

Domaines «vides» et structuration morphologique de l'agglomération montréalaise

Gérard Beaudet
Institut d'urbanisme
Faculté de l'aménagement
Université de Montréal

Résumé

L'avenir de l'agglomération montréalaise inquiète. Plusieurs s'en préoccupent. Mais s'interroge-t-on suffisamment sur le fait que la recherche de solutions a rarement suscité une remise en question de la manière dont le problème est posé depuis près de deux décennies? Se pourrait-il, par exemple, que les nombreux domaines «vides» de l'agglomération ne soient pas tant les résidus d'un étalement incontrôlé que des formes structurantes? C'est l'hypothèse qui est proposée. L'identification d'une structure de positions, contraignante à l'égard de l'établissement, permet par ailleurs de poser le problème du zonage, instrument privilégié d'un urbanisme en crise. Loin d'en justifier le rejet, la présente étude en montrera au contraire la pertinence, pourvu qu'on tienne mieux compte de sa prétention originelle, qui était de protéger les propriétés existantes bien plus que d'attribuer des utilités aux positions non encore occupées.

Mots-clés: morphologie urbaine, structure morphologique abstraite, urbanisme de zonage, espace géographique hétérogène, domaine vide, agglomération métropolitaine de Montréal

Abstract

"Empty" Spaces and Structuration of the Montreal Region

The Montreal region is a source of concern to many. In their search for solutions over the past two decades, have those concerned considered the possibility that the problem has been posed correctly? Is it possible, for example, that the many "empty" spaces result less from urban sprawl than from structural factors? This is the hypothesis of this work. The identification of an abstract structure of locations which constrain settlement will call into question the policy of zoning, the main tool of urban planning. Zoning is not rejected, however. On the contrary, the study demonstrates its validity, provided that its use aims at protecting existing properties.

Key Words: urban morphology, morphological abstract structure, zoning, heterogeneous geographical space, empty space, Montreal region

Liste des sigles

CCAVM	Commission consultative sur l'avenir du secteur Villa-Maria
CCC	Centre de consultation et de concertation
CCMPBC	Comité consultatif de Montréal sur la protection des biens culturels
CIPMU	Comité interministériel sur les parcs en milieu urbain
CUM	Communauté urbaine de Montréal
GTMR	Groupe de travail sur Montréal et sa région
GTU	Groupe de travail sur l'urbanisation
LRQ	Lois refondues du Québec
MAM	Ministère des Affaires municipales
MENVIQ	Ministère de l'Environnement
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec

INTRODUCTION

L'augmentation relative des superficies bâties et aménagées de l'agglomération métropolitaine de Montréal a excédé de beaucoup, au cours des trois dernières décennies, l'accroissement de la population de même que celui des activités industrielles et commerciales. Cette morphogenèse se caractérise à la fois par une diminution des densités d'occupation du sol, par la multiplication des vastes emprises infrastructurales, ainsi que par la prolifération d'interstices constitués de terrains vacants et de zones inoccupées ou presque, soit ce que nous pourrions provisoirement appeler des «vides». Ces «vides», qui traversent et découpent l'espace bâti, sont de diverses natures. Certains sont en voie de formation alors que d'autres sont hérités de longue date. Par ailleurs, ces espaces, qu'ils soient de formation récente ou anciens, sont tantôt valorisés ou valorisables, tantôt dévalorisés et laissés pour compte, notamment en raison des aménagements déqualifiés ou des occupations résiduelles qu'on y trouve. Ces espaces interstitiels sont donc:

- de formation récente et valorisés. Il s'agit, par exemple, d'espaces protégés en raison de caractères naturels, de potentiels écologique, agricole ou paysager. C'est le cas de certains plans d'eau et de leurs berges, d'habitats fauniques, de milieux humides exceptionnels, etc.;
- de formation récente et non ou peu valorisés. Pensons aux nombreuses friches ferroviaires, industrielles, commerciales et agricoles résultant de la cessation des activités et de la démolition des bâtiments, ouvrages et équipements, aux sites d'extraction abandonnés, à certaines plaines inondables et à d'autres espaces soumis à des contraintes environnementales et soustraits à l'occupation, etc.;
- hérités et valorisés. En font partie les squares, les cimetières-jardins, certains parcs et espaces verts, de grandes propriétés institutionnelles et de villégiature, etc. On doit davantage parler dans ce cas d'espaces «ouverts»,

puisque'ils ne sont pas tant libres ou vacants que préservés pour leurs qualités premières, voire «disponibles» envers d'éventuels usages, par opposition aux espaces, «fermés» ou inabordable;

- hérités et non valorisés. Ce serait surtout le cas de certains boisés de ferme et de terroirs marginalisés en raison de leur étendue, de leur configuration ou de leur potentiel productif. Il s'agit également d'espaces «ouverts», disponibles, en ce sens que leur réaménagement n'est souvent soumis à aucune contrainte ou réserve particulière.

Perçus comme réserves naturelles, culturelles ou foncières, plusieurs de ces espaces semblent actuellement faire problème du simple fait de leur disponibilité. D'autant plus que les projections d'agrandissement des périmètres d'urbanisation et leur affectation montrent que ces espaces ne sont pas ciblés en priorité par les responsables de l'aménagement et les décideurs politiques aux fins du «développement urbain» (MTQ, 1995). Leur usage n'étant ni décidé ni évident, la plupart d'entre eux relèvent d'ailleurs moins de la compétence de l'urbaniste et de l'aménagiste que de politiques écologistes, environnementales et patrimoniales.

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme reconnaît l'existence de tels espaces, qui sont habituellement définis comme «zone où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières» (L.R.Q., A-19-1; 5-4°), comme «territoires d'intérêt historique, esthétique, culturel ou écologique» (*id.*, 5-5°) ou comme «zone, principalement à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation, susceptible de faire l'objet, de façon prioritaire, d'un aménagement ou d'un réaménagement» (*id.*, 6-1°). Mais la loi exige tout au plus que les espaces en question soient identifiés. Elle n'enjoint pas les autorités concernées de décider des formes et des modalités de leur conservation, de leur occupation ou de leur aménagement. D'ailleurs, rares sont les MRC et les municipalités locales qui ont précisé leurs intentions et les modalités de mise en valeur des territoires identifiés sous ces rubriques (Beaudet, 1993; Bergeron et Lauzon, 1988; MAM, 1992).

Certes, la Loi oblige les MRC à prévoir «des grandes affectations du territoire», tandis que les municipalités locales sont tenues de préciser «des grandes affectations du sol ainsi que les densités d'occupation». Le problème est que, dans le cas des espaces interstitiels, les affectations demeurent, en règle générale, imprécises. Cela est tout particulièrement le cas des friches agricoles contenues dans les périmètres d'urbanisation (Wolfe et Glenn, 1992) de même que des friches urbaines des zones à rénover, à restaurer ou à protéger. Bref, tout se passe comme si les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme ne précisaient les usages que là où ils sont partiellement sinon complètement réalisés. Là où les espaces interstitiels prévalent, il y aurait plutôt extension des affectations avoisinantes, ou indécision pure et simple. Une étude a d'ailleurs montré que la traduction de l'option préférable d'aménagement pour la région de Montréal, en avis aux MRC, n'a pas été étrangère à cette indécision (Barcelo *et al.*, 1989). Ces avis ont été explicites à propos des endroits densément occupés tandis qu'ils sont demeurés évasifs là où les «vides» sont largement présents. Le recours au respect de l'autonomie locale, pour rendre compte de ces lacunes (Gaudreau et Veltman, 1985), n'est pas

satisfaisant. Il semble plutôt que les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme constateraient et reconduiraient des situations de fait (MAM, 1992).

Si les espaces interstitiels ont retenu notre attention, c'est que leur multiplication, leur diversité de taille et de nature, la résistance de certains d'entre eux aux réaménagements proposés et leur potentiel attractif à l'évidence inégal ne sauraient laisser l'urbaniste indifférent. Il ne s'agit manifestement pas d'espaces marginaux, «insignifiants». Mais on reconnaîtra qu'aucune explication satisfaisante ne permet à ce jour de rendre compte globalement de cette réalité et de la lier à l'urbanisation métropolitaine, si ce n'est sous l'angle de la mise en réserve et de la soustraction à l'urbanisation ou de la production de résidus.

Des approches alternatives d'intégration de ces espaces ont néanmoins été proposées ces dernières années, notamment dans le cadre des projets du Parc national de l'Archipel et du Réseau vert métropolitain (Décarie, 1985 et 1988). Elles se réclament de la théorie structurale de la forme urbaine (Ritchot, 1983, 1988 et 1989; Lavigne, 1992). Pour notre part, nous retenons de cette théorie l'hypothèse que les «vides» de l'agglomération montréalaise, loin de se comporter comme des restants d'espace ayant échappé à l'aménagement, participent de la structuration des processus d'urbanisation. En effet, ne se pourrait-il pas que les espaces interstitiels tiennent une place centrale dans l'organisation géographique de l'agglomération montréalaise? Convierait-il d'apparenter ces «territoires d'affectation» particuliers, non plus seulement aux usages que l'on en fait, qu'on y faisait ou qu'on y fera, mais plutôt de les rapporter à leur qualité politique qui en conditionne l'usage et l'occupation? Car les occupations qui organisent les activités économiques de surface ne sont pas distribuées au hasard. Cette organisation convertit en réalité une structure dont les positions sont dynamiquement engendrées par l'appropriation privative du territoire par différents agents et par l'hétérogénéité «politique» qui en résulte (Mercier, 1986). Comme l'indique la géographie structurale, ces positions contraignent les valorisations et par conséquent les occupations ainsi que les rendements qui s'offrent à l'observation (Ritchot et Mercier, 1992; Desmarais, 1995a).

