

2m11.3463.7

Université de Montréal

Esquisse d'un plan de développement pour la ville intérieure de Montréal :
la question de l'expansion du réseau

Par
Marc Breton

Institut d'urbanisme
Faculté de l'aménagement

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de
Maître en urbanisme (M.Urb.)

29 septembre 2006



© Marc Breton, 2006

NA
9000
US1
2007
V. 003

Direction des bibliothèques

AVIS

L'auteur a autorisé l'Université de Montréal à reproduire et diffuser, en totalité ou en partie, par quelque moyen que ce soit et sur quelque support que ce soit, et exclusivement à des fins non lucratives d'enseignement et de recherche, des copies de ce mémoire ou de cette thèse.

L'auteur et les coauteurs le cas échéant conservent la propriété du droit d'auteur et des droits moraux qui protègent ce document. Ni la thèse ou le mémoire, ni des extraits substantiels de ce document, ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans l'autorisation de l'auteur.

Afin de se conformer à la Loi canadienne sur la protection des renseignements personnels, quelques formulaires secondaires, coordonnées ou signatures intégrées au texte ont pu être enlevés de ce document. Bien que cela ait pu affecter la pagination, il n'y a aucun contenu manquant.

NOTICE

The author of this thesis or dissertation has granted a nonexclusive license allowing Université de Montréal to reproduce and publish the document, in part or in whole, and in any format, solely for noncommercial educational and research purposes.

The author and co-authors if applicable retain copyright ownership and moral rights in this document. Neither the whole thesis or dissertation, nor substantial extracts from it, may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

In compliance with the Canadian Privacy Act some supporting forms, contact information or signatures may have been removed from the document. While this may affect the document page count, it does not represent any loss of content from the document.

Université de Montréal
Faculté des études supérieures

Ce mémoire intitulé :

Esquisse d'un plan de développement pour la ville intérieure de Montréal :
la question de l'expansion du réseau

Présenté par :

Marc Breton

A été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Paul Lewis
président-rapporteur

Michel Boisvert
directeur de recherche

Jacques Besner
codirecteur de recherche

Clément Demers
membre du jury

Mémoire accepté le

RÉSUMÉ

Le début des années 1960 marqua une période de grande effervescence pour la société québécoise, entre autres sur le plan de l'aménagement urbain. Parmi la multitude de projets d'envergure qui furent réalisés à cette époque, l'un d'entre eux, la Place Ville-Marie, devait toutefois retenir plus particulièrement notre attention dans le présent ouvrage, dans la mesure où il entraîna la naissance d'une nouvelle approche en matière d'aménagement à Montréal. En effet, l'urbanisme tridimensionnel, caractérisé par une occupation du sous-sol à des fins urbaines, devint une réalité dans un centre-ville encore en émergence à l'époque, avec la construction d'un premier réseau piétonnier protégé, rompant du même coup avec l'utilisation traditionnelle du sous-sol qui se limitait jusqu'alors à l'enfouissement des réseaux utilitaires indésirables en surface. Propulsé par la construction d'un réseau de métro entièrement souterrain dans les années subséquentes, ce réseau piétonnier protégé, rapidement adopté par ses usagers, allait par la suite connaître de nombreuses phases d'expansion pour devenir ce qui est aujourd'hui convenu d'appeler la ville intérieure de Montréal, soit l'un des plus vastes réseaux du genre à l'échelle mondiale.

Or, malgré son ampleur, la ville intérieure s'est étendue jusqu'à maintenant sans jamais être soumise à un plan global de développement préétabli, ses prolongements étant le résultat d'une série d'interventions ponctuelles réalisées pour la plupart selon le bon vouloir de promoteurs immobiliers issus du domaine privé. En l'absence d'une telle planification d'ensemble et en dépit des vaines tentatives qui ont été faites en ce sens, la ville intérieure représente tout de même un réseau relativement cohérent aujourd'hui, notamment en raison de l'implication municipale sur le plan réglementaire.

Face à ce constat, nous nous sommes demandé en premier lieu s'il était nécessaire que l'expansion de la ville intérieure soit effectivement soumise à un plan de développement. L'objectif principal de ce travail consiste donc à démontrer l'utilité d'un tel guide pour la ville intérieure, car malgré le fait qu'elle renferme des qualités remarquables à divers égards, un certain nombre d'erreurs ont été commises dans le

passé, tandis que plusieurs enjeux reliés à son aménagement s'avèrent toujours préoccupants dans le contexte qui prévaut actuellement et commandent par conséquent qu'on les prenne immédiatement en considération.

La nécessité pour la ville intérieure d'être soumise à un plan de développement ayant été établie, nous nous sommes ensuite demandé quels seraient les éléments à la base d'un tel plan. Le second objectif de ce travail, venant logiquement compléter le premier, vise donc à concevoir l'esquisse d'un plan de développement pour la ville intérieure portant sur la question plus précise de son expansion. Les lignes directrices qui y sont entre autres énoncées visent ainsi à orienter et à encadrer le développement de la ville intérieure, afin de rehausser son efficacité et son attractivité dans une perspective de développement durable.

Par l'atteinte de ces objectifs, le présent ouvrage cherche à faire une mise à jour des connaissances relatives à la ville intérieure et plus particulièrement de celles qui se rapportent à la question de son expansion. L'outil qui en résulte est destiné aux différents intervenants concernés par le développement de la ville intérieure et vise à mieux éclairer les décisions qui seront prises dans le futur par rapport à sa consolidation et à son prolongement et ce, spécialement dans le contexte de l'élaboration prochaine de la planification détaillée du réseau piétonnier intérieur, prévue au nouveau Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal adopté en 2004.

Mots clés : Plan de développement, expansion, ville intérieure, réseau piétonnier protégé, centre-ville de Montréal.

ABSTRACT

The beginning of the 1960's was very exciting in many areas for Quebec society, one of them being urban planning. Among the many important projects that were realized during this period, Place Ville-Marie would retain more particularly our attention in this present paper because it led to the beginning of a new approach in urban planning in Montreal. Indeed, tridimensional urban planning, characterized by underground occupation for urban reasons, became a reality in a downtown core still emerging during this period, with the construction of the first protected pedestrian network. This broke off with the underground traditional use, which limited itself until then to the burial of undesirable surface utility networks. Propelled by the construction of an entirely underground subway system in the following years, this protected pedestrian network, rapidly adopted by its users, had in the years to come many more expansion phases and became what is now called the Montreal indoor city, one of the largest networks of its kind around the world.

However, even at this scale, the indoor city has expanded until now without ever being subject to a global pre-established development plan, its extension being the result of a series of interventions that were done from time to time, most of them according to the wishes of private sector property developers. In the absence of overall planning and in spite of ineffective attempts to do this, the indoor city represents a relatively coherent network, particularly because of the municipal implication in regulations.

Acknowledging this, we first asked ourselves if it were necessary that the indoor city expansion be submitted to a development plan. The main objective of this paper consists in demonstrating the usefulness of such a guide, because even though the indoor city contains many remarkable qualities in various areas, a certain number of errors were committed in the past, while many areas of concern related to its urban planning remain a preoccupation in the present context and require therefore that they be taken immediately into consideration.

The necessity for the indoor city to be subjected to a development plan being established, we then asked ourselves which would be the elements at the base of such a plan. The second objective of this work, logically completing the first, aims therefore at conceiving the development plan outline for the indoor city that pertains more precisely to its expansion. The guidelines that are expressed in this work, among others, intend to frame and direct indoor city development, in order to raise its efficiency and attraction in the perspective of sustainable growth.

To achieve these objectives, the present paper aims at putting up to date what is known about the indoor city and more particularly what concerns its expansion. The resulting tool is meant for the different actors concerned by the indoor city development and claims to help guide the decisions which will be taken in the future regarding its consolidation and its expansion and this, especially in the context of the elaboration, in the near future, of a detailed planning of the indoor protected network, expected in the City of Montreal's new Master Plan, adopted in 2004.

Key words : Development plan, expansion, indoor city, protected pedestrian network, downtown Montreal.

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	1
1.1 Présentation de la recherche.....	1
1.2 Cadre théorique.....	3
1.2.1 Choix du sujet.....	3
1.2.2 Objectifs de recherche.....	4
1.3 Définition de la ville intérieure.....	6
1.4 Portée de la recherche.....	7
1.5 Méthodologie.....	8
2. L'urbanisme souterrain et le cas de la ville intérieure de Montréal	11
2.1 L'urbanisme souterrain.....	11
2.1.1 Mise en contexte.....	11
2.1.2 Acteurs.....	12
2.1.3 Historique.....	14
2.2 La ville intérieure de Montréal.....	16
2.2.1 Pourquoi une ville intérieure.....	16
2.2.2 Historique.....	18
2.2.2.1 Le contexte ayant mené à la naissance de la ville intérieure.....	18
2.2.2.2 La naissance de la ville intérieure.....	21
2.2.2.3 La construction du métro.....	22
2.2.2.4 Le développement immobilier des années 1970.....	24
2.2.2.5 Le rattrapage commercial des années 1980.....	25
2.2.2.6 Les grands projets du début des années 1990.....	26
2.2.2.7 Le Quartier international de Montréal.....	27
2.2.3 Situation actuelle.....	27
2.2.3.1 L'ensemble du Centre des affaires.....	29
2.2.3.2 L'ensemble du Quartier latin.....	32
2.2.3.3 L'ensemble du Quartier Concordia.....	32
2.2.3.4 L'ensemble Atwater.....	33
2.2.4 Composantes.....	33
2.2.5 Impacts sur le centre-ville.....	34
2.2.6 Acteurs.....	37
2.2.6.1 Acteurs publics.....	38
2.2.6.2 Acteurs privés.....	39
2.2.6.3 Usagers.....	40
2.2.7 Réglementation.....	41

3. Les précédents de planification de la ville intérieure.....	46
3.1 Les processus de planification.....	46
3.2 Ère moderne.....	48
3.2.1 Plan directeur de Vincent Ponte (1967).....	49
3.3 Ère postmoderne.....	52
3.3.1 Plan directeur d'expansion du réseau piétonnier protégé de Clément Demers (1984).....	53
3.3.2 Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (1992).....	57
3.3.2.1 Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre (1988).....	57
3.3.2.2 Consultations publiques (1988).....	59
3.3.2.3 Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie (1992).....	59
3.3.3 Quartier international de Montréal (1999).....	63
3.3.4 Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (2004).....	64
4. Les enjeux de développement de la ville intérieure.....	67
4.1 Enjeu de l'interaction avec le réseau piétonnier extérieur.....	68
4.2 Enjeu de l'interaction avec le transport collectif.....	71
4.3 Enjeu fonctionnel.....	74
4.4 Enjeu esthétique.....	79
4.5 Enjeu organisationnel.....	80
4.6 Enjeu financier.....	81
4.7 Enjeu technique.....	82
4.8 Conclusion sommaire.....	84
5. L'esquisse d'un plan de développement pour la ville intérieure.....	86
5.1 Les lignes directrices d'expansion.....	87
5.1.1 Les objectifs propres à la ville intérieure.....	87
5.1.2 Les contraintes imposées par le milieu d'insertion.....	94
5.2 La réglementation.....	96
5.3 Les outils organisationnels.....	97
6. Conclusion.....	98

6.1 Réponse aux objectifs initiaux.....	98
6.2 Perspectives futures.....	99
7. Bibliographie.....	101
Annexe I : Système de signalisation RÉSO.....	xiv
Annexe II : Portée de la recherche.....	xvi
Annexe III : Questionnaire de l'enquête de 1989.....	xvii
Annexe IV : Questionnaire de l'enquête de 2003.....	xix
Annexe V : Calgary Plus 15.....	xxi
Annexe VI : Minneapolis Skyway.....	xxii
Annexe VII : Toronto PATH.....	xxiii
Annexe VIII : Ville intérieure de Montréal.....	xxiv
Annexe IX : Ensembles de la ville intérieure.....	xxv
Annexe X : Sous-ensembles du Centre des affaires.....	xxvi
Annexe XI : Processus actuel de cheminement d'une demande.....	xxvii
Annexe XII : Cheminement d'une demande de projet particulier.....	xxxii
Annexe XIII : Cheminement d'une demande en vertu de l'article 89 de la Charte.....	xxxiii
Annexe XIV : Plan directeur de Vincent Ponte.....	xxxiv
Annexe XV : Plan directeur d'expansion du réseau piétonnier protégé de Clément Demers.....	xxxv
Annexe XVI : Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.....	xxxvi
Annexe XVII : Quartier international de Montréal.....	xxxvii
Annexe XVIII : Objectifs propres à la ville intérieure (1 à 4).....	xxxviii

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

Tableaux

Tableau 1 : Classement de certaines stations du métro de Montréal selon leur achalandage en 2004. Société de transport de Montréal.....	90
---	----

Figures

Figure 1 : Slogan de la campagne électorale du Parti libéral du Québec, 1962. Parti libéral du Québec.....	2
--	---

Figure 2 : Entrecroisement des réseaux d'infrastructures dans le sous-sol de Montréal, 2003. Pierre Brignaud.....	12
---	----

Figure 3 : Principaux avantages de la ville intérieure par rapport à une alternative extérieure selon les répondants aux sites d'entrevue intérieurs lors de l'enquête de 2003.....	17
---	----

Figure 4 : Congestion sur le rue Saint-Jacques dans le Vieux-Montréal, 1910. Archives de la STM, Fonds de la Montreal Street Railway Company.....	19
---	----

Figure 5 : Tranchée et gare temporaire du CN, 1930. Collection de photographies du CN.....	20
--	----

Figure 6 : Construction de la Tour de la CIBC, de la Place Ville-Marie et de l'édifice de la CIL, 1961. Ministère de la Culture et des Communications du Québec, Direction de Montréal.....	21
---	----

Figure 7 : Construction de la station de métro Peel sous le boulevard de Maisonneuve, 1962. Ville de Montréal.....	22
--	----

Figure 8 : Grande-Place du Complexe Desjardins, 2005. Marc Breton.....	24
--	----

Figure 9 : Centre Eaton de Montréal, 2005. Marc Breton.....	25
---	----

Figure 10 : Vue en coupe du 1000 de La Gauchetière. Ville de Montréal.....	26
--	----

Figure 11 : Emplacement du Quartier international de Montréal, 1999. Ville de Montréal.....	27
---	----

Figure 12 : Limites du Centre des affaires, 2004. Ville de Montréal.....	29
--	----

Figure 13 : Motif principal de la présence en centre-ville des répondants aux sites d'entrevue intérieurs lors de l'enquête de 2003.....	40
--	----

Figure 14 : Publicité visant à promouvoir la vente des droits de construction au-dessus des emplacements de métro, 1965. Ville de Montréal, Gestion des documents et archives.....	41
Figure 15 : Proportion des répondants aux sites d’entrevue intérieurs qui utilisaient la ville intérieure et le réseau piétonnier extérieur en complémentarité lors des enquêtes de 1989 et de 2003.....	70
Figure 16 : Proportion des répondants aux sites d’entrevue intérieurs et extérieurs qui ont utilisé le transport collectif comme moyen de transport pour se rendre au centre-ville lors de l’enquête de 2003.....	73
Figure 17 : Proportion des répondants qui ont identifié la longueur du déplacement comme principal désavantage par rapport à une alternative extérieure pour chacun des sites d’entrevue intérieurs lors de l’enquête de 2003.....	76
Figure 18 : Proportion des répondants qui ont identifié la congestion comme principal désavantage par rapport à une alternative extérieure pour chacun des sites d’entrevue intérieurs lors de l’enquête de 2003.....	77
Figure 19 : Proportion des répondants fréquentant la ville intérieure une fois par mois ou moins qui ont trouvé très difficile ou plutôt difficile de s’orienter dans leur trajet pour chacun des sites d’entrevue intérieurs lors de l’enquête de 2003.....	78
Figure 20 : Proportion des répondants qui ont identifié l’aménagement comme principal désavantage par rapport à une alternative extérieure pour chacun des sites d’entrevue intérieurs lors de l’enquête de 2003.....	79
Figure 21 : Exposition interactive Ars Natura dans la rotonde de la station de métro Square-Victoria, 2005. Marc Breton.....	80

LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

ACUUS : Association des centres de recherche sur l'utilisation urbaine du sous-sol

AITES : Association internationale des travaux en souterrain

AMT : Agence métropolitaine de transport

ARQIM : Association des riverains du Quartier international de Montréal

CAU : Comité d'architecture et d'urbanisme

CCU : Comité consultatif d'urbanisme

CHUM : Centre hospitalier de l'Université de Montréal

CIBC : Canadian Imperial Bank of Commerce

CIL : Canadian Industries Limited

CN : Canadien National

CNR : Canadian Northern Railway

CP : Canadien Pacifique

CUM : Communauté urbaine de Montréal

GÉCUS : Groupe d'études du centre urbain souterrain

ISP : Indice de superficie de plancher

LAU : Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

OBNL : Organisme à but non lucratif

PPP : Partenariat public-privé

PPU : Programme particulier d'urbanisme

QIM : Quartier international de Montréal

RTL : Réseau de transport de Longueuil

SIDAC : Société d'initiative de développement des artères commerciales

STM : Société de transport de Montréal

UQAM : Université du Québec à Montréal

REMERCIEMENTS

Par la présente, je désire exprimer toute ma gratitude envers les personnes qui m'ont aidé à réaliser cet ouvrage.

Mes remerciements s'adressent d'abord à Monsieur Michel A. Boisvert, qui a accepté de me guider avec générosité et patience tout au long de la rédaction de ce document, en plus de m'avoir accueilli à bras ouverts au sein de l'Observatoire de la ville intérieure.

À Monsieur Jacques Besner, qui a démontré dès le départ un grand intérêt dans ma démarche de recherche et qui a partagé avec moi son précieux temps et sa vaste connaissance de la ville intérieure.

Aux nombreux participants lors des différents séminaires organisés par l'Observatoire de la ville intérieure, dont les commentaires m'ont fourni de judicieux renseignements sur les multiples facettes de la ville intérieure.

Au Groupe Canam Manac, pour le support financier qu'il m'a procuré par l'entremise de la création d'une bourse d'études consacrée à l'aménagement de la ville intérieure.

Enfin, je tiens à remercier famille et amis pour leur encouragement et leur support continu au cours de l'accomplissement de ce travail.

1. INTRODUCTION

1.1 Présentation de la recherche

Le début des années 1960 marqua, pour le Québec, une période de grande effervescence au niveau politique qui entraîna de profonds bouleversements, tant sur le plan social que sur le plan économique. Or, comme pour tous les changements d'envergure qui survinrent dans l'histoire, les origines de cette époque tumultueuse, qui fut baptisée la Révolution tranquille¹, ne se manifestèrent pas du jour au lendemain. Celle-ci incarna plutôt l'aboutissement d'un vaste mouvement de contestation envers la politique de laisser-faire du gouvernement Duplessis et le contrôle idéologique du clergé sur la vie intellectuelle et sociale, dont les racines remontaient à la fin de la Seconde Guerre mondiale, au milieu des années 1940.

En effet, durant ces années qui furent qualifiées de Grande noirceur, certaines voix commencèrent à s'élever contre la marginalisation de la population francophone du Québec sur son propre territoire, surtout dans le contexte où l'économie nord-américaine était portée par une immense vague de prospérité initiée par la reconstruction en Europe et soutenue par le boom démographique de l'après-guerre. D'ailleurs, le meilleur exemple de ce mouvement de contestation, appuyé autant par les milieux artistiques et intellectuels, fut sans conteste la publication du manifeste intitulé le Refus global en 1948, alors que son principal signataire, Paul-Émile Borduas, de même que plusieurs autres collaborateurs, y remirent en question les valeurs traditionnelles de la société québécoise en plus de rejeter l'immobilisme de ses dirigeants.

La Révolution tranquille débuta donc avec l'arrivée au pouvoir du gouvernement Lesage en 1960. À partir de ce moment, le Québec entra de plein pied dans la modernité. Ainsi, de 1960 à 1966, soit les années qui marquèrent le règne du gouvernement Lesage au pouvoir, le Québec connut une transformation accélérée

¹ Le terme Révolution tranquille provient d'un journaliste de Toronto qui a parlé de *Quiet Revolution* dans le *Globe and Mail*, quelques semaines seulement après l'élection du gouvernement Lesage, puisque les importantes réformes initiées par ce dernier se sont opérées sans violence.

basée sur l'établissement d'un État réformiste et interventionniste, caractérisé par la promotion du nationalisme économique et la séparation de l'Église et de l'État. En ce sens, de nombreuses réformes se succédèrent à un rythme effréné et c'est dans cette perspective que naquirent des grandes institutions sociales telles que le ministère des Affaires culturelles (1961) et le ministère de l'Éducation (1964), de même que les importants leviers économiques que sont la Société générale de financement (1962) et la Caisse de dépôt et placement (1965). C'est également durant ces années qu'eut lieu la nationalisation de l'électricité (1963) et qu'une première femme fut élue à l'Assemblée nationale (1961).



Figure 1
Slogan de la campagne électorale du Parti libéral du Québec, 1962. Parti libéral du Québec

Pour la métropole du Québec, Montréal, l'impact de la Révolution tranquille se fit sentir non seulement en termes socio-économiques mais aussi sur le plan de l'aménagement urbain. Suite aux nombreuses années de répression, une multitude d'infrastructures de transport et de complexes immobiliers furent érigés dans un court laps de temps, au nom de la modernité. Trop souvent par contre, ces aménagements laissèrent de vives cicatrices dans le paysage urbain, au point de contribuer à l'apparition massive de groupes de protection du patrimoine bâti. Or, malgré les erreurs commises, plusieurs réalisations qui ont vu le jour à cette époque furent qualifiées, en parallèle, de véritables succès d'aménagement. C'est entre autres le cas de la ville intérieure montréalaise, le sujet du présent travail de recherche. D'ailleurs, Lortie résume assez bien cette situation comme suit :

« si d'aucuns considèrent le legs de cette époque comme catastrophique, les mêmes s'accordent en général à lui reconnaître des qualités exceptionnelles, telles que son réseau souterrain de galeries commerciales, son métro, certains immeubles remarquables et la

vitalité d'un centre-ville où se côtoient actifs et résidents, classes sociales et cultures diverses »².

1.2 Cadre théorique

1.2.1 Choix du sujet

Le début des années 1960 a donc vu naître une nouvelle approche en matière d'aménagement à Montréal. L'urbanisme tridimensionnel, se traduisant par une utilisation urbaine du sous-sol, est devenu une réalité dans un centre-ville encore en émergence à l'époque, avec l'ouverture de la Place Ville-Marie en 1962, mais principalement avec la décision de construire un métro entièrement en souterrain dans les années subséquentes. Très vite apparurent des connexions entre les différentes stations de métro et les immeubles voisins. Depuis lors, de nombreuses phases d'expansion, parfois lentes et parfois rapides, ont fait de ce qui est aujourd'hui convenu d'appeler la ville intérieure l'un des plus vastes réseaux du genre à l'échelle mondiale, avec près de 30 kilomètres de corridors, places centrales et carrefours et 500 000 personnes qui y circulent quotidiennement.

À maintes reprises, des écrits, pour la plupart des articles scientifiques de nature descriptive, ont traité de cette ville intérieure sous l'angle de son développement historique et/ou de ses avantages et inconvénients par rapport à son milieu d'insertion. Par contre, bien peu d'ouvrages ont été rédigés sur le sujet plus précis de la planification de son développement au sens de l'aménagement. Cela peut sembler intrigant étant donné l'ampleur qu'a pris le réseau, mais cet état de fait est tributaire en grande partie de la manière dont celui-ci s'est étendu depuis maintenant un peu plus de 40 ans. En effet, la ville intérieure s'est toujours développée de façon ad hoc, soit au gré des divers projets de construction qui ont marqué ces dernières décennies : « sans plan global et sans que son rôle ne soit clairement établi par les pouvoirs

² André Lortie et al. (2004). *Les années 60 : Montréal voit grand*. Montréal, Centre canadien d'architecture, p. 21.

publics »³, en dépit des efforts qui ont été accomplis par le passé afin de la soumettre à un réel effort de planification.

1.2.2 Objectifs de recherche

L'implication de la Ville de Montréal sur le plan réglementaire a tout de même permis au centre-ville d'être pourvu, à ce jour, d'un réseau piétonnier protégé d'une importante envergure qui renferme indéniablement des qualités remarquables à plusieurs égards et ce pour tous les acteurs concernés, ne serait-ce qu'en termes de protection contre les aléas du climat, d'incitatif en faveur de l'utilisation du transport en commun et de vitrine pour l'activité commerciale. Cependant, à défaut de pouvoir compter sur une planification adéquate, certaines omissions et erreurs d'aménagement ont été commises en cours de route, affectant en cela des aspects tels que l'efficacité des mouvements piétons, l'accessibilité universelle et la sécurité des usagers de la ville intérieure.

Face à ce constat, il est nécessaire de se poser une première question : l'expansion de la ville intérieure doit-elle être soumise à un plan de développement? Cette question est à la base du sujet de recherche car il s'agit effectivement d'une préoccupation majeure pour les intervenants du domaine de l'urbanisme, dans la mesure où il est possible de constater que le développement non planifié du réseau ne s'est pas nécessairement soldé par un échec. En d'autres termes, nous pouvons nous demander s'il est pertinent de se doter d'une planification pour organiser le développement d'une ville et de ses composantes, en l'occurrence la ville intérieure dans le cas qui nous intéresse, et c'est cela que nous tenterons de prouver à prime abord dans le travail de recherche.

La question sous-jacente qu'il faut se poser est la suivante : quels devraient être les lignes directrices à la base d'un plan de développement portant sur l'expansion de la ville intérieure? Ce deuxième questionnement, venant logiquement compléter le

³ Ville de Montréal (1993). *Plan d'urbanisme : Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie*. Montréal, Ville de Montréal, Service de l'habitation et du développement urbain, Bureau du plan d'urbanisme, p. 61.

premier, permettra de proposer l'esquisse d'un plan de développement portant plus précisément sur la question de son expansion et souscrivant aux principes de développement durable. Par développement durable, nous reconnaissons la définition suivante : « Il s'agit d'harmoniser le développement économique et social avec la préservation de la biosphère, d'assurer les besoins de la population actuelle sans compromettre l'existence des générations futures »⁴.

Donc, le travail de recherche vise deux objectifs principaux :

- 1) Démontrer l'utilité d'un plan de développement pour la ville intérieure, car malgré la relative réussite du développement du réseau jusqu'à ce jour, certains enjeux s'avèrent préoccupants et compromettent son développement futur, justifiant ainsi notre intervention en tant qu'aménagistes ;
- 2) Concevoir l'esquisse d'un plan de développement portant sur la question de l'expansion de la ville intérieure, afin que cette expansion se fasse de façon cohérente et qu'elle rehausse l'efficacité et l'attrait du réseau dans une optique de développement durable.

Étant donné l'ampleur du sujet traité, le présent travail ne prétend pas être exhaustif. Par l'atteinte des objectifs venant d'être fixés, il cherche surtout à faire une mise à jour des connaissances relatives à la ville intérieure et plus particulièrement à celles qui se rapportent à la question de son expansion, de même qu'à servir de guide pour la planification de son développement. L'outil qui en résultera sera donc destiné aux différents intervenants concernés, afin qu'ils puissent évaluer les propositions qui y sont formulées et ainsi mieux éclairer les décisions qui seront prises dans le futur en matière de développement de la ville intérieure, que ce soit par rapport à sa consolidation ou à son prolongement.

⁴ Pierre Merlin et Françoise Choay (2000). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris, Presses Universitaires de France, p. 264.

Ce travail se veut donc un outil de recherche pour un sujet peu traité, soit rappelons-le la question de la planification du développement de la ville intérieure, dont l'importance est indéniable non seulement pour le centre-ville de Montréal, mais aussi pour l'ensemble de la région métropolitaine. De plus, la pertinence du sujet de recherche est toute indiquée dans le contexte de l'entrée en vigueur du deuxième Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, dont l'adoption remonte au 23 novembre 2004. En effet, la ville intérieure y est identifiée comme un secteur de planification détaillée, c'est-à-dire comme un secteur dont les enjeux sont pan montréalais. La Ville se doit donc de procéder à l'élaboration de sa planification détaillée en concertation avec les arrondissements concernés dans les trois années suivant la date d'adoption du Plan d'urbanisme.

1.3 Définition de la ville intérieure

Nombreux sont les qualificatifs qui ont été et sont toujours utilisés pour désigner la ville intérieure du centre-ville de Montréal, en raison de l'absence d'un consensus sur la question jusqu'à ce jour. Pour la plupart des montréalais, la ville intérieure est mieux connue sous le nom de Montréal souterrain, cette appellation populaire ayant été adoptée très rapidement après l'ouverture des premières portions du réseau. Aujourd'hui, l'implantation d'un nouveau système de signalisation portant la marque « RÉSO »⁵ à la grandeur de la ville intérieure et à l'initiative de l'arrondissement de Ville-Marie, vise à faire adopter cette appellation par ses utilisateurs (voir l'annexe I), à l'instar de ce qui s'est fait avec la signalisation *PATH* dans le *underground walkway* de Toronto vers la fin des années 1980. Dans ces deux cas cependant, la connotation souterraine est mal adaptée dans la mesure où le système comprend à la fois des espaces situés en dessous et au-dessus du niveau du sol. À ce sujet, Boisvert (2001) avance même que plus de 50% des espaces dans la portion centrale de la ville intérieure seraient situés au niveau du sol ou aux étages supérieurs.

⁵ L'appellation « RÉSO » vient des deux premières lettres des termes « RÉseau » et « SOuterrain ». De plus, le logo du métro de Montréal, soit un cercle dont l'intérieur est caractérisé par une flèche pointant vers le bas, est repris et représenté dans la lettre « O ».

D'autre part, certains chercheurs préfèrent l'expression réseau piétonnier protégé (Demers, 1984), tandis que la Ville de Montréal, dans le Plan d'urbanisme de 1992 et encore aujourd'hui dans le Plan d'urbanisme de 2004, utilise la désignation de réseau piéton intérieur, dont la définition est la suivante : « ensemble des corridors et passages intérieurs qui relie les édifices entre eux et au métro »⁶. Le terme réseau tend ici à n'inclure que le caractère de lieu de circulation de la ville intérieure. Or, les espaces accessibles au public des nombreux édifices à vocations multiples, où mènent le métro ou un corridor intérieur, font également partie de cette ville intérieure.

Le qualificatif de ville intérieure de Montréal, qui est d'ailleurs très répandu chez les personnes qui s'intéressent au sujet, semble donc être le plus approprié à la situation actuelle et c'est cette désignation qui sera employée dans le présent document. À cet égard, nous retiendrons la définition suivante pour la ville intérieure :

« ensemble d'immeubles connectés par des liens piétonniers protégés, appartenant à plusieurs propriétaires, offrant une diversité de fonctions, notamment du transport collectif, du commerce de détail, des espaces à bureaux et des activités de divertissement, et disposant d'ententes avec les autorités locales pour l'occupation du domaine public »⁷.

1.4 Portée de la recherche

Le travail de recherche porte sur toutes les composantes de la ville intérieure de Montréal, c'est-à-dire les composantes situées en sous-sol et hors sol comprises dans le grand ensemble continu qui fait la connexion entre sept stations de métro (les stations McGill, Peel et Place-des-Arts sur la ligne 1-verte et les stations Bonaventure, Lucien-L'Allier, Place-d'Armes et Square-Victoria sur la ligne 2-orange) et les trois autres ensembles disjoints de moindre envergure se déployant autour des stations Atwater, Berri-UQAM et Guy-Concordia. Le territoire étudié se situe essentiellement dans les limites de l'arrondissement de Ville-Marie de la Ville

⁶ Ville de Montréal (1993), *op. cit.*, p. 100.

⁷ Observatoire de la ville intérieure (2006a). *Définition de la ville intérieure*. <http://www.oivi.umontreal.ca/interieure.html>

de Montréal, sauf pour l'ensemble Atwater qui déborde dans les limites de la Ville de Westmount (voir l'annexe II).

Le réseau piétonnier extérieur, composé des trottoirs et places publiques, n'est pas couvert par l'étude.

1.5 Méthodologie

La mise en œuvre du mémoire sera divisée en quatre grandes étapes de recherche. La première étape agira à titre de mise en contexte et servira à tracer le portrait du phénomène de l'urbanisme souterrain en tant que typologie d'aménagement urbain, en plus de faire un survol des principales caractéristiques de la ville intérieure de Montréal. Ce sera l'occasion d'examiner les raisons entourant l'existence du réseau et les impacts qu'il a sur son milieu d'insertion. Ce survol inclura de surcroît un rappel de l'évolution historique de la ville intérieure, de façon à retracer les phases marquantes de son développement, de même qu'une description de son état actuel et de ses composantes. De plus, un aperçu des acteurs qui y jouent un rôle ainsi que de la réglementation applicable à cette dernière viendront compléter le tout.

Évidemment, une recherche bibliographique s'imposera à cette étape afin d'amasser des informations à propos de l'urbanisme souterrain et de la ville intérieure de Montréal au sens large. Cette première étape prendra donc appui essentiellement sur la littérature générale existante par rapport à ces sujets.

La seconde partie consistera à analyser les précédents de planification de la ville intérieure de Montréal, en lien avec les processus de planification qui se sont succédés dans le temps. Nous retracerons ici les principaux ouvrages qui ont été consacrés à la question de l'expansion de la ville intérieure en fonction de chaque acteur, de façon à mettre en lumière des éléments tels que le contexte de leur rédaction, leurs commanditaires, les objectifs qui étaient visés par chacun d'entre eux et les impacts qu'ils ont pu avoir sur le développement du réseau.

Tout comme pour la première étape, nous nous baserons sur la littérature afin d'élaborer la seconde étape, mais particulièrement sur celle se rapportant à la question de la planification du développement de la ville intérieure. Puisque la littérature portant sur cette question plus pointue est relativement rare, des entrevues menées auprès de personnes impliquées dans le développement de la ville intérieure issues de tous les secteurs, de même que des renseignements utiles récoltés lors des divers séminaires organisés par l'Observatoire de la ville intérieure dans le cadre de la révision du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, viendront compléter l'information disponible.

En regard des informations qui seront recueillies aux étapes antérieures, il sera nécessaire, en troisième lieu, de déterminer quels sont les enjeux d'aménagement qui s'avèrent préoccupants relativement au développement de la ville intérieure. L'étude des problématiques entourant ces enjeux visera, en définitive, à démystifier la réussite de la ville intérieure et ainsi permettra de justifier la pertinence pour celle-ci d'être soumise à une planification détaillée.

