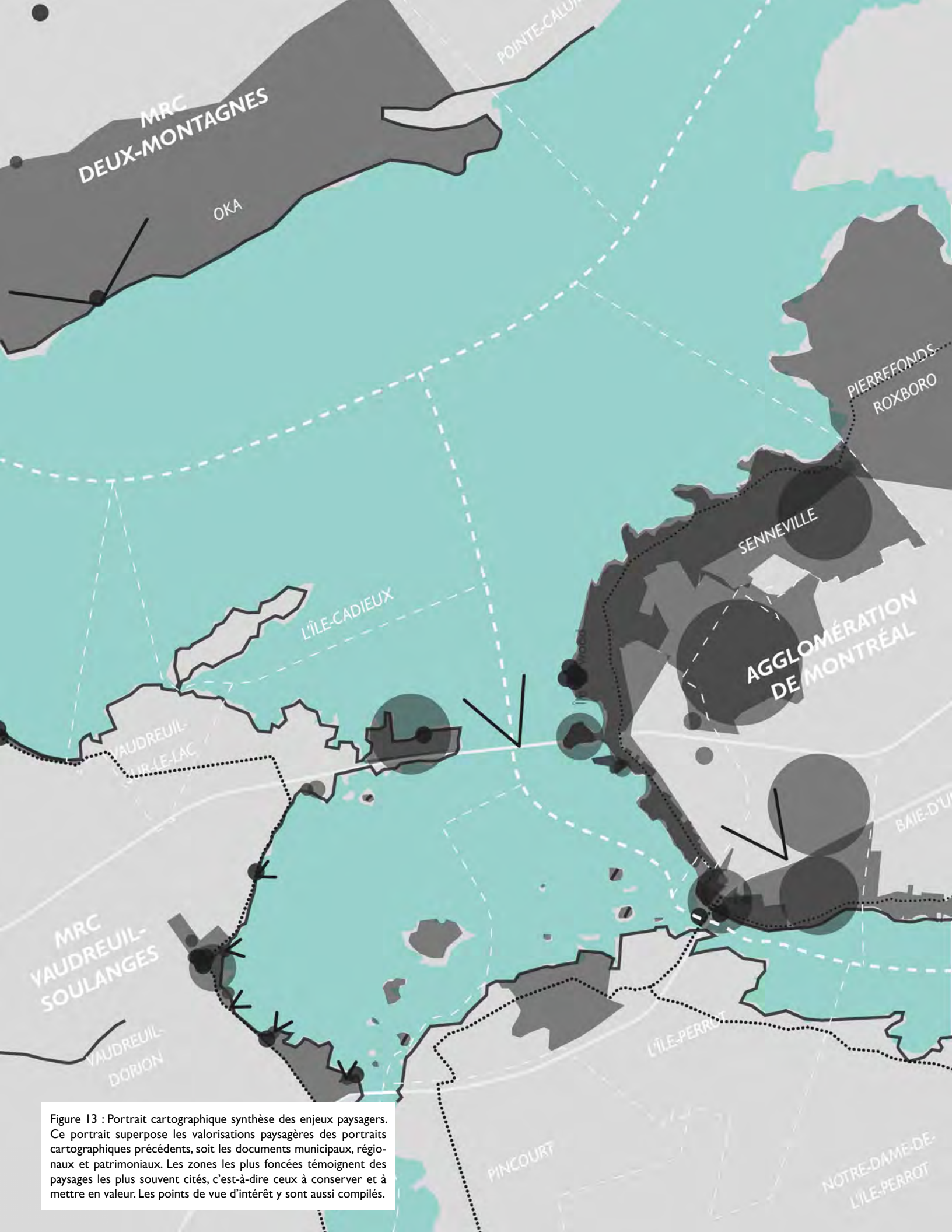


Figure 13 : Portrait cartographique synthèse des enjeux paysagers. Ce portrait superpose les valorisations paysagères des portraits cartographiques précédents, soit les documents municipaux, régionaux et patrimoniaux. Les zones les plus foncées témoignent des paysages les plus souvent cités, c'est-à-dire ceux à conserver et à mettre en valeur. Les points de vue d'intérêt y sont aussi compilés.

À RETENIR - CHAPITRE 2

RELEVÉ DES ENJEUX PAYSAGERS ISSUS DES DOCUMENTS OFFICIELS DE PLANIFICATION (LES SUITES)

APERÇU DES APPRÉCIATIONS SOCIALES

Le site internet Panoramio permet de tirer certaines conclusions quant aux lieux fréquentés et appréciés par la population. Tous secteurs confondus, force est de constater que le lac des Deux Montagnes est porteur de sens pour la population, particulièrement le site du parc national d'Oka et le village de Sainte-Anne-de-Bellevue à proximité du canal. Plusieurs photographies présentent le pont de l'Île-aux-Tourtes en arrière-plan ou encore comme sujet principal. Un nombre significatif d'images sont également prises à l'aube et au crépuscule, de même qu'à partir d'embarcations nautiques.