Pour les fins du présent article, nous allons étudier les espaces interstitiels de l'agglomération montréalaise afin de poser le problème de leur localisation, de leur appropriation et de leur occupation, c'est-à-dire de leur aménagement. Notre approche consistera à déduire, à partir de l'analyse de ces espaces, la structure de positions politiques qui sous-tend l'organisation du territoire métropolitain. Ainsi, au lieu d'associer directement ces espaces à des occupations actuelles ou projetées, nous allons les rapporter à la structure engendrée par les appropriations. Nous passerons de la sorte des espaces aux propriétés — le politique — et de celles-ci aux valorisations, activités et rendements de surface — l'économique —. Cette démarche structurale fournira, croyons-nous, une analyse originale et pertinente de l'organisation territoriale métropolitaine.

LES ESPACES INTERSTITIELS DE L'AGGLOMÉRATION MONTRÉALAISE

Le parc victorien, le cimetière-jardin, le domaine institutionnel et la villa établie dans la proche campagne ont marqué le paysage de la ville industrielle (Marsan, 1994). Ils en constituaient, si l'on peut dire, la «face visible» (Jackson, 1987; Schuyler, 1993). Ces espaces privilégiés communiquaient des valeurs romantiques converties en fronts d'urbanisation (Melançon, 1988; Mercier et Melançon, 1993; L. Guay, 1989). Ils s'opposaient ainsi à une «face cachée», l'espace-faubourg naguère sordide. Au cœur de l'île de Montréal, ces domaines romantiques ont particulièrement ciblé le pourtour du mont Royal dont les sommets ont été mis en réserve, au milieu du XIX^e siècle, à la fois pour en interdire l'appropriation et pour faire valoir la périphérie (Ritchot, 1988 et 1989). Il en est progressivement résulté un «vide monumental» qu'ont valorisé les discours hygiéniste, puis écologiste et patrimonial. À ce vaste espace ouvert se sont articulés les vestiges des grandes propriétés de la bourgeoisie, de nombreuses propriétés institutionnelles, les restes du Mille Carré Doré (*Golden Square Mile*) ainsi que les franges les plus saillantes des anciennes banlieues victorienne de Westmount et d'Outremont. Cette «construction par le vide» a également pris corps en appui sur les squares Victoria, Beaver Hall (l'actuelle place du Frère-André) et Phillips au cœur de la *New Town* (Bertol Icart, 1993), sur les squares Viger et Saint-Louis et le parc La Fontaine dans l'est francophone, de même que dans la succession des domaines de villégiature de l'ouest de l'île. 1-7/10 5/10

Convoités, ces lieux ont acquis une signification renouvelée au cours des trois dernières décennies. La valorisation patrimoniale du mont Royal, des deux cimetières-jardins attenants ainsi que des monuments architecturaux institutionnels et des ensembles résidentiels prestigieux qui le circonscrivent, en témoigne éloquemment. Il en est de même de la mise en valeur de l'île Sainte-Hélène et de la revendication patrimoniale dont font l'objet les vastes propriétés institutionnelles, notamment le domaine des sulpiciens de la rue Sherbrooke et, plus récemment, celui de Villa-Maria sur le glacis sud-ouest de la «montagne». 18/11

D'autres lieux ont joué, ces dernières années, un rôle similaire. C'est le cas du bassin du Vieux-Port qui, débarrassé des équipements qui encombraient les quais et les jetées, est devenu, une fois réaménagé, un espace ouvert et attractif, parce que valorisé par un discours environnemental et patrimonial (Gariépy, 1993). Une couronne de massifs résidentiels somptueux, que présageait déjà *Habitat 67* et à laquelle participent *Tropiques Nord*, le *Quai de la Commune*, le *1 McGill*, le front de la rue de la Commune et le premier édifice du projet Faubourg Québec, délimite ce bassin du Vieux-Port et confirme son potentiel attractif et structurant.

Ces secteurs ne sont pas les seuls lieux de l'agglomération industrielle à avoir été ressaisis par des projets de mise en valeur. Certaines des grandes friches infrastructurales, qui ont induit et organisé la morphologie des faubourgs et de leurs équipements de production, sont aussi l'objet de projets de réaménagement ou ont déjà été réappropriées. C'est notamment le cas de la section aval du canal de Lachine et des emprises ferroviaires avoisinantes, du site des ateliers Angus et de la cour de triage d'Outremont. Cette dernière forme de réappropriation a été précédée d'une déqualification des emprises infrastructurales. Elle prend par

SAUT
Domaines «vides» et structuration morphologique de l'agglomération montréalaise 11

ailleurs appui sur un réinvestissement patrimonial du bâti périphérique, qui devient du coup le lieu de rassemblement d'une population qui se substitue aux résidents traditionnels (Sénécal, 1992; Germain, 1988).

D'autres espaces interstitiels organisent des formes de rassemblement hors du périmètre de la ville industrielle. Le bassin de La Prairie, pour l'île des Sœurs et les ensembles résidentiels de Saint-Lambert et de Brossard au sud du pont Champlain, comme les deux biefs de la rivière des Prairies, pour l'île Patton, la banlieue pavillonnaire de Saraguay et les tours de la presqu'île du Marigot, en constituent d'autres exemples. La création des parcs régionaux du Bois-de-Saraguay et de l'Île-de-la-Visitation, ainsi que l'aménagement d'un parc riverain de Verdun à Lachine, auront fait valoir leurs voisinages en les requalifiant ou en créant simplement de la rareté.

Plus en périphérie, des espaces interstitiels ont également été réservés depuis le début des années 1960: les collines de Rigaud et d'Oka (le parc d'Oka), avec quelques-uns des plans d'eau de l'archipel (le parc des Îles-de-Boucherville, le parc de la rivière des Mille Îles à Sainte-Rose); certains des domaines de villégiature du versant nord du *West Island* (les parcs du Bois-de-Liesse, du Cap-Saint-Jacques et du Bois de l'Île-Bizard, le parc agricole du Bois-de-la-Roche); quelques boisés résiduels de l'est montréalais (les parcs du Bois-d'Anjou, du Bois-de-la-Réparation et de la Pointe-des-Prairies); deux des proches collines montérégiennes de la rive sud (le parc du mont Saint-Bruno et le Centre de conservation du mont Saint-Hilaire, devenu «Réserve de la biosphère» en 1978). Plusieurs de ces espaces flanquent des ensembles résidentiels pavillonnaires haut-de-gamme ou avoisinent des aires patrimoniales.

Certaines friches, liées à l'abandon ou à la disparition d'équipements infrastructurels, font également l'objet d'une réappropriation. C'est en particulier le cas de l'ancien aéroport de Cartierville où les ensembles résidentiels Bois-Franc et Nouveau Saint-Laurent sont en cours d'aménagement. Il n'est pas indifférent de noter que respectivement 17 et 20 % des superficies disponibles ont été affectés aux espaces verts (Cardinal et Hardy, 1990; Arbour et Associés, 1992).

Diffuse dans la périphérie, la banlieue pavillonnaire est davantage fragmentée par des infrastructures qui ont conservé leur fonction première et par des espaces agricoles déqualifiés. Si bien que la quête de campagne que devait satisfaire l'accès à la banlieue s'est plutôt accompagnée d'un recul de la première. La consommation aurait ainsi détruit l'objet de sa quête. On n'y constate pas seulement la disparition des activités agricoles, puisque même les attributs paysagers de cette campagne sont érodés (Sénécal *et al.*, 1994). Cette érosion opère d'ailleurs à distance. L'extension de la friche, la dégradation d'un habitat même doté d'une valeur patrimoniale et la diminution des boisés précèdent habituellement l'occupation des sols à des fins résidentielles, institutionnelles, récréatives, industrielles ou commerciales.

ESPACES INTERSTITIELS: DISTRIBUTION ET MODALITÉS D'APPROPRIATION

À prime abord, le survol descriptif des espaces interstitiels permet de reconnaître leur diversité. D'une part, la distribution de ces espaces est manifestement préférentielle. Là, des friches industrielles, ferroviaires ou agricoles; ici, des squares, de grands espaces verts et de vastes propriétés institutionnelles ou de villégiature. Le constat vaut pour les parcs de quartier et de voisinage associés à la récréation intensive, comme pour les espaces verts davantage identifiés à la conservation de la nature. Les densités inégales de répartition à l'échelle de l'agglomération dessinent par ailleurs des traînées plutôt que des taches. D'autre part, la diversité de ces espaces est également caractéristique des «pleins» ou des «fermés» auxquels ils sont associés. Les équipements de transport et de production, les vieux tissus résidentiels de la période industrielle et les banlieues plus modestes bordent ou englobent habituellement les friches, tandis que les habitats plus confortables, qu'ils soient anciens ou modernes, accompagnent généralement les squares, les grands espaces verts publics et privés.