Pour assurer la démonstration de la nécessité de planifier le développement de la ville intérieure, la littérature et les entrevues seront soutenues par les résultats provenant des deux enquêtes qui ont été menées dans la ville intérieure de Montréal. Ces résultats apporteront un éclairage fort utile sur le profil et le comportement des usagers de la ville intérieure, de même que sur leur perception de celle-ci. Soulignons à ce titre que la première enquête a été réalisée par la firme Lemieux, Roy et Associés pour le compte de la Ville de Montréal en 1989. Elle a permis de questionner 6000 personnes sur 60 sites d'entrevue (3700 personnes aux 37 sites d'entrevue intérieurs et 2300 personnes aux 23 sites d'entrevue extérieurs) (Lemieux, Roy et Associés, 1990) (voir l'annexe III). La seconde enquête, menée par le Consortium ADEC-Géocom pour le compte de l'Observatoire de la ville intérieure de l'Institut d'urbanisme de la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal en 2003, a permis quant à elle de questionner 4561 personnes sur 26 sites d'entrevue (2878

personnes aux 17 sites d'entrevue intérieurs et 1683 personnes aux neuf sites d'entrevue intérieurs)⁸ (Observatoire de la ville intérieure, 2004) (voir l'annexe IV).

En s'appuyant sur le cadre théorique et sur les sources utilisées dans notre démarche de recherche, la quatrième étape du travail consistera finalement à esquisser un plan de développement pour la ville intérieure, sur la question de son expansion. Celui-ci visera principalement à tracer des lignes directrices d'expansion pour de la ville intérieure, afin de guider son développement dans les années à venir et de préparer le terrain pour sa planification détaillée annoncée au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

⁸ Les résultats de l'enquête de 2003 ne tiennent compte que des sites d'entrevue intérieurs. De plus, les réponses à cette enquête sont pondérées en fonction d'une estimation de la fluctuation des débits piétonniers selon les périodes d'échantillonnage et les différents sites d'entrevue.

2. L'URBANISME SOUTERRAIN ET LE CAS DE LA VILLE INTÉRIEURE DE MONTRÉAL

2.1 L'urbanisme souterrain

2.1.1 Mise en contexte

Lorsque confrontés à la question, la perception la plus commune qu'ont les gens de leur ville est celle d'un espace urbain bidimensionnel composé de secteurs centraux et de quartiers périphériques, voire d'un ensemble de bâtiments dont les fonctions telles que l'habitation, le commerce et les espaces verts agissent en interaction. Pourtant, bien peu d'entre eux réalisent à quel point cette ville, qui se profile devant leurs yeux, est dépendante des réseaux complexes d'infrastructures qui prolifèrent dans sa troisième dimension, son sous-sol, et qui s'étendent jusque dans ses moindres recoins. Les réseaux d'égouts, d'aqueduc, de gaz, de chauffage urbain, d'électricité et de téléphone sont autant d'exemples de ces réseaux utilitaires qui assument des fonctions essentielles en milieu urbanisé en assurant la desserte des personnes qui vivent au-dessus. La faible considération pour ce type de réseaux n'est cependant pas tant involontaire qu'intentionnelle dans la mesure où la décision de les enfouir dans nos sociétés modernes est grandement attribuable à leur caractère indésirable en surface.

Aujourd'hui toutefois, l'occupation de l'espace souterrain ne se limite plus seulement à ces réseaux utilitaires dont l'aménagement et la gestion relèvent davantage du domaine du génie. Ce volume sert également au déplacement des personnes par l'intermédiaire d'une multitude d'équipements de transport : métro, stationnements, autoroutes, corridors piétonniers, etc. Conséquemment, cette nouvelle vocation du sous-sol, pouvant être qualifiée d'urbanisme souterrain, n'est plus uniquement l'apanage des ingénieurs, mais aussi celui des spécialistes de l'aménagement, qu'ils soient urbanistes ou architectes. L'urbanisme souterrain peut donc être défini comme étant le prolongement en profondeur d'immeubles de la surface, dont les sous-sols sont reliés entre eux par des corridors piétonniers greffés à diverses fonctions faisant en sorte que ces tréfonds deviennent soudainement des espaces habités, utilisés quotidiennement par les usagers (Besner, 1995).



Figure 2
Entrecroisement des réseaux d'infrastructures dans le sous-sol de Montréal, 2003. Pierre Brignaud

2.1.2 Acteurs

Selon Barles et Guillaume (1995), la France assumera, dans la première moitié du 20^e siècle, un rôle de pionnière en matière de recherche sur l'urbanisme souterrain. En effet, bien que Léonard de Vinci ait proposé une séparation verticale des circulations véhiculaires et piétonnes aussi tôt qu'au 15^e siècle (Marsan, 1994), les premières réflexions concrètes sur le sujet seront attribuables à l'architecte Eugène Hénard qui, vers l'an 1900, proposera de créer des rues à étages multiples afin de mettre de l'ordre dans le sous-sol des villes et ainsi palier à l'encombrement anarchique formé par les réseaux qui s'y entassent. Sa vision connaîtra deux prolongements : l'urbanisme de dalle, qui n'est pas à proprement parler un urbanisme du sous-sol et dont il ne sera pas question ici, et l'urbanisme souterrain.

Les recherches portant sur l'urbanisme souterrain comme tel prendront véritablement leur envol en 1933, alors que sera fondé le Groupe d'études du centre urbain

souterrain (GÉCUS), le premier et unique mouvement de cette nature à l'époque, dont l'architecte et urbaniste Édouard Utudjian sera le porte-étendard (Barles et Guillaume, 1995). Ce mouvement, qui s'étendra rapidement à l'échelle internationale, justifiera ses projets sur la base de trois constats : « le chaos du sous-sol, [...] l'encombrement de la surface, [...] le risque d'agressions étrangères [...] »⁹. Formé majoritairement d'architectes, mais aussi d'ingénieurs et de représentants d'autres corps de métiers dans une moindre mesure, le GÉCUS fera des propositions concrètes d'aménagement ayant le sous-sol comme milieu d'implantation tout au long de son existence. Par contre, très peu d'entre elles seront réalisées, à l'exception de quelques stationnements intérieurs qui verront le jour dans l'agglomération parisienne.

L'essoufflement que connaîtra le GÉCUS dans les années 1970 fera place à une recrudescence de l'intérêt des ingénieurs pour l'espace souterrain, qui se traduira par l'apparition de l'Association internationale des travaux en souterrain (AITES) en 1974. Cette association, qui regroupe 53 pays membres à ce jour (Association internationale des travaux en souterrain, 2004), s'intéresse toutefois plus particulièrement à des aspects techniques tels que la conception, la construction et l'entretien de tunnels souterrains.

Ce n'est qu'au début des années 1990 que l'urbanisme souterrain connaîtra un regain de popularité chez les professionnels de l'aménagement dans un contexte où s'accroîtront les préoccupations de nature économique et environnementale, principalement en lien avec la question du clivage opposant le centre et sa périphérie. Dans cette optique, la nécessité grandissante de regrouper les acteurs de l'urbanisme souterrain de tout acabit mènera à la création de l'Association des centres de recherche sur l'utilisation urbaine du sous-sol (ACUUS) en 1996. Comme sa mission l'indique, l'ACUUS : « favorise activement des associations des acteurs dans le domaine de la planification, de la gestion, de la recherche et des utilisations de l'espace souterrain urbain » et « tâche de lier ces niveaux publics, privés et

⁹ Sabine Barles et André Guillaume (1995). *L'urbanisme souterrain*. Collection Que-sais-je?, Paris, Presses Universitaires de France, n° 533, 1^{ère} édition, p. 6.

universitaire dans un réseau cohésif de coopération mutuelle au profit de toutes les parties concernées »¹⁰.

Comme nous venons de le constater, l'étude du phénomène de l'urbanisme souterrain est relativement récente, mais l'occupation humaine du sous-sol remonte pour sa part à il y a très longtemps. Il est donc nécessaire de retracer les grandes lignes de son évolution pour mieux comprendre les causes et caractéristiques de son développement.

2.1.3 Historique

Depuis toujours, l'utilisation de l'espace souterrain semble avoir reposé sur la base de trois principaux facteurs : « l'exploitation des richesses du sous-sol, la circulation en vue du franchissement d'un obstacle artificiel ou naturel (desserte ou évitement par le bas), la protection ou nécessité de la défense, besoin d'abri ou de refuge »¹¹. Sur ces trois facteurs, seuls ceux de la circulation et de la protection ont un lien à proprement parler avec l'urbanisme souterrain, c'est-à-dire qu'ils s'appliquent à une occupation humaine du sous-sol en milieu urbain. Le facteur de l'exploitation, qui se résume à l'exploitation de puits, carrières, mines, etc. en vue d'en extraire les richesses, ne sera donc pas traité plus en détails.

L'usage du volume souterrain trouvera son utilité à des époques très différentes selon que les raisons qui y conduiront aient trait à la protection ou à la circulation. C'est le facteur protection qui sera le premier d'entre eux à être exploité. Effectivement, les premières traces d'occupation du sous-sol remonteraient à la préhistoire alors que l'homme trouvera refuge dans des cavités naturelles pour échapper à la rigueur du climat accompagnant l'ère glaciaire (Utudjian, 1964). Ces espaces naturels seront ensuite très vite artificialisés, au fur et à mesure que leurs habitants les adapteront à leur existence. Bien que la situation climatique ait grandement évolué depuis ce

¹⁰ Association des centres de recherche sur l'utilisation urbaine du sous-sol (2006). *Mission*. http://www.acuus.qc.ca/ACCUS_FR/fr_index.HTML

¹¹ Édouard Utudjian (1964). *L'urbanisme souterrain*. Collection Que sais-je?, Paris, Presses Universitaires de France, no 533, 2^e édition, p. 12-13.

temps, la nécessité de se protéger contre les intempéries conduit toujours les humains à aménager le sous-sol pour y chercher un abri, particulièrement dans les régions du globe où les températures peuvent être qualifiées d'extrêmes. D'ailleurs Jones (1997) indique que les plus grandes et plus prolifiques villes intérieures sont celles qui se sont développées pour donner à la population locale un abri contre les aléas de la température. Outre cet aspect, l'espace souterrain servira largement pour des raisons de défense, que ce soit pour protéger les populations en cas d'agression ou pour enfouir les équipements vitaux de la ville. Cet aspect ne revêt toutefois plus la même importance que par le passé, malgré que son patrimoine demeure encore très présent, à des degrés variables à différents endroits dans le monde.

Le facteur circulation fera quant à lui son apparition avec l'urbanisation massive qui suivra le début de la révolution industrielle. Ainsi, l'essor des villes entraînera, en parallèle, un accroissement des problèmes de circulation qui mènera à son tour à une prise de conscience de la richesse que représentera leur sous-sol. Au rythme des progrès de la technologie, le volume souterrain deviendra donc le lieu tout indiqué pour y reléguer non seulement les réseaux de desserte (égouts, aqueduc, gaz, chauffage urbain, électricité, télécommunications, etc.), mais aussi certaines fonctions urbaines encombrantes en surface telles que les équipements lourds de transport en commun, les autoroutes et les stationnements. Selon Barles et Guillerme (1995), la première manifestation notable de l'occupation de l'espace souterrain pour des fins de circulation serait attribuable à la décision de construire les réseaux de chemins de fer métropolitains français en souterrain dans la seconde moitié du 19^e siècle, amenant ainsi les citadins à faire des séjours plus fréquents et plus prolongés en ces lieux.

Ce sont de tels réseaux de transport collectif qui entraîneront la prolifération de villes intérieures d'envergure dans plusieurs grandes agglomérations du monde et plus particulièrement en Amérique du Nord. Fait à noter, ces villes intérieures s'étendront selon deux formes distinctes correspondant au caractère souterrain ou de surface des équipements de transport collectif déjà en place dans chacune des villes. Ainsi, dans les cas où le système de transit est souterrain (métro), le développement du réseau

piétonnier ira dans le même sens, tandis que là où le système de transit est à la surface (autobus ou système léger sur rails), cela entraînera le développement d'un réseau aérien. Parmi ces réseaux aériens, les exemples nord-américains les plus significatifs sont le *Plus 15* de Calgary (16 kilomètres) (City of Calgary, 2006) (voir l'annexe V) et le *Skyway* de Minneapolis (11 kilomètres) (Greater Minneapolis Convention & Visitors Association, 2006) (voir l'annexe VI). Pour ce qui est des réseaux souterrains, ou du moins presque entièrement souterrains, le *PATH* de Toronto (27 kilomètres) (City of Toronto, 2006) (voir l'annexe VII) et la ville intérieure de Montréal (29,7 kilomètres) (Observatoire de la ville intérieure, 2006b) (voir l'annexe VIII) sont certainement les exemples les plus probants. D'ailleurs, nous nous concentrerons sur ce dernier exemple dans ce qui suit.

2.2 La ville intérieure de Montréal

2.2.1 Pourquoi une ville intérieure

En prenant pour acquis le caractère interdépendant entre la ville intérieure et les infrastructures de transport en commun, les raisons traditionnellement invoquées par le public pour expliquer l'origine et la croissance de la ville intérieure montréalaise se rapportent le plus souvent à des questions de qualité de vie. Par exemple, étant donné que la ville de Montréal est reconnue pour son climat rigoureux caractérisé non seulement par le froid, le vent et la neige de ses hivers, mais aussi par la chaleur de ses étés, souvent accompagnés de taux d'humidité très élevés, la ville intérieure procure aux piétons un endroit où ils peuvent être à l'abri des aléas du climat à longueur d'année. D'autre part, dans un centre-ville comme celui de Montréal où la densité élevée d'occupation du sol engendre une importante congestion automobile opposée à un fort achalandage piéton, la ville intérieure offre une alternative sécuritaire pour les piétons en les séparant de la circulation véhiculaire. Enfin, la ville intérieure permet parfois de raccourcir la durée des déplacements en évitant aux piétons des conflits fréquents avec les automobiles aux intersections et en étant plus directe que certains cheminements extérieurs contournant les édifices.

Les résultats obtenus lors de deux enquêtes portant sur le profil et le comportement des usagers de la ville intérieure tendent d'ailleurs à corroborer cette observation. Selon les deux enquêtes, l'intérêt principal de la ville intérieure par opposition au réseau piétonnier extérieur (trottoirs et places publiques) est d'offrir une protection contre les aléas du climat. Ainsi, 66% des répondants interceptés aux différents sites d'entrevue dispersés à l'intérieur comme à l'extérieur ont identifié cet avantage lors de l'enquête de 1989 (Lemieux, Roy et Associés, 1990), contre 65% en 2003 (Observatoire de la ville intérieure, 2004). Mis à part la température, les résultats de l'enquête de 2003 démontrent que la rapidité de transit (12%), l'offre commerciale intéressante (7%) et la sécurité (3%) sont les aspects les plus appréciés par les usagers de la ville intérieure, toujours par rapport à une alternative extérieure.

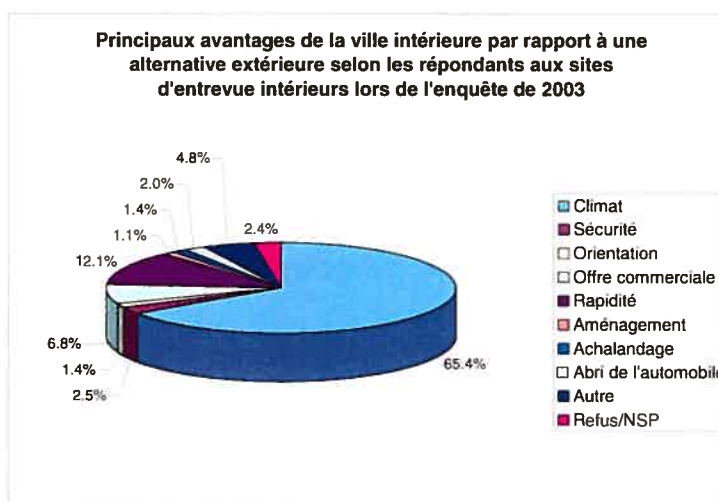


Figure 3
Principaux avantages de la ville intérieure par rapport à une alternative extérieure selon les répondants aux sites d'entrevue intérieurs lors de l'enquête de 2003

Or, en dépit du fait qu'elles soient à la source de l'utilisation de la ville intérieure par un bon nombre d'usagers, les raisons conventionnelles venant d'être mentionnées ne contribueront que dans de très rares cas à l'essor de cette dernière, du moins jusqu'à tout récemment. L'émergence d'une socialité dans la ville intérieure ne sera au plus qu'une conséquence indirecte de l'application fructueuse d'une série de normes réglementaires visant à assurer la vitalité du réseau, parallèlement à sa rentabilité. Contrairement à la croyance populaire, l'existence de la ville intérieure sera donc fondamentalement imputable à des intérêts financiers. Ces intérêts se résumeront avant toute autre chose à la possibilité de rentabiliser et même d'engranger des

revenus par rapport à l'aménagement d'espaces commerciaux regroupés en galerie marchande à l'intérieur des édifices ou en bordure des corridors mêmes de la ville intérieure. Par l'intermédiaire de liens piétonniers protégés directs, ces espaces tireront profit de l'important achalandage piéton que génèrent les différents équipements de transport collectif présents au centre-ville, dont particulièrement le métro. Autrement dit, la majorité des tronçons formant la ville intérieure verront le jour parce que leur impact économique à long terme sera plus élevé que le coût immédiat engendré par leur construction.

La tendance récente démontre toutefois un renversement de la situation, alors que la dernière vague de grands projets reliés à la ville intérieure l'ont été pour des raisons de nature qualitative plutôt que quantitative. Ces grands projets, financés par le secteur public pour la plupart, ont été connectés à la ville intérieure dans l'intention de créer un milieu convivial et accueillant pour les piétons et ainsi afin d'améliorer la qualité de vie au centre-ville, plutôt que pour des motifs financiers comme c'était habituellement le cas auparavant.

Le pourquoi de l'existence de la ville intérieure venant d'être clarifié, nous verrons plus en détails dans ce qui suit l'évolution historique ayant mené à sa mise en place, de même que sa situation actuelle et ses caractéristiques organisationnelles générales, c'est-à-dire ses composantes, ses impacts sur le centre-ville et les acteurs concernés par son développement.

2.2.2 Historique

2.2.2.1 Le contexte ayant mené à la naissance de la ville intérieure

Dans les années, voire les décennies qui précéderont l'apparition des premiers segments de la ville intérieure de Montréal, une succession d'événements d'importance s'enchaîneront pour conduire à sa création.

Le tout prendra forme à la fin du 19^e siècle pour ensuite se confirmer au début du 20^e siècle quand le quartier des affaires d'alors, qui correspond au Vieux-Montréal aujourd'hui, fera l'objet d'une pression grandissante occasionnée par la congestion de ses artères étroites. Il en résultera un déplacement de certaines activités vers le nord-ouest, qui s'établiront dans un quartier consacré essentiellement à la fonction résidentielle jusqu'alors, mais où émergera très rapidement un nouveau centre-ville. Les grands magasins Morgan (1891), Eaton (1927) et Simpson (1929) seront de ce lot et leur localisation sur la rue Sainte-Catherine en fera l'artère commerciale par excellence au pays (Besner, 1991a). L'augmentation de l'achalandage qui accompagnera la transformation de ce quartier nécessitera toutefois qu'il soit desservi de façon adéquate par le transport collectif. C'est ainsi que sera prise une décision audacieuse de la part des dirigeants du Canadian Northern Railway (CNR) :



Figure 4
Congestion sur la rue Saint-Jacques dans le Vieux-Montréal, 1910. Archives de la STM, Fonds de la Montreal Street Railway Company

« De façon à desservir Montréal par la ligne du train Transcontinental canadien, ils perceront d'abord, de 1912 à 1918, un tunnel sous le Mont-Royal, puis excaveront, au sud de la rue Cathcart jusqu'à la Gare Centrale, une immense tranchée où logeront les voies ferrées »¹².

¹² Jacques Besner (1997). Genèse de la ville intérieure de Montréal. *Actes, 7^e conférence internationale sur l'espace souterrain « Villes intérieures de demain »*, Montréal, 29 septembre au 3 octobre 1997, p. 2.

Cette immense tranchée à ciel ouvert bouleversera de façon radicale le visage du quartier en constituant une plaie béante en plein cœur du nouveau centre-ville et ce, pendant de très nombreuses années. Elle permettra cependant au CNR de se créer une réserve foncière considérable alors que la très grande superficie de terrains dont elle sera propriétaire formera l'embryon de la ville intérieure.



Figure 5
Tranchée et gare temporaire du CN, 1930. Collection de photographies du CN

Durant les années 1920, le nouveau centre-ville de Montréal continuera à prendre de l'expansion, voyant entre autres apparaître dans son paysage ses premiers gratte-ciels, dont les plus remarquables seront les édifices de la Banque Royale (1928), Bell Téléphone (1929), Aldred (1931) et de la Sun Life (1931), concentrés pour la plupart au pourtour des places et squares, essentiellement pour des raisons de prestige. Or, la Grande dépression de 1929 viendra mettre un frein à cette période d'effervescence et ce n'est qu'une dizaine d'années plus tard que la reprise économique se fera sentir, avec la construction d'une nouvelle Gare Centrale de 1938 à 1943. Il faudra par contre attendre la deuxième moitié des années 1950 pour que ne débute véritablement l'ère contemporaine du centre-ville tel que nous le connaissons actuellement. Le CNR, devenu le Canadien National (CN), aura enfin les moyens de ses ambitions et prendra la décision d'ériger sur ses terrains un nouveau siège social ainsi qu'un vaste hôtel, le Reine Élisabeth (1958), tout près de la Gare Centrale. Ce dernier sera situé en façade du boulevard Dorchester (aujourd'hui le boulevard René-Lévesque) qui deviendra l'artère de prestige du centre-ville, suite à son élargissement par la Ville de

Montréal en 1955. De plus, les deux édifices couvriront en partie l'immense tranchée ferroviaire présente dans le paysage du centre-ville depuis maintenant près d'une quarantaine d'années.

2.2.2.2 La naissance de la ville intérieure

Le CN ne s'arrêtera pas là. En effet, le projet de la Place Ville-Marie, prévu lui aussi sur la tranchée mais immédiatement au nord du boulevard Dorchester, deviendra l'élément le plus spectaculaire de cet important développement immobilier, en plus de mener à la naissance de la ville intérieure. Les concepteurs de ce projet d'envergure internationale miseront sur l'introduction de trois nouveautés en matière d'urbanisme à Montréal, c'est-à-dire que le projet soit un puissant générateur d'activités de bureau, un complexe multifonctionnel comprenant une galerie marchande et qu'il offre une ségrégation complète entre les circulations piétonne et véhiculaire (Besner, 1991a).

L'inauguration de la Place Ville-Marie surviendra en 1962, à une époque marquée par un boom immobilier sans précédent à Montréal. Selon Pelletier et Beauregard (1967), ce boom sera le fruit d'une conjoncture favorable alors que la ville manquera cruellement d'édifices à bureaux. Il sera caractérisé par la construction simultanée de deux autres gratte-ciels d'importance, l'édifice de la Canadian Industries Limited (CIL) (1962) (aujourd'hui la Tour TELUS) et la Tour de la Banque Canadienne



Figure 6
**Construction de la Tour de la CIBC, de la Place Ville-Marie
 et de l'édifice de la CIL, 1961.** Ministère de la Culture et des
 Communications du Québec, Direction de Montréal

Impériale de Commerce (CIBC) (1962), tous deux situés à faible distance de la Gare Centrale, à l'instar de la Place Ville-Marie. Or, les promoteurs de la Place Ville-Marie seront les seuls à lier leur complexe à la Gare Centrale et, chemin faisant, à l'hôtel Reine Élisabeth, par la construction de deux passages intérieurs situés sous le boulevard Dorchester. L'ensemble à fonctions multiples qui en résultera formera par conséquent le premier noyau de la ville intérieure.

2.2.2.3 La construction du métro

Bien que la Place Ville-Marie soit à l'origine de la ville intérieure, la décision de la Ville de Montréal de finalement aller de l'avant avec la construction du métro sera le véritable déclencheur de son essor. Cette décision, qui surviendra peu de temps avant l'ouverture de la Place Ville-Marie en 1962, sera suivie, en 1963, de l'obtention par Montréal de l'Exposition universelle de 1967, dont l'impact forcera l'accélération des travaux de construction du métro afin qu'il soit prêt à temps pour l'événement. La combinaison de ces deux éléments procurera donc un second souffle au boom immobilier qui frappera la métropole, alors qu'une multitude de nouveaux projets tireront profit de la localisation des lignes et des stations de métro. C'est ainsi qu'apparaîtront la Place du Canada (1966), le Château Champlain (1967) et la Place Bonaventure (1968), qui se grefferont à la station de métro Bonaventure, la Place Alexis-Nihon (1967) et le Westmount Square (1967), qui seront connectés à la station Atwater et la Tour de la Bourse (1964), qui sera reliée à la station Square-Victoria. Ces complexes immobiliers reprendront tous, à des échelles variables, les concepts urbanistiques introduits à la Place Ville-Marie pour ainsi tenter de



Figure 7
Construction de la station de métro Peel sous le boulevard de Maisonneuve, 1962. Ville de Montréal

reproduire son succès commercial, et viendront tous augmenter l'envergure de la ville intérieure après l'ouverture du métro en 1966.

En outre, le développement de la ville intérieure profitera d'une série de facteurs portant sur la configuration du réseau de métro et de ses stations, choisis par le Bureau du métro, l'organisme de la Ville de Montréal responsable de l'implantation de ce dernier.

D'abord, le choix du tracé des deux lignes de métro au centre-ville s'arrêtera sur les rues Vitré (aujourd'hui la rue Viger) et Burnside (aujourd'hui le boulevard de Maisonneuve), des rues peu développées et discontinues, afin d'encourager leur développement d'une part, mais aussi afin d'éviter que ne soient perturbées les activités et la circulation sur les rues Saint-Jacques et Sainte-Catherine durant les quelques années que dureront les travaux (Communauté urbaine de Montréal, 1983). Les faibles distances entre les stations de métro du centre-ville, qu'elles soient sur une même ligne ou sur deux lignes différentes, faciliteront également le maillage de la ville intérieure entre elles, permettant du même coup de créer des liens fonctionnels afin de rejoindre les rues les plus animées du centre-ville, soit évidemment la rue Sainte-Catherine, mais aussi les rues Sherbrooke et de La Gauchetière.

Ensuite, les stations du métro seront construites à faible profondeur, ce qui permettra l'aménagement de mezzanines situées immédiatement au-dessus des quais. Ces mezzanines, où pourront circuler librement les piétons en dehors des tourniquets du métro, prolongeront les cheminements intérieurs des édifices environnants en communiquant la plupart du temps avec leur premier sous-sol. L'on créera ainsi des espaces dont le climat sera confortable pour les piétons et où ils pourront se retrouver à l'abri des aléas du climat.

Par ailleurs, en raison plus particulièrement des hivers rigoureux montréalais et de tous les désagréments que causeraient des accès non protégés au métro, il sera décidé que ces accès ne seront pas implantés sur les trottoirs comme c'est le cas à New York

par exemple. Ces derniers se feront plutôt à partir d'édicules qui seront implantés sur des terrains vacants situés en bordure de la voie publique. Ces édicules pourront ensuite être surmontés de bâtiments dont le lobby assurera la connexion avec les stations de métro. Pour favoriser la construction de ces bâtiments, la Ville de Montréal mettra en marché les parcelles de terrain excédentaires localisées de part et d'autre des tunnels du métro en attribuant, par soumission publique, des baux emphytéotiques pour des droits de construire (Besner, 1997). L'édifice du 1550 boulevard de Maisonneuve Ouest (édifice Bloom), sis au-dessus de la station Guy-Concordia, sera d'ailleurs le premier à se connecter de la sorte.

Enfin, comme l'indique Besner (1997), le choix d'un architecte différent pour chaque station de métro et une liste d'orientations telles que l'utilisation de matériaux résistants, de volumes généreux, de couleurs vives et l'apport de la lumière naturelle, pour le traitement des quais et des mezzanines, assureront une qualité du design qui rendra ces espaces plus intéressants pour les activités qui s'y tiendront et pour les piétons qui y circuleront.

2.2.2.4 Le développement immobilier des années 1970

Dans les années qui suivront l'Exposition universelle de 1967, le développement immobilier, de même que celui de la ville intérieure par ricochet, connaîtra un ralentissement

considérable. Ce n'est qu'avec l'annonce de la tenue d'un autre événement d'envergure internationale à Montréal, les Jeux olympiques de 1976, que reprendra la confiance des



Figure 8
Grand-Place du Complexe Desjardins, 2005. Marc Breton

investisseurs. Le projet le plus significatif de cette période sera sans contredit celui du Complexe Desjardins, dont la construction s'étalera de 1972 à 1976. Imitant le concept de la Place Ville-Marie à plusieurs égards, ce complexe se distinguera toutefois par son immense atrium central, la Grande-Place, qui deviendra vite un point d'intérêt pour la ville intérieure, par l'entremise de son rôle de véritable place publique intérieure. Les autres édifices érigés durant cette période et qui se relieront à la ville intérieure auront tous une taille plus restreinte et seront situés pour la plupart dans les environs de la station de métro McGill.

2.2.2.5 Le rattrapage commercial des années 1980

Suivant la même logique qu'au lendemain de l'Exposition universelle de 1967, le développement immobilier connaîtra un creux après les Jeux olympiques de 1976. Ce creux ne durera toutefois pas plus de cinq ans alors qu'un boom immobilier, caractérisé par l'amorce de plusieurs grands projets, viendra donner un nouveau coup de pouce à l'expansion de la ville intérieure au début des années 1980. Les ajouts les plus significatifs durant cette période seront les Tours Bell–Banque Nationale (1983), à proximité de la station de métro Square-Victoria, de même que le Complexe Guy-Favreau (1983) et le Palais des congrès (1983), qui permettront de compléter le lien nord-sud entre les stations Place-des-Arts et Place-d'Armes.

Cependant, ce qui retiendra le plus l'attention dans les années 1980 sera le développement de la fonction commerciale du centre-ville, afin de concurrencer les centres commerciaux de banlieue. Pas moins de quatre projets



Figure 9
Centre Eaton de Montréal, 2005. Marc Breton

de galeries marchandes y verront le jour, tous étant surmontés de tours à bureaux et étant reliés à la ville intérieure, soit les Cours Mont-Royal, la Place Montréal Trust et les Promenades Cathédrale à la fin des années 1980 et finalement le Centre Eaton qui comprendra le réaménagement de l'édifice Les Terrasses (1975) au début des années 1990. Ces dernières seront situées entre les stations de métro Peel et McGill, localisées stratégiquement de part et d'autre des grands magasins Simpson (aujourd'hui le Carrefour Industrielle Alliance), Eaton (aujourd'hui le Complexe Les Ailes) et La Baie, imitant en cela la structure fonctionnelle des centres commerciaux de la banlieue (Besner, 1997). Bien que liées entre elles, les quatre galeries marchandes seront toutes construites dans l'axe nord-sud, faisant le lien entre les stations Peel et McGill et la rue Sainte-Catherine, évitant ainsi de nuire au linéaire commercial de la rue par leur orientation perpendiculaire à celle-ci.

2.2.2.6 Les grands projets du début des années 1990

Au début des années 1990, le développement immobilier ne connaîtra toujours pas d'essoufflement et c'est dans ce contexte que seront érigés des édifices à bureaux majeurs au centre-ville, soit le Centre de commerce mondial (1992), le 1000 de La Gauchetière (1992) et le 1250 René-Lévesque (édifice IBM-Marathon) (1992), tous connectés à la ville intérieure. La fonction institutionnelle ne sera pas en reste, car plusieurs pavillons de l'Université du Québec à Montréal (UQAM) viendront grossir la ville intérieure dans le secteur de la station de métro Place-des-Arts, mais surtout dans le secteur de la station Berri-UQAM, en s'ajoutant aux pavillons déjà construits lors de la phase d'implantation initiale de l'université dans le Quartier latin en 1979.

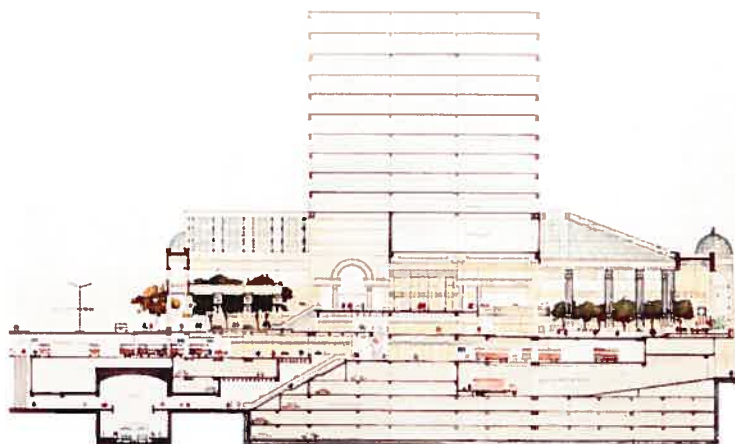


Figure 10
Vue en coupe du 1000 de La Gauchetière. Ville de Montréal

Cette décennie verra également se compléter des liens stratégiques entre différents segments de la ville intérieure, dix ans après l'accomplissement du premier lien entre les stations de métro Place-des-Arts et Place-d'Armes. D'abord, un deuxième axe nord-sud sera établi en 1993, alors que l'ensemble des stations Peel et McGill sera joint à celui de la station Bonaventure par la construction d'un corridor entre le Centre Eaton et la Place Ville-Marie. Trois ans plus tard, ce sera au tour de la station Lucien-L'Allier de se relier à la station Bonaventure dans un axe est-ouest, par l'entremise de la construction du Centre Molson (aujourd'hui le Centre Bell) (1996).

2.2.2.7 Le Quartier international de Montréal

La dernière extension significative de la ville intérieure remonte à l'année 2003, dans le cadre du projet d'aménagement du Quartier international de Montréal (QIM). Ce projet, qui misera notamment sur l'agrandissement du Palais des congrès (2002) et la construction du Centre CDP Capital (2003) sur la tranchée de l'autoroute Ville-Marie, permettra à la ville intérieure de s'enrichir d'un important lien est-ouest entre les stations de métro Bonaventure, Square-Victoria et Place-d'Armes. Celui-ci joindra les deux tronçons nord-sud déjà existants, faisant en sorte qu'il est dorénavant possible d'emprunter la ville intérieure depuis la station Peel jusqu'à la station Place-des-Arts sans jamais sortir à l'extérieur.