LIMITES MÉTHODOLOGIQUES

Les bonnes pratiques en matière de paysage encouragent la réalisation d'entrevues avec les intervenants du territoire concerné afin de dresser un portrait complet des valorisations sociales, culturelles et visuelles des paysages. Cette méthode permet d'obtenir les aspirations collectives et surtout actuelles des paysages d'une région. La démarche retenue étant celle de l'analyse des enjeux de paysage issus des documents de planification est cependant un bon premier pas vers la compréhension des préoccupations locales. Le court délai de réalisation de ce mandat a toutefois réduit le nombre de documents à l'étude. Le principal défi de cette analyse concerne la dissection des enjeux de paysage. Cela dit, le paysage est une notion transversale qui entrecoupe plusieurs sous-thèmes de l'aménagement du territoire. Bien que certains documents soient explicites quant aux actions à poser en regard des paysages, d'autres abordent cette réalité sous les chapitres récréotouristique, patrimonial, milieu naturel ou encore économique. Le travail de synthèse laisse donc place à une certaine marge d'interprétation.



CONSTATS ET RECOMMANDATIONS SUR LES SUITES...

LES PAYSAGES DU PONT DE L'ÎLE-AUX-TOURTES

À la lumière des constats des deux chapitres précédents, force est de constater que les paysages du lac des Deux Montagnes ont une valeur exceptionnelle à bien des égards. **Le pont de l'Île-aux-Tourtes est une opportunité inestimable de mettre en scène ces paysages d'intérêt révélés par l'évaluation visuelle (chapitre 1) et reconnus par les documents de planification (chapitre 2).** Réciproquement, plusieurs parcs riverains et leurs installations offrent des points de vue sur ces paysages valorisés dans lesquels l'infrastructure autoroutière occupe une portion importante. Cela dit, le projet de réfection ou de rénovation du pont de l'Île-aux-Tourtes a tout intérêt à envisager le paysage comme un enjeu majeur. À terme, il serait souhaitable que la perception de ce chantier soit celle d'un **projet de paysage** ce qui permettrait de **guider la démarche tant sur le plan de la protection et de la mise en valeur des milieux naturels et bâtis que sur le plan de la préservation de la qualité de vie des habitants riverains.**

PROCESSUS, LOCALISATION ET CONCEPTION

Une attention particulière devra être portée à la localisation et à la conception architecturale du pont de l'Île-aux-Tourtes. La protection, la mise en valeur et le développement des paysages sont les enjeux clés à respecter dans la mise en oeuvre de ce projet routier, surtout pour les paysages d'intérêts et les points de vue exceptionnels soulevés à l'intérieur de cette recherche. Dans l'optique d'une rénovation majeure du pont, il existe une opportunité à saisir quant à la modification et l'amélioration des équipements d'éclairage (ex. : lampadaires) et de sécurité (ex. : murets). Dans les deux cas, il faudra profiter de l'opportunité de transformation du pont de l'Île-aux-Tourtes pour **réfléchir aux enjeux et thèmes paysagers soulevés par ce parcours et leurs applications possibles.** Par exemple, une réflexion sur les paysages touristiques peut guider le développement d'équipements de mise en valeur du territoire (ex.: belvédères, haltes routières, pistes cyclables, chemin de paysage, etc.). À terme, ce projet routier mérite d'être **ancrer dans une démarche paysagère inclusive puisqu'il s'insère dans un paysage valorisé par un nombre élevé d'intervenants locaux et régionaux.**

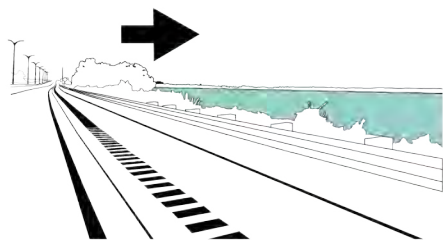
DEUXIÈME VOLET DE L'ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ: L'ÉTUDE DES SOLUTIONS