Des différences significatives peuvent également être notées en ce qui concerne les attentes exprimées à l'égard de ces divers espaces. Alors que certaines mises en réserve et en valeur semblent aller de soi (le site du patrimoine du mont Royal, les parcs d'Oka et du mont Saint-Bruno), d'autres, au contraire, sont fortement contestées. C'est le cas du canal de Lachine, dont la réappropriation des berges à des fins récréatives, résidentielles et patrimoniales se heurte aux revendications des populations ouvrières du sud-ouest montréalais. Celles-ci contestent depuis plusieurs années une telle réappropriation, de même que celle des vastes emprises ferroviaires sises au nord. La raison invoquée veut que l'avenir du secteur passerait davantage par une revitalisation de la fonction de production (Careau, 1995; Sénécal, 1992). En fait, la requête de conservation et les aménagements patrimoniaux ne répondent pas de besoins de la population locale, mais de valeurs investies par une *gentry* de remplacement.

Le recyclage du site Angus se distingue dès projets du sud-ouest montréalais en ce qu'il concrétiserait «la revanche du local» (Lavigne, 1986). Son succès relatif tiendrait autant du réinvestissement constant de valeur, dont sont toujours l'objet le parc Maisonneuve et le Jardin botanique, que de la reconduction des affectations environnantes. C'est ainsi qu'on parviendrait tant bien que mal à consolider cette frange d'un quartier jadis en quête de panache. Le coût de la création de valeurs attractives sur le site du pôle du parc Maisonneuve et du Jardin botanique est toutefois sans commune mesure avec celui de la mise en valeur des parcs régionaux de la CUM, particulièrement ceux de l'ouest où la simple désignation de territoires protégés semble suffire pour générer d'importants investissements à proximité. Certes, l'aménagement du Jardin botanique, ses améliorations récentes (jardins orientaux), la construction des installations olympiques et l'aménagement du Biodôme s'inscrivent en continuité avec le projet des concepteurs de l'ex-municipalité de Maisonneuve (Linteau, 1981). Mais il semble que ce projet n'a pu être maintenu qu'à la faveur d'un réinvestissement continu d'un domaine vide consacré par des aménagements prestigieux. Et onéreux. Ainsi, les investissements consentis, dans ce cas, restent disproportionnés, puisque les mises en valeur

sommes à proximité demeurent somme toute marginales (la *Cité-Jardin du Tricentenaire*, quelques ensembles en copropriété). D'où la nécessité de rattraper ce «déficit» en favorisant davantage, à renforts de discours publicitaire et urbanistique, l'attractivité touristique du pôle du Parc olympique et son rôle structurant quant à la relance de l'Est montréalais. Il faut néanmoins constater que, de ce point de vue également, les résultats se font toujours attendre.

Les projets de réaménagement de la cour de triage à Outremont et du site Marconi, à la limite de Montréal et de Ville Mont-Royal, pourraient aussi frayer la voie à la réappropriation d'un corridor industriel en décrépitude. La mise en valeur résidentielle proposée s'harmonise également ici avec des voisinages patrimoniaux. Malgré le consensus sur le bien-fondé d'un réaménagement de ces emprises infrastructurelles, une certaine «continuité formelle», l'homogénéité relative des populations environnantes et des clientèles visées, le projet de réaffectation de la cour de triage a été contesté. Mais ce serait pour une raison tout autre que celle qui a prévalu dans le faubourg sud-ouest. On aurait surtout cherché à préserver des valeurs foncières sévèrement éprouvées par la conjoncture économique. Étant donné que l'emplacement ferroviaire n'a aucune valeur patrimoniale ou écologique qui aurait justifié qu'on en restreigne et même interdise l'occupation, on a dû se rabattre, dans ce cas, sur l'argument économique du risque encouru par la municipalité et les contribuables (CCC, 1995).

On peut également expliquer, par l'éclairage de sa position dans l'espace géographique, l'échec de la démarche de sauvegarde du couvent Saint-Isidore. En dépit du statut de monument historique qui lui avait été accordé, la qualité architecturale de cet immeuble (CCMPBC, 1996) n'a jamais été prise en charge par une demande sociale. Décrétée par les experts, cette valeur patrimoniale ne servait aucune stratégie d'appropriation conforme aux intérêts du milieu. Elle n'aidait aucun acteur dans l'entourage à conforter sa position. Simultanément, l'action menée par des citoyens et divers organismes pour sauvegarder le domaine institutionnel de Villa-Maria était couronnée de succès (CCAVM, 1996). Et ce, en dépit d'une prise de position de l'administration municipale aussi ferme et intransigeante que dans le cas du dossier Saint-Isidore.

Les sites et les ensembles d'intérêt patrimonial de la région métropolitaine sont souvent associés à des espaces interstitiels. Plusieurs constituent par ailleurs des domaines vides dans le sens où il s'agit de territoires évacués ou abandonnés et susceptibles d'être investis de valeurs, appropriés et réaménagés. Les observations qui précèdent suggèrent que les mises en valeur patrimoniale de ces territoires sont inégalement réparties.

C'est ainsi que le Vieux-Montréal, le mont Royal, le Sault-au-Récollet, le Vieux-Boucherville, le front de la rue Saint-Joseph à Lachine, le cœur du village de Sainte-Anne-de-Bellevue, le Vieux-Sainte-Rose et le village de Hudson semblent constituer des domaines valorisables. À l'inverse, un établissement comme le Vieux-La Prairie, bien que classé arrondissement historique depuis les années 1970, subit un déclin apparemment irréversible. D'autres établissements anciens dotés de valeurs

patrimoniales reconnues par les experts (Rivière-des-Prairies, Châteauguay, Sainte-Thérèse, Varennes), auxquels se sont accrochées des banlieues souvent modestes, sont dans la même situation.

Chargés d'histoire et riches d'un patrimoine parfois exceptionnel, le Vieux-Beauharnois, le Vieux-Chambly «fortifié» et le Vieux-Terrebonne (île des Moulins) ont connu un destin différent. Le Vieux-Chambly et le Vieux-Terrebonne, sévèrement affectés par leur déclin industriel à l'orée du XX^e siècle, ont difficilement tenu le coup jusqu'à ce que les responsables des dossiers patrimoniaux des gouvernements fédéral et provincial les «immobilisent», mettant ainsi un frein à une érosion qui en menaçait l'intégrité, voire la survie. L'un et l'autre figurent aujourd'hui parmi les fleurons de la reconquête patrimoniale. Le Vieux-Beauharnois semble cependant condamné à un déclin inéluctable, et ce malgré une relance industrielle exceptionnelle qui remonte pour une bonne part à la dernière guerre et ne s'est essouffée que récemment.

On pourrait penser que la diversité des situations évoquées ci-dessus est affaire d'environnement, d'inégales distributions de ressources et de potentiels. La friche institutionnelle de Saint-Isidore, un des derniers vestiges du village de Longue-Pointe, aurait de la sorte été condamnée par son enclavement dans un tissu industriel, surtout après la construction du pont-tunnel L.-H.-Lafontaine. On expliquerait par ailleurs la fréquence des parcs de la Communauté urbaine de Montréal dans l'ouest de l'île par la qualité écologique des sites retenus.

Mais ce serait oublier, dans l'un et l'autre cas, que l'«écologie» en question a été produite. Le village de Longue-Pointe et l'îlot institutionnel Saint-Isidore n'ont pas résisté à l'invasion industrialo-portuaire. En revanche, les caractères naturels des domaines de villégiature de l'ouest de l'île n'ont pas été altérés par une mise en valeur rurale alors qu'ailleurs, dans l'archipel, des sites similaires ont été passablement malmenés. On pourrait multiplier les exemples de résistance au réaménagement ou d'érosion qui ne sauraient s'expliquer par les seules qualités intrinsèques des lieux. Au fond, ces exemples montrent que le destin de n'importe quel fait d'aménagement repose largement sur la qualité de son voisinage. C'est pourquoi la distribution préférentielle des domaines vides valorisés-valorisables est en porte-à-faux par rapport à celle des potentiels d'aménagement, laquelle est beaucoup moins inégale que ne le suggèrent les mises en valeur. C'est ce que permettent de retenir plusieurs études et évaluations de potentiels (CIPMU, 1983; MENVIQ, 1987; Sénécal *et al.*, 1994).

Il y a même, en la matière, contradiction entre, d'une part, le contenu de la plupart des schémas d'aménagement ou des plans d'urbanisme et, d'autre part, la réalité de l'aménagement du territoire métropolitain. C'est que la simple disponibilité de ressources naturelles et culturelles ne suffirait pas à en déterminer la reconnaissance, pas plus que leur reconnaissance ne serait garante de leur mise en valeur. La tenue en réserve d'un site d'intérêt, la constitution d'un réseau vert et la valorisation d'un plan d'eau semblent donc pouvoir être supportés, voire revendiqués ici et ne susciter qu'indifférence, et même être contestés ou compromis ailleurs. Et il n'est pas pour autant nécessaire que l'ici ou l'ailleurs présentent des

différences notoires du point de vue des ressources naturelles ou patrimoniales. Mais alors, ces variantes s'expliqueraient-elles par une diversité de besoins sociaux à satisfaire? Il est permis d'en douter. En effet, comment ne pas voir que les besoins en espaces verts ne sont pas satisfaits là où ils sont criants? Et que c'est justement là où de tels besoins sont satisfaits d'emblée qu'on continue de les satisfaire (Jackson, 1987; Melançon, 1988 et 1993)? Ne prêterait-on qu'aux riches? Question trop facile! Nous serions plutôt en face d'un principe de réalité. Ces «inégalités» seraient en fait tributaires de la structure même de l'agglomération montréalaise.