Figure 11
Emplacement du Quartier international de Montréal, 1999. Ville de Montréal

2.2.3 Situation actuelle

Aujourd'hui, après un peu plus de 40 années d'existence, la ville intérieure s'étend sur 29,7 kilomètres de couloirs et de galeries, compte 887 points d'entrée ou de sortie sur rue (258 vers des commerces, 215 vers des bureaux, 294 vers des équipements

collectifs, 76 vers des stationnements intérieurs, 28 vers des stations de métro en lien direct et 16 vers tout autre usage) et assure le déplacement d'environ 500 000 personnes quotidiennement, ce qui en fait l'un des plus vastes réseaux du genre au monde (Observatoire de la ville intérieure, 2006b). Les espaces qui la composent sont affectés à des fonctions aussi diverses que le bureau, le commerce, l'habitation, les équipements collectifs et institutionnels et les équipements de transport. On y retrouve 55 complexes immobiliers connectés rassemblant 92 bâtiments et comprenant 10 stations de métro, deux gares de trains de banlieue et deux terminus d'autobus interurbains, sans compter les nombreuses autres lignes d'autobus urbains qui viennent se rabattre sur les différentes stations de métro, de même que 31 parcs de stationnements souterrains ou aériens (14 500 places), 1061 unités de logement, 1843 commerces (1366 de type biens et services et 477 de type restauration), trois centres de conférences et halls d'exposition, trois collèges et universités (14 pavillons), neuf hôtels (4265 chambres), deux cinémas (19 salles), 10 salles de théâtre, concerts et spectacles (22 052 sièges) et un musée (Observatoire de la ville intérieure, 2006b).

La ville intérieure ne se déploie toutefois pas sous la forme d'un réseau continu. Elle est plutôt constituée de quatre composantes disjointes, toutes localisées dans le Centre, défini comme suit par la Ville de Montréal :

« Le Centre est cette partie familière de Montréal comprenant son cœur historique, ses anciens faubourgs et les secteurs qui leur sont adjacents. Il regroupe l'essentiel des grandes fonctions métropolitaines vers lesquelles convergent les infrastructures de transport collectif, ferroviaire et routier. Malgré l'importance de son rayonnement, son territoire, relativement restreint, peut aisément être parcouru à pied »¹³.

Ces quatre ensembles sont les suivants :

- 1) L'ensemble du Centre des affaires ;
- 2) L'ensemble du Quartier latin ;
- 3) L'ensemble du Quartier Concordia ;
- 4) L'ensemble Atwater (voix l'annexe IX).

¹³ Ville de Montréal (2004). *Plan d'urbanisme de Montréal*. Montréal, Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, p. 67.

Le principal ensemble de la ville intérieure est celui du Centre des affaires. Comme son nom l'indique, il se situe à l'intérieur des limites du Centre des affaires¹⁴, une zone plus restreinte du Centre. Les trois autres ensembles se trouvent pour leur part à l'extérieur du Centre des affaires.

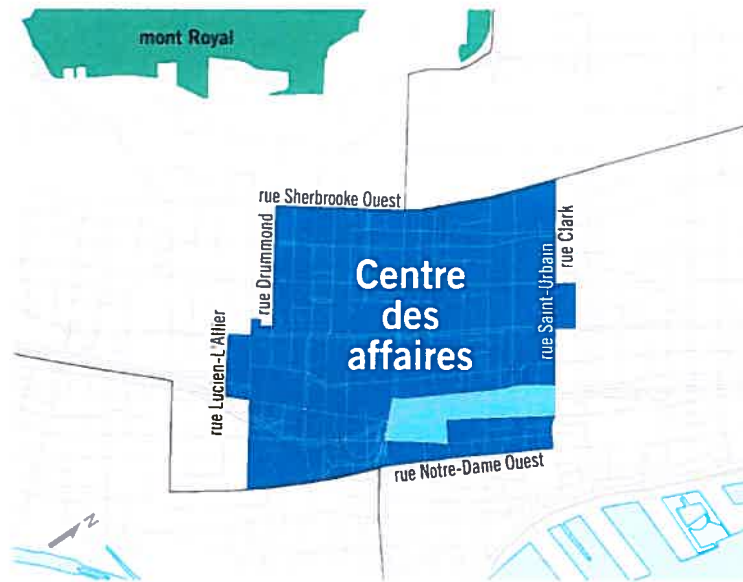


Figure 12
Limites du Centre des affaires, 2004. Ville de Montréal

2.2.3.1 L'ensemble du Centre des affaires

L'ensemble du Centre des affaires, malgré sa grande dimension, ne peut être considéré comme un réseau continu renfermant des caractéristiques homogènes. Loin d'être similaires sur le plan horizontal, les caractéristiques de ses différentes composantes sont davantage le produit d'une symbiose avec les activités de surface qui se reflète sur le plan vertical. En ce sens, son déploiement peut facilement être divisé en quatre sous-ensembles aux caractéristiques qui leurs sont propres :

- 1) L'hypercentre commercial ;
- 2) Le centre des affaires ;
- 3) Le Quartier international ;
- 4) L'axe institutionnel (voir l'annexe X).

¹⁴ Les limites du Centre des affaires, telles que déterminées par la Ville de Montréal, correspondent à la rue Sherbrooke au nord, la rue Notre-Dame au sud, la rue Drummond à l'ouest et la rue Saint-Urbain à l'est. La limite ouest débord jusqu'à la rue Lucien-L'Allier entre le boulevard René-Lévesque et la rue Saint-Antoine pour inclure la Cité du commerce électronique, tandis que la limite est débord jusqu'à la rue Clark entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard René-Lévesque pour inclure l'édifice d'Hydro-Québec.

Comme en fait foi son appellation, le sous-ensemble de l'hypercentre commercial a de particulier qu'il renferme le principal noyau commercial du centre-ville, bien qu'on y retrouve tout de même une certaine variété de fonctions urbaines. Il se situe entre les stations de métro Peel et McGill, toutes deux situées sur la ligne 1-verte. En plus du grand magasin La Baie, il renferme plusieurs galeries marchandes de grande envergure, soit les Cours Mont-Royal, le Carrefour Industrielle Alliance, la Place Montréal Trust, le Centre Eaton, le Complexe Les Ailes, les Promenades Cathédrale. Ces dernières sont toutes surmontées d'espaces à bureaux et même d'espaces résidentiels dans le cas des Cours Mont-Royal. Le sous-ensemble comprend également une multitude d'immeubles à bureaux localisés au nord du boulevard de Maisonneuve.

Le sous-ensemble du centre des affaires est pratiquement monofonctionnel, dans la mesure où il regroupe principalement des activités de bureau dont l'occupation par des sièges sociaux n'attire au plus que quelques commerces de services et activités socioculturelles. La station de métro Bonaventure, sise sur la ligne 2-orange, constitue le cœur du sous-ensemble. Elle forme un nœud intermodal de transport collectif majeur avec la Gare Centrale et le Terminus Centre-ville du Réseau de transport de Longueuil (RTL), en plus de desservir le plus important pôle d'immeubles à bureaux du centre-ville. À ce titre, les immeubles les plus notables qui y sont liés sont la Place Ville-Marie, le 1000 de La Gauchetière, la Place du Canada, l'hôtel Château Champlain et le 1250 René-Lévesque. Le sous-ensemble englobe aussi la station de métro Lucien-L'Allier sur la même ligne, qui, bien que ses alentours soient peu développés, constitue un important pôle intermodal en raison de la présence de la Gare Lucien-L'Allier, qui a remplacé la Gare Windsor du Canadien Pacifique (CP) après la construction du Centre Bell. Ce même Centre Bell est d'ailleurs l'unique immeuble du sous-ensemble du centre des affaires dont la vocation dominante n'est pas celle de bureau.

Le Quartier international s'étend de façon linéaire, d'est en ouest sur la ligne 2-orange, de la station de métro Bonaventure à la station Place-d'Armes, en passant par

la station Square-Victoria. Tel qu'indiqué dans le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du Quartier international : « Il concentre l'essentiel de l'activité internationale à Montréal, et abrite les principales infrastructures en ce domaine »¹⁵. On y retrouve plusieurs immeubles à bureaux de grande envergure parmi lesquels figurent la Tour de la Bourse à la Place Victoria, le Centre de commerce mondial, les Tours Bell-Banque Nationale, le Centre CDP Capital et la Place de la Cité internationale qui abrite pour l'instant, dans sa première phase, le siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale. De plus, à chaque extrémité du sous-ensemble se trouvent les deux principales infrastructures de congrès de Montréal : la Place Bonaventure et le Palais des congrès.

L'axe institutionnel se déploie du nord au sud, de la station de métro Place-des-Arts sur la ligne 1-verte à la station Place-d'Armes sur la ligne 2-orange. Le choix de cette appellation vient du fait que : « sa création [...] est le fruit d'un geste politique des pouvoirs publics qui visaient à établir, sur le plan urbain, une nouvelle colonne vertébrale [...] entre les “ deux solitudes ” (l'est francophone et l'ouest anglophone) »¹⁶. Celui-ci renferme des équipements institutionnels et culturels dans sa portion nord, soit le Complexe des sciences Pierre-Dansereau de l'UQAM et la Place des Arts. Au sud, le Complexe Desjardins et le Complexe Guy-Favreau viennent compléter le lien entre les deux stations de métro. Ces deux édifices abritent des espaces à bureaux et des espaces commerciaux. Le Complexe Guy-Favreau a également comme particularité de comprendre plusieurs unités d'habitation. Par ailleurs, soulignons que l'édifice d'Hydro-Québec se greffe à l'axe institutionnel via un corridor à l'est du Complexe Desjardins, mais ce lien est privé, donc n'est accessible que par les employés de l'édifice.

¹⁵ Quartier international de Montréal (1999). *Le Quartier international, programme particulier d'urbanisme*. Montréal, Ville de Montréal, Service du développement économique et urbain, p. 8.

¹⁶ Béatrice Sokoloff et Vito Ahtik (1992). Centralité urbaine et aménagement du centre-ville de Montréal. *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 36, n° 99, décembre 1992, p. 467.

2.2.3.2 L'ensemble du Quartier latin

L'ensemble du Quartier latin est localisé dans la partie est du centre-ville et rayonne à partir de la station de métro Berri-UQAM, la plus vaste du réseau. Cette dernière assure la correspondance entre les lignes 1-verte, 2-orange et 4-jaune et sa mezzanine fournit un accès au campus central de l'UQAM, dont la plupart des édifices sont interconnectés entre eux. D'ailleurs, le Pavillon Berri-Maisonneuve, qui est présentement en construction et dont l'ouverture est prévue en 2008, sera lui aussi lié à la station de métro (Paradis, 2006), de même que la Station centrale d'autobus, soit le terminus des autobus interurbains, qui y est déjà reliée mais qui sera repositionnée dans ce même projet de construction. Enfin, la station communique avec un autre grand équipement institutionnel, la Grande Bibliothèque du Québec, de même que la Place Dupuis, un complexe multifonctionnel renfermant des bureaux, des commerces et un hôtel.

2.2.3.3 L'ensemble du Quartier Concordia

L'ensemble du Quartier Concordia se déploie autour de la station de métro Guy-Concordia sur la ligne 1-verte. La station donne présentement accès à trois immeubles abritant essentiellement des équipements à caractère institutionnel, dont l'Université Concordia. Bien qu'il soit encore à l'état embryonnaire, l'ensemble du Quartier Concordia est appelé à prendre de l'expansion dans les prochaines années, alors que l'Université Concordia entend connecter certains de ses bâtiments majeurs au métro. Ainsi, un passage intérieur sera construit vers le nouveau bâtiment qui abritera l'École de gestion John-Molson, dont la mise en chantier est prévue pour le printemps 2007, tandis qu'un autre est planifié sous le boulevard de Maisonneuve, afin de rejoindre le tunnel existant situé entre le Pavillon Henry F. Hall et le Pavillon J.W. McConnell (Lehoux, 2006). De plus, l'Université Concordia a eu des discussions avec la Ville de Montréal et le Musée des beaux-arts dans le but d'étudier la possibilité d'ériger un tunnel qui se prolongerait vers l'est et qui permettrait de rejoindre le Musée des beaux-arts via un futur pavillon universitaire qui serait construit dans le même quadrilatère (Lehoux, 2006). Enfin, signalons que le Faubourg Sainte-Catherine, qui abrite entre autres l'Université Concordia, a déjà reçu

l'approbation de l'arrondissement de Ville-Marie afin de pouvoir se relier à la ville intérieure (Dufort, 2004).

2.2.3.4 L'ensemble Atwater

L'ensemble Atwater est implanté dans la partie ouest du centre-ville, autour de la station Atwater qui est située sur la ligne 1-verte. Cet ensemble a une vocation mixte institutionnelle, commerciale, résidentielle et de bureau. Il est formé du Collège Dawson et de deux complexes multifonctionnels, soit la Place Alexis-Nihon et le Westmount Square, qui renferment chacun une galerie marchande, des logements et des espaces à bureaux.

2.2.4 Composantes

Les endroits où le grand public a accès et peut circuler dans la ville intérieure sont délimités à la fois spatialement et physiquement par trois frontières :

- 1) Le réseau de transport en commun (les tourniquets des stations de métro) ;
- 2) Le réseau piétonnier de surface (les portes des immeubles donnant sur l'extérieur) ;
- 3) Les composantes du domaine privé (les escaliers et ascenseurs donnant accès aux étages des immeubles réservés aux locataires de l'endroit).

À l'intérieur de ces limites, il est possible d'identifier deux composantes à la ville intérieure : les composantes en sous-sol et les composantes au niveau du sol ou aux étages supérieurs. Dans les deux cas, on peut les classer selon deux grandes catégories : les composantes situées en dessous ou au-dessus de l'emprise publique et les composantes situées dans les immeubles.

Pour les composantes situées en sous-sol, on retrouve sous l'emprise publique les corridors piétonniers faisant le lien entre les immeubles (ex. : les corridors piétonniers reliant la Place Ville-Marie et la Gare Centrale). Dans les différents immeubles, ces composantes sont les corridors piétonniers, les places publiques intérieures (ex. : la Grande-Place du Complexe Desjardins) et les étages des galeries marchandes et

grands magasins en dessous du sol (ex. : les niveaux tunnel-01 et métro-02 du Centre Eaton). Les stations de métro et leurs mezzanines sont aussi des composantes situées en sous-sol et bien que la plupart soient sous le domaine public, certaines d'entre elles se trouvent sous des immeubles, du moins en partie (ex. : la station Bonaventure sous le 1000 de La Gauchetière et la station Place-d'Armes sous le Palais des congrès).

En ce qui a trait aux composantes situées hors sol, les deux seuls corridors piétonniers situés au-dessus de l'emprise publique sont le corridor du Palais des congrès, qui franchit la rue Viger, et le corridor reliant la Gare Lucien-L'Allier à la station de métro du même nom, qui enjambe la rue de la Montagne. Dans les immeubles connectés à la ville intérieure, ces composantes sont les lobbys des édifices, les corridors piétonniers, les places publiques intérieures (ex. : la ruelle des Fortifications du Centre de commerce mondial) et les étages des galeries marchandes et grands magasins au rez-de-chaussée ou au-dessus du sol (ex. : niveaux Sainte-Catherine-03, galerie-04 et cinéma-05 du Centre Eaton).

2.2.5 Impacts sur le centre-ville

Le développement de la ville intérieure a eu de nombreux impacts sur le centre-ville de Montréal. À prime abord, la multiplication des accès découlant du développement de la ville intérieure a permis d'augmenter la présence du transport en commun au centre-ville en faisant en sorte d'agrandir l'aire d'influence de ses infrastructures (stations de métro, gares et terminus d'autobus). Par conséquent, cela favorise l'utilisation du transport collectif comme mode de transport privilégié pour accéder au centre-ville et permet du même coup de lutter contre la pression reliée à l'utilisation de l'automobile. Mentionnons en ce sens que 48,4% des déplacements attirés par le centre-ville sur une période de 24 heures en 2003 étaient effectués en voiture contre 45,9% en transport en commun (Centre d'information métropolitain sur le transport urbain, 2003). Il en résulte donc des effets bénéfiques face à des problèmes tels que la congestion des artères existantes du centre-ville et la demande en infrastructures de circulation et en espaces de stationnement qui sont déjà omniprésents dans le paysage et qui constituent une véritable plaie urbaine. De plus,

l'encouragement de l'utilisation du transport en commun s'arrime parfaitement avec la montée des préoccupations environnementales, puisqu'il permet de combattre la pollution atmosphérique générée par un recours massif à l'automobile.

La ville intérieure est également devenue un facteur d'attraction pour le développement immobilier au centre-ville, attirant les investissements privés au même titre que l'ont fait les squares et les rues de prestige historiquement. En effet, plusieurs promoteurs privés ont réalisé leur projet à proximité de la ville intérieure tout en construisant un lien avec celle-ci pour ensuite pouvoir se servir de cet argument afin d'attirer des locataires désirant profiter d'un tel atout. Évidemment, il est nécessaire de préciser qu'il ne s'agit pas là du seul facteur de localisation à être pris en compte lors de l'élaboration d'un projet immobilier. Outre ce facteur, la densité d'occupation permise, la qualité de l'environnement bâti ou naturel, les accès véhiculaires et les services à proximité sont tous des facteurs considérés (Demers, 1984). Il serait pareillement illusoire de croire que la ville intérieure a entraîné une hausse des investissements au centre-ville.

Par ailleurs, malgré qu'elle soit devenue un phénomène urbain banal pour la population montréalaise, la ville intérieure représente une des principales attractions touristiques de la métropole et sa réputation n'est plus à faire aux yeux de nombreux visiteurs étrangers. Tourisme Montréal (2006) en fait même la promotion dans son matériel publicitaire et une compagnie privée offre aux visiteurs étrangers un circuit pédestre animé qui l'emprunte en partie. Sa présence est donc un atout pour le centre-ville sur le plan touristique en plus d'être une importante source de retombées pour toute l'industrie montréalaise du tourisme.

Enfin l'aspect plus précis de la construction de galeries marchandes rattachées à la ville intérieure et situées pour la plupart à proximité de la rue Sainte-Catherine est sans l'ombre d'un doute l'aspect qui a eu l'impact le plus significatif sur le centre-ville à ce jour. Besner (1991a) va même jusqu'à affirmer que n'eut été de l'apport des galeries marchandes à la structure économique du centre-ville, celui-ci se serait vidé

en dehors des heures de bureau. Effectivement, avec le début de l'exode vers les banlieues au milieu du 20^e siècle, les commerces du centre-ville verront leur part de marché s'effriter progressivement au profit des centres commerciaux de banlieue en émergence, dont la raison d'être sera de se rapprocher des consommateurs. Pour arriver à les concurrencer, il sera très difficile d'accroître l'offre commerciale du centre-ville autrement que par l'aménagement de galeries marchandes, avec la saturation de l'espace sur rue dans l'axe est-ouest (Beaudet et Lewis, 1997). Une multitude de galeries feront ainsi leur apparition, à commencer par celle de la Place Ville-Marie en 1962, mais les plus notables seront incontestablement les quatre grandes (Cours Mont Royal, Place Montréal Trust, Centre Eaton, Promenades Cathédrale) établies en front de rue Sainte-Catherine vers la fin des années 1980. Elles seront localisées stratégiquement de part et d'autre des trois grands magasins existants (Simpson, Eaton, La Baie), imitant en cela la structure fonctionnelle des centres commerciaux de banlieue (Besner, 1991a).

En dépit du fait que ces galeries marchandes seront toutes orientées perpendiculairement à la rue Sainte-Catherine, évitant une rupture de l'achalandage sur celle-ci, certaines appréhensions seront soulevées quant aux impacts négatifs que pourrait entraîner une trop forte concurrence des galeries marchandes sur le commerce sur rue. Ces inquiétudes iront même jusqu'à conduire la Ville de Montréal à vouloir limiter leur développement dans son Plan d'urbanisme de 1992, ce que nous verrons en détails plus loin. Plusieurs chercheurs (Beaudet et Lewis, 1997 ; Boisvert et Lewis, 1995 ; Lewis, 1992) qui se sont depuis penchés sur cette épineuse question s'entendent toutefois pour dire qu'il n'en est rien et qu'on assiste plutôt à un renforcement mutuel entre les deux entités qui permet avant tout de concurrencer les centres commerciaux de banlieue. Ainsi, Beaudet et Lewis indiquent que : « les galeries marchandes tiendraient davantage d'une consolidation de l'activité commerciale que d'un parasitage des clientèles, opérées au détriment des commerces sur rue »¹⁷. Ils persistent et signent en ajoutent que :

¹⁷ Gérard Beaudet et Paul Lewis (1997). La répartition des commerces de vêtements dans les galeries marchandes et sur les artères commerciales du centre-ville de Montréal : complémentarité ou

« rien ne nous permet de croire que, sans les galeries marchandes, les artères commerciales auraient pu améliorer leurs ventes d'autant. Car les travailleurs du centre-ville, parce qu'ils proviennent pour bon nombre d'entre eux de la banlieue, sont également les clients des sous-centres commerciaux qui se sont implantés en périphérie et qui font maintenant concurrence au centre-ville »¹⁸.

En fait, le principal effet négatif qu'auront la prolifération des galeries marchandes au centre-ville sera de faire perdre à la rue Sainte-Catherine son identité de rue commerciale traditionnelle au profit d'une identité qui se rapproche davantage du concept des mails commerciaux de banlieue, que ce soit au niveau de la forme ou de la banalisation des enseignes (Lewis, 1998 ; Molé, 1997). Il est donc permis de croire qu'il s'agit là d'un mal nécessaire, car le centre-ville de Montréal, par l'intermédiaire de l'existence des galeries marchandes et de la ville intérieure qui contribue à joindre ces dernières aux autres lieux d'activités dans un espace géographique restreint, est aujourd'hui actif et animé sept jours sur sept, comparativement à bien d'autres grandes villes nord-américaines.

2.2.6 Acteurs

Chacun des acteurs de la ville intérieure a un rôle à jouer, a des intérêts qui lui sont propres et retire des bénéfices dans le développement de celle-ci. Ces acteurs peuvent être divisés en trois grands groupes, soit :

- 1) Les acteurs publics ;
- 2) Les acteurs privés ;
- 3) Les usagers.

Il va sans dire que les deux principaux intervenants en termes de planification, de financement et de gestion de la ville intérieure sont ceux des domaines public et privé, mais nous avons intégré ici les usagers dans la mesure où leur présence dans

concurrence? *Actes*, 7^e Conférence internationale sur l'espace souterrain « Villes intérieures de demain », Montréal, 29 septembre au 3 octobre 1997, p. 1.

¹⁸ *Ibid.*, p. 5.

les espaces publics et privés du réseau est indispensable à la vitalité et à la croissance du lieu.

2.2.6.1 Acteurs publics

Les intervenants du domaine public impliqués dans le développement de la ville intérieure relèvent des trois paliers de gouvernement : le gouvernement municipal (Ville de Montréal), le gouvernement provincial (Gouvernement du Québec) et le gouvernement fédéral (Gouvernement du Canada).

La Ville de Montréal est de loin l'acteur public qui assume les plus grandes responsabilités, alors que ses intérêts consistent principalement à assurer le confort des usagers de la ville intérieure. Depuis la fusion des différentes municipalités de l'île de Montréal en 2002, la question de la planification de la ville intérieure revient au Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, relevant de la Ville de Montréal, tandis que la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, relevant de l'arrondissement de Ville-Marie, intervient plutôt au niveau de la réglementation applicable à celle-ci, par l'octroi de permis de construction et par le respect des normes réglementaires, bien qu'elle ait quand même son mot à dire au niveau de la planification. Soulignons qu'avant la fusion, ces pouvoirs étaient tous centralisés. Par ailleurs, la Ville ne s'est jamais directement impliquée financièrement dans le développement de la ville intérieure, sauf pour l'achat des terrains requis pour la construction du métro au début des années 1960 et pour la construction des premières lignes et stations, avant de voir la Communauté urbaine de Montréal (CUM) prendre le transport collectif à sa charge en 1969. En contrepartie, elle bénéficie de revenus substantiels provenant de la perception de taxes foncières auprès des propriétaires immobiliers, tout en pouvant compter sur une attraction touristique supplémentaire. Enfin, la ville intérieure permet à la Ville de Montréal de combattre l'augmentation du volume de circulation automobile sur son réseau routier et les impacts sur la croissance économique (diminution de la compétitivité économique en raison de la congestion automobile) et la qualité de vie de la population (pollution atmosphérique, sonore et visuelle) qui en découlent.

Pour sa part, la Société de transport de Montréal (STM), qui dépendait de la défunte CUM depuis 1969 et qui est devenue une société parapublique de la Ville de Montréal suite à la fusion de 2002, gère les diverses composantes des réseaux de métro (tunnels, stations et corridors) et d'autobus et en assure le financement, avec l'aide du gouvernement du Québec, par l'intermédiaire de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). L'AMT gère pour sa part le réseau de trains de banlieue. L'existence de la ville intérieure est donc profitable à ces organismes, car elle offre une vitrine intéressante qui a pour conséquence d'accroître l'achalandage de ces différents réseaux.

La participation des gouvernements fédéral et provincial au développement de la ville intérieure se limite quant à elle presque exclusivement au financement de la construction de certains immeubles liés à celle-ci et à leur gestion. On peut penser au Complexe Guy-Favreau dans le cas du gouvernement fédéral et au Palais des congrès, au Centre CDP Capital ou à l'édifice d'Hydro-Québec dans le cas du gouvernement provincial. Avec leur raccord à la ville intérieure, les employés et les visiteurs de ces édifices peuvent ainsi jouir d'un accès protégé qui leur permet notamment de palier aux aléas du climat.

2.2.6.2 Acteurs privés

Les intervenants du domaine privé présents dans la ville intérieure sont les différents propriétaires immobiliers et leurs gestionnaires. Leurs objectifs sont de nature économique et impliquent inévitablement la rentabilité et le profit en regard de leurs investissements. Leur rôle va de la gestion au financement des édifices reliés à la ville intérieure, qu'ils soient connectés entre eux ou au métro. À l'exception des immeubles gouvernementaux et des corridors et stations de métro, les prolongements de la ville intérieure ont tous été le fruit d'initiatives strictement privées, au même titre que l'argent qui a servi à financer leur construction.

En contrepartie de ces investissements, les gestionnaires retirent de nombreux bénéfices d'un lien avec la ville intérieure. Pour ceux dont l'immeuble a une composante commerciale, ce lien permet de diriger vers les commerces le flux d'utilisateurs généré par les infrastructures de transport collectif également connectées à la ville intérieure et qui représentent un énorme bassin de consommateurs potentiels. Par conséquent, il est possible pour ces gestionnaires d'exiger des loyers plus élevés auprès des locataires de leurs espaces commerciaux qui, eux, profitent directement des revenus engendrés par cet achalandage supplémentaire. En ce qui a trait aux immeubles n'ayant pas de composante commerciale, une connexion avec la ville intérieure peut servir comme plus-value, c'est-à-dire comme argument de vente afin d'attirer des locataires désireux de profiter d'un tel avantage, que ce soit pour des espaces de bureau ou résidentiels.

2.2.6.3 Usagers

Comme il a été mentionné auparavant, les usagers de la ville intérieure sont des acteurs essentiels dans son développement. Qu'ils utilisent la ville intérieure pour profiter de l'un ou l'autre des attraits qu'elle a à leur offrir ou qu'ils y soient simplement pour transiter, ce sont les 500 000 individus qui parcourent la ville intérieure à un moment ou l'autre de la journée qui en assurent la vitalité. À cet égard, mentionnons que les données de l'enquête de 2003 portant sur le profil et le comportement des usagers de la ville intérieure révèlent que le motif principal du déplacement au centre-ville est le travail. Celui-ci recueille 58% des réponses chez les personnes interrogées aux

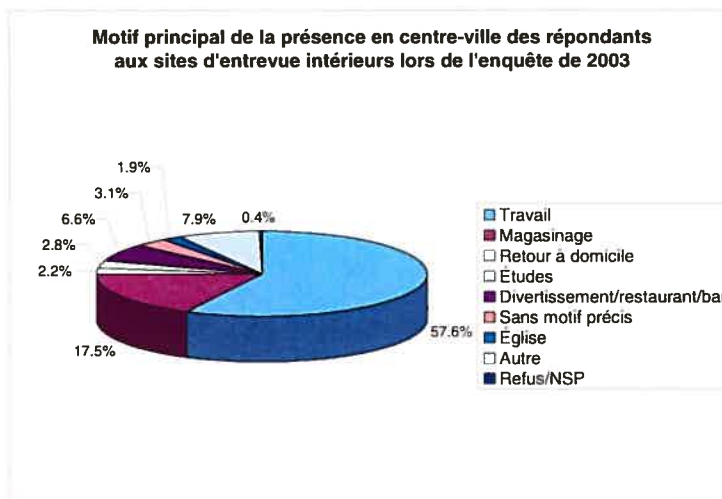


Figure 13
Motif principal de la présence en centre-ville des répondants aux sites d'entrevue intérieurs lors de l'enquête de 2003

sites d'entrevue localisés dans la ville intérieure. Le magasinage arrive pour sa part loin derrière au second rang, avec 18% des réponses, tandis que 7% des répondants ont mentionné en troisième lieu être au centre-ville dans le but de se divertir ou d'aller à un restaurant ou un bar (Observatoire de la ville intérieure, 2004).

2.2.7 Réglementation

La Ville de Montréal contribuera au fil des années au développement de la ville intérieure par l'utilisation avantageuse d'une série de mesure réglementaires prenant la forme de concessions et d'incitatifs accordés aux promoteurs privés. Ces mesures, au nombre de cinq, sont les baux emphytéotiques, les permissions d'occupation du domaine public, les cessions de ruelles inutilisées, les bonus de densité et les plans d'ensemble qui, comme nous le verrons plus loin, sont maintenant remplacés par les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble.

La première de ces mesures à être employée par la Ville de Montréal au milieu des années 1960, reprise ensuite par la CUM après sa création en 1969, sera la cession par baux emphytéotiques des terrains résiduels achetés pour la construction du métro à des développeurs, qui auront l'obligation de construire et de raccorder leur projet au métro (Besner, 1991b)¹⁹. Pour chacune de ces obligations, les développeurs auront un certain nombre de conditions à remplir. Ainsi, les différents édifices devront respecter des conditions relatives aux hauteurs minimum et

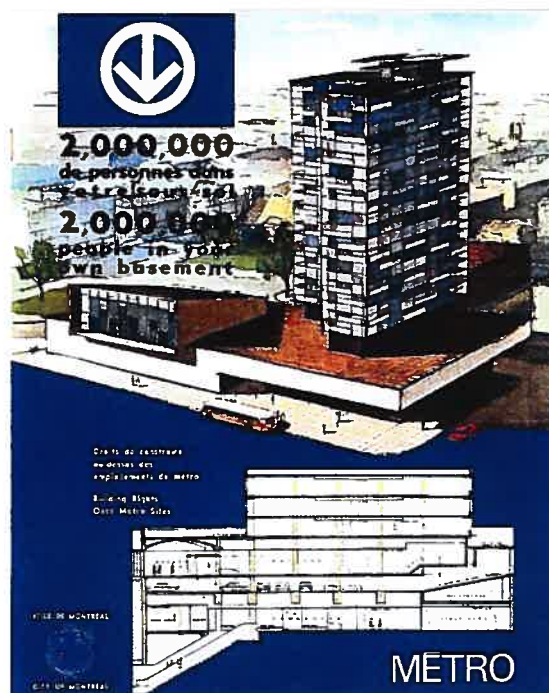


Figure 14
Publicité visant à promouvoir la vente des droits de construction au-dessus des emplacements de métro, 1965. Ville de Montréal, Gestion des documents et archives

¹⁹ En 1965, la Ville de Montréal lancera une publicité percutante intitulée *2,000,000 de personnes dans votre sous-sol*, afin de promouvoir la vente des droits de construction au-dessus des emplacements de métro.

maximum et à l'indice de superficie de plancher (ISP)²⁰ et devront inclure un sous-sol donnant directement accès au métro, un accès au métro à partir de la rue et un débarcadère pour autobus près de ce dernier accès (Besner, 1999). Pour ce qui est de la connexion de l'édifice avec le métro, la convention comportera un certain nombre de clauses normatives en vue d'assurer la protection du public, soit la qualité des matériaux à utiliser et l'installation de portes coupe-feu, de grilles enroulantes, de membranes hydrofuges, etc. (Gerbeau, 1991). De plus, la Ville pourra exiger à l'occasion que le requérant cède une servitude de passage à l'intérieur de son édifice pour donner accès au métro durant ses heures d'opération et ce, même lorsque l'édifice est fermé au public. Les coûts associés à la construction de ces installations de même qu'à leur entretien seront entièrement à la charge des développeurs, mais les installations deviendront la propriété de la Ville durant tout le temps que durera la convention ratifiée par les deux parties. Aujourd'hui, cette mesure n'est plus tellement employée car, d'une part, les terrains excédentaires encore vacants datant de l'époque de la construction du métro se font de plus en plus rares et, d'autre part, la plupart des terrains restants sont situés à des endroits moins attrayants pour les promoteurs immobiliers, ce qui fait que la Ville a tendance à les céder sans trop d'exigences afin de faciliter leur développement (Besner, 2004).

L'occupation du domaine public sous la rue, permettant aux développeurs de relier leur édifice au métro ou à un autre édifice, sera une autre mesure employée par la Ville de Montréal qui jouera un rôle stratégique dans l'expansion de la ville intérieure. Les contrats négociés entre la Ville et les développeurs contiendront plusieurs engagements techniques tels que le déplacement et la relocalisation des utilités publiques, la modification des conduites d'eau, le remplacement de drains, le déplacement du réseau d'égout, la réinstallation des câbles d'électricité et de téléphone, la modification, le cas échéant des conduites de gaz et la réfection du pavage des rues et des trottoirs (Gerbeau, 1991). À l'instar de la mesure précédente, la facture des travaux devra être défrayée en totalité par les développeurs. Par ailleurs,

²⁰ L'ISP, qui exprime la densité, se calcule par le rapport entre la superficie totale de plancher d'un bâtiment et la superficie du terrain sur lequel ce bâtiment est construit.

la Ville ajoutera une autre clause à ce type de contrat à la suite des problèmes rencontrés avec le projet de la Tour Industrielle Alliance au début des années 1970. Le tracé tortueux du corridor piétonnier intérieur allant de cet édifice à la station de métro McGill, résultant principalement du refus du gestionnaire du 2020 University de céder un droit de passage sans compensation de la part du premier amènera effectivement la Ville à exiger, dans certains cas, une servitude de passage à l'intérieur de l'édifice d'un développeur (Demers, 1984). Ainsi, après cette date, le gestionnaire d'un édifice connecté à la ville intérieure auquel un voisin désirera éventuellement relier le sien ne pourra ni le refuser, ni lui exiger une indemnité (Gerbeau, 1991). À ce jour, la Ville de Montréal peut encore se servir de cette mesure au besoin. En ce sens, la nouvelle Charte de la Ville de Montréal, qui est entrée en vigueur à la suite de la fusion de 2002, indique que la Ville peut toujours, par règlement, autoriser l'occupation du domaine public à certaines fins (ann. C, a. 67) (Gouvernement du Québec, 2006a).

La participation de la Ville de Montréal à l'expansion de la ville intérieure se traduira aussi par la cession de rues secondaires et de ruelles peu ou pas utilisées qui serviront aux développeurs dans les opérations de remembrement d'îlots et de construction de grands complexes immobiliers (Besner, 1999). En échange, la Ville fixera une série de conditions dont fera partie la nécessité pour le développeur de relier son projet à la ville intérieure. Il est encore possible pour la Ville d'avoir recours à cette mesure de nos jours, mais les rues ou ruelles sous-utilisées sont devenues très peu nombreuses au centre-ville, rendant donc celle-ci quelque peu dépassée.