Dans un premier temps, sur la base des caractéristiques du pont de l'Île-aux-Tourtes documentées dans les chapitres précédents, il serait intéressant de relever des **démarches internationales exemplaires qui concernent la réalisation de projets routiers.** Sur le plan du paysage, l'analyse de ces exemples étrangers permettrait entre autres d'identifier les éléments qui constituent les forces de ces approches et ainsi guider des choix quant à **la conception, la localisation et le processus de réalisation du pont de l'Île-aux-Tourtes.** Parmi les bonnes pratiques en matière d'aménagement, certaines méritent d'être analysées dans l'étape suivante : **le concours d'idées, le concours de projet, l'atelier de design, la participation citoyenne, l'implication des acteurs locaux et régionaux de la planification du territoire, l'intégration de l'art et du design, la perception du projet routier comme un projet de paysage, etc.** Cette analyse permettra de faire le tri parmi ces différents moteurs de concertation et de génération d'idées afin de voir le ou lesquels s'appliquent le mieux au projet de réfection majeure du pont de l'Île-aux-Tourtes. Dans un deuxième temps, il serait intéressant d'analyser comment ce type de démarche a le potentiel de s'insérer concrètement dans le schéma de réalisation de projets routiers au ministère des Transports du Québec (réf.: organigramme des étapes 0 à 7).

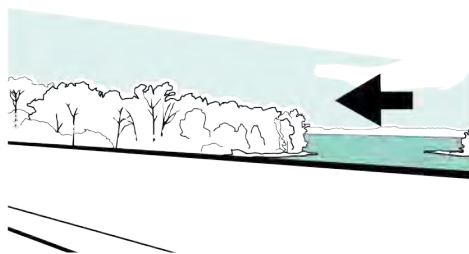
Dans un futur proche, ce pont a le potentiel de devenir un éléments emblématique pour la région, voire la province puisqu'il constitue une porte d'entrée majeure non seulement pour l'île de Montréal, mais pour la route Transcanadienne.

ANNEXE I

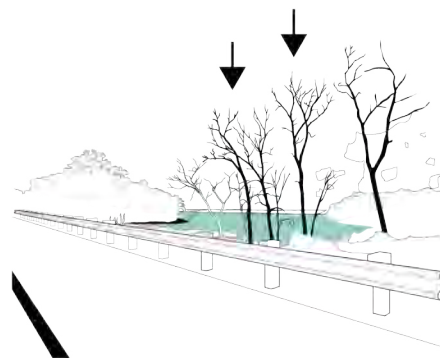
Illustration des effets paysagers variés abordés dans les textes des parcours A et B qui relatent l'expérience paysagère du pont de l'Île-aux-Tourtes.