LES MODÈLES D'ESPACE

Le modèle le plus en vogue pour expliquer la morphologie des agglomérations nord-américaines est celui des zones concentriques développé par l'école de Chicago (Burgess, 1925). Les mutations urbaines dépendraient d'une succession d'occupations partant d'un centre et se propageant de proche en proche vers la périphérie. Bon nombre d'ouvrages de référence et d'études sur l'agglomération montréalaise s'y réfèrent (CTU, 1976, pp. 46-48; Pilette, 1986; Bussière, 1993; Sénécal *et al.*, 1994, pp. 303-308). L'espace géographique y est supposé isomorphe de sorte que, s'il y a des orientations préférentielles dans la distribution, il faut en rechercher les raisons du côté des contraintes environnementales naturelles et culturelles (Dawson et Gettys, 1935, in CTU 1976; Beauregard, 1972 et 1992; Hanna, 1993).

Le modèle des secteurs (Hoyt, 1939) s'appuie sur une critique du précédent. Il attribue la cause des «mutations» au vieillissement du stock immobilier. Le développement part également d'un centre mais se propage inégalement. Les secteurs dont les formes sont régularisées témoignent de revenus et de statuts homogènes — se traduisant par la notion du groupe d'appartenance (Greer-Wooten, 1972) — qui influent sur le cadre de vie.

Le modèle des noyaux multiples est une variante du modèle des secteurs, en ce qu'il propose la multiplication des centralités à partir desquelles opère la croissance par agrégation atomiste des formes bâties (Harris et Ullman, 1945). Ce modèle a gagné en popularité avec le développement des sous-centres tertiaires à l'échelle de l'agglomération métropolitaine (Langlois, 1993; MTQ, 1995). Quant à la théorie des places centrales et au concept de hiérarchie qui la sous-tend (Christaller, 1933, in Lewis, 1994), ils auraient fondé de manière implicite les propositions de bon nombre d'urbanistes et d'aménagistes ainsi que les choix des décideurs quant à la configuration de l'organisation commerciale métropolitaine.

Les modèles rapidement évoqués ci-dessus ont été appliqués pour rendre compte de la morphologie de l'agglomération, une morphologie dont la diversité a été maintes fois confirmée (Blanchard, 1953; Denis, 1972; Gaudreau et Veltman, 1985; Linteau, 1993; Hanna, 1993; Pilette et Tribillon, 1993; Tellier, 1996).

L'antinomie signalée entre les modèles théoriques et l'aménagement métropolitain (Lavigne 1987; Lewis 1994) serait toutefois d'autant moins ressentie que, depuis quelques années, les responsables régionaux de l'aménagement du territoire mettent davantage l'accent sur le développement économique (Beaudin, 1996) ou sur les dispositifs juridico-administratifs (CTMR, 1993). La forme est devenue un objet à l'abandon.

Il n'est pas dans notre propos de reprendre ou d'approfondir la critique de ces modèles. On se contentera de souligner que la distribution des espaces «vides» et des espaces pleins qui y sont associés suggère l'existence d'un espace hétérogène à gradients qualitativement différenciés. Cette distribution montre que la structure de l'agglomération, loin d'être seulement polyconcentrique ou polynucléaire, serait aussi diamétrale (figure 1).

UN MODÈLE D'ESPACE HÉTÉROGÈNE À GRADIENTS

Le modèle d'espace hétérogène, tel que proposé ci-après, se conforme au parcours morphogénétique de l'établissement humain reconstitué par Gaëtan Desmarais (1992, 1995a et b). Ce parcours engendre un espace caractérisé par des domaines qualitativement différenciés et articulés à des gradients urbain et rural. Le croisement de ces gradients localise un seuil où les qualités urbaine et rurale sont en compétition. Ces qualités se rapportent à la compétence politique des acteurs du point de vue de l'appropriation des positions dans l'espace géographique hétérogène. En effet, ces positions sont qualitativement différenciées. Selon l'approche structurale, l'urbain spécifie l'endorégulation de la mobilité, qu'elle soit polarisante (rassemblement) ou diffusante (évasion). C'est ainsi que les formes prestigieuses, somptuaires, cossues — les grands domaines, les grands équipements institutionnels, les villas, les squares, les grands parcs, les ensembles résidentiels et les banlieues pavillonnaires haut-de-gamme — témoignent de qualités urbaines. Par ailleurs, les formes associées à des contraintes environnementales lourdes, voire répulsives — les faubourgs, les banlieues sauvages, les grands équipements infrastructurels — témoignent de qualités rurales exorégulées. Considérant que les qualités positionnelles définissent des conditions de possibilité plutôt que des causes efficientes, on peut retrouver des aménagements dont les attributs entrent en contradiction avec les qualités positionnelles sous-jacentes (Ritchot *et al.*, 1994).

LE GRADIENT URBAIN

Les espaces interstitiels valorisés et les formes d'habitat les plus attractives se déploient, pour l'essentiel, selon une «ligne de crête» orientée est-ouest. En répond l'alignement des monts de Rigaud, du parc d'Oka, de la plupart des parcs régionaux de la CUM, du parc et des cimetières du mont Royal, du Vieux-Port, de l'île Sainte-Hélène, du parc du mont Saint-Bruno et du Centre de conservation de la nature du mont Saint-Hilaire.

Sur l'île de Montréal, le Vieux-Montréal, l'ancienne banlieue de la *New Town*, le Mille carré doré, les municipalités de Westmount, d'Outremont et de Ville Mont-Royal (une *Garden City*), plusieurs vastes propriétés institutionnelles, les projets résidentiels Bois-Franc et Nouveau Saint-Laurent, quelques domaines de villégiature cossue et les banlieues du *West Island* réalisent cette ligne de crête. La banlieue de Hudson, les grandes propriétés campagnardes de Saint-Lazare (centres équestres) et les domaines institutionnels de Rigaud et d'Oka la définissent à l'Ouest. Le Nouveau Saint-Hubert, les domaines de villégiature de Saint-Bruno et les banlieues pavillonnaires de Saint-Hilaire, de Greenfield Park et de Saint-Bruno, font de même en rive sud (l'Est en réalité).

Quelques fronts urbains se déploient en position rurale depuis le gradient urbain. Chacun prend appui sur un domaine vide constitué en massif ouvert (domaine de l'hôpital du Sacré-Cœur à Cartierville, lanière institutionnelle du Sault-au-Récollet, îles de Boucherville, bassin de La Prairie, etc.). L'aménagement de nouveaux espaces résidentiels confortables (l'arc Boucherville—Nouveau-Saint-Hubert—Candiac, l'antenne Duvernay-Rosemère) et la réappropriation patrimoniale (le plateau Mont-Royal, le secteur aval du canal de Lachine) définissent de tels fronts.

LE GRADIENT RURAL

Le gradient rural se décompose en trois axes définissant, avec le gradient urbain, la structure de la morphologie métropolitaine. Les trois axes, des «lignes de talweg», s'appuient sur les sites des plus anciens faubourgs (Des Récollets, Saint-Laurent et Québec). Ces faubourgs des XVIII^e et XIX^e siècles, les faubourgs-paroisses du tournant du siècle et d'autres plus récents, au demeurant parsemés de petites banlieues sauvages ou isomorphes des années 1930-1960, ainsi que les grands équipements de production et de transport, s'inscrivent sur ces axes (Lavigne, 1992).

La configuration des infrastructures ferroviaires et autoroutières comporte par ailleurs une série de liaisons transversales, au gré de corridors ruraux qui interceptent le gradient urbain. Elles sont en partie attribuables au verrouillage du front du Saint-Laurent par le bourg, les premières formes d'évasion et le centre-ville contemporain. Les liaisons transversales entre les domaines de production industrielle ont donc dû être déployées en contournant le mont Royal, au-delà des positions urbaines déjà appropriées.

Examinons, dans cette optique, l'éperon industriel comprenant les grandes cours de triage, l'aéroport de Dorval et le gigantesque nœud des autoroutes A13, A20, A40 et A520. Bien que se déployant en domaine urbain, l'éperon présente d'emblée des caractéristiques rurales. Il résiste d'autant mieux qu'il supporte plusieurs installations commerciales et industrielles de pointe (Manzagol, 1972; Boisvert, 1992), compatibles avec une telle position. La mise en œuvre des projets Nouveau Saint-Laurent et Bois-Franc, sur le site de l'ancien aéroport de Cartierville, serait toutefois l'indice d'un réaménagement aidé par un positionnement sur le gradient urbain. La consolidation des opérations aéroportuaires à Dorval serait, en ce sens, davantage conjoncturelle que structurelle.

De tels corridors infrastructurels discontinuent également le gradient et les fronts urbains hors de l'île de Montréal. Sur la rive sud, le gradient urbain est intercepté par le plus important de ces corridors. L'aéroport de Saint-Hubert, des lignes de transport énergétique et l'autoroute A30 s'y côtoient. Bien qu'ils opposent une résistance à une valorisation urbaine, ces équipements sont ceinturés par le Centre spatial canadien et des ensembles résidentiels du secteur est de Longueuil. Ces nouveaux aménagements participent du front urbain en déploiement entre Candiac et Boucherville, en exerçant de la pression sur les occupations antérieures.