Comme l'indique Besner (1999), l'absence de prise en considération des superficies de planchers situées en sous-sol et utilisées à d'autres fins que le stationnement ou les équipements mécaniques dans le calcul de l'ISP jouera également en faveur du développement de la ville intérieure. Cette mesure sera toutefois révoquée à la suite de l'adoption du premier Plan d'urbanisme de la Ville en 1992. Le chapitre sur la densité du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie (01-282) indiquera à cet égard que les mezzanines et les planchers situés en sous-sol seront

dorénavant inclus dans le calcul de l'ISP de tout nouveau projet (a. 45) (Ville de Montréal, 2001).

Finalement, l'outil du plan d'ensemble, aussi appelé programme de développement, sera sans conteste le moyen de participation le plus efficace de la Ville de Montréal dans l'expansion de la ville intérieure (Besner, 1991b). Ce type de zonage consensuel, voire d'accord de développement négocié entre la Ville et le développeur, sera utilisé pour la première fois dans le cadre du projet du Complexe Desjardins vers la fin des années 1960. Il permettra aux développeurs certaines dérogations par rapport aux règlements de zonage, de densité et de stationnement. Ces concessions seront offertes en retour d'améliorations urbanistiques et architecturales à leur projet qui prendront entre autres la forme de liens avec la ville intérieure et de servitudes de passage publiques sur la propriété privée, aux heures d'ouverture du métro (Besner, 1999). Aujourd'hui, les plans d'ensemble déjà adoptés en vertu de l'ancienne Charte de la Ville de Montréal (a. 612 a) demeurent valides et continuent d'avoir effet conformément aux conditions préalablement entendues en vertu de la nouvelle Charte de la Ville de Montréal (ann. C, a. 168) (Gouvernement du Québec, 2006c). Par contre, ceux pour lesquels les travaux n'avaient pas été amorcés avant la fin du mois de janvier 2004 sont nuls (Besner, 2004).

En succession aux plans d'ensemble et dans un contexte de décentralisation des pouvoirs en matière d'urbanisme, la loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) permet maintenant au Conseil de la Ville de Montréal d'adopter un règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (a. 145.36). Une fois adopté, l'objet du règlement est d'habiliter un conseil d'arrondissement à autoriser, sur demande et à certaines conditions, un projet particulier qui déroge à l'un ou l'autre des règlements d'urbanisme d'une municipalité prévus dans la LAU (Gouvernement du Québec, 2006b). Ce règlement permet donc à l'arrondissement de Ville-Marie de négocier avec les développeurs au même titre que le permettait le défunt règlement sur les plans d'ensemble, auquel il

s'apparente à plusieurs égards. Son efficacité reste néanmoins à être prouvée dans le temps, en raison de sa nouveauté.

Après avoir tracé le portrait des mesures réglementaires utilisées à un moment ou à un autre selon les spécificités de chaque projet voulant se relier à la ville intérieure, nous pouvons constater une grande disparité dans l'application de celles-ci. De plus, en dépit des différentes procédures d'autorisation qui existent actuellement lors du dépôt d'une demande pour un projet de construction (voir l'annexe XI), la tendance récente démontre une diminution du nombre d'outils dont la Ville peut se servir pour négocier avec les développeurs du secteur privé. Par conséquent, cela risque de grandement hypothéquer sa capacité à intervenir dans l'avenir, lorsque seront soumis des projets de construction qui impliqueront la possibilité de prolonger la ville intérieure. Ceci étant dit, au-delà de l'aspect réglementaire, nous verrons de façon plus précise ce qui a été fait historiquement en termes de planification du développement de la ville intérieure dans le chapitre qui suit.

3. LES PRÉCÉDENTS DE PLANIFICATION DE LA VILLE INTÉRIEURE

Depuis sa naissance jusqu'à ce jour, plusieurs exercices de planification ont été consacrés en tout ou en partie à la question du développement de la ville intérieure, que ce soit à la Ville de Montréal ou chez des promoteurs immobiliers. Ces exercices ont été réalisés à des époques et dans des contextes fort distincts, reflétant une diversité d'approches à la planification. De plus, les propositions qui en émanent ont toutes influencé, voire orienté le développement de la ville intérieure.

Le but du présent chapitre consiste donc à analyser les caractéristiques des principaux précédents de planification du développement de la ville intérieure, soit :

- 1) Le plan directeur de Vincent Ponte de 1967 ;
- 2) Le plan directeur d'expansion du réseau piétonnier protégé de Clément Demers de 1984 ;
- 3) Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal de 1992 ;
- 4) Le projet du Quartier international de Montréal de 1999.

Cette analyse, qui permettra de faire ressortir pour chacun de ces précédents des éléments tels que le contexte de leur rédaction, leurs commanditaires, les objectifs qu'ils visaient et les impacts qu'ils ont pu avoir sur l'expansion du réseau, sera faite en lien avec la question des processus de planification applicables à ceux-ci. En ce sens, il faudra d'abord faire un survol sommaire des courants théoriques de planification qui se sont enchaînés durant le dernier siècle, ce qui permettra en définitive de mieux situer le contexte dans lequel s'inscrira la planification détaillée de la ville intérieure, prévue au nouveau Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal de 2004.

3.1 Les processus de planification

Le 20^e siècle verra apparaître plusieurs grands courants de planification, en succession au développement relativement anarchique qui s'effectuait jusqu'alors dans les villes. Comme le souligne Beauregard : « the impetus for the institutionalization of planning grew out of social problems related to massive

immigration, large-scale manufacturing, and the lack of controls over the built environment »²¹.

Issu du domaine privé, le courant moderniste sera le premier à voir le jour dès la fin du 19^e siècle. Celui-ci dominera toute la première moitié du 20^e siècle, mais ce n'est que dans les années 1940 qu'il commencera véritablement à déborder du cadre du développement économique pour s'étendre à celui de l'aménagement urbain, soit lorsque le rôle de l'État sera élargi pour prendre en compte et organiser le développement des villes. L'idéologie moderniste prônera une planification rationnelle de la ville basée essentiellement sur les connaissances scientifiques des planificateurs, offrant en général : « une vision futuriste, riche d'idées et de propositions, mais peu opérationnelle »²².

Au cours des années 1960, l'approche moderniste fera cependant l'objet d'un effritement progressif dans la mesure où elle aura de la difficulté à s'adapter aux pratiques économiques et culturelles changeantes et à la restructuration des villes (Kaufman, 1987). En effet, cette dernière montrera des signes de faiblesse dans un contexte où les ressources financières deviendront limitées et où les planificateurs ne pourront plus uniquement se fier à leur expertise afin d'aménager le territoire, sans nécessairement connaître la dynamique urbaine et les besoins réels exprimés par la population sur le terrain.

Cette désintégration du courant moderniste s'opérera au profit d'un nouveau courant postmoderne qui tirera lui aussi son existence du secteur privé. Le postmodernisme se voudra une solution à l'impasse dans laquelle se trouvera le modernisme, en allant à l'encontre de son rationalisme et de sa neutralité, par l'entremise d'une planification stratégique qui prendra conscience : « du ralentissement de l'économie, des ressources budgétaires réduites et de la nécessité de gérer le territoire de façon plus

²¹ Robert A. Beauregard (1989). Between modernity and postmodernity : the ambiguous position of US planning. *Environment and Planning D : Society and Space*, vol. 7, n^o 4, décembre 1989, p. 382.

²² Marie-Odile Trépanier (1998). Les défis de l'aménagement et de la gestion d'une grande région métropolitaine, dans Claude Manzagol et Christopher R. Bryant, *Montréal 2001 : Visages et défis d'une métropole*. Montréal, Presses de l'Université de Montréal, p. 324.

serrée, plus respectueuse de l'environnement »²³. Prenant véritablement son envol à la fin des années 1980, la planification stratégique se différenciera ainsi de la planification rationnelle dite traditionnelle en étant axée sur des caractéristiques sociales, culturelles et environnementales valorisant la reconnaissance des quartiers et des communautés qui y vivent. Qui plus est, la population sera davantage intégrée au processus de planification, ce qui permettra de mieux poser des actions sur le terrain.

Enfin, nous assistons aujourd'hui à l'émergence d'un autre courant d'importance, le courant communicationnel, qui consiste en une reconstruction du courant moderniste en y greffant des éléments émanant de la critique postmoderne (Hamel, 1997). Il s'agit là de la principale différence entre le courant communicationnel et le courant postmoderne, car ce dernier représentait fondamentalement une théorie nouvelle, opposée au modernisme. Le modèle communicationnel ne rejette donc pas complètement la planification rationnelle traditionnelle, puisque l'on reconnaît que la participation du public et la recherche d'un consensus ont leurs limites. Par conséquent, on cherche à faire en sorte que l'environnement urbain soit situé au centre de l'action, qu'une variété d'acteurs puisse s'exprimer et prendre part à sa planification et que les planificateurs jouent un rôle de médiateurs entre ces acteurs, de manière à lancer un dialogue et des débats qui forment la clé du processus de planification selon cette idéologie.

3.2 Ère moderne

La décennie 1960, au cours de laquelle la ville intérieure verra le jour, sera marquée, à Montréal, par la prédominance du courant moderniste comme processus de planification. Ainsi, dans un contexte de croissance économique et démographique phénoménal, de nombreux projets structurants seront entrepris afin d'organiser et de structurer l'urbanisation massive qui en résultera. Ces projets seront issus de l'initiative de promoteurs du domaine privé, qui auront l'appui de l'administration municipale de l'époque qui, sous la gouverne du tandem composé du maire Jean Drapeau et du président du Comité exécutif Lucien Saulnier de 1954 à 1957 et de

²³ *Ibid.*, p. 332.

1960 à 1986, aura comme vision de faire de Montréal une grande ville internationale, sans égards aux coûts.

C'est d'ailleurs à cette époque que sera élaboré le premier exercice de planification du développement de la ville intérieure de Montréal, le plan directeur de Vincent Ponte, qui représentera un excellent exemple d'application de l'idéologie rationnelle qui dominera en planification durant cette période. Ce plan directeur sera élaboré en l'absence de l'adoption d'une quelconque planification pour la ville intérieure ou encore pour le centre-ville de la part des autorités municipales, alors que celles-ci refuseront d'exercer le leadership auquel on serait en droit de s'attendre de leur part. En effet, elles préféreront ne pas trop se compromettre afin de se garder ouvertes toutes les options, en se servant des plans d'ensemble comme outil d'urbanisme, outre la réglementation de zonage.

3.2.1 Plan directeur de Vincent Ponte (1967)

Originaire de Boston, l'urbaniste Vincent Ponte viendra d'abord à Montréal dans les années 1950 avec ses partenaires, les architectes Ieoh Ming Pei et Henry Cobb, alors que leur sera confiée la planification et le développement du terrain de près de trois hectares appartenant au CN, au nord de la Gare Centrale, sur lequel émergera la Place Ville-Marie quelques années plus tard. Avec sa superposition des activités, sa ségrégation des circulations piétonne et véhiculaire et son climat contrôlé, ce projet incarnera la première étape de la vision de Ponte d'une ville tridimensionnelle dont le principal défi sera de faciliter la mobilité au cœur de Montréal, en dépit de sa très haute densité. Son inspiration proviendra surtout du Rockefeller Center de New York qu'il qualifiera de principal exemple de ville à étages multiples jusqu'alors, celui-ci ayant été complété en plusieurs phases dans les années 1930 (Blake, 1966).

Comme nous l'avons mentionné auparavant, le concept de ville à niveaux multiples mis de l'avant par Ponte pour les terrains du CN sera jugé si convaincant que les promoteurs d'autres projets d'envergure à Montréal le reprendront rapidement. Ce sera le cas des promoteurs respectifs de la Place Victoria et de la Place du Canada,

ainsi que du promoteur de la Place Bonaventure, Concordia Estates, qui voudra assurer la continuité du concept avec son projet (Blake, 1966). Ce concept sera également retenu en 1964 par le promoteur Mace Development Limited, un membre de la famille Eaton propriétaire de la plupart des terrains situés autour des grands magasins de l'époque (Simpson, Eaton, La Baie). Ce promoteur donnera à l'équipe de Pei, Cobb et Ponte le mandat de réaliser le plan directeur de ce territoire couvrant sept hectares au nord de la Place Ville-Marie (Besner, 1997).

C'est donc à ce moment que Ponte et ses associés commenceront l'élaboration d'un premier véritable plan de développement pour la ville intérieure, lequel plan permettra à Ponte d'étendre sa vision d'une ville tridimensionnelle en tirant profit de la possibilité qui lui sera offerte de planifier à grande échelle, mais aussi grâce à quatre caractéristiques spécifiques du centre-ville de Montréal : la circulation intense, la forte densité d'occupation, le fort achalandage piéton, la topographie du sol relativement plane et le climat rigoureux.

Bien que réalisé par un promoteur privé, le plan directeur sera conçu en étroite collaboration avec le Service de l'urbanisme et l'administration municipale de la Ville de Montréal. Ponte affirmera d'ailleurs que cette coopération des autorités municipales aura été une condition essentielle à la mise en place de la ville intérieure :

« In Montreal the city administration collaborated with private enterprise, undertaking the necessary street improvements, bringing zoning and building regulations up to date to conform to present realities, bending a little here, yielding a little there, to help the great work forward »²⁴.

Le plan directeur s'articulera autour d'une épine dorsale, l'avenue McGill College, qui sera élargie et bordée d'édifices à bureaux qui renfermeront une composante commerciale à la base et qui seront interconnectés par un réseau de promenades

²⁴ Vincent Ponte (1971). Montreal's Multi-Level City Center. *Traffic Engineering*, vol. 78, septembre 1971, p. 5.

intérieures à plusieurs niveaux (voir l'annexe XIV). Ce réseau de promenades longées de boutiques devait ensuite être prolongé dans toutes les directions, sur une distance de 10 kilomètres allant de la rue Saint-Antoine, au sud, jusqu'à la rue Sherbrooke et à l'entrée de l'Université McGill, au nord, de manière à relier 40 hectares sur les 75 que compte le centre-ville et ce dans un horizon de plus ou moins dix ans, soit jusqu'au milieu des années 1970 (Leclerc, 1966).

Le plan directeur consistera ainsi à relier par un réseau piétonnier intérieur des hôtels, restaurants, cinémas et galeries marchandes, de même que les trois grands magasins de la rue Sainte-Catherine, afin d'y insérer ultimement les commerces projetés du promoteur, tout cela en guise de réponse aux centres commerciaux de banlieue. Le tout devait s'alimenter de l'achalandage généré par quatre stations de métro, c'est-à-dire les stations Peel et McGill sur la ligne 1-verte et les stations Bonaventure et Square-Victoria sur la ligne 2-orange, les gares ferroviaires du CN (Gare Centrale) et du CP (Gare Windsor) et le réseau d'autobus interurbain.

En chiffres, le plan directeur de Ponte se traduira par la liaison de 1,4 million de mètres carrés d'espaces à bureaux, 370 000 mètres carrés d'espaces commerciaux, 40 restaurants, huit cinémas, 3500 chambres d'hôtel, la Bourse de Montréal, un grand centre de foires (Place Bonaventure), 9000 espaces de stationnement intérieurs, quatre stations de métro et deux gares ferroviaires, dans un réseau piétonnier intérieur qui pourra accommoder jusqu'à 500 000 personnes quotidiennement (Adam, 1966).

En somme, comme l'indique Brown (1990), le plan directeur de Ponte reposera sur trois idées principales en termes de développement du centre-ville et, en parallèle, de la ville intérieure : la séparation des circulations piétonnes et véhiculaires, la construction d'immenses complexes multifonctionnels pourvus de nombreux espaces commerciaux comme moyen de revitalisation du centre et la tendance vers le partenariat des acteurs publics et privés du développement. Par contre, en étant un exemple de planification rationnelle, le rôle des acteurs, les options de financement ou encore les règles d'aménagement n'y seront jamais explicités.

Au niveau de la forme, le plan directeur de Ponte ne sera pas réalisé intégralement dans les délais prévus, en raison de la conjoncture économique difficile qui marquera le début des années 1970 et qui entraînera même des révisions à la baisse des prévisions de croissance démographique et économique pour la région métropolitaine de Montréal²⁵. Néanmoins, la configuration de la ville intérieure dans la partie ouest du centre-ville finira par s'y apparenter avec les années, malgré que ce sera le résultat d'une suite d'extensions réalisées au gré des divers projets immobiliers plutôt qu'en raison du plan directeur. Au niveau du fond par contre, le plan directeur de Ponte inspirera fortement le rôle de la ville intérieure tel qu'il se présente encore aujourd'hui, soit un réseau de promenades intérieures amenant la clientèle du métro dans un environnement composé de commerces et autres activités et protégé à la fois de la circulation automobile et des aléas du climat.

3.3 Ère postmoderne

L'année 1986, qui verra arriver au pouvoir une nouvelle administration dirigée par Jean Doré à la mairie en remplacement de Jean Drapeau, s'inscrira comme un point tournant à la Ville de Montréal en ce qui a trait à son approche en matière de planification urbaine. Dans la foulée du courant postmoderne, caractérisé par une prise en compte des capacités financières limitées du secteur public et par un vigoureux mouvement de réappropriation des villes, les autorités municipales opteront en effet pour une nouvelle approche planificatrice résolument stratégique et diamétralement opposée à celle qui était employée auparavant.

Dès lors, la Ville entreprendra une vaste opération d'élaboration d'un plan d'urbanisme qui mettra notamment l'emphase sur la consolidation des milieux de vie existants, tout en s'ouvrant à la participation du public au processus de planification et ce, même au centre-ville pour lequel on anticipe une relance des investissements résidentiels. Comme l'indique Trépanier :

²⁵ En 1967, le document *Montréal, horizon 2000*, préparé par la Ville de Montréal, prévoyait pour la région métropolitaine une population de 3,6 millions d'habitants en 1970 et de près de sept millions à la fin du siècle, alors qu'elle n'en compte aujourd'hui qu'un peu moins de 3,5 millions.

« ce plan met de côté la perspective moderniste de Jean Drapeau pour consacrer la reconnaissance des quartiers, du tissu existant et du patrimoine architectural. En même temps, il cerne les déficiences auxquelles il faut remédier et les possibilités de réaménagement à partir desquelles seront entrepris des plans particuliers de développement »²⁶.

La question de la planification du développement de la ville intérieure sera d'ailleurs abordée dans ce plan. Or, dès 1984, soit avant le changement de régime à l'hôtel de ville, sera amorcé au sein du Service de l'urbanisme un exercice de planification qu'on peut qualifier de planification stratégique : le plan directeur d'expansion du réseau piétonnier protégé de Clément Demers.

3.3.1 Plan directeur d'expansion du réseau piétonnier protégé de Clément Demers (1984)

Le plan directeur d'expansion du réseau piétonnier protégé de l'architecte et urbaniste Clément Demers représentera le second exercice de planification traitant du développement de la ville intérieure. Déposé en 1984, soit près de vingt ans après celui de Vincent Ponte, Demers en fera la conception alors qu'il sera à l'emploi du Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal. Le plan et les recommandations qu'il contiendra seront ainsi destinés aux autorités municipales, afin de servir comme cadre de référence, d'orienter les prolongements futurs et de fournir aux promoteurs immobiliers une direction claire. Le document, très concret, voire pragmatique dans ses objectifs, ira plus loin que celui de Vincent Ponte puisqu'il proposera un véritable scénario stratégique pour l'expansion du réseau. Ce programme d'expansion et de mise en valeur stratégique du réseau inclura le plan directeur d'expansion du réseau, de même que quatre autres volets : une réglementation conséquente, une série d'outils organisationnels, des outils financiers et des mesures visant l'information, la promotion et la diffusion de connaissances sur le réseau piétonnier protégé (Demers, 1984).

²⁶ Marie-Odile Trépanier (1998), *op. cit.*, p. 333.

Le plan directeur sera basé sur les cinq principes suivants :

- 1) « Relier les deux lignes de métro entre elles ;
- 2) Relier les équipements socioculturels au métro ;
- 3) Relier les cheminements piétons de surface au métro ;
- 4) Relier les stations de métro d'une même ligne entre elles ;
- 5) Relier au métro des sites actuellement non développés, mais au grand potentiel »²⁷ (voir l'annexe XV).

Chacun de ces principes s'appuiera sur des arguments qui permettront de le justifier et sur des exemples d'application convaincants. Ainsi, la liaison des deux lignes de métro entre elles, par la création d'un passage entre les stations de métro McGill et Bonaventure, permettra de désengorger la station de correspondance Berri-UQAM à l'est, et dans une moindre mesure la station Lionel-Groulx à l'ouest, évitant aux usagers un transfert de ligne. De plus, ce lien manquant entre la Place Ville-Marie et l'édifice Les Terrasses permettra :

« de faire le pont entre des activités semblables ou de même parenté, à savoir l'ensemble des sièges sociaux (sud) et l'ensemble des sièges sociaux (nord), et enfin de créer un interface amélioré entre la station de métro la plus achalandée (McGill) et les deux gares ferroviaires »²⁸.

En second lieu, la liaison des équipements socioculturels au métro fera en sorte de relier les principaux générateurs d'achalandage piéton au métro, de manière à inciter les gens à venir au centre-ville autrement qu'en voiture. Les équipements identifiés en ce sens sont l'Université Concordia, le Musée des beaux-arts, l'hôtel Ritz-Carlton, le Dominion Square Building, qui abrite le Centre Infotouriste, et le Monument National.

En troisième lieu, la liaison des cheminements piétons de surface au métro, qui concernera particulièrement les rues Sainte-Catherine et Sherbrooke étant donné leur fort débit piéton, permettra de créer le plus de points d'accès possibles afin que le métro puisse nourrir la rue et vice-versa. Il est essentiel de préciser que cela ne se fera

²⁷ Clément Demers (1984). *Le Montréal souterrain : modèle de gestion du réseau piétonnier protégé de Montréal*. Montréal, Université du Québec à Montréal, p. 178.

²⁸ *Ibid.*, p. 179.

nullement dans l'optique de faire concurrencer les réseaux piétonniers intérieur et extérieur, mais plutôt dans l'optique d'en rehausser la complémentarité.

En quatrième lieu, la liaison des stations de métro d'une même ligne entre elles permettra non seulement de joindre les sous-ensembles du Centre des affaires et de l'axe institutionnel, mais également de désengorger la station de métro McGill au nord en faisant en sorte que les gens se dirigent vers les stations voisines Peel et Place-des-Arts et marchent en parallèle à la ligne 1-verte. La situation sera sensiblement la même au sud où une telle liaison, parallèle à la ligne 2-orange, entraînera une meilleure répartition du flot de piétons entre les stations Bonaventure, Square-Victoria et Place-d'Armes.

En cinquième lieu, la liaison au métro des sites non développés, mais au grand potentiel, permettra de faciliter encore davantage l'utilisation du transport en commun pour les gens qui viennent au centre-ville. Les sites non développés ainsi identifiés sont les terrains du CN où se profilait jadis la Gare Bonaventure, au sud de la Gare Windsor, et le Faubourg des Récollets, au sud de la Place Victoria.

Ces cinq principes directeurs de l'expansion du réseau piétonnier protégé seront tous formulés dans le respect de deux objectifs fondamentaux, à savoir :

- 1) « Ne pas concurrencer les cheminements piétonniers de surface existants par des liens parallèles protégés sur plusieurs niveaux, passerelles et tunnels, à moins que les cheminements sur rue soient de qualité supérieure ou au moins égale aux cheminements protégés ;
- 2) Ne pas trop s'éloigner des stations de métro avec les nouveaux corridors piétons car le système de transport en commun est une des raisons d'être fondamentales de l'existence du réseau »²⁹.

Par conséquent, les extensions futures du réseau piétonnier protégé devront respecter ces deux objectifs fondamentaux et satisfaire l'un ou l'autre des cinq principes

²⁹ *Ibid.*, p. 180.

directeurs. De plus, Demers suggérera des priorités dans le temps en classant les extensions possibles en trois catégories : court, moyen et long terme.

La vision ultime de Demers pour la ville intérieure en lien avec l'application du schéma de principe sera divisée en deux composantes. Elle sera constituée d'une boucle continue qui formera le réseau primaire, autour de laquelle s'étendront des corridors qui, comme des ramifications, feront le lien avec les édifices environnants et formeront le réseau secondaire. À l'extérieur de ce réseau ininterrompu, gravitant autour des stations de métro Peel, McGill, Place-des-Arts, Bonaventure, Square-Victoria et Place-d'Armes et auxquelles la station Lucien-L'Allier pourrait se raccorder à plus long terme via la station Bonaventure, d'autres plus petits réseaux s'étendront de façon tentaculaire à partir des stations Atwater, Guy-Concordia et Berri-UQAM. Demers précisera toutefois que le concept de la boucle ne devrait pas être perçu comme un circuit piétonnier qui serait utilisé comme tel par les usagers, car sa longueur dépasserait de loin la distance qu'un piéton est prêt à parcourir (Demers, 1984). Son but sera plutôt d'assurer la continuité du cheminement de façon à permettre à un piéton circulant dans le réseau piétonnier protégé de sortir à l'extérieur au moment où il veut et non pas parce qu'il y a une interruption dans celui-ci.

Précurseur d'une approche de planification qui n'aura le feu vert que quelques années plus tard, avec l'arrivée de l'administration Doré à l'hôtel de ville, le plan directeur d'expansion du réseau piétonnier protégé de Demers ne sera pas adopté par la direction du Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal et ne sera pas diffusé auprès des promoteurs immobiliers. Pire encore, ses principes directeurs seront oubliés dans le Plan d'urbanisme de 1992 (Besner, 2004). Malgré tout, certaines extensions verront le jour avec les années en concordance avec les principes directeurs, mais cela tiendra plus de la ténacité des urbanistes à promouvoir ces lignes directrices qu'à l'application d'un plan directeur. Ce sera le cas du premier principe alors que les deux lignes de métro seront reliées entre elles par la construction du lien entre le Centre Eaton et la Place Ville-Marie en 1993, du troisième principe alors que les cheminements de surface seront reliés au métro dans trois des sept cas identifiés,

et finalement du quatrième principe alors que les stations de métro d'une même ligne seront presque toutes reliées entre elles en 2003, à l'exception du segment entre les stations McGill et Place-des-Arts.

3.3.2 Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (1992)

La troisième tentative visant à faire la planification du développement de la ville intérieure sera formulée dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal comme un objectif assorti de quelques lignes directrices. Ce plan, adopté en 1992, sera l'initiative du Service de l'habitation et du développement urbain de l'époque et sera le point final d'une vaste consultation divisée en quatre étapes ayant débuté en 1988, soit :

- 1) L'Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre (1988) ;
- 2) Les consultations publiques (1988) ;
- 3) Le Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie (1990)³⁰ ;
- 4) Le Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie (1992).

Passons rapidement en revue chacun de ces documents où l'approche de planification communicationnelle, souhaitée par une majorité de la base militante du nouveau parti au pouvoir semblera l'emporter sur la planification stratégique souhaitée par la plupart des urbanistes en place.

3.3.2.1 Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre (1988)

Dans ce document préliminaire destiné à la consultation publique, trois options seront soumises au débat quant à l'extension future du réseau piéton intérieur, dans le contexte d'une demande incessante pour son prolongement de la part des promoteurs immobiliers :

³⁰ Le Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie ne sera pas abordé dans le présent travail, puisqu'il constitue ni plus ni moins qu'une ébauche du Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie de 1992.

- 1) « Permettre toute extension du réseau proposée et financée par le secteur privé et encourager la création des liens fonctionnels identifiés au plan directeur ;
- 2) Limiter les extensions du réseau aux liens fonctionnels identifiés au plan directeur ;
- 3) Stopper toute extension du réseau intérieur »³¹.

De façon plus détaillée, la première option, très permissive, n'imposerait aucune restriction face aux extensions du réseau proposées par le secteur privé, en plus d'autoriser l'implantation d'activités commerciales le long de celles-ci. La Ville encouragerait également la création des liens fonctionnels identifiés au plan directeur du réseau qui serait élaboré sur la base des quatre principes suivants :

- « Relier les grands projets immobiliers au métro ;
- Améliorer l'accessibilité au métro ;
- Éviter les liens pouvant concurrencer les rues les plus fréquentées par les piétons ;
- Éviter d'implanter le réseau piéton intérieur dans les zones d'intérêt patrimonial »³².

La seconde option prévoirait pour sa part que les extensions du réseau se limitent uniquement aux liens fonctionnels identifiés dans le plan directeur, en permettant toujours l'implantation de commerces en bordure de ceux-ci. Enfin, la troisième option, très restrictive, consisterait à arrêter l'extension du réseau pour se contenter de mettre en valeur le réseau existant.

Outre la question de l'extension future du réseau, mentionnons que l'énoncé d'orientations proposait d'établir des normes précises pour assurer la qualité de son aménagement et des règles de gestion du réseau pour clarifier le partage des responsabilités entre les divers intervenants.

³¹ Ville de Montréal (1988a). *Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre*. Montréal, Ville de Montréal, Service de l'habitation et du développement urbain, p. 80.

³² *Ibid.*, p. 79.

3.3.2.2 Consultations publiques (1988)

Suite aux consultations publiques de 1988, qui auront permis de faire la participation du public et des organismes issus du domaine privé au processus de planification de la ville, le Comité consultatif sur l'aménagement de l'arrondissement Centre, chargé de concilier les préoccupations émises dans les mémoires qui lui auront été soumis, recommandera :

« de permettre toute extension du réseau intérieur proposée et financée par le secteur privé, et appuyée par une étude d'impact sérieuse », mais « que ces extensions et ces additions soient assujetties à des normes de confort et surtout de sécurité des usagers »³³.

Il y aura donc un consensus général chez les participants à la consultation autour d'une combinaison entre la première et la deuxième option, mais plusieurs d'entre eux émettront des opinions fort divergentes, principalement à l'égard de l'impact du réseau piéton intérieur sur l'ambiance sur rue et plus spécifiquement de l'impact des galeries marchandes sur les commerces sur rue. Ainsi, des promoteurs immobiliers comme Westcliff (Ville de Montréal, 1988b) et Canderel (Ville de Montréal, 1988d) se montreront en faveur de l'option permissive consistant en une extension illimitée du réseau, afin de permettre aux commerçants de l'arrondissement de concurrencer les mails commerciaux de banlieue. À l'inverse, des groupes de pression comme Héritage Montréal (Ville de Montréal, 1988c) et certains particuliers s'opposeront à toute extension du réseau en appuyant plutôt l'option restrictive, leurs préoccupations étant que des extensions éventuelles entraîneront le déclin de l'activité commerciale sur rue, risquant ainsi d'affecter considérablement l'animation du réseau de surface et la vitalité du Centre.

3.3.2.3 Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie (1992)

Dans la version finale du Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie de 1992, la place faite au réseau piéton intérieur ne sera cependant plus aussi grande qu'elle ne l'était quatre années auparavant, dans l'Énoncé d'orientations sur l'aménagement de

³³ *Id.* (1988e). *Rapport du Comité consultatif sur l'aménagement de l'arrondissement Centre*. Montréal, Ville de Montréal, p. 14.

l'arrondissement Centre. Au lieu de faire l'objet d'une section entière, le réseau sera désigné comme un sous-ensemble d'un objectif plus vaste traitant du confort et de la sécurité des piétons. Cette diminution de l'importance accordée au réseau annonçait donc déjà un certain désintérêt, ce que nous constaterons d'ailleurs un peu plus loin. Tout de même, le plan directeur annoncera l'élaboration d'une planification détaillée du réseau portant sur les aspects suivants :

- « L'ensemble des prolongements à prévoir ;
- La réglementation appropriée pour garantir, le cas échéant, que les servitudes de passage nécessaires seront accordées gratuitement à la Ville ;
- Les heures d'ouverture des différents tronçons ;
- Les moyens d'assurer la sécurité des usagers, hommes, femmes et enfants ;
- Les normes d'aménagement physique (éclairage naturel, linéarité et normalisation des parcours, facilité d'accès à la rue) et d'entretien ;
- Les normes assurant l'uniformisation de la signalisation »³⁴.

Il ajoutera que :

« D'ici à ce que soit complétée la planification détaillée du réseau piéton intérieur, ses prolongements seront limités aux bâtiments localisés sur des îlots contigus à une station de métro dans la mesure où ils constituent une liaison directe entre la rue et le métro »³⁵ (voir l'annexe XVI).

Outre les aspects ci haut mentionnés, signalons que le plan directeur visera à : « assurer l'intégration des galeries marchandes à la trame commerciale sur rue et décourager la construction de galeries marchandes en sous-sol »³⁶, en réponse aux inquiétudes formulées lors de la consultation publique. Pour y arriver, la stratégie de mise en œuvre tablera surtout sur la nécessité, dans le premier cas, d'ouvrir sur rue les commerces situés au rez-de-chaussée des galeries marchandes, de manière à créer un linéaire commercial et à éviter leur intériorisation. Dans le second cas, il sera proposé que les superficies de plancher situées en dessous du niveau du sol, utilisées à

³⁴ Ville de Montréal (1993), *op. cit.*, p. 62.

³⁵ *Ibid.*, p. 62.

³⁶ *Ibid.*, p. 23.

d'autres fins que le stationnement ou les équipements mécaniques, soient dorénavant incluses dans le calcul de l'ISP.

La Ville choisira donc de jouer de prudence dans le dossier du réseau piéton intérieur. Elle exprimera certes la volonté d'encadrer son extension de façon plus rigoureuse que par le passé, par des normes plus serrées et plus transparentes, mais également celle d'être davantage restrictive que permissive en ce sens, dans l'attente de l'achèvement de la planification détaillée du réseau. Dans ce deuxième cas, la Ville manifesterait ainsi le désir d'aller à l'encontre des recommandations émises par le Comité consultatif sur l'aménagement de l'arrondissement Centre à la suite des consultations publiques, du moins temporairement, alors que ce dernier suggérerait, rappelons-le, de permettre toute extension du réseau intérieur proposée et financée par le secteur privé, conditionnellement à la réalisation d'une étude d'impact sérieuse et à son assujettissement à des normes de confort et de sécurité des usagers.

Or, cet exercice n'ira jamais plus loin que ce qui a été écrit dans le Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie, dans la mesure où la planification détaillée annoncée du réseau piéton intérieur ne sera jamais entreprise. Selon les urbanistes rencontrés, il en sera de même tout simplement parce que la Ville ne jugera pas la planification détaillée du réseau comme étant une action prioritaire, dans un contexte marqué par une chute des investissements immobiliers qui durera jusqu'au tournant du siècle. L'attitude indifférente plutôt qu'hostile des responsables de l'application du Plan d'urbanisme à l'égard du réseau piéton intérieur explique d'ailleurs pourquoi l'intention de limiter les extensions en attendant cette planification détaillée ne se matérialisera pas, en n'étant pas traduite dans le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie qui viendra en 1994 (Besner, 2004). Cette idée, qui sera proposée à l'origine en réaction aux appréhensions soulevées par le projet du promoteur Polaris Immobilier de 1986 qui visera à construire un tunnel afin de lier le Centre Eaton et la Place Ville-Marie, ne restera donc ni plus ni moins qu'une déclaration qui n'aura jamais force de loi.

