

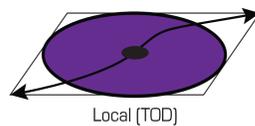
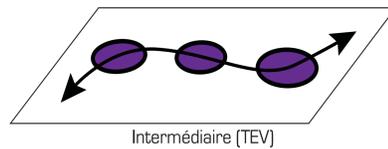
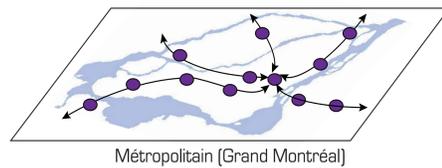
## Les territoires d'entrée de ville : une vision stratégique d'aménagement à l'horizon 2043

Le gouvernement du Canada ayant annoncé en octobre 2011 le remplacement de l'actuel pont Champlain, la Ville de Montréal en profite maintenant pour repenser diverses facettes de l'aménagement des abords de cette infrastructure routière majeure, lien vital pour l'économie de Montréal et du Québec.

Les discussions entre l'Institut d'urbanisme et des conseillers en planification de la Ville de Montréal ont permis d'identifier des thèmes de réflexion.

Notre travail a porté sur le thème « Habiter... l'entrée de ville. »

### Une nouvelle échelle d'aménagement



Réalisation : Jérémie Vachon, 2013

La formulation même du thème soulève trois questions:

Qu'est-ce qu'habiter?  
Où est l'entrée de ville?  
De quelle ville?

En repoussant les conventions et en interrogeant la vraie nature de la métropole, un nouveau concept s'est dessiné: celui du **territoire d'entrée de ville (TEV)**.



Source : Google Maps

### Le fleuve : une rupture ou un lien?

La mise en œuvre du concept passe par une planification stratégique qui intègre le développement urbain et les transports. Le principal avantage du TEV est de faire le lien entre les projets locaux et métropolitains du PMAD, soit les aires "transit-oriented development" et le Grand Montréal, par la concrétisation d'une échelle de planification intermédiaire. Le concept se traduit d'abord par un appui renouvelé sur les axes de transport structurants dans l'organisation du développement métropolitain, mais aussi par la création d'un milieu de vie distinctif et de qualité en entrée de ville.

Le tout est rendu possible par une approche de planification cohérente qui mobilise et coordonne les acteurs de l'urbanisme et des transports, un peu à la manière du contrat d'axe français.



Source: Groupe Descartes

### La complémentarité: pièce maîtresse

Un des piliers du TEV est la complémentarité entre les différents pôles à développer ou déjà présents sur le territoire. Pour y arriver, le transport entre les pôles doit être grandement facilité par l'aménagement d'un boulevard transitaire dans l'axe de l'actuelle autoroute des Cantons-de-l'Est (A-10).

Le boulevard transitaire permet une cohabitation entre différents modes de transport, selon que le transport s'effectue à l'échelle locale ou régionale. Il apparaît probable que le transport lourd sur cet axe soit assuré par un système léger sur rail (SLR) conformément au choix fait par le gouvernement du Québec.

Un nouvel aménagement pour notre métropole

Orientations	Objectifs
1. Une nouvelle échelle de planification intermédiaire pour organiser l'étalement urbain	1.1 Caractériser le territoire d'intervention du TEV
	1.2 Coordonner l'aménagement et le développement du TEV entre les différents acteurs
	1.3 Organiser la complémentarité des pôles du TEV
	1.4 Coordonner les transports collectifs entre les échelles dans le TEV
	1.5 Assurer la cohérence de la forme urbaine le long du parcours tout en maintenant une diversité architecturale et paysagère
	1.6 Articuler les milieux de vie existants au TEV
2. Un milieu de vie de qualité en entrée de ville à la jonction de la mobilité et de l'accessibilité	2.1 Optimiser les modes de transport actifs et collectifs dans l'aménagement du TEV
	2.2 Aménager un milieu de vie diversifié le long d'un axe
3. Des axes de mobilité qui accompagnent le développement d'un Grand Montréal plus accessible	3.1 Reconfigurer les périmètres d'urbanisation en fonction des axes de mobilité structurants
	3.2 Développer les réseaux de transport collectif d'envergure métropolitaine
	3.3 Réorganiser le transport lourd à l'échelle métropolitaine

Réalisation : Patrick Kilfoil et Stéphanie Lemay, 2013

### Territoire d'entrée de ville (TEV)

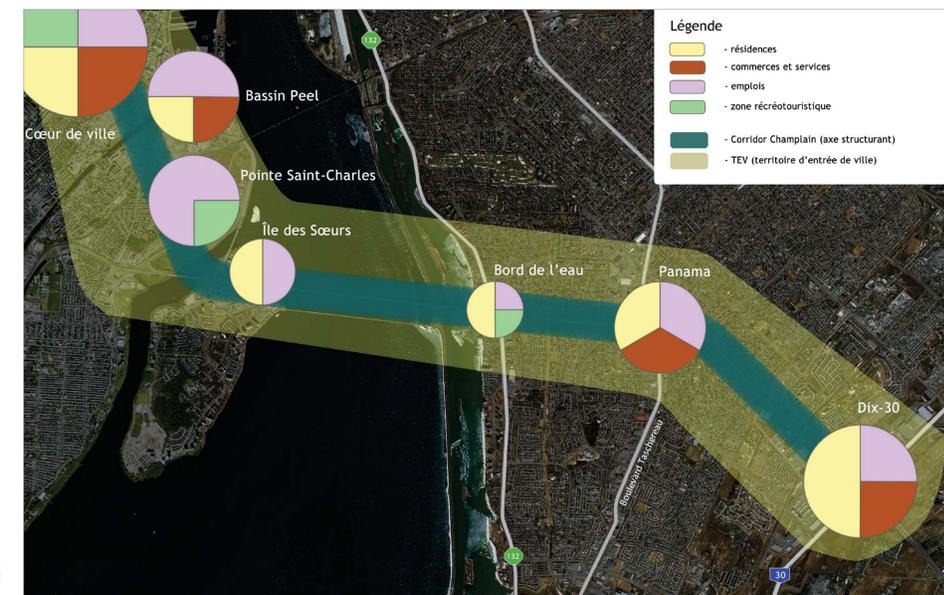
Interface dynamique entre la ville et l'extérieur et espace intermédiaire entre le local et le métropolitain planifié intégralement en tant que milieu de vie complet articulé autour d'un axe de mobilité.

### Une intersection du boulevard transitaire



Réalisation : Patrick Lachapelle, 2013

### La complémentarité des pôles du TEV



Réalisation : Anna Dushina, 2013