Les vastes superficies comprises entre le gradient urbain et les axes ruraux ont vu, jusqu'aux années 1970 et exception faite de la partie centrale de l'île de Montréal, les exploitations agricoles cohabiter avec des industries extractives, des antennes de villégiature modestes et quelques aires résidentielles bas-de-gamme. Depuis lors se sont multipliés, parallèlement à une déprise agricole de plus en plus manifeste, les ensembles résidentiels de basse densité, les *strips* et centres commerciaux, les parcs et secteurs industriels, des sites d'enfouissement et d'entreposage de toutes natures, les autoroutes et les plus importantes lignes de transport d'énergie. Les vides interstitiels sont néanmoins demeurés nombreux et significatifs du point de vue des superficies relatives.

* * *

Cette ébauche d'une lecture morphologique, illustrée dans les figures 1 et 2, confirme que la structure de l'agglomération, loin d'être seulement polyconcentrique ou polynucléaire, est aussi diamétrale. Les dimensions actuelles de l'agglomération auraient d'ailleurs déjà été atteintes au XIX^e siècle, du moins en ce qui a trait aux massifs terminatifs urbains de Rigaud et de Saint-Hilaire, distants de quelque 90 km. L'engendrement du gradient urbain remonterait même au XVII^e siècle. Sitôt devenus seigneurs de l'île de Montréal, les Messieurs du Séminaire de Saint-Sulpice se sont réservés de vastes emplacements au Sault-au-Récollet (1663) et au mont Royal (1666). En 1717, ayant obtenu en concession la seigneurie du Lac-des-Deux-Montagnes, ils deviennent dès lors maîtres de trois domaines investis de valeurs urbaines. En 1676, les seigneurs de Montréal fondent la mission de la Montagne, sur le site actuel du Grand Séminaire et du Collège de Montréal. La mission de la Montagne déménage à la rivière des Prairies dès 1692, puis vers Oka en 1722. Les postes du mont Royal, du Sault, et la mission du lac des Deux-Montagnes, ne sont toutefois pas des lieux de sédentarisation seulement. Ils constituent également des lieux de séjour à la campagne. Tous trois initient des trajectoires d'évasion qui se réaliseront au cours du XIX^e siècle. La mission du lac des Deux-Montagnes constituera par ailleurs un massif-verrou qui bloquera une expansion du domaine rural. Malgré la levée de l'interdit de peuplement à l'ouest de Montréal en 1722, le territoire en amont des collines d'Oka demeurera en effet inoccupé jusqu'en 1780 (Laurin, 1989). La construction du Calvaire aux environs de 1740 aurait contribué à maintenir cet interdit malgré sa levée officielle. Ce domaine vide sera à nouveau consacré en 1962 avec la création du parc Paul-Sauvé, le premier des grands parcs provinciaux de la région de Montréal. La réservation de cet espace vert sera suivie, en 1982, du classement du Calvaire à titre de site historique. Ce massif-verrou résiste toujours, ainsi qu'en témoigne l'interruption de l'autoroute A640.

Quant aux axes ruraux, ils auraient guidé l'aménagement industriel de certaines positions distantes dès les années 1940 (Le Gardeur), voire même avant (Sainte-Thérèse, Beauharnois, Valleyfield). On s'aperçoit que la croissance métropolitaine procéderait moins d'excroissances provenant d'un centre unique ou d'une centralité éclatée, démultipliée, qu'elle s'articulerait à des gradients linéaires, diamétraux.

Figure 1 Structure de l'agglomération de Montréal

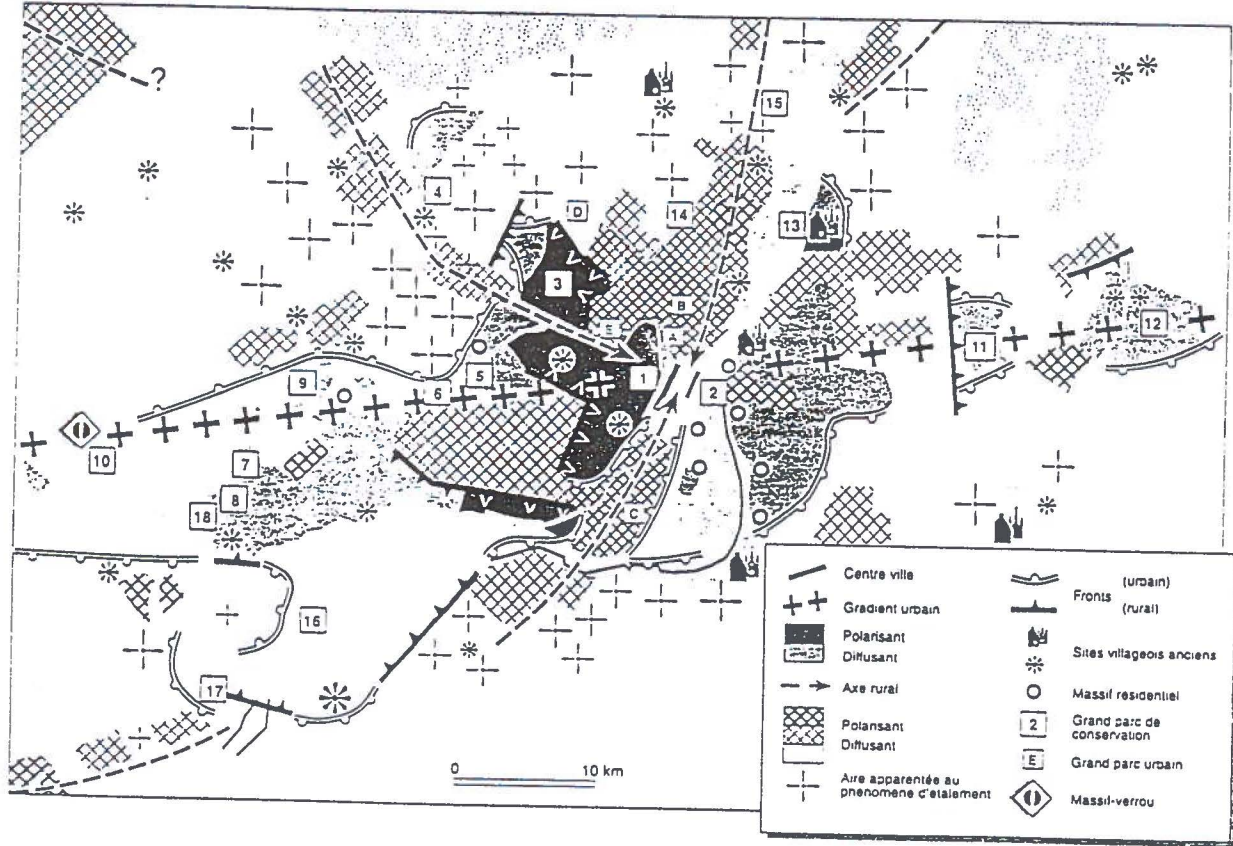
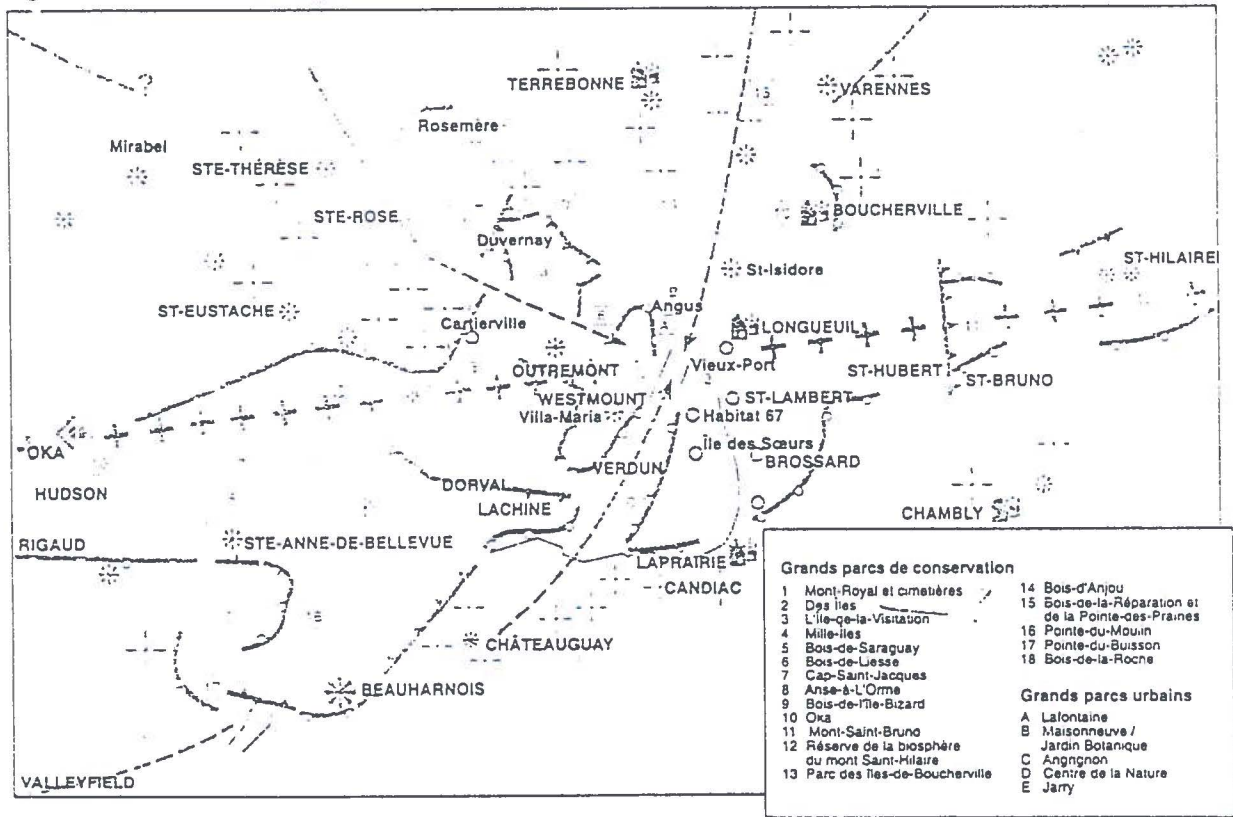