À l'opposé, les mesures touchant au commerce seront, elles, transcrites dans la réglementation d'urbanisme. Cependant, comme nous l'avons déjà vu, la prise en compte des superficies commerciales en sous-sol dans le calcul de l'ISP aura comme impact négatif d'enlever à la Ville une mesure incitative dont elle pouvait bénéficier pour négocier avec les promoteurs privés le raccord de leur édifice à la ville intérieure.

En définitive, plusieurs des prolongements apportés à la ville intérieure de 1992 à aujourd'hui adopteront une tangente toute autre que celle préconisée dans le plan directeur de 1992 avec, de surcroît, la bénédiction d'une administration municipale conciliante qui prendra le pouvoir dans les années subséquentes. Au lieu de se limiter aux seuls bâtiments localisés sur des îlots contigus à une station de métro, ces nouveaux prolongements feront en sorte de relier entre eux les différents segments disjoints de la ville intérieure, dans la même veine que celui réalisé entre le Centre Eaton et la Place Ville-Marie qui, à la suite de son inauguration en 1993, aura permis de joindre l'hypercentre commercial rattaché aux stations de métro Peel et McGill à la station intermodale Bonaventure et au centre des affaires situé autour, en plus de relier les deux lignes de métro du centre-ville pour former un deuxième axe nord-sud, à la manière de l'axe institutionnel à l'est entre les stations Place-des-Arts et Place-d'Armes.

Ainsi, l'ouverture du Centre Molson (aujourd'hui le Centre Bell) en 1996, viendra d'abord compléter le lien est-ouest entre les stations Lucien-L'Allier et Bonaventure. Ensuite, le projet du QIM, par le biais de ses différentes phases de construction, permettra d'unir les deux grands éléments disjoints de la ville intérieure qui existeront jusqu'alors, soit l'hypercentre commercial et le centre des affaires à l'ouest et l'axe institutionnel à l'est, parachevant donc le lien est-ouest au sud entre les stations Bonaventure et Place-d'Armes, en passant par la station Square-Victoria.

3.3.3 Quartier international de Montréal (1999)

Même s'il ne couvre qu'une partie de la ville intérieure, le projet du QIM aura un impact significatif sur le développement de la ville intérieure.

Né en 1999, le projet du QIM, découlera : « de la volonté du milieu montréalais [...] de doter la ville d'un quartier prestigieux de classe mondiale »³⁷. Cette volonté se traduira par la création de la société du Quartier international de Montréal, un organisme à but non lucratif (OBNL) qui rassemblera sous la forme d'un partenariat public-privé (PPP) les différents intervenants impliqués dans le financement et la gestion du projet. Ces intervenants seront, du côté public, les gouvernements du Canada et du Québec, la Ville de Montréal et la Caisse de dépôt et placement du Québec, et du côté privé, l'Association des riverains du Quartier international de Montréal (ARQIM), formée de tous les propriétaires immobiliers du secteur. D'ailleurs, il s'agira du premier et du seul projet d'aménagement à ce jour à être réalisé sous la forme d'un véritable PPP à Montréal (Demers, 2006).

Le concept d'aménagement du projet du QIM misera sur une approche stratégique basée sur un parti pris en faveur des piétons. Il consistera en un réaménagement de l'espace urbain du secteur du centre-ville situé entre le Centre des affaires et le Vieux-Montréal, en s'appuyant sur le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie par la construction du nouveau siège social de la Caisse de dépôt et placement du Québec, le Centre CDP Capital, et l'agrandissement du Palais des congrès. Les interventions qui y seront proposées viseront le réaménagement du square Victoria et la création d'une nouvelle place publique, la place Jean-Paul-Riopelle, de même que l'élargissement des trottoirs, la plantation d'arbres, l'implantation d'un mobilier urbain exclusif et la consolidation du réseau de galeries intérieures (Quartier international de Montréal, 2006b).

La consolidation du réseau de galeries intérieures, qui nous intéresse particulièrement, visera de façon plus détaillée la construction de liens piétonniers

³⁷ Quartier international de Montréal (2006a). *Accueil*. <http://www.qimtl.qc.ca/accueil.php>

protégés dans l'axe est-ouest, entre les stations de métro Bonaventure et Place-d'Armes, afin de relier les deux principaux tronçons nord-sud de la ville intérieure d'alors, soit l'hypercentre commercial et le centre des affaires à l'ouest, et l'axe institutionnel à l'est (voir l'annexe XVII). De plus, ces liens seront intégrés verticalement avec le réseau piétonnier extérieur et auront pour but de créer de nouveaux accès au métro, afin d'améliorer la qualité et la sécurité de la circulation piétonnière dans le secteur et d'augmenter la fréquentation du réseau de transport collectif.

Inauguré officiellement en 2004, le projet d'aménagement du QIM a nécessité des investissements de plus de 90 millions de dollars de la part des différents acteurs qui ont participé à sa réalisation. En retour, celui-ci a engendré, selon ses concepteurs, des retombées substantielles évaluées à plus d'un milliard de dollars jusqu'à présent, alors qu'il a servi et continue de servir de tremplin au développement immobilier des environs. Pour ce qui est de la ville intérieure, le projet a également eu un impact considérable, puisqu'il a permis d'ajouter 1,3 kilomètres de corridors au réseau, tout en fournissant trois fois plus d'accès au métro. En outre, les trois stations de métro touchées par le projet, soit les stations Bonaventure, Square-Victoria et Place-d'Armes, ont vu leur achalandage augmenter de 12,99% en moyenne entre 1999 et 2005, ce qui équivaut à près de sept fois plus que les autres stations du centre-ville dont l'augmentation moyenne n'a été que de 1,68% (Demers, 2006).

3.3.4 Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (2004)

Plus récemment, la Ville de Montréal a de nouveau manifesté son désir de procéder à la planification du développement de la ville intérieure dans son nouveau Plan d'urbanisme dont l'adoption remonte au 23 novembre 2004. Le réseau piéton intérieur y est identifié comme un secteur de planification détaillée de portée pan montréalaise qui devra faire l'objet d'une telle planification dans les trois années suivant l'adoption du Plan, puisqu'il ne pouvait pas être traité à fond avant en raison de sa problématique urbanistique complexe et du fait qu'il concerne plus d'un arrondissement (Ville de Montréal, 2004).

Le processus de planification détaillée du réseau piéton intérieur en est donc encore à un stade préliminaire, alors que seules des orientations générales et des balises d'aménagement ont été identifiées jusqu'à maintenant, afin d'encadrer et de lancer le débat sur la question. Ainsi, les orientations générales suivantes ont été retenues :

- « Assurer la complémentarité et l'interaction entre le réseau piéton intérieur et les activités sur rue ;
- Améliorer la fonctionnalité du réseau : accès, heures d'ouverture, aménagement, sécurité et orientation des usagers ;
- Encadrer le développement du réseau piéton intérieur de façon à favoriser l'utilisation du transport collectif »³⁸.

Pour leur part, les balises d'aménagement visent à :

- 1) « S'assurer que les bâtiments raccordés au réseau piéton intérieur maintiennent une interaction avec la rue et maximisent les ouvertures et les accès directs à partir du trottoir, tout en favorisant l'implantation d'usages commerciaux générateurs d'animation au rez-de-chaussée ;
- 2) Définir et appliquer des normes visant à harmoniser l'aménagement (accessibilité, design, éclairage, ventilation) et les heures d'ouverture ainsi qu'à assurer l'entretien et la sécurité du réseau, tant sur le domaine public que privé ;
- 3) Implanter la signalisation " RÉSO " dans l'ensemble du réseau piéton intérieur afin d'améliorer l'orientation des usagers ;
- 4) Viser l'accessibilité universelle de l'ensemble du réseau ;
- 5) Définir les axes et les modalités de développement du réseau piéton intérieur de manière à encourager l'utilisation du transport collectif »³⁹.

Tout en ouvrant la porte à une approche communicationnelle, cette nouvelle tentative visant à planifier le développement de la ville intérieure s'inscrit plutôt dans une perspective de planification stratégique, comme le suggère cet extrait du Plan d'urbanisme :

« Les démarches de planification détaillée miseront sur la participation des citoyens et sur celle de l'ensemble des intervenants concernés : les

³⁸ Ville de Montréal (2004), *op. cit.*, p. 268.

³⁹ *Ibid.*, p. 268.

arrondissements, les services municipaux, les ministères ainsi que les organismes privés, publics et associatifs »⁴⁰.

Cependant, à la lumière de l'analyse qui vient d'être faite, rien ne permet de croire, du moins pour l'instant, que celle-ci ira plus loin que les exercices précédents en la matière, notamment parce que la planification du développement de la ville intérieure doit s'inscrire dans le cadre de la planification de l'ensemble du centre-ville, et même apparaître comme une condition à sa réalisation. Or, même si certains promoteurs immobiliers ont déjà évoqué la nécessité d'exigences plus claires à l'égard de l'expansion de la ville intérieure et de règles d'aménagement et de gestion plus précises, aucune pression n'est actuellement exercée en ce sens sur les élus. Contrairement aux investissements récents, dominés par le secteur institutionnel et le secteur résidentiel, les projets d'investissement actuellement considérés comprennent des espaces commerciaux et des espaces à bureaux de sorte que l'opportunité d'une telle planification détaillée apparaît aujourd'hui prioritaire. Avant de procéder à l'élaboration d'une telle planification du développement de la ville intérieure, il sera donc nécessaire de bien saisir les enjeux d'aménagement qui sont en cause, afin justement de pouvoir statuer sur la nécessité de mener à terme un tel exercice. Par conséquent, nous nous pencherons sur cette question dans le prochain chapitre.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 213.

4. LES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE INTÉRIEURE

Suite à l'analyse dans les chapitres précédents des principales caractéristiques de la ville intérieure de Montréal et de ses précédents de planification, il est possible de constater que celle-ci est le fruit d'un développement ad hoc, c'est-à-dire d'une série d'interventions ponctuelles qui ont été réalisées dans le temps au gré des besoins des différents promoteurs immobiliers. La ville intérieure s'est donc étendue de façon hétéroclite, sans jamais être soumise à un plan global de développement préétabli et sans jamais être encadrée par des lignes directrices d'aménagement, malgré les quelques vaines tentatives qui ont été faites en ce sens.

Malgré tout, le développement de la ville intérieure ne s'est pas nécessairement soldé par un échec, en raison de la vigilance des urbanistes et de l'utilisation de divers outils comme les plans d'ensemble, les baux emphytéotiques et les ententes concernant l'occupation du domaine public dans les négociations avec les promoteurs immobiliers désireux de relier leur projet à la ville intérieure. Il arrive même que la ville intérieure soit qualifiée de grande réussite en termes d'utilisation de l'espace souterrain à l'échelle mondiale, alors que sont vantées ses qualités de protection contre les caprices de la météo pour les usagers, de facteur incitatif quant à l'utilisation du transport en commun pour les acteurs du domaine public et de vitrine en faveur de l'activité commerciale pour les intervenants du secteur privé, pour ne nommer que celles-ci.

Face à cette situation, il est nécessaire de se demander s'il est pertinent de soumettre l'expansion de la ville intérieure à un plan de développement. À la lumière des nombreux enjeux d'aménagement qui s'avèrent préoccupants dans le contexte qui prévaut actuellement, nous croyons que c'est effectivement le cas. Ces enjeux d'aménagement variés seront donc explicités dans ce qui suit et le portrait qui en résultera nous permettra d'être mieux en mesure de procéder à l'esquisse d'un tel plan de développement pour la ville intérieure, sur la question plus particulière de son expansion.

4.1 Enjeu de l'interaction avec le réseau piétonnier extérieur

La construction du réseau de métro initial sera à l'origine des premières préoccupations visant à assurer l'interaction entre la ville intérieure et le réseau piétonnier extérieur. Les autorités municipales se pencheront sur cette question dès le milieu des années 1960, vu le besoin d'acheminer efficacement la circulation piétonne des stations de métro jusqu'à la rue, ce qui impliquera nécessairement la prise en compte de la ville intérieure. C'est ainsi que la Ville de Montréal, en cédant par baux emphytéotiques les terrains résiduels achetés pour la construction du métro, exigera que les développeurs immobiliers désireux de relier leur édifice à celui-ci érigent, entre autres, au moins deux accès entre la station de métro et la rue, un passant par le sous-sol de l'édifice et l'autre faisant directement le lien entre les deux.

Cette mesure s'avérera toutefois très vite insuffisante, en raison de la formidable expansion que connaîtra la ville intérieure au-delà des terrains adjacents aux stations de métro. Pour faire face à cette nouvelle situation, l'idée de prioriser la création de liens fonctionnels dans la ville intérieure, de manière à relier les principaux axes piétonniers sur rue au métro, fera son apparition tôt dans les années 1980. C'est à ce moment que Demers proposera de : « relier les cheminements piétons de surface au métro »⁴¹ dans son plan directeur d'expansion du réseau piétonnier protégé, afin d'offrir plus d'alternatives aux piétons dans les parties les plus denses du centre-ville pour faciliter l'accès au métro et aux activités du centre-ville de façon à ce qu'ils s'alimentent mutuellement.

Par contre, comme cette suggestion ne sera pas adoptée dans un véritable plan de développement par le Conseil municipal, de nombreuses personnes continueront à s'interroger, dans les années suivantes, sur les impacts négatifs que l'essor remarquable de la ville intérieure pourrait entraîner sur l'achalandage des trottoirs et des places publiques en surface, de même que sur la vitalité des artères commerciales traditionnelles environnantes, dont plus particulièrement la rue Sainte-Catherine. Ces craintes, rappelons-le, seront amplifiées à la fin des années 1980 par la venue de

⁴¹ Clément Demers (1984), *op. cit.*, p. 178.

quatre galeries marchandes d'envergure (Cours Mont-Royal, Place Montréal-Trust, Centre Eaton, Promenades Cathédrale), toutes localisées au cœur du centre-ville, de même que par le contexte de récession économique qui suivra.

Ainsi, ces appréhensions, qui viendront surtout des milieux professionnels (Boisvert et Lewis, 1995), se traduiront de façon concrète quelques années plus tard dans les mémoires soumis lors des consultations publiques qui précéderont l'adoption du Plan d'urbanisme de 1992, au point où l'enjeu de l'interaction avec le réseau piétonnier extérieur deviendra très vite l'enjeu dominant par rapport à la question de la ville intérieure. Les autorités responsables de l'élaboration du Plan d'urbanisme se montreront attentives à ces inquiétudes et proposeront, par conséquent, de n'autoriser que les prolongements qui se limiteront aux bâtiments localisés sur des îlots adjacents à une station de métro et qui permettront d'établir des liaisons directes entre la rue et le métro, dans l'attente d'une planification plus élaborée (Ville de Montréal, 1993).

Comme il a été mentionné auparavant, cette proposition ne connaîtra pas de suite, donc ne sera pas traduite dans la réglementation municipale en matière d'urbanisme de l'ancienne Ville de Montréal adoptée en 1994. Cependant, l'interaction entre la ville intérieure et le réseau piétonnier de surface sera nettement améliorée par l'intermédiaire d'une autre décision prise dans la foulée du premier Plan d'urbanisme, soit d'exiger que le rez-de-chaussée des bâtiments ayant front sur une rue commerciale soit effectivement occupé par un usage autorisé de la famille commerce ou de la famille équipements collectifs et institutionnels (a. 238) (Ville de Montréal, 2001).

Les promoteurs des édifices dotés d'une galerie marchande reliée à la ville intérieure seront donc contraints d'ouvrir vers l'extérieur les façades donnant sur une rue commerciale et le double accès qui en découlera aidera à combattre l'intériorisation de l'activité commerciale et la captivité des piétons qui en résulte. Un des meilleurs exemples d'ouverture vers l'extérieur sera certes celui du Complexe Desjardins et de sa galerie marchande, qui surviendra avant même l'application du règlement. En

effet, les gestionnaires de l'édifice entreprendront diverses rénovations de 1993 à 1996, incluant celle de remplacer la façade aveugle qui donnait sur la rue Sainte-Catherine par une série de boutiques et de terrasses communiquant à la fois avec la rue et avec l'atrium central de l'édifice (Complexe Desjardins, 2006). Cette intervention permettra d'éviter une rupture de charge causée par la déviation de l'achalandage piéton vers l'intérieur, à cette hauteur de la rue Sainte-Catherine, en plus d'accentuer l'attrait de l'espace extérieur qui, avec l'extension formée par l'esplanade de la Place des Arts, accueille de nombreux festivals durant la période estivale.

D'ailleurs, une comparaison entre les enquêtes portant sur le profil et le comportement des usagers de la ville intérieure effectuées en 1989 et en 2003 démontre qu'il y a eu un accroissement des déplacements des usagers effectués en complémentarité entre la ville intérieure et le réseau piétonnier extérieur durant cette période. En effet, lors de l'enquête de 1989, 53% des individus interrogés aux sites d'entrevue intérieurs ont mentionné qu'ils circulaient occasionnellement à l'extérieur pour effectuer un même déplacement, tandis que 47% ont répondu qu'ils empruntaient uniquement la ville intérieure (Lemieux, Roy et Associés, 1990). Lors de l'enquête de 2003, les résultats ont révélé quant à eux que 68% des personnes interceptées aux sites d'entrevue intérieurs utilisaient les deux réseaux en complémentarité, contre seulement 30% qui étaient captifs de la ville intérieure (Observatoire de la ville intérieure, 2004). Cela représente

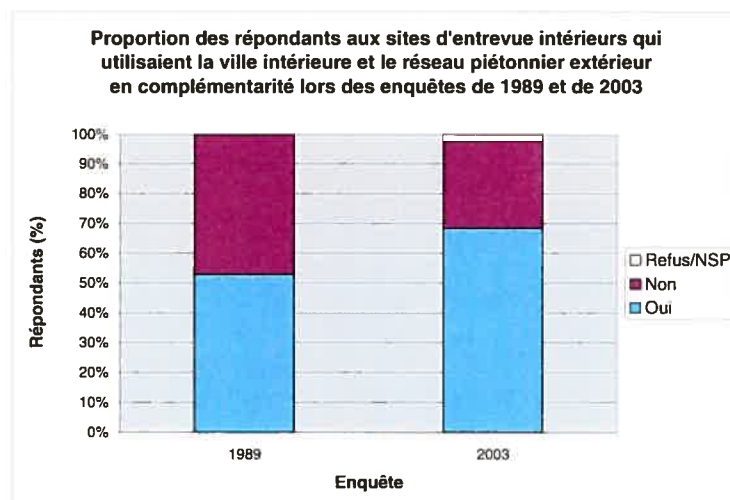


Figure 15
Proportion des répondants aux sites d'entrevue intérieurs qui utilisaient la ville intérieure et le réseau piétonnier extérieur en complémentarité lors des enquêtes de 1989 et de 2003

donc une amélioration considérable de la complémentarité entre les réseaux intérieur et extérieur, alors que celle-ci a cru de 15% sur une période de 14 ans.

Par contre, puisque le règlement concernera uniquement les édifices dont le rez-de-chaussée est commercial, l'intégration verticale de plusieurs autres bâtiments reliés à la ville intérieure demeure malaisée, notamment en raison de la présence d'accès à des stationnements intérieurs, comme c'est le cas sur l'avenue du Président-Kennedy (Sijpkens et Brown, 1997). Ainsi, bien que des améliorations ait été effectuées au cours des années comme nous avons pu le constater, cet enjeu demeure toujours présent.

4.2 Enjeu de l'interaction avec le transport collectif

Les acteurs qui s'engageront dans le développement de la ville intérieure, qu'ils soient issus du domaine privé ou public, reconnaîtront pour la plupart le besoin d'établir des liaisons entre celle-ci et les différents équipements de transport en commun desservant le centre-ville.

En fait, l'existence même de la ville intérieure sera tributaire du désir des promoteurs immobiliers d'établir des liaisons efficaces avec le transport collectif. Plus précisément, les promoteurs de la Place Ville-Marie, qui seront les premiers à s'intéresser à cet enjeu, manifesteront leur intention de créer des liens vers la Gare Centrale dès la phase de planification du projet dont l'ouverture donnera naissance à la ville intérieure en 1962. Le succès instantané qu'obtiendra le complexe immobilier sur le plan économique incitera par la suite de nombreux autres promoteurs à investir dans la construction d'édifices qui bénéficieront eux aussi de liaisons intérieures avec les infrastructures de transport en commun, garantissant de la sorte l'interdépendance entre ces deux entités.

L'intérêt des autorités municipales de la Ville de Montréal pour cet enjeu apparaîtra quant à lui en 1962, peu de temps après l'inauguration de la Place Ville-Marie, soit plus précisément lorsque les travaux de construction du réseau de métro initial se

mettront en branle. Dès lors, la Ville statuera sur la nécessité que l'expansion de la ville intérieure se fasse en relation avec le réseau de transport collectif et plus particulièrement avec celui du métro, étant donné sa grande capacité d'achalandage par opposition à l'autobus et au train de banlieue. Pour y arriver, elle emploiera des mesures réglementaires dotées de concessions et d'incitatifs accordés aux développeurs immobiliers qui viendront s'ajouter à la volonté déjà présente de ces derniers de créer de tels liens.

Ainsi, en procédant d'abord à la cession par baux emphytéotiques des terrains résiduels achetés pour la construction du métro, la Ville obligera les développeurs immobiliers à raccorder leur édifice à celui-ci et exigera, à l'occasion, qu'ils cèdent une servitude de passage à l'intérieur de ce même édifice de manière à donner accès au métro durant ses heures d'opération. Ensuite, elle permettra aux promoteurs d'édifices situés à une plus grande distance du métro de s'y relier à leur tour en accordant des autorisations d'occuper le domaine public sous les rues et en forçant les gestionnaires d'édifices bordant le métro, déjà connectés en vertu de la mesure précédente, à céder un droit de passage à l'intérieur de leur édifice. Enfin, l'intérêt des autorités planificatrices pour cet enjeu sera renouvelé dans le Plan d'urbanisme de 1992, comme dans celui de 2004. Elles y inscriront respectivement leur volonté de : « définir le rôle du réseau piéton intérieur comme lien direct entre la rue et le métro, dont on veut favoriser l'utilisation »⁴² et de : « définir les axes et les modalités de développement du réseau piéton intérieur de manière à encourager l'accès au transport collectif »⁴³.

Afin de prendre toute la mesure de l'importance du lien entre la ville intérieure et les équipements de transport collectif en termes d'achalandage, soulignons que selon les résultats de l'enquête portant sur le profil et le comportement des usagers de la ville intérieure réalisée en 2003, 53% des répondants interceptés aux neuf sites d'entrevue situés à l'extérieur ont mentionné avoir utilisé l'un ou l'autre de ces équipements pour

⁴² Ville de Montréal (1993), *op. cit.*, p. 61.

⁴³ *Id.* (2004). *Plan d'urbanisme de Montréal*. Montréal, Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, p. 268.

se rendre au centre-ville. Sur cette proportion, une forte majorité, c'est-à-dire 33%, ont pris le métro, tandis que 12% ont pris l'autobus et seulement 8% le train de banlieue. À l'inverse, chez les personnes qui ont été interrogées aux 17 sites d'entrevue localisés dans la ville intérieure, la même proportion grimpe à 78%, soit 64% pour le métro, 9% pour l'autobus et 5% pour le train de banlieue (Observatoire de la ville intérieure, 2004).

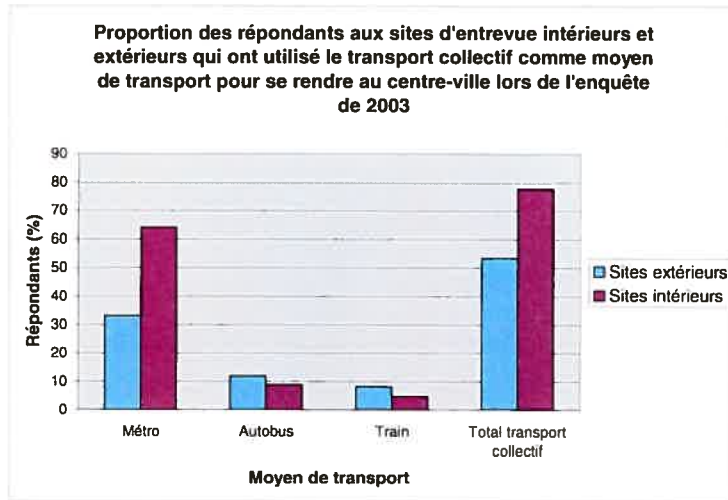


Figure 16
Proportion des répondants aux sites d'entrevue intérieurs et extérieurs qui ont utilisé le transport collectif comme moyen de transport pour se rendre au centre-ville lors de l'enquête de 2003

Le résultat plus élevé dans le second cas, attribuable au métro et aux trains de banlieue, s'explique évidemment par la plus grande proximité de ces infrastructures avec la ville intérieure, contrairement à l'autobus qui convient davantage aux usagers du réseau piétonnier de surface. Globalement, cela vient prouver la thèse voulant qu'il y ait un renforcement mutuel entre la ville intérieure et le réseau de transport en commun alors que le réseau de transport en commun bénéficie de la visibilité que lui offre la ville intérieure et à l'inverse, les activités présentes dans la ville intérieure jouissent de l'achalandage que génère le réseau transport en commun.

Or, malgré que les acteurs publics et la majorité des acteurs privés reconnaissent l'importance d'établir une interaction entre la ville intérieure et le réseau de transport collectif, certains promoteurs dont les édifices sont adjacents à des stations de métro ont choisi de ne pas ériger de lien entre les deux, en l'absence d'un plan de développement qui exigerait de tels raccordements, ce qui a entre autres comme

conséquence d'empêcher des tiers de se raccorder au métro à leur tour. Le cas récent du 1200 de Maisonneuve Ouest est d'ailleurs un bon exemple de cette problématique, alors que son promoteur a refusé de construire un corridor intérieur vers la station de métro Peel, malgré d'intenses négociations avec la Ville de Montréal, en prétextant que la dominante résidentielle du projet enlevait toute possibilité de récupération des coûts d'investissement et d'entretien d'un tel corridor (Lalonde, 2004).

4.3 Enjeu fonctionnel

La prise en compte de l'enjeu de la fonctionnalité de la ville intérieure, qui traite de l'efficacité des parcours proposés, se fera dès les débuts de l'implication municipale dans le développement de la ville intérieure, lors de la construction du réseau de métro initial, dans la première moitié des années 1960. À partir de ce moment, la fonctionnalité de la ville intérieure sera assurée, croit-on, par un certain nombre d'exigences comme les servitudes de passage négociées à la pièce entre la Ville de Montréal et les promoteurs immobiliers, au moment où ces derniers voudront bénéficier des incitatifs et des concessions accordées par l'une ou l'autre des mesures réglementaires utilisées par la Ville.

Cependant, très tôt apparaîtront un bon nombre de problèmes dont les conséquences seront néfastes sur la fonctionnalité de la ville intérieure et auxquels le recours à des mesures réglementaires ne pourra que venir en réaction. Le cas notoire de la Tour Industrielle Alliance, au début des années 1970, en sera un excellent exemple. Ainsi, le projet initial de la Tour Industrielle Alliance prévoira la réalisation d'un tunnel sous l'avenue du Président-Kennedy, afin de relier l'édifice à la station de métro McGill via l'immeuble du 2020 University. Toutefois, au terme d'intenses négociations entre les deux parties, les promoteurs du 2020 University refuseront d'accorder une servitude de passage à l'intérieur de leur immeuble, une position qu'ils pouvaient adopter sans problème puisqu'ils n'étaient pas soumis par la Ville à l'obligation de fournir un tel passage pour permettre le raccordement d'un tiers (Demers, 1984). Les promoteurs de la Tour Industrielle Alliance se tourneront alors vers le 2075 University et le 2001 University pour pouvoir se connecter au réseau de

méto. Malheureusement, le résultat de cette opération consistera en l'érection d'un passage tortueux, accentué par une série de changements de niveaux qui autrement n'auraient pas été nécessaires. La combinaison de ces facteurs rendra en conséquence le passage peu agréable à fréquenter, ne serait-ce qu'en raison de sa longueur et de son aspect désorientant. Suite à ce cas, la Ville de Montréal décidera de négocier systématiquement avec les promoteurs privés la cession de servitudes de passage pour la connexion de tiers. Évidemment, il en sera ainsi quand il sera possible pour la Ville de le faire, soit lorsqu'un promoteur demandera la permission d'occuper le domaine public.

Bien que certains problèmes comme le précédent amèneront des correctifs dans la planification municipale au fil des ans, d'autres, toujours liés à la fonctionnalité de la ville intérieure se perpétueront tout au long de son évolution.

Parmi ces problèmes récurrents qui agissent sur le bon fonctionnement de la ville intérieure figure la difficile intégration entre certaines de ses composantes. Habituellement, cette situation se traduit par une incompatibilité de niveaux ou un bris d'alignement entre deux composantes, de même que par une discontinuité de largeur entre les corridors de chacune. Conséquemment, ces lacunes d'aménagement constituent bien souvent un frein à l'accessibilité au réseau pour les personnes à mobilité réduite, soit les handicapés et les personnes âgées. De plus, elles créent occasionnellement un impact négatif sur la rapidité des déplacements et la fluidité des mouvements piétons, ce qui représente un irritant chez bien des usagers de la ville intérieure. En outre, le lien entre le Complexe Desjardins et le Complexe Guy-Favreau illustre assez bien ce problème puisque ce sont respectivement le deuxième et le premier sous-sol des deux édifices qui communiquent entre eux. Au surplus, l'entrée du Complexe Guy-Favreau est marquée par un virage à angle droit qui vient briser l'alignement du passage entre les deux immeubles.

La sinuosité volontaire de certains tronçons de la ville intérieure constitue également une problématique qui affecte l'efficacité des déplacements piétons, au même titre que le précédent. Règle générale, ces tronçons sont situés dans les immeubles dotés d'une composante commerciale, car leurs promoteurs auront historiquement cherché à maximiser les surfaces situées en bordure des corridors afin d'y faire circuler le plus de clients possible, tout en essayant d'augmenter leur captivité. Ce sera le cas des promoteurs de la Place Bonaventure qui, pendant de longues années, obligeront les piétons transitant de la station de métro Bonaventure à la Gare Centrale et vice-versa à passer à travers le véritable dédale que sera la galerie marchande du complexe. Il en sera ainsi jusqu'à ce que survienne l'ouverture du 1000 de La Gauchetière en 1992, alors que sera inauguré un raccourci entre les deux infrastructures de transport. Quelques années plus tard, soit en 1998, la galerie marchande de la Place Bonaventure disparaîtra suite à une rénovation majeure du complexe.

La figure 17, tirée de l'enquête de 2003 portant sur le profil et le comportement des usagers de la ville intérieure, illustre bien la perception qu'ont les usagers de la ville intérieure face aux cas problématiques venant d'être mentionnées. En effet, les sites d'entrevue situés entre le 2075 University et le 2001 University (site d'entrevue du 2001 University), entre la Gare Centrale et la Place Bonaventure (site d'entrevue de la Gare Centrale Sud) et entre le Complexe Guy-Favreau et le Complexe Desjardins (site d'entrevue du Complexe Guy-Favreau) figurent parmi ceux où le plus de répondants ont identifié la longueur du trajet comme étant le

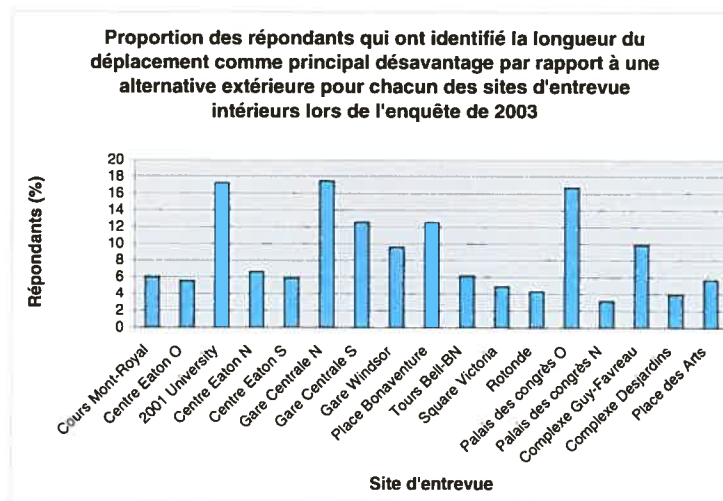


Figure 17

Proportion des répondants qui ont identifié la longueur de du déplacement comme principal désavantage par rapport à une alternative extérieure pour chacun des sites d'entrevue intérieurs lors de l'enquête de 2003

principal désavantage de leur déplacement par rapport à une alternative extérieure, avec respectivement 17%, 13% et 10% des réponses (Observatoire de la ville intérieure, 2004).

Par ailleurs, dans l'ensemble du Centre des affaires où la ville intérieure prend la forme d'un véritable réseau, l'absence de liens stratégiques entre certaines composantes est aussi à déplorer. Ces chaînons manquants nuisent à l'efficacité des déplacements piétons, en plus de contribuer à l'accroissement de la congestion à d'autres endroits dans la ville intérieure. Sans grande surprise, cette situation est particulièrement observable dans les corridors piétonniers qui fournissent des accès directs aux stations de métro, alors que des goulots d'étranglement se forment à ces endroits. En ce sens, les comptages effectués dans la ville intérieure pour le compte de la Ville de Montréal en 1989 révélaient déjà l'existence de deux secteurs où il y avait encombrement aux heures de pointe de la matinée et de la fin de journée, soit dans le corridor situé entre le Centre Eaton et la station de métro McGill d'une part, et dans celui qui fait le lien entre la Gare Centrale et la station Bonaventure d'autre part (Lemieux, Roy et Associés, 1990). Bien que différents changements soient survenus dans la ville intérieure depuis cette époque, la figure 18 provenant de l'enquête de 2003 portant sur le profil et le comportement des usagers de la ville intérieure, démontre que la situation ne s'est guère améliorée à ces endroits. Entre autres, 14% des usagers de la ville intérieure interrogés à la jonction entre le Centre Eaton et la station de métro McGill ont identifié la congestion comme

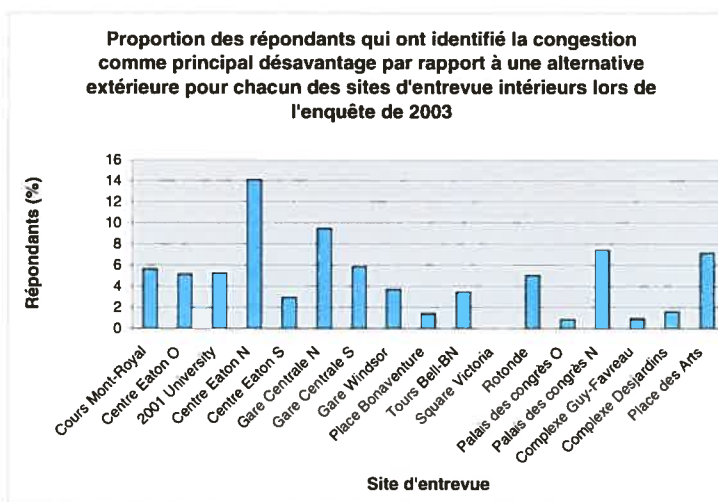


Figure 18
Proportion des répondants qui ont identifié la congestion comme principal désavantage par rapport à une alternative extérieure pour chacun des sites d'entrevue intérieurs lors de l'enquête de 2003

principal désavantage de ce lieu par rapport à une alternative extérieure (Observatoire de la ville intérieure, 2004).