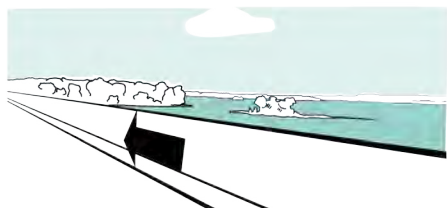
OUVERTURE



FERMETURE



FILTRE



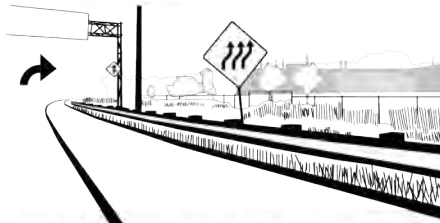
BORNAGE

axial/latéral



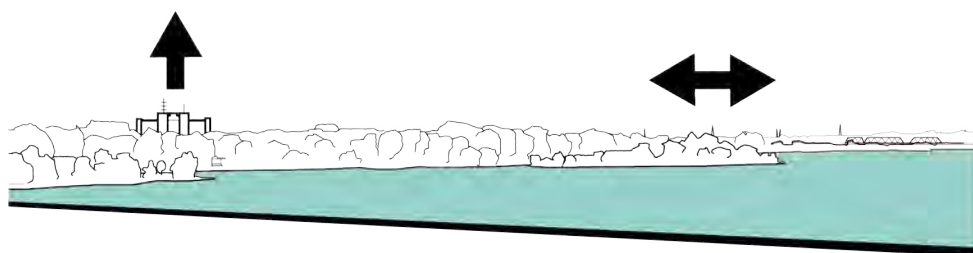
PERSPECTIVE

entonnoir



INFLEXION

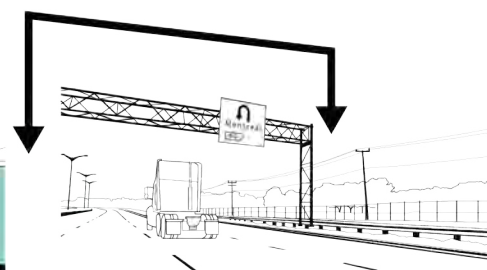
droite/gauche



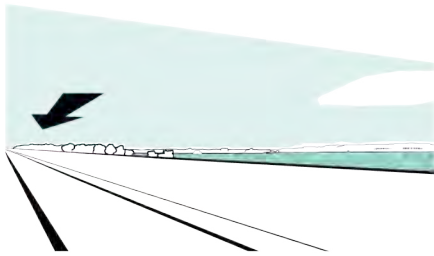
VERTICAL

repère visuel

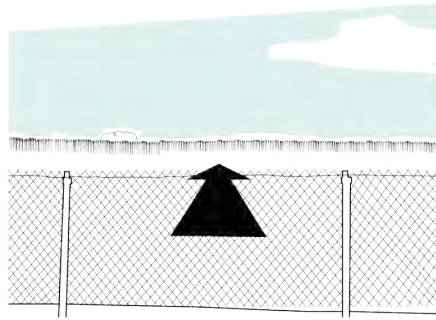
HORIZONTAL



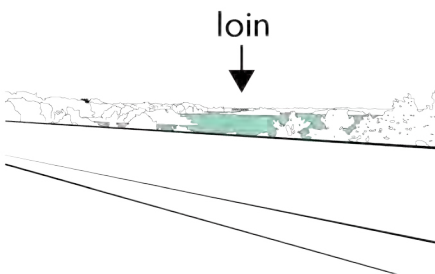
ENCADREMENT



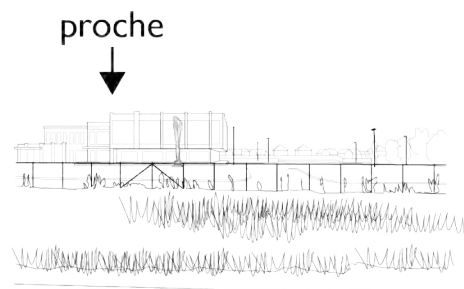
PLONGÉE



CONTRE-PLONGÉE



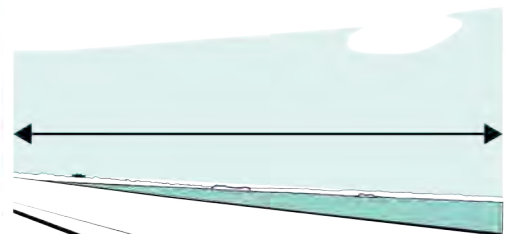
MACRO
échelle



MICRO
échelle



HÉTÉROGÈNE



HOMOGÈNE

ANNEXE 2

ASSOCIATION DES AMÉNAGISTES RÉGIONAUX | ASSOCIATION DES ARCHÉOLOGUES | ASSOCIATION DES ARCHITECTES PAYSAGISTES | ASSOCIATION DES BIOLOGISTES | ASSOCIATION DES ÉCONOMISTES | ASSOCIATION DES URBANISTES ET AMÉNAGISTES MUNICIPAUX | ORDRE DES AGRONOMES | ORDRE DES ARCHITECTES | ORDRE DES ARPENTEURS-GÉOMÈTRES | ORDRE DES INGÉNIEURS



Charte du paysage québécois

Janvier 2000

INTRODUCTION

Malgré la reconnaissance de plus en plus fréquente de l'importance des paysages au Québec, la notion de paysage n'a jamais été précisée ou enchâssée dans les lois ou règlements au Québec. Fallait-il adopter une "Loi sur le paysage" ou ajouter des dispositions relatives au paysage dans les lois ou règlements existants ? Le Conseil du paysage québécois estime que l'approche juridique ne constitue pas la meilleure façon de promouvoir une plus grande prise en compte du paysage dans la planification urbaine et régionale ainsi que dans la conception et l'évaluation des projets spécifiques.

En s'inspirant de l'expérience européenne, nous avons opté pour l'élaboration d'une Charte du paysage québécois qui se veut un outil de sensibilisation et de consensus auprès des intervenants publics et privés. La charte s'appuie sur l'engagement moral des signataires à protéger et mettre en valeur les paysages québécois.

La Charte du paysage québécois propose une démarche d'action et formule des principes qui fondent l'engagement des intervenants gouvernementaux, municipaux, associatifs et privés dont les actions ont des impacts sur le paysage. En s'inspirant des principes de la Charte, ces acteurs contribuent au développement durable des régions du Québec tout en assurant la protection de leurs paysages. Les principes peuvent, en les adaptant au contexte spécifique, guider nos actions non seulement à l'égard des paysages "exceptionnels" mais aussi des paysages quotidiens que sont les milieux de vie et de travail des citoyens et citoyennes, et ceci en milieu agricole, forestier, urbain et villageois.

La "préoccupation du paysage" doit s'allier les autres priorités d'ordre économique, social ou environnemental que se donne la société québécoise. Le but de la charte est d'assurer que le paysage fasse également partie des considérations lors des interventions des citoyens, des décideurs publics et privés et des professionnels de l'aménagement. Rappelons aussi que ces derniers sont tenus au respect des lois et des codes de déontologie qui régissent leur exercice professionnel; sans remplacer ces obligations, la Charte du paysage les complètent.