Figure 2 Localités de l'agglomération de Montréal



UN URBANISME HORS POSITION

La présente proposition de recherche pourrait rejoindre quelques analyses sur la crise de la pratique urbanistique du zonage. On doit bien l'admettre, l'urbanisation métropolitaine ne se plie guère, à Montréal comme ailleurs, aux prévisions et aux orientations des planificateurs, sauf — ironiquement? —, là où le *statu quo* est reconduit (Gaudreau et Veltman, 1985; Tribillon, 1991; Dupuy, 1991; Blary, 1993; Pilette et Tribillon, 1993; Lewis, 1994; Charbonneau *et al.*, 1994; Sénécal *et al.*, 1994). L'urbanisme volontaire, né de l'échec d'une planification globale (*comprehensive planning*) qui s'abreuvait aux mouvements des *Parks and Parkway*, *Garden City* ou *City Beautiful*, s'est confiné, dès les années 1920, dans un rôle de régulation des transformations (Van Nus, 1979; Schuyler, 1993). L'accent a été mis sur une démarche visant le rendement (*efficiency*). Le zonage s'est alors imposé comme le moyen privilégié d'atteindre cet objectif (Gunton, 1979; Roberts, 1988). Il en a résulté une autonomisation du zonage aux dépens d'une planification d'ensemble. Depuis plus de 70 ans en Amérique du Nord, l'urbanisme s'est surtout préoccupé d'utilisation du sol (Lavoie, 1978; P.Y. Guay, 1987; Roberts, 1988). Les contenus obligatoires des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme (L.R.Q., A-19.1), de même que la prépondérance des plans d'affectation ainsi que du zonage comme pierre angulaire de la réglementation d'urbanisme, en sont la manifestation.

Les dérives du zonage, particulièrement au chapitre de la ségrégation ethnique et raciale (Wolfe, 1994), la limitation du droit de propriété privée en vertu de la règle de l'intérêt public (Beaulieu *et al.*, 1995), le regain d'intérêt pour la forme et le design urbain (Sokoloff, 1988) ainsi que l'introduction de nouveaux mécanismes de réglementation ou d'intervention (Caron, 1995), ont progressivement relégué au second plan la question du sens politique de la propriété. Mais l'imprécision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme, comme la prolifération des amendements réglementaires, suggèrent que l'urbanisme s'est alors retrouvé hors position en distribuant les affectations, usages et activités au gré d'une logique strictement utilitaire. Tout se passe en effet comme si la distribution des usages, des infrastructures et des équipements ne répondait qu'au principe de rendement optimal. L'accent a été mis sur les utilisations, sur les activités subordonnées et sur les aménagements qui les supportent. La question des fondements de cette distribution n'est même pas posée (Blary, 1974; Dupuy, 1991; Lewis, 1994). On se contente de référer à la compatibilité des occupations, des usages et des activités, abordée sous l'angle des nuisances et de la séparation des fonctions. Un ensemble de normes a progressivement conforté cette approche, ainsi que le savoir et le savoir-faire des urbanistes (Goodman, 1968; De Chiara et Koppelman, 1975; Chapin, 1979; P.Y. Guay, 1987).

Comme la question de la position n'est abordée qu'à titre de relations de proximité, de complémentarité, de commodité, de temps de déplacement, d'association aux infrastructures, bref d'«économies externes» (externalités), le zonage, toutes échelles de planification confondues, résiste mal au principe de réalité d'un espace hétérogène engendré par une structure abstraite de positions politiques. Conséquence: l'amendement au zonage est devenu le recours le plus en usage en matière d'aménagement du territoire (Blary, 1974; Pilette, 1986). Et ce,

en dépit de l'adoption de schémas d'aménagement et de plans d'urbanisme qui devaient permettre une plus grande cohérence. La contradiction est flagrante.

Ne pourrait-on pas voir, dans cette contradiction, le moteur de l'étalement urbain? En effet, l'étalement serait moins le résultat d'une urbanisation diffuse et corrélative à un vidage de quartiers centraux, qu'une distribution homogène, en toutes positions, d'aménagements identiques et copiant un modèle initialement produit en position urbaine:

Il apparaît que l'implantation banlieusarde d'avant 1970 s'est accomplie, règle générale, en positions urbaines, tandis que l'étalement qui a suivi aurait globalement entamé des positions rurales. [...] La prolifération de banlieues en positions rurales résulte d'une contradiction. Dévalorisées politiquement, ces positions ont favorisé la reproduction, à faible coût et à grande échelle, de pavillons et de «centres d'achats» [...]. Toutefois, en même temps qu'elle en était la condition de possibilité sur le plan économique, la position politique rurale plongeait ce nouvel habitat dans le tourbillon de la dévalorisation. Parce que rurale, cette position attire aussi les équipements «infrastructuraux» qui dévalorisent *a priori* les îlots résidentiels qu'on y aménage. Dès lors, la condition de possibilité devient une contrainte: la position étant politiquement dévalorisée, l'implantation de l'habitat est moins onéreuse sur le plan économique en même temps que ce cadre bâti, en raison de sa position rurale, perd de la valeur (Ritchot *et al.*, 1994, pp. 275 et 278).

Le phénomène n'est pas sans rappeler les vagues de faillites qui ont mené aux nombreuses annexions, au début du XX^e siècle, de municipalités autonomes qui s'étaient engagées dans des aménagements prestigieux en position rurale (Jackson, 1987; Linteau, 1981 et 1993). En revanche, les municipalités de banlieue en position urbaine, parmi les premières à avoir été dotées d'une réglementation de zonage «protectionniste» en fonction du droit de propriété (Trépanier, 1982), ont résisté avec succès aux tentatives d'annexion. Certaines ont même conservé jusqu'à aujourd'hui leur statut de municipalité autonome, notamment Westmount, Outremont et Mont-Royal. Cette filiation entre les faillites-annexions du début du siècle et l'étalement urbain de cette fin de siècle apporte un éclairage d'autant plus conforme à la présente étude qu'il est dénué de morale tout en n'étant pas réduit à sa dimension économique. On suggère en effet que les faillites-annexions et que l'émergence de deux catégories de municipalités, dans un contexte de délestage et de mise à mal du principe de redistribution compensatoire de la richesse, constituent un problème d'aménagement au sens plein du terme et non pas seulement un problème de fiscalité et de mauvaise gestion. Cette démonstration de l'importance d'un zonage établi en rapport avec le positionnement renforcerait l'intérêt de pousser plus avant la comparaison entre la situation qui a prévalu au début du siècle et celle qui prévaut maintenant.

Décolant d'un constat d'échec plus pragmatique et davantage ignoré que judicieusement contesté, une remise en question se fait entendre depuis plusieurs années. Elle prend la forme d'une quête de transformation du zonage en un instrument de gestion de l'aménagement (Blary, 1993) ou, à l'opposé, d'une revalorisation de l'urbanisme de réseaux (Dupuy, 1991 et 1993), voire d'un retour à une approche formaliste défendue par le *nouvel urbanisme* (Warson, 1995). Le

problème de la théorie de l'organisation territoriale, à laquelle serait assujettie l'une ou l'autre approche, reste toutefois entier. C'est que, dans le premier cas, cette théorie s'inscrit toujours dans un cadre fonctionnaliste qui, bien que dépouillé de ses dérives ségrégationnistes, demeure soumis au principe d'une distribution atomiste des activités, celle-ci fût-elle davantage associative. Pour sa part, la structuration réticulaire dépend avant tout d'une rationalité technicienne. Quant au nouvel urbanisme, il s'en remet tout simplement à une logique distributive de marché. Or, on l'a vu, l'organisation du territoire métropolitain ne serait pas réductible aux occupations. Elle serait plutôt l'expression d'une structure de positions. Et ces positions ne seraient pas structurellement liées à l'efficacité ou au rendement. Elles seraient plutôt soumises à des appropriations qualitativement différenciatrices. C'est incidemment ce à quoi renvoyaient les premières réglementations de zonage, dont on reconnaît qu'elles visaient à encadrer juridiquement et à protéger les droits de propriété et les valeurs foncières associées (Blary, 1974; Giroux, 1979; Van Nus, 1979; Trépanier, 1982; Pilette, 1986; Beaulieu *et al.*, 1995). Ce faisant, le zonage, même s'il empruntait le chemin de la distribution des usages et des modalités de leur implantation, confirmait la primauté des règles de propriété et de préemption.

CONCLUSION

La présente étude a montré que les réflexions qui sous-tendent l'approche morphologique structurale sont d'un intérêt certain pour l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Elle suggère qu'une prise en compte de la structure des positions permettrait d'en superviser les valorisations et les usages.