L'absence d'un plan de développement de la ville intérieure représente également une menace constante pour l'unité du réseau existant, étant donné que la fermeture d'un de ses tronçons peut survenir à tout moment. Comme l'indique Brown (1990), la faillite du magasin Simpson illustrera à merveille la vulnérabilité d'un réseau qui ne s'appuie que sur l'entreprise privée pour assurer ses diverses liaisons. La fermeture de l'édifice en 1989 provoquera effectivement une rupture du lien stratégique situé entre les stations de métro Peel et McGill durant presque une décennie entière, alors que le corridor intérieur ne sera rouvert au public qu'en 1999, suite à l'inauguration du Carrefour Industrielle Alliance dans le même édifice. En fait, le passage ne demeurera ouvert que pendant une très courte période de temps qui correspondra à au plus cinq pourcent de la durée totale des travaux de reconversion de l'édifice (Bilodeau, 2006).

Enfin, la signalisation inadéquate, dans la ville intérieure comme à ses points d'accès, représente une source de désorientation pour plusieurs usagers qui ne fréquentent pas le réseau de façon régulière, tel qu'illustré à la figure 19, car ceux-ci doivent parfois revenir sur leurs pas, voire sortir à l'extérieur pour rejoindre leur destination. Traditionnellement, les galeries marchandes représentent les endroits où la signalisation est la plus problématique, puisque les gestionnaires

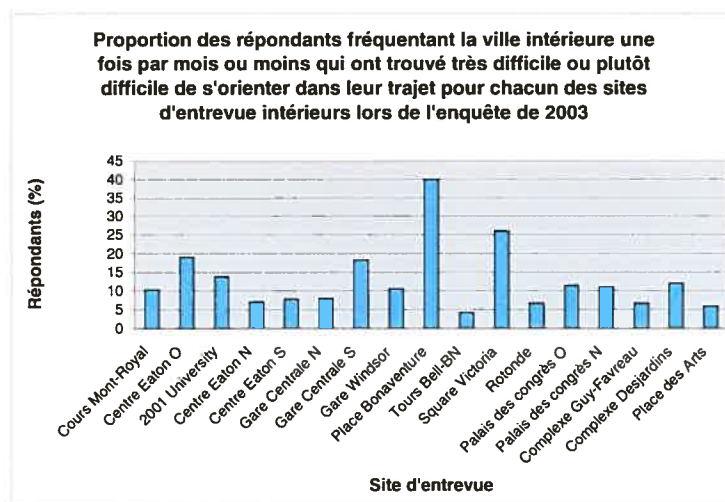


Figure 19
Proportion des répondants fréquentant la ville intérieure une fois par mois ou moins qui ont trouvé très difficile ou plutôt difficile de s'orienter dans leur trajet pour chacun des sites d'entrevue intérieurs lors de l'enquête de 2003

de celles-ci n'ont aucun intérêt à indiquer aux piétons comment se diriger vers les concurrents. L'implantation progressive de la signalisation « RÉSO » comme système de signalisation standardisé à la grandeur de la ville intérieure, en complémentarité à la signalisation existante dans chacun des immeubles, vise actuellement à remédier en partie à cette lacune. Or, les négociations à ce sujet traînent en longueur et l'absence d'un plan de développement qui imposerait une telle signalisation, comme le souhaite lui-même le Plan d'urbanisme de 2004, est un handicap.

4.4 Enjeu esthétique

En raison de la grande hétérogénéité dans le traitement architectural des différents segments de la ville intérieure, certains d'entre eux jouissent de qualités esthétiques exceptionnelles, alors que d'autres revêtent à l'opposé un caractère morne et peu convivial, soit parce que leur design a été négligé à la base ou parce qu'ils n'ont pas eu de mise à niveau depuis. À cet égard, les disparités dans la qualité des matériaux utilisés, l'éclairage artificiel insuffisant et, bien souvent, l'éclairage naturel absent, de même que le manque d'éléments intéressants sont tous des facteurs qui posent problème au niveau du design et qui peuvent mener à une sous-utilisation de ces différentes portions de la ville intérieure, en plus de favoriser la diminution du sentiment de sécurité chez certains usagers.

Mentionnons ici que le secteur de la station de métro Square-Victoria est ressorti comme étant le moins agréable à fréquenter parmi les 17 sites d'entrevues intérieurs

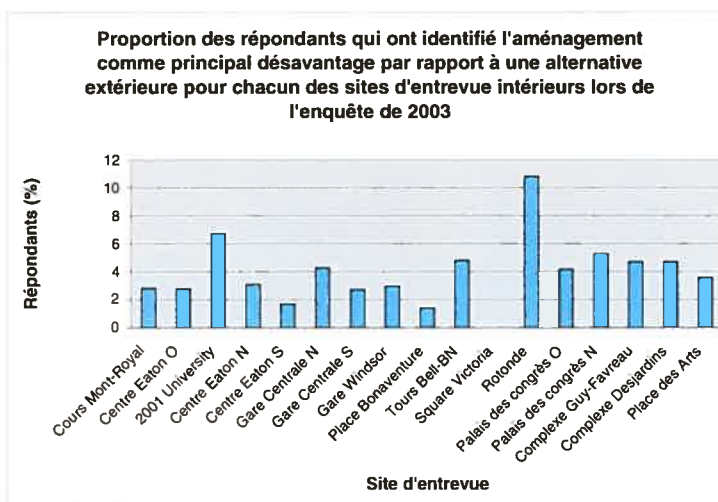


Figure 20

Proportion des répondants qui ont identifié l'aménagement comme principal désavantage par rapport à une alternative extérieure pour chacun des sites d'entrevue intérieurs lors de l'enquête de 2003

recensés lors de l'enquête portant sur le profil et le comportement des usagers de la ville intérieure réalisée en 2003. Selon les résultats de l'enquête, 11% des personnes interrogées à ce site d'entrevue situé dans la rotonde de la station Square-Victoria, la salle circulaire localisée sous le square Victoria, ont effectivement soulevé cet aspect lorsqu'on leur a demandé quel était le principal désavantage de l'endroit où ils se trouvaient par rapport à une alternative extérieure (Observatoire de la ville intérieure, 2004). Des efforts concrets ont certes été faits afin d'améliorer la qualité esthétique de l'endroit depuis lors, ce qui représente un pas dans la bonne direction⁴⁴, mais ces correctifs sont souvent laissés à la discrétion des propriétaires immobiliers, en l'absence d'un plan de développement.



Figure 21
Exposition interactive *Ars Natura* dans la rotonde de la station de métro Square-Victoria, 2005. Marc Breton

4.5 Enjeu organisationnel

À défaut de pouvoir compter sur une véritable politique dans laquelle seraient établies les bases d'un partenariat entre les intervenants concernés par le développement de la ville intérieure, la gestion de celle-ci relève actuellement d'une multitude d'acteurs dont les intérêts sont parfois très divergents, ce qui rend occasionnellement bien difficile la coopération entre chacun d'entre eux. Par conséquent, il en résulte un manque de vision d'ensemble qui, historiquement, a causé de nombreux problèmes par rapport à l'expansion de la ville intérieure.

⁴⁴ En 2004, une exposition interactive intitulée *Ars Natura* a été installée dans la rotonde, afin de promouvoir les institutions scientifiques de la Ville de Montréal.

Les heures d'ouverture et la sécurité sont deux éléments qui souffrent de cette problématique entourant l'enjeu organisationnel. Dans le premier cas, l'inégalité des heures d'ouverture de différents tronçons du réseau peut amener les usagers à se buter à des portes closes en dehors des heures d'affaires normales, les forçant à rebrousser chemin et à allonger la durée de leur déplacement. Dans le second cas, la communication déficiente entre les services de sécurité de certains immeubles raccordés au réseau peut entraîner une difficulté à traiter avec des aspects tels que l'itinérance ; un itinérant qui se fera évincer d'un édifice ne fera bien souvent que rentrer chez le voisin (Crevier, 2004).

4.6 Enjeu financier

La majeure partie des espaces qui forment la ville intérieure se trouve aux étages inférieurs des immeubles qui la composent. Leur construction n'engendre donc pas vraiment de coûts supplémentaires pour les promoteurs, puisqu'ils font partie intégrante de ces immeubles. Or, la situation est différente pour les portions qui sont situées sous les rues et qui font le lien entre les immeubles et c'est en ce sens que l'enjeu financier peut représenter une entrave au développement de la ville intérieure. Ces portions requièrent effectivement des dépenses considérables que les promoteurs de certains projets ne voient aucun intérêt à assumer, afin de ne pas compromettre la rentabilité de leur investissement.

Deux facteurs sont essentiellement à l'origine de cette problématique : la taille et la fonction des projets. Dans le premier cas, la croissance modérée du marché immobilier montréalais sur le long terme, de même que les limites de densité d'occupation permises par la municipalité, entraînent la plupart du temps la construction d'édifices à relativement petite échelle comportant un faible risque sur le plan financier, une tendance que Demers (1984) qualifiera de *small is beautiful*. Dans les circonstances, la construction d'un raccord avec la ville intérieure représente, pour la plupart de ces projets, une dépense additionnelle non négociable que les promoteurs se disent incapables de supporter, contrairement aux promoteurs de

projets de plus grande envergure pour lesquels il est plus facile d'amortir un tel investissement sur le coût total du projet.

En second lieu, il est difficile pour les promoteurs de justifier la réalisation d'une liaison avec la ville intérieure lorsque leur projet ne bénéficie pas d'une composante marchande qui leur permettrait, en retour, de tirer une compensation des loyers plus élevés engrangés par l'achalandage piétonnier créé vers leurs commerces. C'est le cas notamment des promoteurs d'équipements institutionnels et d'édifices résidentiels, alors que les premiers doivent souvent composer avec des enveloppes budgétaires restreintes et les seconds avec une vive concurrence ne laissant place à aucune marge de manœuvre en termes de rentabilité (Demers, 2006). En l'absence d'un plan de développement précisant dans quelles circonstances les promoteurs pourraient bénéficier d'avantages (aide financière, prime de densité, etc.) pour construire de tels liens, la situation continuera donc à évoluer de manière imprévisible et parfois chaotique.

4.7 Enjeu technique

L'encombrement du sous-sol, causé par l'enchevêtrement des multiples infrastructures qui servent à faire fonctionner la ville de surface, constitue une dernière problématique auquel est soumis le développement de la ville intérieure. Dû au manque de planification du volume souterrain, les promoteurs immobiliers qui envisagent d'entreprendre la construction de prolongements à la ville intérieure doivent effectivement faire face à différentes contraintes techniques associées aux éléments suivants :

- Les réseaux d'utilité publique (égouts, aqueduc, gaz, chauffage urbain, électricité et télécommunications) ;
- Les équipements de transport (infrastructures routières et de transport collectif et stationnements intérieurs) ;
- Les bâtiments (fondations, structure et mécanique).

Il arrive ainsi occasionnellement que certains projets d'extension de la ville intérieure soient jugés carrément irréalisables en raison de l'accumulation de contraintes techniques, tandis que d'autres peuvent s'avérer trop dispendieux pour être construits. D'ailleurs, les conséquences de cette problématique avaient été anticipées dès le milieu des années 1970 :

« On doit payer aujourd'hui pour l'absence de planification d'hier. Jusqu'ici, les services publics [...] ont construit leurs propres voies souterraines, si bien que l'intégration ne se fera maintenant qu'à coup de millions de dollars »⁴⁵.

Le cas du corridor situé entre le Centre Eaton et la Place Ville-Marie, ouvert en 1993 après sept années de travaux, reflète assez bien le type d'obstacles qu'un promoteur est susceptible de rencontrer sur le plan technique lorsqu'il décide d'ériger un prolongement à la ville intérieure. À cet égard, Sijpkens résumera la situation comme suit :

« The biggest problem was caused by an unusually large collection of sewers, gas and water mains as well as power and telephone lines which compete for space below Ste. Catherine and Cathcart Sts. The odd alignment of the tunnel in plan as well as in section [...] is a result of the demands for space for the tunnel and for the services to the buildings above »⁴⁶.

En raison de ces diverses contraintes techniques, le promoteur a dû défrayer la somme de 10 millions de dollars pour compléter la réalisation de ce corridor stratégique d'une longueur de 150 mètres, qui a permis de faire le lien entre les stations de métro McGill et Bonaventure. Au surplus, le corridor est affligé d'une importante courbe et de changements de niveaux qui rendent son accès impossible pour les personnes à mobilité réduite, en plus de se révéler peu agréable à fréquenter autrement que pour les déplacements de transit, malgré la présence de quelques commerces.

⁴⁵ Laurier Cloutier (1975). Le Montréal souterrain triplera d'ici dix ans. *La Presse*, 20 mars 1975.

⁴⁶ Pieter Sijpkens (1993). Ste. Catherine St. Tunnel is indoor city's missing link, It's probably time to halt expansion of underground. *The Gazette*, 27 mars 1993.

4.8 Conclusion sommaire

Le portrait qui vient d'être tracé des enjeux d'aménagement relatifs au développement de la ville intérieure révèle que plusieurs d'entre eux nécessitent plus que jamais qu'on les prenne en considération, bien souvent parce qu'ils ne sont pas exploités à leur plein potentiel et/ou demeurent encore problématiques aujourd'hui, en plus de représenter des sources perpétuelles d'inquiétudes pour le futur. En effet, bien que l'application de façon réactive de mesures réglementaires par les autorités municipales ait permis de résoudre certaines problématiques d'aménagement par le passé, d'autres auraient pu être évitées à la base si une planification claire et proactive du développement de la ville intérieure avait été établie. Puisqu'une suite d'opportunités ad hoc ne peut pas remplacer une vision réfléchie et structurée, il apparaît donc plus que jamais nécessaire pour les autorités municipales de démontrer un leadership fort et ainsi de planifier le développement de la ville intérieure dans les prochaines années.

Or, l'analyse des précédents de planification nous a permis de constater que ce n'est pas tout de se doter d'une vision d'ensemble pour le développement de la ville intérieure. La planification stratégique de son développement passe par l'identification de ses potentiels et de ses faiblesses, par le repérage des menaces qui pèsent sur elle, mais aussi des opportunités que le milieu lui offrira et par extension par l'élaboration d'un véritable plan d'action, de façon à fixer des bases claires et efficaces pour son évolution, afin d'éviter que ne se répètent des erreurs comme celles qui se sont produites par le passé.

Qui plus est, la planification de la ville intérieure doit inclure la participation de tous les acteurs impliqués dans son développement, ce qui requiert vraisemblablement la création d'un nouvel outil de gestion.

Cela dit, nous ferons l'esquisse d'un plan de développement dans le chapitre qui vient. Puisque le présent ouvrage est réalisé dans un contexte urbanistique, l'emphasis sera mise sur la question plus précise de l'expansion de la ville intérieure. Malgré

cela, nous aborderons tout de même les questions relatives à la réglementation et à la gestion en lien avec la planification du développement de la ville intérieure, dans la mesure où ces éléments sont indissociables comme nous avons pu le constater.

5. L'ESQUISSE D'UN PLAN DE DÉVELOPPEMENT POUR LA VILLE INTÉRIEURE

De façon à palier aux problématiques relatives à l'aménagement passé, actuel et futur de la ville intérieure soulevées au chapitre précédent, il est nécessaire qu'un plan soit élaboré afin d'orienter et d'encadrer son développement. C'est ce qu'on peut attendre au terme de la planification détaillée du réseau piéton intérieur par les autorités planificatrices de la Ville de Montréal, prévue au nouveau Plan d'urbanisme.

L'esquisse proposée ici pourra donc servir de base à l'élaboration à cette planification détaillée annoncée, en plus de servir de référence à l'ensemble des intervenants concernés par la question du développement de la ville intérieure. À ce titre, rappelons avant d'entreprendre cette esquisse, les grandes orientations d'aménagement incluses dans le nouveau Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal :

- « Des milieux de vie de qualité, diversifiés et complets ;
- Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain ;
- Un Centre prestigieux, convivial et habité ;
- Des secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés ;
- Un paysage urbain et une architecture de qualité ;
- Un patrimoine bâti, archéologique et naturel valorisé ;
- Un environnement sain »⁴⁷.

Par ailleurs, l'esquisse du plan de développement se limitera à l'exposé de lignes directrices concernant la localisation des nouveaux segments de la ville intérieure et des servitudes de passage requises par son expansion, mais le besoin d'une réglementation conséquente pour les liens ainsi créés sera ensuite réitéré. Soulignons également qu'après plus de 40 années d'existence, il n'est plus possible de seulement considérer la croissance de la ville intérieure, il faut aussi considérer la consolidation du réseau existant.

⁴⁷ Ville de Montréal (2004), *op. cit.*, p. 8.

5.1 Les lignes directrices d'expansion

Les lignes directrices d'expansion ont pour but d'orienter le développement de la ville intérieure, afin d'en rehausser l'efficacité, tout en contribuant à l'essor de l'ensemble du centre-ville. Elles se composent d'objectifs propres à la ville intérieure et de contraintes imposées par son milieu d'insertion.

5.1.1 Les objectifs propres à la ville intérieure

Les quatre premiers objectifs retenus constituent essentiellement une mise à jour des principes directeurs avancés par Clément Demers dans son plan directeur d'expansion du réseau piétonnier protégé en 1984. Ces objectifs sont tous basés sur la création de liens avec le réseau de métro, dans la mesure où ce dernier incarne actuellement la raison d'être de la ville intérieure et que l'utilité principale de cette même ville intérieure est d'en augmenter la présence et d'en agrandir l'aire d'influence. Ces objectifs sont les suivants :

- 1) Relier les cheminements piétons de surface au métro ;
- 2) Relier les terrains offrant un grand potentiel de développement au métro ;
- 3) Relier les grands équipements institutionnels au métro ;
- 4) Relier les stations de métro d'une même ligne entre elles.

1) Relier les cheminements piétons de surface au métro :

La ville intérieure et le réseau piéton de surface se sont développés en relative complémentarité jusqu'à maintenant. À cet égard, la situation semble même s'être améliorée avec le temps. Néanmoins, l'ajout de nouvelles liaisons entre les cheminements piétons de surface et la ville intérieure, afin de rejoindre les axes structurants du Centre dont les principaux sont identifiés à l'annexe XVIII, permettra de renforcer davantage l'interaction entre les deux entités, tant sur le plan de l'achalandage que de l'activité commerciale.

Un plus grand maillage entre ceux-ci permettra également d'augmenter l'accessibilité du réseau de transport collectif à partir des principaux cheminements piétons de surface et, à l'inverse, de fournir un meilleur accès à ces

mêmes cheminements piétons de surface pour les usagers du réseau de transport collectif.

Par conséquent, cet objectif rejoint deux orientations générales du Plan d'urbanisme quant au réseau piéton intérieur, soit d'assurer la complémentarité et l'interaction entre celui-ci et les activités sur rue, et de favoriser l'utilisation du transport collectif comme principal moyen de transport pour accomplir des déplacements vers et depuis le centre-ville.

2) Relier les terrains offrant un grand potentiel de développement au métro :

Le centre-ville de Montréal compte un bon nombre de terrains non développés issus de la vague de démolitions massive qui frappa la métropole à partir du début des années 1960, au nom du renouveau urbain. Ces terrains, bien souvent de grandes dimensions, servent habituellement à des fins de stationnement, lorsqu'ils ne sont pas carrément laissés vacants. Ils se situent pour la plupart à la périphérie immédiate du centre-ville, tel qu'illustré à l'annexe XVIII, soit entre les stations Lucien-L'Allier et Champ-de-Mars, dans les secteurs Overdale et Paper Hill, de même que dans le Faubourg des Récollets et le Faubourg Saint-Laurent.

La liaison à la ville intérieure de ces terrains offrant un grand potentiel de développement permettra de donner encore plus la possibilité aux gens qui occuperont les édifices qui y seront érigés éventuellement d'utiliser le transport en commun, puisque l'accès à ce dernier s'en trouvera facilité.

Cet objectif s'inscrit donc dans la lignée de l'orientation générale d'aménagement du Plan d'urbanisme visant à doter Montréal de réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain. En effet, il s'arrime plus précisément avec l'objectif du Plan visant à consolider et mettre en valeur le territoire par l'usage du transport collectif comme moyen de transport privilégié pour accéder au centre-ville et ce, en agissant sur l'offre de stationnement.

3) Relier les grands équipements institutionnels au métro :

Les universités montréalaises connaissent actuellement un important boom immobilier. Pour les universités qui ont un campus au centre-ville, cela a entraîné la connexion de plusieurs nouveaux pavillons à la ville intérieure récemment, tandis que d'autres pavillons dont la construction est annoncée devraient s'y relier dans les années qui viennent.

Il faudra donc poursuivre dans cette voie en reliant non seulement les pavillons universitaires à la ville intérieure, mais aussi d'autres équipements institutionnels de grande envergure comme l'indique l'annexe XVIII. On y trouve notamment les futurs lieux de divertissement proposés dans le cadre du projet du Quartier des spectacles, de même que les infrastructures de santé proposées au projet du Quartier Santé-Savoir, à commencer par le nouveau Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM) à l'hôpital Saint-Luc. Leur liaison permettra de joindre d'importants générateurs d'achalandage piéton au réseau de transport collectif, afin, encore une fois, d'inciter les gens à recourir à ce dernier pour effectuer leurs déplacements à destination du centre-ville.

La liaison à la ville intérieure de tels grands équipements institutionnels permettra, de surcroît, d'apporter une nouvelle dimension à l'emploi qui est fait de la ville intérieure par ses usagers, elle qui a essentiellement servi à des fins de transit, soit de déplacement entre le domicile et le travail, et de magasinage jusqu'à présent.

Cet objectif satisfait ainsi à l'orientation générale du Plan d'urbanisme destinée à doter Montréal de secteurs d'emploi dynamiques, accessibles et diversifiés, notamment par l'aménagement de tels secteurs institutionnels bien intégrés dans la ville.

4) Relier les stations de métro d'une même ligne entre elles :

Depuis l'ouverture du réseau de métro en 1966, les abords des différentes stations du centre-ville ont bénéficié d'un développement immobilier très variable. Conséquemment, l'achalandage entre chacune de ces stations, parfois voisines, peut connaître des fluctuations considérables. Cela est par exemple le cas entre les stations de métro McGill et Place-des-Arts sur la ligne 1-verte, entre les stations Berri-UQAM et

Champ-de-Mars sur la ligne 2-orange et, dans une moindre mesure, entre les stations Place-d'Armes et Champ-de-Mars, toujours sur la ligne 2-orange.

Classement de certaines stations de métro de Montréal selon leur achalandage en 2004		
Rang sur 65	Station	Achalandage
1	McGill	11 333 531
2	Berri-UQAM	11 067 519
9	Place-des-Arts	6 137 341
17	Place-d'Armes	4 368 507
48	Champ-de-Mars	1 841 042

Tableau 1

Classement de certaines stations du métro de Montréal selon leur achalandage en 2004. Société de transport de Montréal

Dans un tel contexte, la liaison de ces stations de métro d'une même ligne entre elles par le biais de la ville intérieure, tel que vu à l'annexe XVIII, permettra de désengorger les stations au fort achalandage, au profit d'une utilisation plus intensive de celles qui bénéficient d'une réserve de capacité. Les usagers du réseau de métro pourront alors se diriger vers les stations les moins fréquentées pour ensuite emprunter les corridors de la ville intérieure situés en parallèle aux lignes de métro afin de se rendre à leur destination. Il en résultera donc un équilibre accru entre les débits piétonniers des diverses stations de métro, ce qui entraînera une optimisation de leur usage, mais aussi une amélioration de la fonctionnalité de la ville intérieure, spécialement aux endroits où elle aboutit aux stations les plus encombrées.

Enfin, mentionnons que cet objectif est encore une fois relié à l'orientation générale d'aménagement du Plan d'urbanisme visant à doter Montréal de réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain.

À ces quatre objectifs empruntés aux exercices de planification antérieurs, nous suggérons d'ajouter quatre nouveaux objectifs propres à la ville intérieure de demain :

- 5) Favoriser la liaison des édifices résidentiels à la ville intérieure ;
- 6) Favoriser la liaison des grands hôtels aux infrastructures de congrès ;
- 7) Favoriser la construction des tronçons manquants de la ville intérieure ;
- 8) Favoriser le réaménagement des tronçons déficients de la ville intérieure.

5) Favoriser la liaison des édifices résidentiels à la ville intérieure :

Alors que la demande est présentement stagnante pour des espaces à bureaux et commerciaux au centre-ville de Montréal, celui-ci vit depuis quelques années un véritable boom résidentiel, à l'instar de celui qui se fait sentir sur le plan institutionnel. Ce boom est caractérisé par la construction de nombreux édifices résidentiels de grande envergure aux quatre coins du centre-ville, en périphérie immédiate du Centre des affaires.

Malgré les obstacles inhérents à leur connexion pour des raisons explicitées auparavant, la liaison à la ville intérieure d'édifices dont l'affectation est résidentielle, ou du moins en partie résidentielle, permettrait d'accroître l'importance de cette fonction dans la ville intérieure, elle qui y est relativement absente actuellement. Cela aurait pour effet de diversifier davantage l'utilisation qui est faite de la ville intérieure par ses usagers, en plus de rehausser sa vitalité, de même que celle du centre-ville en général, particulièrement en dehors des heures de pointe. Enfin, la création de tels liens permettrait d'encourager les gens qui éliraient domicile dans l'un ou l'autre de ces édifices à utiliser le transport en commun pour réaliser leurs déplacements.

Cet objectif rejoint donc l'orientation générale du Plan d'urbanisme qui vise à doter Montréal d'un Centre prestigieux, convivial et habité, par l'accroissement de son dynamisme résidentiel.

6) Favoriser la liaison des grands hôtels aux infrastructures de congrès :

Forte d'une excellente réputation sur le plan touristique, la ville de Montréal figure aussi aujourd'hui parmi les plus importantes destinations en Amérique du Nord pour la tenue de congrès internationaux. Ses infrastructures de congrès primaires, soit le Palais des congrès et la Place Bonaventure, ainsi que de nombreuses autres salles de réunion de moindre importance, font partie intégrante de la ville intérieure. Qui plus est, elles sont toutes situées à distance de marche des principaux hôtels de la métropole, dont certains sont eux-mêmes déjà reliés à la ville intérieure.

En raison de la rigueur des conditions climatiques montréalaises, caractérisées rappelons-le par le froid, le vent et la neige en hiver et par la chaleur et l'humidité en été, il faudrait néanmoins favoriser la liaison des autres grands hôtels du centre-ville aux infrastructures de congrès, via la ville intérieure, de même que celle des grands hôtels qui pourraient être construits dans le futur. Cela permettrait à l'ensemble des personnes qui doivent participer ou encore assister aux événements qui se déroulent en ces lieux de disposer en tout temps d'une alternative aux cheminements piétons de surface, pour ainsi pouvoir accomplir leurs déplacements à l'abri des aléas du climat.

7) Favoriser la construction des tronçons manquants de la ville intérieure :

Il arrive que certains édifices voisins ne soient pas raccordés entre eux par une liaison directe, malgré le fait que chacun d'entre eux soit connecté à la ville intérieure. Une telle situation est notamment observable entre la Gare Centrale et les Tours Bell-Banque Nationale, alors qu'il est pratiquement inconcevable d'aller d'un endroit à l'autre sans sortir à l'extérieur et ce, même s'il est possible d'y arriver par la ville intérieure.

La construction des tronçons manquants, pour relier entre eux des édifices voisins qui ne profitent pas d'une liaison directe, permettrait donc d'améliorer la fonctionnalité de la ville intérieure, tant sur le plan de la rapidité des mouvements

piétons que de leur fluidité. En effet, les gens n'auraient plus à emprunter de détours pour cheminer à travers la ville intérieure sans avoir à sortir à l'extérieur, ce qui permettrait de réduire la durée de leurs déplacements et de désengorger certains tronçons du système qui doivent incidemment faire les frais de l'absence d'un maillage plus adéquat entre ses différentes composantes.

8) Favoriser le réaménagement des tronçons déficients de la ville intérieure :

À cause de l'essor fulgurant que celle-ci a connu au fil des ans, il arrive que certains de ses tronçons ne soient pas conçus pour recevoir des débits piétonniers aussi élevés que ceux qu'ils enregistrent aujourd'hui, alors que leurs promoteurs n'ont pas été en mesure de prévoir les besoins futurs en termes d'achalandage.

Par conséquent, le réaménagement de ces tronçons déficients de la ville intérieure permettrait d'accroître leur fonctionnalité. L'apport de correctifs à ces derniers, notamment par rapport à leurs dimensions, ferait effectivement en sorte d'améliorer leur fluidité, eux qui forment dans quelques cas de véritables goulots d'étranglement et qui entraînent une surcapacité d'achalandage pouvant être nuisible à l'efficacité des mouvements piétons.

D'autre part, un nombre grandissant de tronçons de la ville intérieure accusent des signes de vieillissement. Bien que l'impact de cette situation se fasse davantage sentir sur le plan esthétique qu'au niveau fonctionnel, le rafraîchissement de ces tronçons permettrait tout de même d'en améliorer différents aspects tels que l'accessibilité, la sécurité et l'orientation, dans le plus grand intérêt des gens qui y circulent.

Ce dernier objectif satisfait ainsi aux orientations générales du Plan d'urbanisme visant à assurer la conservation et la mise en valeur du patrimoine bâti et à procurer un environnement sain à la population montréalaise.

5.1.2 Les contraintes imposées par le milieu d'insertion

En parallèle aux objectifs propres à la ville intérieure, les contraintes du milieu, au nombre de quatre, peuvent être présentées de la manière suivante :

- 1) Respecter la vitalité des activités sur rue ;
- 2) Contribuer à l'animation des nouveaux tronçons de la ville intérieure ;
- 3) Respecter la vitalité des tronçons existants de la ville intérieure ;
- 4) Privilégier les liaisons souterraines.

1) Respecter la vitalité des activités sur rue :

Comme il a été mentionné auparavant, la ville intérieure s'est développée sans vraiment nuire à la vitalité des activités sur rue jusqu'à maintenant. Or, il demeure essentiel que les extensions futures de la ville intérieure ne viennent pas concurrencer les circuits piétonniers de surface existants, notamment la rue Sainte-Catherine, étant donné qu'il s'agit de l'artère commerciale principale du centre-ville. L'ajout de nouveaux tronçons à la ville intérieure ne devra donc être permis que s'ils sont implantés à des endroits qui bénéficient d'une densité suffisante pour pouvoir supporter une telle structure duale, tant au niveau de l'achalandage que du commerce.

2) Contribuer à l'animation des nouveaux tronçons de la ville intérieure :

Puisque le réseau de transport collectif est à l'origine de l'existence de la ville intérieure, il est nécessaire que les extensions futures de cette dernière ne s'éloignent pas trop de la zone de desserte du métro, c'est-à-dire qu'elles ne soient pas situées à une trop grande distance de marche des différentes stations de métro, afin que leur viabilité soit assurée en termes d'achalandage. Ainsi, la construction de nouveaux tronçons de la ville intérieure ne devra être acceptée que si les édifices qu'ils desservent ont la capacité de générer un achalandage piéton suffisant.

L'implantation éventuelle de gros générateurs d'achalandage à proximité de stations de métro doit également être soumise à un certain nombre de conditions

pour pouvoir être permise, afin que les tronçons de la ville intérieure qui feraient le lien entre les deux ne soient pas candidats à une surcharge d'achalandage qui pourrait, en cas d'urgence, aller jusqu'à mettre en danger la sécurité des gens qui tenteraient d'y trouver refuge. Sans pour autant empêcher le raccord de tels équipements au réseau de transport en commun, il est donc indispensable d'adopter des mesures préventives pouvant s'inspirer de celles qui sont mises en place lors de la tenue d'événements au Centre Bell, alors que les accès vers la station de métro Bonaventure sont fermés à toute circulation piétonne, obligeant ainsi les gens à se diriger vers l'extérieur en cas d'évacuation.

3) Respecter la vitalité des tronçons existants de la ville intérieure :

Puisque des promoteurs immobiliers voudront assurément greffer de nouveaux édifices à la ville intérieure dans les années à venir, il est impératif que l'augmentation de la circulation piétonne générée par ceux-ci n'engendre pas de problèmes d'engorgement dans les tronçons déjà existants de la ville intérieure, dans les cas où ces derniers agiraient comme intermédiaire entre ces nouveaux bâtiments et les équipements de transport collectif. Par conséquent, la liaison de tiers édifices à la ville intérieure doit absolument être conditionnelle à la capacité des corridors actuels d'absorber la hausse d'achalandage qu'entraînerait leur implantation.

4) Privilégier les liaisons souterraines :

À ce jour, les tronçons de la ville intérieure qui traversent l'emprise publique, afin de relier ses différentes composantes, ont presque tous été érigés en souterrain. Les deux seules exceptions sont, rappelons-le, le corridor qui surplombe la rue de la Montagne entre la Gare Lucien-L'Allier et la station de métro du même nom et la section du Palais des congrès qui est située au-dessus de la rue Viger. Toutefois, bien que la construction de corridors souterrains soit plus onéreuse que l'édification de passerelles aériennes pour traverser les voies publiques, il est nécessaire de continuer à prioriser leur réalisation puisqu'ils ont l'avantage, en

contrepartie, de ne pas projeter d'ombre au sol et de ne pas détruire les perspectives visuelles des rues.

Les extensions futures de la ville intérieure ne doivent donc être permises que si elles sont construites en souterrain, sous les voies publiques, à moins que des contraintes exceptionnelles fassent en sorte que l'édification de passerelles aériennes soit la seule solution possible pour franchir des obstacles majeurs tels qu'un tunnel de métro ou un tunnel autoroutier par exemple. Dans de telles situations seulement, le recours à ces dernières pourrait être envisagé et ce, à condition que leur impact sur rue soit évalué et jugé non significatif, tant au niveau de l'ombrage projeté au sol que des perspectives visuelles.