La démarche d'élaboration de la Charte du paysage québécois a été initiée en 1999. Le projet a été réalisé grâce à la collaboration d'un grand nombre de professionnels, d'organismes et d'individus qui ont apporté leurs points de vue et leur réflexion sur ce que doit dire et contenir la Charte du paysage du Québec. Le programme Action Environnement et Faune et le ministre délégué au Tourisme ont apporté un soutien financier à ce projet.

Le texte final de la Charte a été adopté en janvier 2000 par le Conseil d'administration du Conseil du paysage québécois après discussion avec les ordres et associations professionnelles membres. La Charte sera accompagnée d'un *Guide méthodologique*, qui sera diffusé sur le site Internet du Conseil du paysage québécois (www.paysage.qc.ca). Ce guide comprendra des exemples québécois de promotion et de valorisation du paysage et proposera une démarche d'application des principes de la charte.

Pour promouvoir la Charte, le Conseil du paysage québécois assurera sa diffusion en vue d'obtenir l'adhésion des individus, des entreprises, des organismes professionnels et associatifs et de tous les paliers gouvernementaux.

David Belgue, président

PRÉAMBULE

LA NOTION DE PAYSAGE

Le paysage est à la fois le résultat et la reconnaissance des occupations successives du territoire.

Le territoire que l'on observe aujourd'hui allie un ensemble des éléments environnementaux aux multiples actions de l'homme. Dans ce processus continu, le territoire en constitue la matière première; il devient paysage lorsque des individus et des collectivités lui accordent une valeur paysagère.

Le paysage est source de création et d'expression. Il sert de lieu de mémoire et de lien avec notre passé dont il importe de préserver les éléments les plus fondamentaux. Un paysage peut être emblématique pour tous les Québécois ou unique à chaque communauté sans qu'il prétende nécessairement être exceptionnel. Le paysage traduit nos préoccupations relatives à la qualité de vie et notre résistance à la banalisation des spécificités territoriales.

Le paysage évolue constamment et à des échelles diverses. Que ce soit dans l'aire domestique privée, dans le champ des infrastructures publiques ou dans celui de l'exploitation industrielle des ressources, les paysages se transforment quotidiennement en fonction des choix individuels et des orientations collectives du moment. Le paysage inspire la culture dans la diversité de ses manifestations et l'enrichit ou l'appauvrit selon les choix d'activités ou de développement.

Le paysage est d'intérêt public, de responsabilité individuelle et collective. Chaque communauté est dépositaire du territoire qu'elle occupe et responsable de la valeur paysagère qu'elle lui attribue. Les interventions sur une portion de territoire par un propriétaire foncier ou un organisme engage sa responsabilité à l'égard des valeurs collectives et publiques du paysage. Dans le cadre de leur compétence, les collectivités locales, régionales et nationales sont les garantes et les gestionnaires d'un bien dont l'intérêt commun est évident.

UN ENJEU COLLECTIF

Chacune de nos pratiques territoriales entraîne une incidence directe sur la valorisation des paysages. Or nos instruments actuels d'aménagement évacuent trop facilement les rapports sensibles de notre collectivité à l'égard du territoire. Si certains paysages, témoignages d'un patrimoine séculaire ou de la présence de composantes naturelles fortes, ont acquis un statut qui favorise leur protection, il faut reconnaître que nombre de paysages moins exceptionnels sont fragiles, vulnérables et en danger. L'uniformisation et l'incohérence dans la gestion des espaces peuvent avoir une incidence majeure sur les besoins d'identification et d'appartenance de ses occupants.

Il est donc essentiel que la protection et la mise en valeur du paysage devienne un objet de concertation : institutions, entreprises, professionnels et citoyens doivent arbitrer, en toute connaissance de cause, les orientations régionales et locales en ces matières. Le paysage doit se construire sur la base d'une entente collective.

LES OBJECTIFS DE LA CHARTE

La Charte énonce les principes propres à guider les acteurs dans leur réflexion et vers leur concertation. Ceux-ci s'appliqueront à les respecter et rendront compte des moyens pris pour tenir compte de la spécificité du paysage et de son évolution.

La Charte est un outil de sensibilisation et d'éducation. Elle propose de soutenir l'action locale et la concertation avec les organismes de protection et de mise en valeur de paysages. Elle vise à promouvoir la valeur des paysages et le caractère propre des communautés qui les façonnent.

La Charte engage les signataires à en respecter les principes et à adopter des pratiques d'intervention assurant la protection et la mise en valeur du paysage partout sur le territoire québécois. Ses signataires seront des individus, des entreprises, des organismes professionnels, associatifs et gouvernementaux de tous les paliers.