Revenons à la classification du début et rapportons-la au croquis morphologique. Nous observons que les domaines vides valorisés ou valorisables, récents aussi bien qu'hérités, se rapportent aux positions articulées au gradient ou aux fronts urbains, tandis que les domaines «vides» dévalorisés, récents ou hérités, se rapportent aux positions articulées aux axes ruraux. L'observation confirme l'hypothèse de départ. Les occupations des domaines vides seraient définies en rapport à une «dynamique des positions» et non plus seulement en fonction d'activités permettant de les rentabiliser.

Il semble donc pertinent d'aborder l'affectation et l'aménagement des domaines vides en relation avec la structure des positions qui sous-tendrait l'organisation physique du territoire métropolitain et contraindrait ainsi ses mises en valeur. Au lieu d'aller directement des positions aux occupations et aux rendements éventuels, nous ferions ainsi le détour: des domaines aux propriétés sous-jacentes et de celles-ci aux valorisations, activités et rendements de surface.

BIBLIOGRAPHIE

- ARBOUR, D. et associés (1992) *Bois-Franc. Plan directeur de développement*. Bombardier Immobilier, ville de Saint-Laurent.
- BARCELO, M. (1993) L'étalement urbain: qu'en est-il? Le définir avant même de tenter de le gérer. In Y. Bussière et A. Bonnafous (éds) *Transport et étalement urbain: les enjeux*. Lyon, Éditions du Programme Pluriannuel en Sciences Humaines Rhône-Alpes, I.N.R.S. Urbanisation et Laboratoire d'Économie des Transports du C.N.R.S., pp. 299-305.
- BARCELO, M., CHARBONNEAU, F. et HAMEL, P. (1989) *Option préférable d'aménagement et étalement urbain, 1978-88, dans la région de Montréal: examen comparé et recommandations*. Ville de Montréal, Service de l'habitation et du développement urbain, Service de la planification et de la concertation.
- BEAUDET, G. (1993) Aménagement et urbanisme: les débuts d'une tradition. *Municipalité*, août/septembre: 4-7.
- BEAUDIN, L. (1996) Que font les MRC des régions périphériques par les temps qui courent? *Trames*, 11: 52-55.
- BEAULIEU, B., FERLAND, Y. et ROY, F. (1995) *L'arpenteur-géomètre et les pouvoirs municipaux en aménagement du territoire et en urbanisme*. Cowansville, Les Éditions Yvon Blais inc.
- BEAUREGARD, L. (1992) L'étalement urbain dans la région métropolitaine de Montréal. In F. W. Remiggi (éd.) *Montréal: tableaux d'un espace en transformation*. Montréal, ACFAS (Coll. «Les Cahiers scientifiques»), pp. 99-116.
- (1972) L'automobile et son impact à Montréal. In L. Beaugregard (éd.) *Montréal, guide d'excursion*. Montréal, 22^e Congrès international de géographie, Presses de l'Université de Montréal, pp. 170-178.
- BERGERON, C. et LAUZON, D. (1988) *Bilan général des interventions du M.A.C. en vue de la prise en compte de la dimension patrimoniale dans l'aménagement et l'urbanisme*. Québec, ministère des Affaires culturelles, étude B-1.
- BERTOLICART, M. (1993) Urbanisme privé et structuration du tissu urbain par des places publiques: le plan Phillips à Montréal. *Trames*, 7: 18-28.
- BLANCHARD, R. (1953) *L'ouest du Canada français, tome premier: Montréal et sa région*. Montréal, Beauchemin.
- BLARY, R. (1993) Un zonage à la recherche d'innovation? *Trames*, 8: 144-149.
- BOISVERT, É. (1992) L'industrie manufacturière de haute technologie dans la région de Montréal: tendances spatiales et facteurs de localisation. In F. W. Remiggi (éd.) *Montréal: tableaux d'un espace en transformation*. Montréal, ACFAS (Coll. «Les Cahiers scientifiques»), pp. 127-139.
- BURGESS, E. W. (1925) La croissance de la ville: introduction à un projet de recherche. In Y. Grafmeyer et I. Joseph, éd. (1979) *L'école de Chicago: naissance de l'écologie urbaine*. Paris, Éditions du Champ urbain/Éditions Albert St-Martin, pp. 127-143.
- BUSSIÈRE, Y. (1993) L'étalement urbain à Montréal, un diagnostic. In Y. Bussière et A. Bonnafous (éds) *Transport et étalement urbain: les enjeux*. Lyon, Éditions du Programme Pluriannuel en Sciences Humaines Rhône-Alpes, I.N.R.S. Urbanisation et Laboratoire d'Économie des Transports du C.N.R.S., pp. 5-29.
- BUSSIÈRE, Y., ARMOOGUM, J. et MADRE, J. (1996) Vers la saturation? Une approche démographique de l'équipement des ménages en automobile dans trois régions urbaines. *Population*, 4-5: 955-978.

- CARREAU, L. (1995) *Le réaménagement urbain: les friches industrielles dans les agglomérations de Montréal, Paris et Barcelone*. Montréal, Université de Montréal, Institut d'urbanisme, mémoire de maîtrise non publié.
- CARON, A., éd. (1995) *La prise de décision en urbanisme*. Québec, Les Publications du Québec.
- CENTRE DE CONSULTATION ET DE CONCERTATION (1995) *Rapport de consultation publique. Projet de développement de la cour de triage du Canadien Pacifique à Outremont*. Ville d'Outremont.
- CHIAPIN, F. Stuart Jr. (1979) *Urban Land Use Planning*. Cambridge (Mass.), University of Illinois Press.
- CHARBONNEAU, F., HAMIEL, P. et BARCELO, M. (1994) L'étalement urbain dans la région montréalaise: politiques et tendances. In F. Frisken (éd.) *La métropole canadienne en mutation, questions de politique urbaine*. Toronto, Institut urbain du Canada, vol. 2., pp. 499-537.
- CHARLES, R. (1974) *Le zonage au Québec: un mort en sursis*. Montréal, Presses de l'Université de Montréal.
- CHRISTALLER, W. (1966) *Central Places in Southern Germany*. Englewood Cliffs, Prentice Hall.
- COMITÉ CONSULTATIF DE MONTRÉAL SUR LA PROTECTION DES BIENS CULTURELS (1996) *Avis suite aux audiences publiques relatives au traitement de la demande de démolition du couvent Saint-Isidore*. Montréal, Ville de Montréal.
- COMITÉ INTERMINISTÉRIEL SUR LES PARCS EN MILIEU URBAIN (1983) *Les parcs en milieu urbain. Rapport principal: projet de politique*. Québec, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Rapport principal et annexes.
- COMMISSION CONSULTATIVE SUR L'AVENIR DU SECTEUR VILLA-MARIA (1996) *Rapport de consultation publique*.
- DÉCARIE, J. (1985) De l'Archipel à l'Archiparc. *Urbanisme*, 209: 135-139.
- (1988) Le réseau vert et le contexte urbain. In Groupe d'intervention urbaine de Montréal, *La montagne en question*. Montréal, CIUM et Ville de Montréal, vol. 1, pp. 35-36.
- DE CHIARA, J. et KOPPELMAN, L. (1975) *Urban Planning and Design Criteria*. New York, Van Nostrand Reinhold Co.
- DENIS, P.-Y. (1972) L'évolution des quartiers. In L. Beaugregard (éd.) *Montréal, guide d'excursion*. Montréal, 22^e Congrès international de géographie, Presses de l'Université de Montréal, pp. 78-88.
- DESMARAIS, G. (1995a) *La morphogénèse de Paris, des origines à la Révolution*. Paris/Sainte-Foy, L'Harmattan/CÉLAT.
- (1995b) La formidable émergence d'une identité culturelle: la cas de Paris. In L. Noppen (éd.) *Architecture, forme urbaine et identité collective*. Sillery, Septentrion, pp. 15-51.
- (1992) Des prémisses de la théorie de la forme urbaine au parcours morphogénétique de l'établissement humain. *Cahiers de géographie du Québec*, 36 (98): 251-273.
- DUPUY, G. (1993) Urbanisme de zonage et urbanisme de réseaux: quelques leçons de l'histoire. *Trames*, 8: 132-134.
- (1991) *L'urbanisme des réseaux: théories et méthodes*. Paris, Armand Colin.