5.2 La réglementation

La mise à jour et l'uniformisation du cadre réglementaire applicable à la ville intérieure sont essentielles afin de répondre aux nombreuses problématiques soulevées au chapitre précédent. Par conséquent, les projets d'extension et de consolidation futurs de la ville intérieure qui seront réalisés en fonction des lignes directrices énumérées ci haut auront à respecter une série de normes minimales d'aménagement portant sur les aspects suivants, déjà identifiés par le Plan d'urbanisme :

- Les raccordements à la voie publique (ouverture sur rue) ;
- L'accessibilité universelle (personnes à mobilité réduite) ;
- Le design (traitement architectural) ;
- Les dimensions (gabarit) ;
- L'éclairage (naturel et artificiel) ;
- La ventilation ;
- Les heures d'ouverture ;
- L'entretien ;
- La sécurité (surveillance, protection incendie, issues de secours) ;
- La signalisation (orientation spatiale).

5.3 Les outils organisationnels

De plus, dans un contexte caractérisé par une multiplicité d'acteurs et une opposition des logiques, il est absolument nécessaire de susciter l'adhésion et la collaboration de l'entreprise privée au processus de planification de la ville intérieure. Les autorités responsables de la planification détaillée de la ville intérieure devront donc se pencher sur la question des outils organisationnels pour celle-ci dans la mesure où, au même titre que pour l'aspect réglementaire, une telle planification ne pourra se réaliser sans qu'on s'attarde à cette question.

À cet égard, la Ville de Montréal aurait tout intérêt à s'inspirer de ce qui s'est fait dans le cadre du projet du QIM avec l'ARQIM par exemple, ou encore du modèle des Sociétés d'initiative de développement des artères commerciales (SIDAC), afin de réunir les acteurs du domaine privé impliqués dans le développement de la ville intérieure et ainsi de trouver des solutions aux problèmes de gestion et de financement identifiés au dernier chapitre.

6. CONCLUSION

6.1 Réponse aux objectifs initiaux

Le présent travail a permis de faire une mise à jour des connaissances relatives à la ville intérieure du centre-ville de Montréal, que ce soit au niveau de son évolution historique, de sa situation actuelle, de ses composantes, des acteurs qui sont impliqués dans son développement et de la réglementation qui lui est applicable. Cette analyse des principales caractéristiques de la ville intérieure a également permis de constater que celle-ci s'est étendue, depuis ses débuts jusqu'à ce jour, sans jamais être guidée par un plan de développement préétabli, malgré les quelques tentatives infructueuses qui ont été effectuées en ce sens.

Dans la mesure où il a été possible de voir que le développement non planifié de la ville intérieure ne s'est pas nécessairement soldé par un échec, en raison surtout de l'utilisation de mesures réglementaires par la Ville de Montréal tout au long de son évolution, nous nous sommes demandé s'il fallait effectivement procéder à une telle planification du développement de la ville intérieure. L'analyse des enjeux relatifs à son aménagement nous a amené à la conclusion que malgré le fait que celle-ci représente un réseau relativement cohérent aujourd'hui, certaines erreurs ont été commises par le passé et plusieurs enjeux s'avèrent plus que jamais problématiques actuellement. Face à ce constat, nous avons pu faire la démonstration de la pertinence, voire de l'importance pour la ville intérieure d'être soumise à un tel plan de développement.

Dans cette optique, nous avons ensuite établi l'esquisse d'un plan de développement pour la ville intérieure, portant plus précisément sur la question de son expansion. Cette esquisse a entre autres permis d'énoncer une série de lignes directrices d'expansion visant à orienter et à encadrer le développement futur de la ville intérieure, dans une perspective de développement durable.


Par conséquent, le présent travail est destiné aux différents acteurs concernés par le développement de la ville intérieure, afin qu'ils puissent évaluer les propositions qui

y sont formulées de manière à mieux éclairer les décisions qu'ils prendront dans l'avenir, que ce soit par rapport à son prolongement ou à sa consolidation. De plus, la pertinence de l'ouvrage est toute indiquée dans la mesure où les idées qui y sont énoncées pourront servir de base à l'élaboration prochaine de la planification détaillée du réseau piéton intérieur prévue dans le nouveau Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

6.2 Perspectives futures

En définitive, l'occasion est idéale pour la Ville de Montréal d'établir clairement son rôle de leader en ce qui a trait au développement de la ville intérieure, elle qui ne peut plus se tenir à l'écart et simplement profiter des retombées de celui-ci. Il est donc impératif pour les instances planificatrices de la municipalité de mener à terme le nouvel exercice de planification du développement de la ville intérieure prévu au Plan d'urbanisme dans les années à venir, spécialement dans le contexte de la construction annoncée au centre-ville, à court, moyen et long terme, de projets d'aménagement structurants pour la métropole. Effectivement, le Quartier Santé-Savoir, qui s'appuie sur la construction du nouveau CHUM à l'hôpital Saint-Luc et le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie près du Champ de Mars, et le Quartier des spectacles, aux alentours des stations de métro Place-des-Arts, Saint-Laurent et Berri-UQAM, sont tous deux des projets qui devront logiquement faire l'objet de liaisons avec la ville intérieure dans les années à venir.

Or, en plus d'identifier des lignes directrices d'expansion, un éventuel plan de développement de la ville intérieure devra inévitablement inclure une mise à niveau de la réglementation conséquente. De plus, il sera nécessaire d'envisager une nouvelle approche en matière de gestion et de financement de la ville intérieure. À cet égard, nous nous permettons ici de réitérer notre questionnement à savoir s'il serait pertinent de considérer la création d'un organisme dont la structure s'apparenterait à celle de l'ARQIM ou encore des SIDAC, afin de regrouper les intervenants privés concernés par le développement de la ville intérieure et ainsi trouver des solutions



concrètes aux problèmes engendrés par la présence d'une multiplicité d'acteurs aux logiques parfois opposées.



BIBLIOGRAPHIE

- Adam, Marcel (1966). Montréal dans dix ans, modèle de la cité de l'avenir. *La Presse*, 2 novembre 1966.
- Association des Centres de recherche sur l'Utilisation Urbaine du Sous-sol (2006). *Mission*. http://www.acuus.qc.ca/ACCUS_FR/fr_index.HTML
- Association internationale des travaux en souterrain (2004). *What is ITA?* <http://www.ita-aites.org/cms/115.html>
- Barles, Sabine et Guillerme, André (1995). *L'urbanisme souterrain*. Collection Que sais-je?, Paris, Presses Universitaires de France, n° 533, 1ère édition, 126 p.
- Beaudet, Gérard et Lewis, Paul (1997). La répartition des commerces de vêtements dans les galeries marchandes et sur les artères commerciales du centre-ville de Montréal : complémentarité ou concurrence? *Actes*, 7e Conférence internationale sur l'espace souterrain « Villes intérieures de demain », Montréal, 29 septembre au 3 octobre 1997, 13 p.
- Beauregard, Robert A. (1989). Between modernity and postmodernity : the ambiguous position of US planning. *Environment and Planning D : Society and Space*, vol. 7, n° 4, décembre 1989, p. 381-395.
- Besner, Jacques (1991a). Perspectives historiques. *Actualité Immobilière*, n° spécial sur le Montréal souterrain, p. 4-11.
- Besner, Jacques (1991b). Un modèle de partenariat? *Actualité Immobilière*, n° spécial sur le Montréal souterrain, p. 12-18.
- Besner, Jacques (1995). Les défis du partenariat dans le développement souterrain des grandes métropoles. *Actes*, 6e Conférence internationale sur les espaces et l'urbanisme souterrains, Paris, 26 au 29 septembre 1995, p. 29-33.
- Besner, Jacques (1997). Genèse de la ville intérieure de Montréal. *Actes*, 7e Conférence internationale sur l'espace souterrain « Villes intérieures de demain », Montréal, 29 septembre au 3 octobre 1997, p. 1-11.
- Besner, Jacques (1999). Incentives used in the development of the Montreal's Underground city. *Actes*, 8e Conférence internationale sur l'espace souterrain, Xi'an, 27 au 30 septembre 1999, p. 367-371.
- Besner, Jacques (2004). Le partenariat public-privé sera-t-il encore possible? *Séminaires sur le développement de la ville intérieure et la révision du Plan d'urbanisme*, Montréal, Université de Montréal, Observatoire de la ville intérieure, 13 février 2004.

- Bilodeau, Martine (2006). Communication personnelle. Martine Bilodeau, Développement et promotion, Placements immobiliers, Industrielle Alliance, 9 juin 2006.
- Blake, Peter (1966). Downtown in 3-D. *The Architectural Forum*, vol. 125, n° 2, septembre 1966, p. 31-48.
- Boisvert, Michel et Lewis, Paul (1995). D'un urbanisme souterrain à un urbanisme tridimensionnel. *Actes*, 6e Conférence internationale sur les espaces et l'urbanisme souterrains, Paris, 26 au 29 septembre 1995, p. 73-78.
- Boisvert, Michel (2001). L'impact du projet du Quartier international de Montréal sur la ville intérieure : un premier examen. *Revue canadienne des sciences régionales*, vol. 24, n° 3, automne 2001, p. 443-464.
- Brown, David (1990). La ville intérieure : des débuts organiques à la croissance contrôlée. *Trames*, vol. 3, n° 1, p. 54-60.
- Centre d'information métropolitain sur le transport urbain (2003). *Mobilité des personnes dans la région de Montréal : Enquête Origine-Destination 2003*. <http://www.cimtu.qc.ca/EnqOD/2003/Resultats/EnqOD03-Mobilite.pdf>
- City of Calgary (2006). *Plus 15*.
<http://www.calgary.ca/cweb/gateway/gateway.asp?GID=395&CID=0&URL=http%3A%2F%2Fcontent%2Ecalgary%2Eca%2FCCA%2FCity%2BLiving%2FRecreation%2Band%2BLEisure%2FActivities%2FWalking%2FPlus%2B15%2Ehtm>
- City of Toronto (2006). *PATH - Toronto's downtown walkway*.
<http://www.toronto.ca/path/index.htm>
- Cloutier, Laurier (1975). Le Montréal souterrain triplera d'ici dix ans. *La Presse*, 20 mars 1975.
- Communauté urbaine de Montréal (1983). *Le Métro de Montréal*. Montréal, Communauté urbaine de Montréal, Bureau de transport métropolitain, 164 p.
- Complexe Desjardins (2006). *Complexe immobilier à Montréal*.
http://www.complexedesjardins.com/fr/le_complexe_desjardins/historique.html
- Crevier, Sylvain (2004). La sécurité des usagers de la ville intérieure. *Séminaires sur le développement de la ville intérieure et la révision du Plan d'urbanisme*, Montréal, Université de Montréal, Observatoire de la ville intérieure, 5 mars 2004.

- Demers, Clément (1984). *Le Montréal souterrain : modèle de gestion du réseau piétonnier protégé de Montréal*. Montréal, Université du Québec à Montréal, 212 p.
- Demers, Clément (2006). Communication personnelle. Clément Demers, directeur général, Quartier international de Montréal, 12 juillet 2006.
- Dufort, Gilles (2004). Communication personnelle. Gilles Dufort, chef de division – Urbanisme, Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises, Arrondissement de Ville-Marie, Ville de Montréal, 7 septembre 2004.
- Gerbeau, Marcel (1991). Aspects juridiques. *Actualité Immobilière*, n° spécial sur le Montréal souterrain, p. 19-22.
- Gouvernement du Québec (2006a). Article 67. *Charte de la Ville de Montréal – Annexe C*.
http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C_11_4/C11_4.html
- Gouvernement du Québec (2006b). Article 145.36. *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.
http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/A_19_1/A19_1.html
- Gouvernement du Québec (2006c). Article 168. *Charte de la Ville de Montréal – Annexe C*.
http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C_11_4/C11_4.html
- Greater Minneapolis Convention & Visitors Association (2006). *Skyways*.
<http://minneapolis.org/travelinfo/skyways.asp>
- Hamel, Pierre (1997). La critique postmoderne et le courant communicationnel au sein des théories de la planification : une rencontre difficile. *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 41, n° 114, décembre 1997, p. 311-321.
- Jones, Ken (1997). Conditions for the emergence of an indoor city. *Actes, 7e Conférence internationale sur l'espace souterrain « Villes intérieures de demain »*, Montréal, 29 septembre au 3 octobre 1997.
- Kaufman, Jerome L. et Jacobs, Harvey M. (1987). A Public Planning Perspective on Strategic Planning. *Journal of the American Planning Association*, vol. 53, n° 1, hiver 1987, p. 23-33.
- Lalonde, Annie (2004). Le partenariat public-privé sera-t-il encore possible? *Séminaires sur le développement de la ville intérieure et la révision du Plan*

d'urbanisme, Montréal, Université de Montréal, Observatoire de la ville intérieure, 13 février 2004.

Leclerc, Yves (1966). Montréal devient la première ville tri-dimensionnelle du monde. *La Presse*, 18 novembre 1966.

Lehoux, Martine (2006). Communication personnelle. Martine Lehoux, directrice, Planification et aménagement, Université Concordia, 30 août 2006.

Lemieux, Roy et Associés (1990). *Réseau piétonnier intérieur : achalandage et comportement des usagers, arrondissement Ville-Marie*. Montréal, Ville de Montréal, Service de l'habitation et du développement urbain.

Lewis, Paul (1992). L'évolution du commerce au centre-ville de Montréal, dans Michel Boisvert, Iskandar Gabbour et Paul Lewis, *Développement commercial : stratégies d'acteurs et pratiques d'urbanisme*. Montréal, Université de Montréal, Faculté de l'aménagement, p. 63-76.

Lewis, Paul (1998). Le commerce montréalais : entre étalement et concentration, dans Claude Manzagol et Christopher R. Bryant, *Montréal 2001 : Visages et défis d'une métropole*. Montréal, Presses de l'Université de Montréal, p. 171-183.

Lortie, André et al. (2004). *Les années 60 : Montréal voit grand*. Montréal, Centre canadien d'architecture, 205 p.

Marsan, Jean-Claude (1994). *Montréal en évolution : historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais*. Laval, Méridien, 515 p.

Merlin, Pierre et Choay, Françoise (2000). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. Paris, Presses Universitaires de France, 902 p.

Molé, Sylvie (1997). Propositions pour une gestion intégrée des commerces sur rue et hors rue à Montréal. *Actes*, 7e Conférence internationale sur l'espace souterrain « Villes intérieures de demain », Montréal, 29 septembre au 3 octobre 1997.

Observatoire de la ville intérieure (2004). *Résultats préliminaires de l'enquête sur le profil et le comportement des usagers de la ville intérieure de 2003*. Montréal, Université de Montréal, Observatoire de la ville intérieure, 41 p.

Observatoire de la ville intérieure (2006a). *Définition de la ville intérieure*.
<http://www.oivi.umontreal.ca/interieure.html>

Observatoire de la ville intérieure (2006b). *La ville intérieure montréalaise en chiffres*. <http://www.oivi.umontreal.ca/sections/chiffres.html>

- Paradis, Gilles (2006). Communication personnelle. Gilles Paradis, agent de recherche et de planification, Service des immeubles et de l'équipement, Planification, aménagement et gestion des espaces, Université du Québec à Montréal, 21 septembre 2006.
- Pelletier, Jean et Beauregard, Ludger (1967). Le centre-ville de Montréal. *Revue de géographie de Montréal*, vol. 21, n° 1, p. 5-40.
- Ponte, Vincent (1971). Montreal's Multi-Level City Center. *Traffic Engineering*, vol. 78, septembre 1971, p. 20-25.
- Quartier international de Montréal (1999). *Le Quartier international, programme particulier d'urbanisme*. Montréal, Ville de Montréal, Service du développement économique et urbain, 48 p.
- Quartier international de Montréal (2006a). *Accueil*.
<http://www.qimtl.qc.ca/accueil.php>
- Quartier international de Montréal (2006b). *Aménagement interventions*.
http://www.qimtl.qc.ca/AMENAGEMENT_interventions.php
- Sijpkens, Pieter (1993). Ste. Catherine St. tunnel is indoor city's missing link, It's probably time to halt expansion of underground. *The Gazette*, 27 mars 1993.
- Sijpkens, Pieter et Brown, David (1997). Montreal's indoor city – 35 years of development. *Actes, 7e Conférence internationale sur l'espace souterrain « Villes intérieures de demain »*, Montréal, 29 septembre au 3 octobre 1997.
- Sokoloff, Béatrice et Ahtik, Vito (1992). Centralité urbaine et aménagement du centre-ville de Montréal. *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 36, n° 99, décembre 1992, p. 463-482.
- Tourisme Montréal (2006). *Attractions touristiques – en savoir plus*.
http://www.tourisme-montreal.org/B2C/07/attraction_details.asp?SKU=16417%5FAttractions&selCategory=
- Trépanier, Marie-Odile (1998). Les défis de l'aménagement et de la gestion d'une grande région métropolitaine, dans Claude Manzagol et Christopher R. Bryant, *Montréal 2001 : Visages et défis d'une métropole*. Montréal, Presses de l'Université de Montréal, p. 319-340.
- Utudjian, Édouard (1964). *L'urbanisme souterrain*. Collection Que sais-je?, Paris, Presses Universitaires de France, n° 533, 2e édition, 123 p.

- Ville de Montréal (1988a). *Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre*. Montréal, Ville de Montréal, Service de l'habitation et du développement urbain, 169 p.
- Ville de Montréal (1988b). *Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre : consultation publique, fiches-synthèse des mémoires*. Montréal, Ville de Montréal.
- Ville de Montréal (1988c). *Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre : mémoires soumis au Comité consultatif – Volume 2*. Montréal, Ville de Montréal.
- Ville de Montréal (1988d). *Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre : mémoires soumis au Comité consultatif – Volume 4*. Montréal, Ville de Montréal.
- Ville de Montréal (1988e). *Rapport du Comité consultatif sur l'aménagement de l'arrondissement Centre*. Montréal, Ville de Montréal, 184 p.
- Ville de Montréal (1993). *Plan d'urbanisme : Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie*. Montréal, Ville de Montréal, Service de l'habitation et du développement urbain, Bureau du plan d'urbanisme, 104 p.
- Ville de Montréal (2001). *Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie : règlement 01-282*. Montréal, Ville de Montréal, 142 p.
- Ville de Montréal (2004). *Plan d'urbanisme de Montréal*. Montréal, Ville de Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, 273 p.

ANNEXE I SYSTÈME DE SIGNALISATION RÉSO



Source : Bélanger Branding Design Ltée. Ville de Montréal. Arrondissement de Ville-Marie, 2003



Source : Marc Breton, 2005



Source : Marc Breton, 2005

ANNEXE II PORTÉE DE LA RECHERCHE

La ville intérieure, au cœur du centre-ville



Conception: Martin Gagnon
Supervision: Michel Boisvert
© 2005, l'Observatoire de la ville intérieure



Source : Observatoire de la ville intérieure, 2005

ANNEXE III QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE DE 1989

Bonjour, mon nom est _____ pour la Ville de Montréal. Je réalise présentement une enquête "origine-destination".

<p>1. Pourriez-vous m'indiquer l'endroit où vous vous rendez présentement <u>à pied</u>?</p> <p>_____</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div> (1-4)
<p>2. Quel a été le point de départ de votre présente marche?</p> <p>_____</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div> (5-8)
<p>3. Pourriez-vous me décrire votre itinéraire (à pied)?</p> <p>1re entrée</p> <p>1re sortie</p> <p>2e entrée</p> <p>2e sortie</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div> (9-10) <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div> (11-12) <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div> (13-14) <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block; margin-right: 5px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div> (15-16)
<p>4. Dans quel but faites-vous ce déplacement? Est-ce dans:</p> <p>1 le but de vous rendre à votre travail (cours)</p> <p>2 le but de vous rendre à votre domicile</p> <p>3 le cadre de votre journée de travail</p> <p>4 le but de magasiner</p> <p>5 le but de me divertir</p> <p>6 sans contexte précis</p> <p>7 autres</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div> (17)
<p>5. Cette année avez-vous réalisé ce déplacement?</p> <p>1 pour la première fois</p> <p>2 très rarement (de 1 à 9 fois)</p> <p>3 à l'occasion (de 10 à 25 fois)</p> <p>4 régulièrement (de 26 à 99 fois)</p> <p>5 très régulièrement (+ de 100 fois)</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div> (18)
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">Réservé aux utilisateurs du réseau intérieur</div>	
<p>6. Vous arrive-t-il, pour réaliser ce même déplacement, de passer à l'extérieur du réseau intérieur?</p> <p>1 Oui</p> <p>2 Non (passez à la question no. 8)</p> <p>9 Ne s'applique pas</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div> (19)
<p>7. Oui, généralement dans quelle circonstance?</p> <p>1 Lorsque la température est agréable</p> <p>2 Lorsque je suis pressé</p> <p>3 Lorsque je suis moins pressé</p> <p>4 Lorsque les corridors sont trop achalandés</p> <p>5 Lorsque les corridors sont peu fréquentés (sécurité)</p> <p>6 Lorsque je veux magasiner (à l'intérieur)</p> <p>7 Autres</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div> (20)
<p>8. Non, pourquoi? (La principale raison)</p> <p>1 Par habitude</p> <p>2 Il n'y a pas d'alternatives efficaces</p> <p>3 Je ne connais pas d'alternatives</p> <p>4 à cause du danger que représente les véhicules</p> <p>5 La criminalité est trop grande à l'extérieur</p> <p>6 Autres</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 40px; height: 20px; display: inline-block;"></div> (21)

Réservé aux utilisateurs du réseau extérieur
--

9. Vous arrive-t-il pour effectuer ce déplacement d'utiliser le réseau piétonnier intérieur du centre-ville?
- 1 Oui
2 Non (passez à la question no. 11)
3 Ne s'applique pas - Aucun réseau alternatif
10. Oui, dans quelles circonstances?
- 1 Lorsque la température n'est pas clémente
2 Lorsque je suis pressé
3 Lorsque je ne suis pas pressé
4 Lorsque les corridors sont moins achalandés
5 Lorsque les corridors sont suffisamment utilisés (sécurité)
6 Lorsque je veux magasiner à l'intérieur
7 Autres
11. Non, pourquoi?
- 1 Je suis désorienté par rapport à mon but
2 Il n'y a pas d'alternatives efficaces
3 Le réseau est trop achalandé
4 Le réseau intérieur n'est pas sécuritaire (criminalité)
5 Il y a trop d'obstacles (niveau, escalier, chemin tortueux)
6 Je ne connais pas l'accès à ce réseau
12. Lequel des aspects suivants vous satisfait le plus dans le corridor que vous utilisez présentement? Lequel vous satisfait le moins?
- 1 Signalisation
2 La liberté de circulation (obstacles, achalandage)
3 Aménagement physique
4 Éclairage
5 Animation (musique)
6 Sécurité (surveillance)
7 Niveau de bruit
8 Aucun aspect en particulier
- | | |
|--------------------------|------|
| <input type="checkbox"/> | (22) |
| <input type="checkbox"/> | (23) |
| <input type="checkbox"/> | (24) |
| <input type="checkbox"/> | (25) |
| <input type="checkbox"/> | (26) |
- Inscrire les informations suivantes
13. Age approximatif de l'interviewé
- 1 Moins de 18 ans
2 de 18 à 35 ans
3 de 36 à 65 ans
4 plus de 65 ans
14. Le sexe
- 1 Homme
2 Femme
15. Secteur de l'entrevue
16. Site de l'entrevue
17. Heure de l'entrevue
18. Date de l'entrevue
19. No de l'intervieweur
20. No de l'entrevue
- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---------|
| <input type="checkbox"/> | (27) | | | |
| <input type="checkbox"/> | (28) | | | |
| <input type="checkbox"/> | (29) | | | |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (30-31) | | |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (32-33) |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (34-35) | | |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (36-37) | | |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (38-39) | |

ANNEXE IV QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE DE 2003

Q1. Numéro du site de l'entrevue : _____ Q2. Heure de l'entrevue (ex : 19h30) : _____ h _____

Q3. Date de l'entrevue (jour et mois) : ____ / ____ Q5. Initiales de l'interviewer : _____

Q4. et journée (ex : Vendredi) _____

Bonjour, mon nom est _____ et je collabore actuellement à une enquête réalisée par l'Observatoire de la ville intérieure, rattaché à l'Université de Montréal. J'aurais quelques questions à vous poser concernant votre fréquentation de la ville intérieure c'est-à-dire de cet *espace multifonctionnel ouvert au public, doté d'un réseau piétonnier protégé, et accessible depuis une station de métro ou un stationnement intérieur. Ce questionnaire s'adresse à une personne de 18 ans et plus. (si refus compléter Q21 à Q27).*

Q6. Quel est le motif principal de votre présence au centre-ville aujourd'hui? (ne pas lire, encercler)

- | | |
|--|---|
| 1) Travail | 6) Divertissement (cinéma, théâtre, musée) |
| 2) Magasinage (biens et services) | 7) Sans motif précis (pour passer le temps) |
| 3) Résidence (tous types de résidence) | 8) Église |
| 4) Études | 97) Autre (précisez) : _____ |
| 5) Bar / Restaurant | 99) Refus / NSP |

Q7. Toujours en rapport avec ce motif, pourriez-vous m'indiquer votre destination principale? (immeuble, lieu public, intersection)

_____ 99 Refus / NSP

Q8. Quel moyen de transport avez-vous utilisé pour vous rendre au centre-ville? (ne pas lire, encercler)

- | | |
|--------------------------|-----------------|
| 1) Automobile-conducteur | 5) Taxi |
| 2) Automobile-passager | 6) Train |
| 3) Métro | 7) À pied |
| 4) Autobus | 8) Vélo |
| 97) Autres | 99) Refus / NSP |

Q9. Lorsque vous êtes arrivé au centre-ville, à quel endroit votre cheminement à pied a-t-il débuté (l'origine de votre déplacement, immeuble, lieu public, intersection)?

_____ 99 Refus / NSP

Q10. Au cours de la dernière année, avez-vous fait ce déplacement... (lire, encercler)

- | | |
|--|--|
| 1) ... très régulièrement, pratiquement à tous les jours | 4) ... rarement, moins d'une fois par mois |
| 2) ... régulièrement, environ une fois par semaine | 5) ... pour la première fois (cette année) |
| 3) ... à l'occasion, environ une fois par mois | 9) Refus / NSP |

Q11. **SI SITE INTÉRIEUR DEMANDER :** Vous arrive-t-il, pour faire ce déplacement, de passer à l'extérieur plutôt que dans le réseau piétonnier intérieur?

SI SITE EXTÉRIEUR DEMANDER : Vous arrive-t-il, pour faire ce déplacement, de passer dans le réseau piétonnier intérieur plutôt qu'à l'extérieur?

- | | | |
|--------|--------|----------------|
| 1) Oui | 2) Non | 9) Refus / NSP |
|--------|--------|----------------|

Q12. **SI SITE INTÉRIEUR DEMANDER :** Quels sont, selon vous, les principaux avantages du réseau piétonnier intérieur par rapport à une alternative à l'extérieur? (ne pas lire, plusieurs choix possible, encercler)

SI SITE EXTÉRIEUR DEMANDER : Quels sont, selon vous, les principaux avantages du réseau piétonnier extérieur par rapport à une alternative à l'intérieur? (ne pas lire, plusieurs choix possible, encercler)

- | | |
|---|--|
| 1) C'est à l'abri des intempéries / C'est à l'air libre | 7) C'est agréable comme décor |
| 2) C'est sécuritaire | 8) Les corridors trottoirs sont peu achalandés |
| 3) La température est plus agréable | 9) C'est à l'abri de la circulation automobile |
| 4) C'est facile de s'y orienter | 97) Autre (précisez : _____) |
| 5) L'offre commerciale est intéressante | |
| 6) C'est rapide | 99) Refus / NSP |

Q13. **SI SITE INTÉRIEUR DEMANDER :** Quels sont, selon vous, les principaux désavantages du réseau piétonnier intérieur par rapport à une alternative à l'extérieur? (ne pas lire, plusieurs choix possibles, encercler)

SI SITE EXTÉRIEUR DEMANDER : Quels sont, selon vous, les principaux désavantages du réseau piétonnier extérieur par rapport à une alternative à l'intérieur? (ne pas lire, plusieurs choix possibles, encercler)

- | | |
|---|---|
| 1) Ce n'est pas à l'abri des intempéries On se prive de l'air extérieur | 7) C'est peu agréable comme décor |
| 2) C'est peu sécuritaire | 8) Les corridors trottoirs sont trop achalandés |
| 3) La température est moins agréable | 97) Autre (précisez : _____) |
| 4) C'est difficile de s'y orienter | |
| 5) L'offre commerciale est peu intéressante | 99) Refus / NSP |
| 6) C'est trop long | |

Maintenant nous nous intéresserons plus précisément à votre trajet actuel, c'est-à-dire au parcours que vous êtes en train de réaliser depuis que vous avez commencé votre marche.

Q14. Quel est le motif de votre déplacement actuel (le motif du trajet)? (ne pas lire, encercler)

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1) Travail | 6) Divertissement (cinéma, théâtre, musée) |
| 2) Magasinage (biens et services) | 7) Sans motif précis (pour passer le temps) |
| 3) Résidence | 8) Église |
| 4) Études | 97) Autre (précisez) : _____ |
| 5) Bar / Restaurant | 99) Refus / NSP |

Q15. Par rapport à ce motif, pourriez-vous m'indiquer votre destination? : (Comme pour la Q7 et Q9 il nous faut le nom du magasin, du restaurant, ou l'étage de l'immeuble où se trouve un lieu de travail ou de services (e.g. un cabinet d'avocats). Pour un complexe comme la Place des Arts, (la Salle Wilfrid-Pelletier, la billetterie etc.) Si même réponse que Q7, inscrire IDEM.

Q16. ... de même que l'endroit où vous avez commencé votre marche pour le trajet en cours? Si même réponse que Q9, inscrire IDEM.

Q17. Au cours de la dernière année, avez-vous fait ce déplacement... (lire, encercler)

- | | |
|--|--|
| 1) ... très régulièrement, pratiquement à tous les jours
(PASSER À Q20) | 4) ... rarement, moins d'une fois par mois |
| 2) ... régulièrement, environ une fois par semaine
(PASSER À Q20) | 5) ... pour la première fois (cette année) |
| 3) ... à l'occasion, environ une fois par mois | 9) Refus / NSP |

Q18. Trouvez-vous très difficile, difficile, plutôt facile ou très facile de vous orienter dans ce trajet?

- | | | | | |
|-------------------|---------------------|------------------|----------------|----------------|
| 1) Très difficile | 2) Plutôt difficile | 3) Plutôt facile | 4) Très facile | 9) Refus / NSP |
|-------------------|---------------------|------------------|----------------|----------------|

Q19. Pour ce déplacement, à quelle(s) source(s) d'information avez-vous eu recours? (ne pas lire, encercler)

- | | |
|---|---|
| 1) Aucune source utilisée | 4) Carte / Plan |
| 2) Panneaux de signalisation | 5) Demande de renseignements à un kiosque d'information |
| 3) Demande de renseignements à un employé | 6) Demande de renseignements à un autre usager |
| 97) Autre (précisez : _____) | 9) Refus / NSP |

Q20. **SI SITE INTÉRIEUR DEMANDER :** Vous arrive-t-il de fréquenter d'autres secteurs de la ville intérieure (espace multifonctionnel ouvert au public, doté d'un réseau piétonnier protégé, et accessible depuis une station de métro ou un stationnement intérieur?) (lire, encercler)

SI SITE EXTÉRIEUR DEMANDER : Vous arrive-t-il de fréquenter des secteurs de la ville intérieure (espace multifonctionnel ouvert au public, doté d'un réseau piétonnier protégé, et accessible depuis une station de métro ou un stationnement intérieur?) (lire, encercler)

- | | |
|---|---|
| 1) Non, jamais (PASSER À LA QUESTION 24) | 4) Oui, régulièrement, environ une fois par semaine |
| 2) Oui, rarement, moins d'une fois par mois | 5) Oui, très régulièrement, pratiquement à tous les jours |
| 3) Oui, à l'occasion, environ une fois par mois | 9) Refus / NSP |

Q21. Si oui, pourriez-vous nous donner un exemple d'un tel secteur dans la ville intérieure?

(OUI PREND TOUT CE QUE LES RÉPONDANTS NOUS INDICERONT)

Q22. Avez-vous trouvé très difficile, difficile, plutôt facile ou très facile de vous orienter dans cet autre secteur?

- | | | | | |
|-------------------|---------------------|------------------|----------------|----------------|
| 1) Très difficile | 2) Plutôt difficile | 3) Plutôt facile | 4) Très facile | 9) Refus / NSP |
|-------------------|---------------------|------------------|----------------|----------------|

Q23. Dans ce même secteur, à quelle(s) source(s) d'information avez-vous eu recours? (ne pas lire)

- | | |
|---|---|
| 1) Aucune source utilisée | 4) Carte / Plan |
| 2) Panneaux de signalisation | 5) Demande de renseignements à un kiosque d'information |
| 3) Demande de renseignements à un employé | 6) Demande de renseignements à un autre usager |
| 97) Autre (précisez : _____) | 99) Refus / NSP |

Q24. Avez-vous des suggestions pour améliorer la circulation piétonne ou l'attrait général de la ville intérieure?