LA CHARTE DU PAYSAGE QUÉBÉCOIS

Les signataires s'engagent à respecter les principes suivants :

- *Les citoyens, individuels ou corporatifs, et les instances publiques partagent la responsabilité de reconnaître, de mettre en valeur et de protéger le paysage.*
- *Le paysage doit devenir une préoccupation fondamentale lors de toute intervention sur le territoire.*
- *Le paysage évolue et se modifie constamment, si bien que toute intervention doit :*
 - *tenir compte de sa spécificité et de ses caractères particuliers ;*
 - *reposer sur une connaissance adéquate de ses dimensions temporelle, géographique, économique, patrimoniale, culturelle, écologique et esthétique ;*
 - *s'appuyer sur un exercice participatif et démocratique de la collectivité en vue d'assurer l'équité lors de tout arbitrage ;*
 - *assurer un développement durable fondé non seulement sur la viabilité économique mais aussi sur le droit des citoyens à vivre dans un cadre de vie qui leur soit culturellement significatif.*

LA MISE EN OEUVRE DES PRINCIPES

Les signataires s'assureront que les moyens privilégiés pour la mise en œuvre des principes soient adaptés à la variété des interventions sur le territoire et à la nature des communautés impliquées. Les moyens privilégiés sont de plusieurs ordres :

1. Reconnaître la valeur multidimensionnelle des paysages et en tenir compte lors de l'arbitrage des pratiques territoriales ;
2. Identifier les caractères distinctifs des paysages afin d'éclairer les meilleurs choix de pratiques et d'activités susceptibles d'assurer la viabilité des communautés, tant en milieu rural qu'en milieu urbain ;
3. Établir et présenter les liens nécessaires entre le patrimoine, l'environnement et le paysage pour assurer la cohérence de l'action ;
4. Adopter une approche de planification concertée qui inscrit dès ses débuts, un processus participatif permettant une discussion publique chez les citoyens et l'implication des groupes communautaires dans la prise de décisions et la mise en marche de projets de conservation et de valorisation des paysages ;
5. Reconnaître la dimension intégratrice du paysage dans les outils existants et à développer en matière de planification et de gestion du territoire notamment dans les schémas d'aménagement, les plans d'urbanisme, les diverses réglementations et des plans de développement touristique ;
6. Obtenir l'engagement des intervenants privés de se concerter avec la communauté et d'intégrer, à leurs projets, l'analyse des paysages affectés, l'identification de mesures de protection et leur implication à l'égard de projets de valorisation du paysage ;
7. Obtenir des intervenants publics l'engagement de contribuer au respect de la Charte par l'énoncé de politiques, de plans d'action et de mesures d'encadrement dans leurs propres champs d'intervention ;
8. Sensibiliser les intervenants socio-économiques à la valeur du paysage en tant que capital à valoriser et pas seulement ressource à exploiter ;
9. Intensifier les efforts en matière d'éducation et de sensibilisation à la valeur des paysages, notamment auprès des jeunes et dans les programmes d'enseignement à tous les niveaux ;
10. Appuyer des projets de recherche susceptibles de favoriser la protection et la mise en valeur des paysages et favoriser la diffusion des connaissances et de l'information concernant le paysage.

ANNEXE 3

Enjeux	Plans, programmes ou politiques	1 Imaginer- Réaliser Montréal 2025	2 Plan d'action 2007-2017 – Montréal, métropole culturelle	3 Plan d'action famille de Montréal (2008-2012)	4 Plan d'action intégré Design de ville Ville de design	5 Plan de transport	6 Plan de protection du mont Royal
Cadre de vie	Qualité des milieux de vie	•	•	•	•	•	
	Qualité de l'architecture et du design	•	•		•	•	
	Apaisement de la circulation			•		•	
	Propreté et caractère paisible des quartiers			•		•	
	Quartiers sécuritaires, confortables et animés	•		•		•	
	Intégration et mise en valeur de l'art public		•				•
	Accès en rive						
Nature	Protection, gestion et mise en valeur	•	•	•			•
	Intégration des milieux naturels à la trame urbaine		•				
	Maximisation de la biodiversité		•				•
	Mise en réseau (corridors) des îlots naturels		•				•
	Accès aux milieux naturels – mont Royal		•	•		•	•
	Verdissement des milieux de vie (îlots de chaleur)		•	•			
	Protection et/ou renaturation des rives		•				
Identité	Identité des quartiers et des paysages urbains		•				•
	Mise en valeur et préservation de la trame urbaine						
	Mise en valeur des milieux riverains et de l'archipel						
	Mise en valeur des paysages champêtres et agricoles						
Patrimoine	Paysages d'intérêt patrimonial		•				•
	Protection et mise en valeur du patrimoine bâti		•	•			•
	Protection et mise en valeur du mont Royal		•				•
Développement	Tourisme	•	•				•
	Attractivité de la ville	•	•	•	•		
	Notoriété et rayonnement international de Montréal	•	•		•		
	Encadrement des nouvelles constructions						•
	Développement des espaces à vocation résidentielle	•		•			
	Valorisation des terrains vacants	•					
	Développement des artères commerciales						
	Projets de quartiers thématiques	•	•				
Infrastructure	Encadrement des pratiques d'affichage commercial						
	Marquage des entrées du territoire montréalais					•	
	Contribution des infrastructures de transport au paysage					•	
Expérience	Protection des perspectives visuelles						•
	Valorisation des attraits de l'hiver						
	Mise en valeur du paysage nocturne						
	Protection et création des vues						