- FAHEY, B. (1992) Zone agricole et étalement urbain: principaux enjeux. *Plan Canada*, novembre: 6-8.
- GARIÉPY, M. (1993) Le réaménagement du Vieux-Port de Montréal: du type "Festival Market Place" à une remise en valeur patrimoniale. In C. Dupart, et C. Chaline (éd.) *Le port cadre de ville*. Paris, L'Harmattan, pp. 71-95.
- GAUDREAU, M. et VEILTMAN, C. (1985) *Le schéma d'aménagement de la CIUM, 1970-1982. La difficile recherche d'une rationalité métropolitaine en aménagement*. Montréal, INRS Urbanisation/Département d'études urbaines UQAM.
- GERMAIN, A. (1988) Patrimoine et avant-garde. Le cadre bâti: entre le passé et l'avenir. *Cahiers de recherche sociologique*, 6 (2): 115-129.
- GIROUX, L. (1979) *Aspects juridiques du règlement de zonage au Québec*. Québec, Presses de l'Université Laval, 1979.
- GOODMAN W.I. (éd) (1968) *Principles and Practice of Urban Planning*. International City Manager's Association.
- GREER-WOOTTEN, B. (1972) Le modèle urbain. In L. Beaugregard (éd.) *Montréal, guide d'excursion*, 22^e Congrès international de géographie. Montréal, Presses de l'Université de Montréal, pp. 9-31.
- GROUPE DE TRAVAIL SUR L'URBANISATION (1976) *L'urbanisation au Québec*. Québec, ministère des Affaires municipales.
- GROUPE DE TRAVAIL SUR MONTRÉAL ET SA RÉGION (1993) *Montréal, une ville région*. Québec, ministère des Affaires municipales.
- GUAY, L. (1989) *Le cimetière vide*. Québec, Université Laval, département de géographie, mémoire de maîtrise non publié.
- GUAY, P.-Y. (1987) *Introduction à l'urbanisme: approches théoriques, instruments et critères*. Outremont, Modulo.
- GUNTON, T.I. (1979) The Ideas and Policies of the Canadian Planning Profession, 1909-1931. In A.F.J. Artibise et G.A. Stelter (éds) *The Usable Urban Past: Planning and Politics in the Modern Canadian City*. Toronto, Macmillan of Canada, pp. 177-195.
- HANNA, D. B. (1993) *Transport des personnes et développement du territoire de l'agglomération montréalaise: un essai d'interprétation historique*. Montréal, UQAM, département d'études urbaines et touristiques.
- HARRIS, C.D. et ULLMAN, E.L. (1945) The Nature of City. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 242: 7-17.
- HOYT, H. (1939) *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*. Washington, U.S. Government Printing Office.
- JACKSON, K.T. (1987) *Crabgrass Frontier: the Suburbanization of the United States*. New York, Oxford University Press.
- LANGLOIS, C. (1993) Montréal, des villes de banlieue à mégabanlieue. In Y. Bussière et A. Bonnafous (éds) *Transport et étalement urbain: les enjeux*. Lyon, Éditions du Programme Pluriannuel en Sciences Humaines Rhône-Alpes, I.N.R.S. Urbanisation et Laboratoire d'économie des Transports du C.N.R.S., pp. 207-230.
- LAURIN, S. (1989) *Histoire des Laurentides*. Québec, Institut québécois de recherche sur la culture.

- LAVIGNE, G. (1992) Montréal, du faubourg au quartier (ou l'histoire véridique du faux frère siamois). In F. W. Remiggi (éd.) *Montréal: tableaux d'un espace en transformation*. Montréal, ACFAS (Coll. «Les Cahiers scientifiques»), pp. 14-34.
- (1987) *Les ethniques et la ville: l'aventure urbaine des immigrants portugais à Montréal*. Longueuil, Le Préambule.
- (1988) Les grandes friches face à la revanche du local. *Urbanisme*, 213: 123-127.
- LAVIGNE, G. et RITCHIOT, G. (1991) De la typologie architecturale à la morphologie urbaine. In J.-C. Croizé, J.-P. Frey et P. Pinon (éds) *Recherches sur la typologie et les types architecturaux*. Paris, L'Harmattan, pp. 218-234.
- LAVOIE, C. (1978) *Initiation à l'urbanisme. Gestion municipale*. Montréal, Éditions Georges Le Pape.
- LEWIS, P. (1994) *Le contrôle des implantations commerciales dans la région de Montréal. Examen des fondements hiérarchiques*. Montréal, Université de Montréal, Faculté de l'aménagement, thèse de doctorat non publiée.
- LINTEAU, P.-A. (1993) *Histoire de Montréal depuis la confédération*. Montréal, Boréal.
- (1981) *Maison neuve ou comment des promoteurs fabriquent une ville*. Montréal, Boréal.
- MANZAGOI, C. (1972) L'industrie manufacturière à Montréal. In L. Beauregard (éd.) *Montréal, guide d'excursion*. Montréal, 22^e Congrès international de géographie, Presses de l'Université de Montréal, pp. 125-135.
- MARSAN, J.-C. (1994) *Montréal en évolution: historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais*. Montréal, Méridien architecture.
- MELANÇON, Y. (1993) La constitution des domaines publics: analyse morphologique de parcs à Québec. *Trames*, 7: 63-71.
- (1988) Parcs, espaces verts et dynamique urbaine: le parc des champs de bataille à Québec. *Les cahiers du CRAD*, 11(3).
- MERCIER, G. (1986) Prémisses d'une théorie de la propriété. *Cahiers de géographie du Québec*, 30 (81): 319-342.
- MERCIER, G. et MELANÇON, Y. (1993) Un parc dans la ville, 1830-1910. In J. Mathieu et E. Kedl, *Les plaines d'Abraham: le culte de l'idéal*. Sillery, Septentrion, pp. 175-201.
- MERCIER, G. et RITCHIOT, G. (1994) La dimension morale de la géographie humaine. *Diogenes* (166): 43-54.
- MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT (1987) *Les milieux naturels protégés au Québec*. Québec, Direction du patrimoine écologique.
- MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES (1992) *La révision des schémas d'aménagement: bilan des schémas d'aménagement et perspectives de révision*.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (1995) *Vers un plan de transport pour la région de Montréal. Phase 1: Choisir diagnostic et orientations*. Document de référence.
- MOORE, P.W. (1979) Zoning and Planning: the Toronto Experience, 1904-1970. In A.F.J. Artibise & G.A. Stelter (éds), *The Usable Urban Past: Planning and Politics in the Modern Canadian City*. Toronto, Macmillan of Canada, pp. 316-341.
- PILETTE, D. (1986) *L'urbanisme au Québec: organisation, législation, perspectives politiques*. Ottawa, Les éditions Agence d'ARC inc.
- PILETTE, D. et TRIBILLON J.F. (1993) *L'urbanisme: version québécoise de pratiques contemporaines*. Québec, Fischer Presses.

- Programme particulier d'urbanisme pour le territoire du Nouveau Saint-Laurent*. Ville Saint-Laurent, Cardinal et Hardy (1990).
- RITCHIOT, G. et MERCIER, G., éds (1992) *La géographie humaine structurale*. Numéro thématique des *Cahiers de géographie du Québec*, 36 (98).
- RITCHIOT, G., MERCIER, G. et MASCOLO, S. (1994) L'étalement urbain comme phénomène géographique: l'exemple de Québec. *Cahiers de géographie du Québec*, 38 (105): 261-300.
- RITCHIOT, G. (1992) La valorisation économique de l'espace géographique. *Cahiers de géographie du Québec*, 36 (98): 175-214.
- (1989) Le mont Royal en tant que forme urbaine: un espace sélectif. *Trames*, 2 (1): 30-35.
- (1988) *Le mont Royal: analyse morphologique et dérivation*. Ville de Montréal, Service des Loisirs et du Développement communautaire.
- (1985) Prémisses d'une théorie de la forme urbaine. In G. Ritchot et C. Feltz (éds) *Forme urbaine et pratique sociale*. Montréal, Le Préambule/Louvain-la-Neuve, Éditions Ciaco, pp. 23-65.
- (1983) *Lecture de la carte au 1:100 000 des potentiels d'appropriation des rives de l'Archipel de Montréal*. Québec, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, Service Archipel.
- ROBERTS, T.H. (1988) Land Use Planning. In A.J. CATANESE and J.C. SNYDER (éds) *Urban Planning*. New York, McGraw-Hill, pp. 221-242.
- SCHUYLER, D. (1993) *The New Urban Landscape: the Redefinition of City Form in Nineteenth-Century America*. Baltimore, Johns Hopkins University Press.
- SÉNÉCAL, G. (1992) Systèmes d'espaces, systèmes d'acteurs: le cas de la Pointe Saint-Charles. In F. W. Remiggi (éd.) *Montréal: tableaux d'un espace en transformation*. Montréal, ACFAS (Coll. «Les Cahiers scientifiques»), pp. 156-169.
- SÉNÉCAL, G., GAUDREAU, M. et DES ROCHEs, S. (1994) Les mécanismes de production de la forme urbaine et la conservation des espaces agricoles et naturels dans la région de Montréal: le cas de Laval. *Cahiers de géographie du Québec*, 38 (105): 301-326.
- SOKOLOFF, B. (1988) Interventions urbanistiques: le retour de l'espace. *Cahiers de recherche sociologique*, 6 (2): 131-146.
- TELIER, L.-N. (1996) "Trou de beigne" et étalement: prospective topodynamique de l'évolution de l'agglomération montréalaise. *Plan Canada*, mai: 28-35.
- TRÉPANIÉ, M.-O. (1982) Formes traditionnelles et réforme récente du droit de l'urbanisme au Québec: changement de fond ou changement de formes. In J. Léveillé (éd.) *L'aménagement du territoire au Québec: du rêve au compromis*. Montréal, Nouvelle optique, pp. 11-42.
- TRIBILLON, J.F. (1991) *L'urbanisme*. Paris, La Découverte, 1991.
- VAN NUS, W. (1979) Towards the City Efficiency: The Theory and Practice of Zoning, 1991-1939. In A.F.J. Artibise et G.A. Stelter (éds) *The Usable Urban Past: Planning and Politics in the Modern Canadian City*. Toronto, Macmillan of Canada, pp. 226-246.
- WARSON, A. (1995) Escaping Urban Sprawl. *Building*, décembre/janvier: 16-20.
- WOLFÉ, J.M. (1994) Retour sur le passé: un survol historique de l'urbanisme canadien. *Plan Canada*, édition spéciale 1919-1994: 12-34.
- WOLFÉ, J.M. et GLENN, J.M. (1992) The Effects of Regional County Municipal Plans and Agricultural Zoning in the Region of Montreal. *Plan Canada*, novembre: 9-13.