7 Plan d'urbanisme	8 Plan quinquennal de développement de la CRÉ de Montréal 2005-2010	9 Politique de l'arbre	10 Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels	11 Politique du patrimoine	12 Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise 2007-2009	13 Stratégie de développement économique 2005-2010	14 Vision 2025 /Schéma d'aménagement et de développement CMM	Total
•	•	•	•	•	•	•	•	13
•						•		6
•					•			4
•		•			•			5
•		•			•		•	7
•				•				4
•	•		•	•	•		•	6
•			•	•	•		•	9
•			•					3
•		•	•		•			6
•			•				•	5
•			•	•				7
•					•			4
•			•		•		•	5
•		•		•			•	6
•		•		•				3
•	•		•	•	•		•	6
•							•	2
•				•			•	5
•		•		•			•	7
•			•	•		•	•	7
•				•	•			6
•		•	•		•	•	•	10
•				•		•	•	6
•			•	•			•	5
•			•			•		5
•	•		•			•	•	6
•						•		2
•						•	•	5
•								1
•							•	3
•							•	3
•			•				•	4
•								1
•								1
•			•	•	•		•	5



BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie - méthode paysagère utilisée

Appleyard, D., Lynch, K., et Myer, J. (1964). *The View from the Road*, Cambridge, Angleterre: MIT Press.

Domon, G., Paquette, S., Gravel, V. et Marmen, P. (2013). *Analyse des enjeux des paysages de la zone d'étude du projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Trois-Pistoles et Rimouski (secteur du Bic)*, Montréal, Québec : Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal.

Domon, G., Poullaouec-Gonidec, P., Froment, J. et Ruiz, J. (2007). *Méthode d'étude paysagère pour route et autoroute (MEPPRA)*, Montréal, Québec : Chaire en paysage de l'Université de Montréal remis au ministère des transports du Québec

Ministère des Transports du Québec. *Guide de réalisation des études d'opportunité*, Québec

Panerai, P., Demorgon, M. et Depaule, J.-C. (2009). *Analyse urbaine*, Marseille, France: Éditions Parenthèses.

Paquette, S., Saunier, N., Gagnon, C., Domon, G., Bergeron, J., Nortier, J. et Lacoste, S. (2012). *Enjeux de paysage et de sécurité routière en contexte de traversée d'agglomération*, Montréal, Québec: Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal.

Paquettes, S., Poullaouec, P. et Domon, G. (2008). *Guide de gestion des paysages au Québec: lire, comprendre et valoriser le paysage*, Montréal, Québec: Chaire en paysage et environnement de l'université de Montréal.

Poullaouec-Gonidec, P. et Paquette, S. (2011). *Montréal en paysage*, Montréal, Québec : Les Presses de l'Université de Montréal.

Poullaouec-Gonidec, P., Domon, G., Paquette, S., dir. (2005). *Paysages en perspective*, Montréal, Québec: Les Presses de l'Université de Montréal.

Ruralys (2008). *Caractérisation et évaluation des paysages du Bas-Saint-Laurent : Un outil de connaissances et de gestion du territoire. La MRC de Rimouski-Neigette*, La Pocatière : Rapport remis à la CRÉBSL. 144 pages

Ruralys (2008). *Caractérisation et évaluation des paysages du Bas-Saint-Laurent : Un outil de connaissances et de gestion du territoire. La MRC des Basques*, La Pocatière : Rapport remis à la CRÉBSL. 128 pages

Bibliographie - documents analysés (en ordre abordé par le texte)

Municipalité de Vaudreuil-Dorion (2008). *Règlement no 1270-24 révisant le règlement no 1270 - Annexe A*, 288 pages.
En ligne : <http://www.ville.vaudreuil-dorion.qc.ca/la-ville/reglements-municipaux/plan-durbanisme.html>

Municipalité de Senneville (2014). *Règlement sur le plan d'urbanisme no 447*, 45 pages.
En ligne: http://www.villagesenneville.qc.ca/sites/default/files/r.447_-_plan_urbanisme_2014_07_21.pdf

Municipalité de Sainte-Anne-de-Bellevue (2004). *Règlement de zonage no 533*.
En ligne: <http://www.ville.sainte-anne-de-bellevue.qc.ca/Ville/Reglements-municipaux.aspx>

Ville de Montréal (2004). *Plan d'urbanisme de Montréal*.
En ligne: http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2761,3096652&_dad=portal&_schema=PORTAL

MRC de Vaudreuil-Soulanges (2004). *Schéma d'aménagement révisé*, 390 pages. Dans la bibliothèque virtuelle de l'application Territoires du MAMROT et en ligne: <http://www.mrcvs.ca/fr/chapitres-du-schema-damenagement-revisé>

Agglomération de Montréal (1987). *Schéma d'aménagement révisé* (2009), 78 pages. Dans la bibliothèque virtuelle de l'application Territoires du MAMROT

Communauté métropolitaine de Montréal (2012). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Un grand Montréal attractif, compétitif et durable*, 221 pages. En ligne : http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMAD.pdf

Ville de Montréal (2005). *Évaluation du patrimoine urbain : arrondissements Pierrefonds et Senneville*, 55 pages.
En ligne: http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2240,2893649&_dad=portal&_schema=PORTAL

Ville de Montréal (2005). *Évaluation du patrimoine urbain : arrondissements de l'île Bizard, Sainte-Geneviève et Sainte-Anne-de-Bellevue*, 51 pages. En ligne: http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2240,2893649&_dad=portal&_schema=PORTAL

Ville de Montréal (2010). *Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal*. Arrondissement: Senneville.
En ligne: http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/resultat.php?affichage=fiche&civique=&nom_rue=&voie=0&est_ouest=&appellation=&arrondissement=36&protection=0&batiment=oui&zone=oui&debut=0&lignes=25&type_requete=simple

Ville de Montréal (2010). *Grand répertoire du patrimoine bâti de Montréal*. Arrondissement: Sainte-Anne-de-Bellevue.
En ligne: http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/resultat.php?affichage=fiche&civique=&nom_rue=&voie=0&est_ouest=&appellation=&arrondissement=35&protection=0&batiment=oui&zone=oui&debut=0&lignes=25&type_requete=simple

Municipalité de Senneville (2013). *Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) no 441*, 48 pages.
En ligne: http://www.villagesenneville.qc.ca/sites/default/files/PDF/Environnement/reglement_no_441.pdf

Municipalité de Sainte-Anne-de-Bellevue (2007). *Règlement no. 651 sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale pour le centre-ville*, 11 pages. En ligne : <http://www.ville.sainte-anne-de-bellevue.qc.ca/getmedia/69cde1af-2ad9-470e-ac83-31e4941be2dc/PIIA-Centre-ville.pdf.aspx>

Ministère de la Culture et des Communications (2014). *Répertoire du patrimoine culturel*. En ligne: <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/accueil.do?jsessionid=C2FDF470149A6258E360AD4ADB30B6E9?methode=afficher>

Société des établissements de plein air du Québec. Parc national d'Oka. En ligne: <http://www.sepaq.com/pq/oka/>

Parcs Canada. *Annuaire des désignations historiques nationales*. En ligne: <http://www.pc.gc.ca/fra/dfh/d/propos-about.aspx>

Municipalité de Vaudreuil-Dorion. Page web: Historique et patrimoine.
En ligne: <http://www.ville.vaudreuil-dorion.qc.ca/la-ville/historique-et-patrimoine.html>

Atelier BRAQ et In Situ (2003). *Étude de caractérisation des secteurs Ouest et Sud-Ouest de la Ville de Montréal*, remis à la Ville de Montréal, 109 pages. En ligne: <http://ocpm.qc.ca/sites/import.ocpm.aegirvps.net/files/pdf/41/3k.pdf>

Site internet de la Société archéologique et historique de l'Île-aux-Tourtes. En ligne: <http://www.ileauxtourtes.qc.ca/>

Ministère des Transports du Québec (2014). *Étude des besoins: potentiel patrimonial - volet patrimoine immobilier*.

Site internet Panoramio: <http://www.panoramio.com/>

Poullaouec-Gonidec, P. et Paquette, S. (2011). *Montréal en paysage*, Montréal, Québec : Les Presses de l'Université de Montréal.

Gariépy, M., Lewis, P., Valois, N. et Desjardins, L. (2006). *Les entrées de Montréal : cadrage paysager des entrées routières de la métropole*, Montréal, Québec : Chaire en paysage de l'Université de Montréal remis au ministère des transports du Québec.