Q25. Quel est votre code postal? _____ (si refus demander les trois premiers caractères) 99) Refus / NSP

Q26. Quel est votre âge? _____ (si refus de répondre, demander ou imputer un groupe d'âge)

- | | | |
|-------------------|-------------------|-------------------|
| 1) De 18 à 40 ans | 2) De 41 à 65 ans | 3) Plus de 65 ans |
|-------------------|-------------------|-------------------|

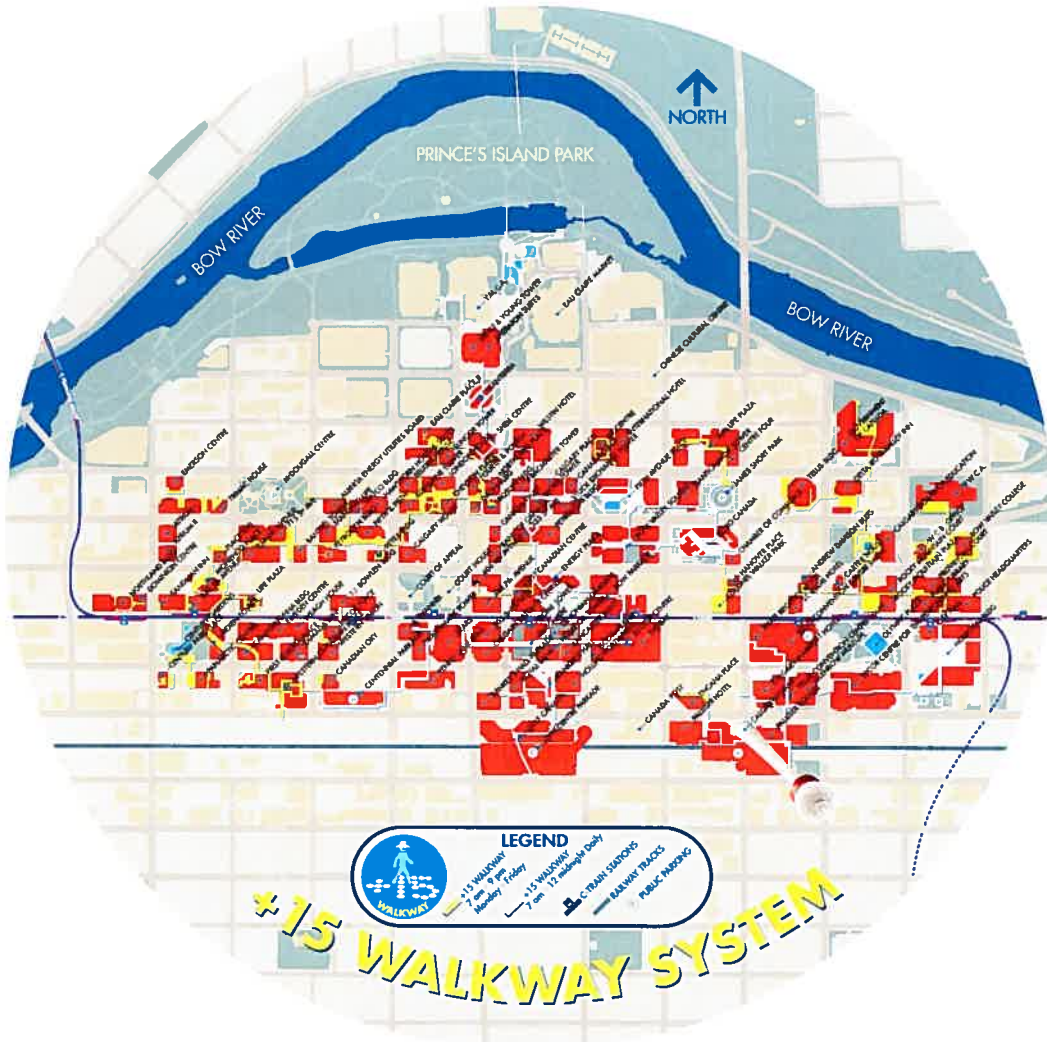
Pour les sites 2, 3, 6, 7, 17, 23, 24 et 25 Accepteriez-vous de répondre par téléphone. Si oui, quel est votre num. téléphone? au mois de septem bre, à quelques questions supplémentaires sur votre fréquentation des commerces du centre-ville? —DEMANDEZ LE PRÉNOM _____

Merci de votre collaboration

Q27. Genre de l'interviewé (encercler)

- | | |
|-------------|------------|
| 1) Masculin | 2) Féminin |
|-------------|------------|

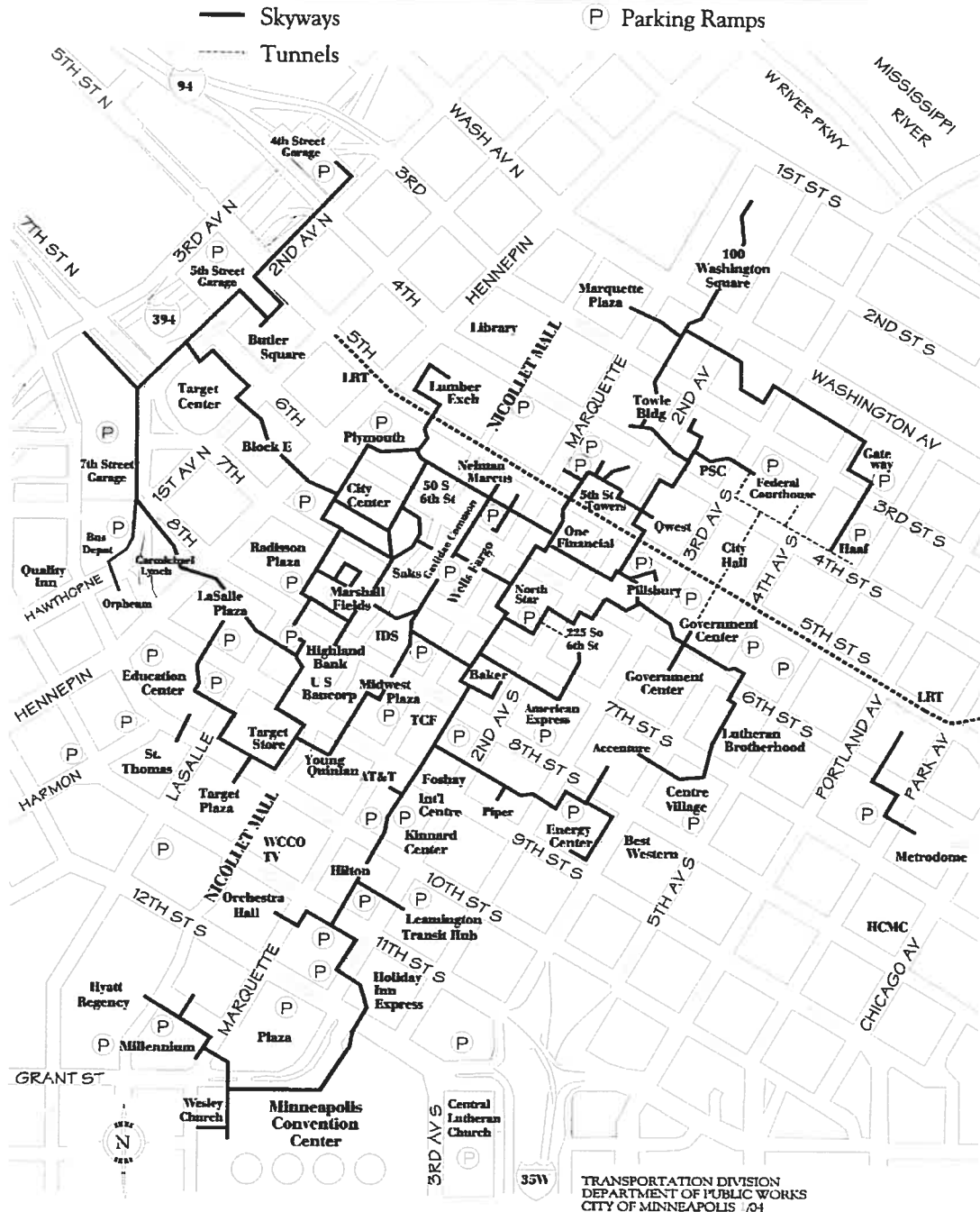
ANNEXE V CALGARY PLUS 15



Source : City of Calgary, 2006

ANNEXE VI MINNEAPOLIS SKYWAY

Downtown Minneapolis Skyways



Source : Greater Minneapolis Convention & Visitors Association, 2006

ANNEXE VII TORONTO PATH



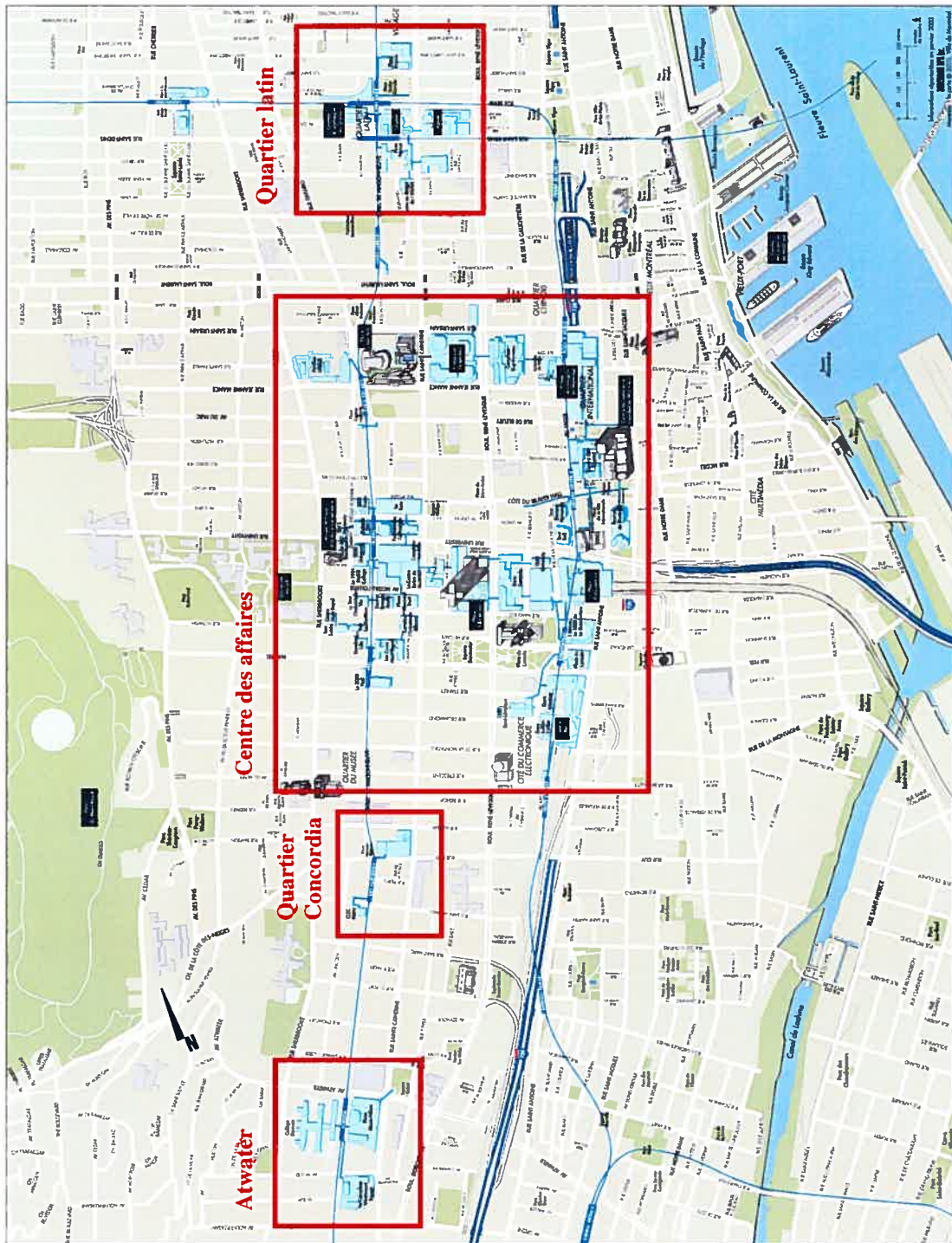
Source : City of Toronto, 2006

ANNEXE VIII VILLE INTÉRIEURE DE MONTRÉAL



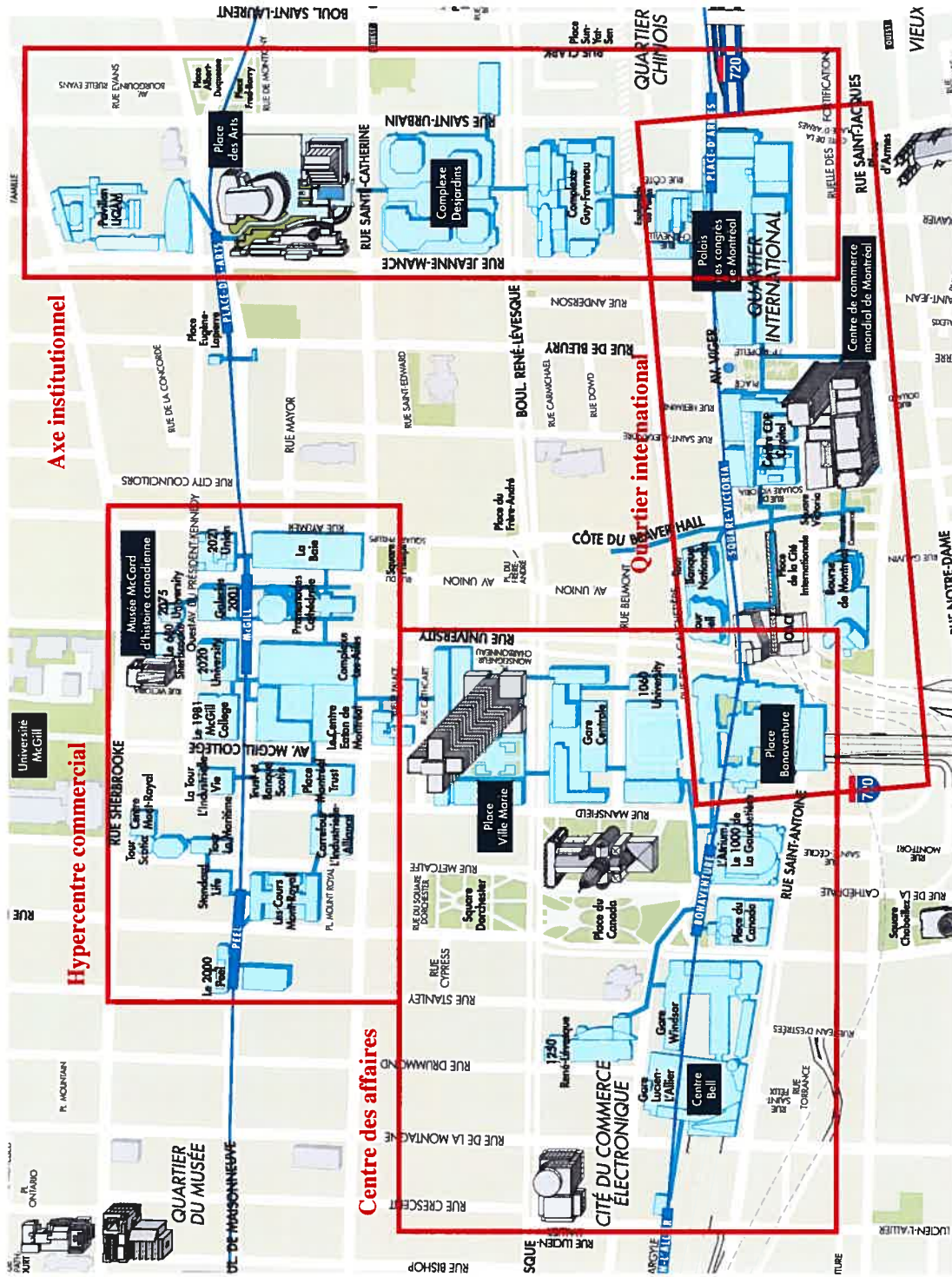
Source : Ville de Montréal, 2004

ANNEXE IX ENSEMBLES DE LA VILLE INTÉRIEURE



Source : Dimension DPR, Ville de Montréal, Arrondissement de Ville-Marie, 2003

ANNEXE X
SOUS-ENSEMBLES DU CENTRE DES AFFAIRES



Source : Dimension DPR, Ville de Montréal, Arrondissement de Ville-Marie, 2003

ANNEXE XI PROCESSUS ACTUEL DE CHEMINEMENT D'UNE DEMANDE

Avant que ne soit émis un permis de construction par l'arrondissement de Ville-Marie, dans lequel se trouve la ville intérieure, une demande pour l'obtention d'un tel permis de la part d'un développeur immobilier doit nécessairement être soumise à un processus d'approbation dans le but de s'assurer que son projet respecte les objectifs du Plan d'urbanisme de la municipalité. Or, toutes les demandes ne sont pas traitées de la même manière par les autorités compétentes. Ainsi, il est possible de diviser en deux grandes catégories les cheminements qu'empruntent les demandes de permis de construire suivant leur dépôt. Ces deux cheminements ont pour différence fondamentale le caractère de conformité ou de dérogation du projet pour lequel est faite la demande par rapport au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie.

Dans le cas d'une demande qui est conforme à la réglementation d'urbanisme, le cas le plus simple, celle-ci est effectuée par le développeur immobilier auprès de l'arrondissement de Ville-Marie et est tout de suite entérinée par le Conseil de l'arrondissement, ce qui entraîne la livraison immédiate du permis de construire. S'il advient qu'une demande soit conforme à la réglementation d'urbanisme et qu'elle contienne en plus une requête pour l'occupation du domaine public, afin que le projet immobilier concerné soit relié à la ville intérieure, ce dernier projet et le corridor traversant l'emprise municipale seront traités séparément. Le projet suivra son cours normal, tel qu'il vient d'être indiqué, tandis que la requête pour l'occupation du domaine public sera confiée à la Direction des travaux publics de l'arrondissement. Enfin, mentionnons que dans certains cas particuliers, des projets dont la demande sera effectuée en conformité avec la réglementation d'urbanisme devront se soumettre à une série de critères d'aménagement, d'architecture et de design avant de recevoir l'approbation du conseil d'arrondissement et qu'il y ait délivrance du permis de construire, cela de manière à garantir leur intégration dans le milieu environnant (a. 710) (Ville de Montréal, 2001). Nous n'aborderons cependant pas cette procédure

plus en détails, puisque le contexte de son application n'est pas pertinent dans ce travail.

Pour ce qui est d'une demande qui est dérogatoire à la réglementation d'urbanisme, le processus d'approbation est beaucoup plus complexe, indépendamment du fait qu'il y ait une volonté du développeur immobilier de raccorder son projet à la ville intérieure ou non. À ce titre, deux types de cheminements sont possibles selon que le projet visé par cette demande fasse l'objet d'une résolution en vertu du règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble de l'arrondissement Ville-Marie (CA-24-011) vu l'article 145.36 de la LAU (voir l'annexe XII) ou d'un règlement en vertu de l'article 89 de la nouvelle Charte de la Ville de Montréal (voir l'annexe XIII). Par ailleurs, il est à noter que pour les projets comportant des dérogations mineures, le cheminement qui est employé est le même que pour les projets particuliers.

La procédure d'autorisation d'un projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble nécessite, pour commencer, que le requérant fournisse une demande dûment présentée en ce sens à l'arrondissement de Ville-Marie. Cette demande doit contenir divers renseignements portant entre autres sur l'implantation au sol, les types d'occupation prévus, la densité, la volumétrie générale et la hauteur des constructions existantes ou à ériger, tout en indiquant les occupations du domaine public à prévoir, notamment si le projet particulier implique une connexion à la ville intérieure (Ville de Montréal, 2002). Une fois déposée, la demande est soumise à une évaluation de la part de la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises ainsi qu'à une consultation du Comité consultatif d'urbanisme (CCU) de l'arrondissement, sur la base d'une série de critères qualitatifs. Leurs recommandations, s'il y a lieu, sont ensuite transmises au conseil d'arrondissement qui doit accorder, avec ou sans conditions, ou refuser la demande d'autorisation du projet particulier qui lui est présentée. Advenant l'adoption du projet de résolution accordant la demande d'autorisation du projet particulier, l'arrondissement doit annoncer la nature du projet et émettre un avis en vue de tenir

une assemblée publique sur celui-ci, de manière à ce que toute personne intéressée puisse obtenir des renseignements et participer à la consultation. Suite à l'assemblée publique, le conseil d'arrondissement adopte une deuxième résolution avec ou sans changements, qui mène à un nouvel avis public dont l'objet est d'inviter les personnes intéressées et habiles à voter à signer une demande de tenue d'un scrutin référendaire. Si le nombre de signatures le justifie, une résolution afin de tenir le référendum est adoptée par le conseil d'arrondissement et enfin, si le verdict est favorable au projet, il y a délivrance du permis de construire, toujours par l'arrondissement.

Au même titre que pour une demande d'autorisation d'un projet particulier, une demande effectuée en vertu de l'article 89 doit être déposée par le requérant à l'arrondissement de Ville-Marie. Cette demande, pour être permise, doit viser la réalisation d'un projet relatif :

- 1) « À un équipement collectif ou institutionnel [...] ;
- 2) À de grandes infrastructures [...] ;
- 3) À un établissement résidentiel, commercial ou industriel situé dans le centre des affaires [...] ;
- 4) À de l'habitation destinée à des personnes ayant besoin d'aide, de protection, de soins ou d'hébergement [...] ;
- 5) À un bien culturel reconnu ou classé ou à un monument historique cité conformément à la Loi sur les biens culturels [...] »
(Gouvernement du Québec, 2006a).

De plus, elle ne peut contenir que les règles d'urbanisme nécessaires à la réalisation du projet (Gouvernement du Québec, 2006a). Suite à son dépôt, la demande est envoyée à la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement, ainsi qu'au CCU et au Comité d'architecture et d'urbanisme (CAU), pour fins d'évaluation. Après coup, le conseil d'arrondissement s'enquiert des recommandations émises, si tel est le cas, et adopte une résolution afin de transmettre le projet de règlement au Conseil de la Ville de Montréal qui, lui, adopte un avis de motion en vue de l'adoption du règlement. Notons ici qu'un règlement adopté par le conseil municipal en vertu de l'article 89 n'est pas susceptible d'approbation référendaire, sauf pour un projet relatif à un bien culturel reconnu ou

classé ou à un monument historique cité, tel qu'indiqué au cinquième alinéa. Suite à l'avis de motion, le projet de règlement doit néanmoins obligatoirement faire l'objet d'une consultation publique menée par l'Office de consultation publique de Montréal, qui doit à cette fin : « tenir des audiences publiques et rendre compte de cette consultation au moyen d'un rapport dans lequel elle peut faire toute recommandation » (Gouvernement du Québec, 2006b). Lorsque cela est complété, le règlement est adopté par le conseil municipal, ce qui entraîne l'émission du permis de construction par l'arrondissement de Ville-Marie.

En somme, la principale différence entre les deux cheminements venant d'être mentionnés, relativement à des projets dérogatoires à la réglementation d'urbanisme, en est une strictement politique. Ainsi, l'adoption d'une résolution en vertu du règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble s'effectue par le Conseil de l'arrondissement de Ville-Marie, tandis que l'adoption d'un règlement en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal s'accomplit au niveau du Conseil de la Ville de Montréal. Pour ce qui est du dépôt de la demande par le requérant et de l'émission du permis de construction, ceux-ci relèvent dans les deux cas de l'arrondissement de Ville-Marie, qui constitue donc la porte d'entrée et de sortie de toute demande. Soulignons enfin comme autre divergence d'importance entre les deux cheminements la possibilité d'approbation référendaire qui est admise pour un projet particulier mais qui ne l'est pas pour un projet déposé en vertu de l'article 89, sauf dans le cas d'un projet dont la réalisation est relative à un bien culturel ou à un monument historique.

Références

- Gouvernement du Québec (2006a). Article 89. *Charte de la Ville de Montréal*.
http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C_11_4/C11_4.html
- Gouvernement du Québec (2006b). Article 89.1. *Charte de la Ville de Montréal*.
http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C_11_4/C11_4.html

Ville de Montréal (2001). *Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie : règlement 01-282*. Montréal, Ville de Montréal, 142 p.

Ville de Montréal (2002). *Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble : règlement CA-24-011*. Montréal, Ville de Montréal, 4 p.

**ANNEXE XII
CHEMINEMENT D'UNE DEMANDE DE PROJET PARTICULIER**

**PROJET PARTICULIER
CHEMINEMENT D'UNE DEMANDE**

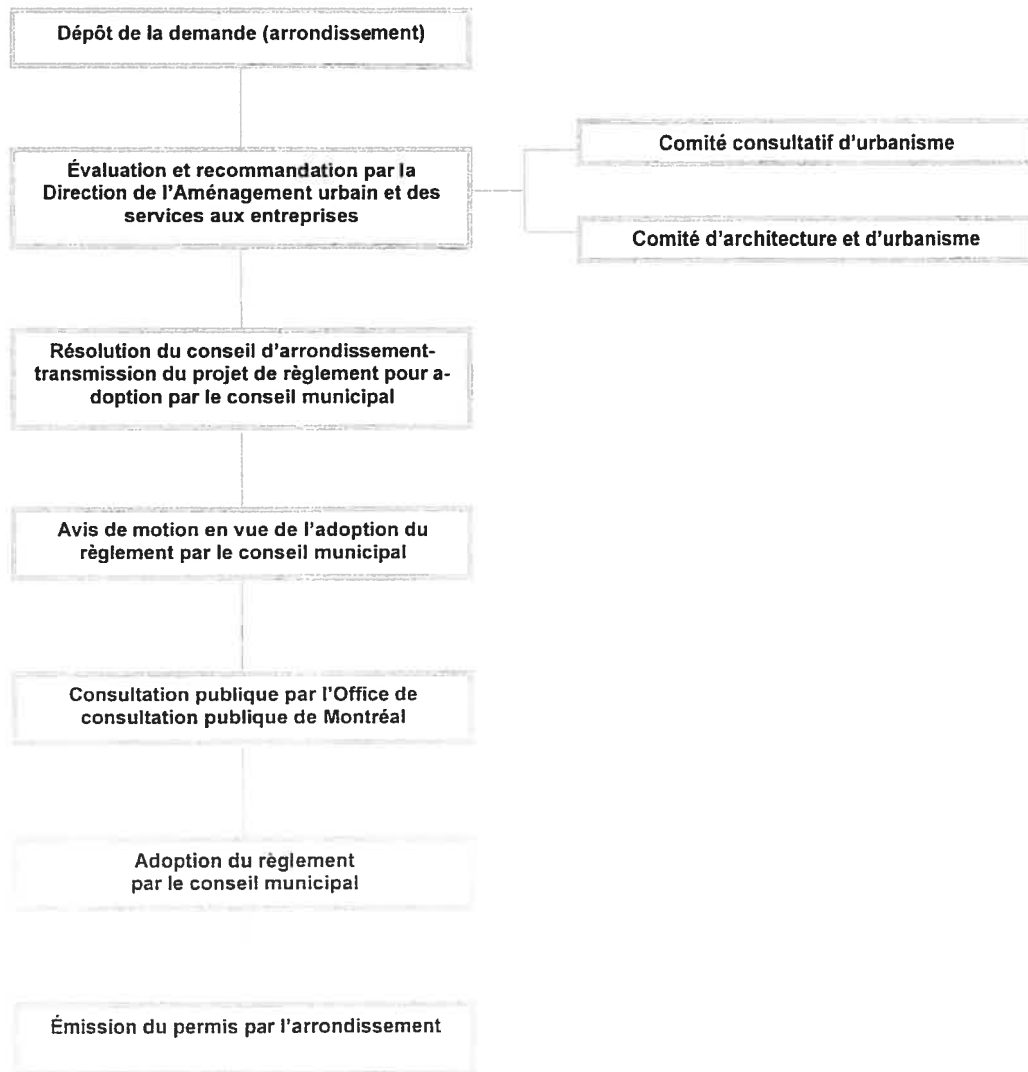


Ville de Montréal
Arrondissement de Ville-Marie

Source : Ville de Montréal. Arrondissement de Ville-Marie, 2004

**ANNEXE XIII
CHEMINEMENT D'UNE DEMANDE
EN VERTU DE L'ARTICLE 89 DE LA CHARTE**

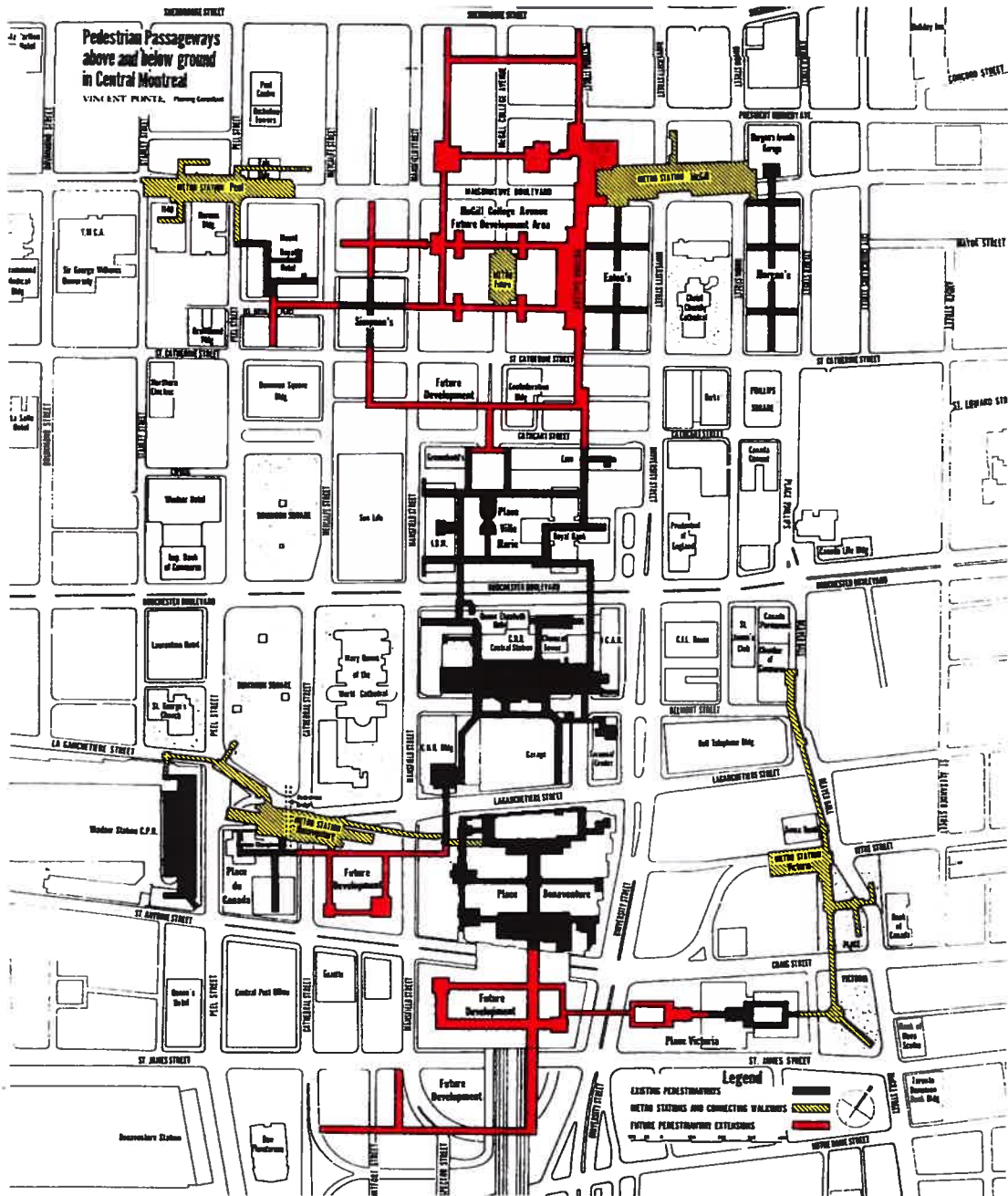
**ARTICLE 89 DE LA CHARTE
CHEMINEMENT D'UNE DEMANDE**



Ville de Montréal
Arrondissement de Ville-Marie

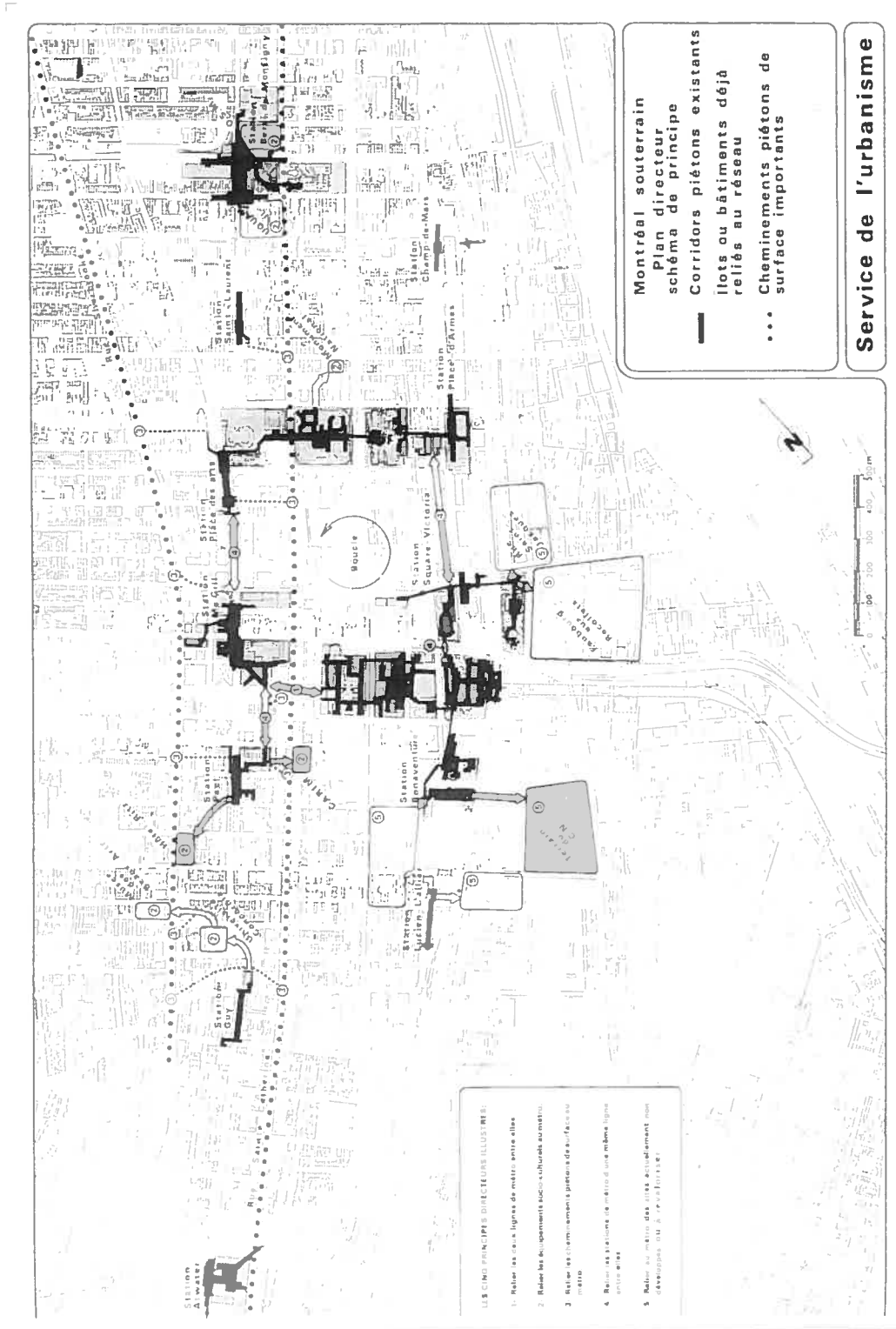
Source : Ville de Montréal. Arrondissement de Ville-Marie, 2004

ANNEXE XIV PLAN DIRECTEUR DE VINCENT PONTE



Source : Vincent Ponte, 1967

ANNEXE XV PLAN DIRECTEUR D'EXPANSION DU RÉSEAU PIÉTONNIER PROTÉGÉ DE CLÉMENT DEMERS






Source : Ville de Montréal, Clément Demers, 1984

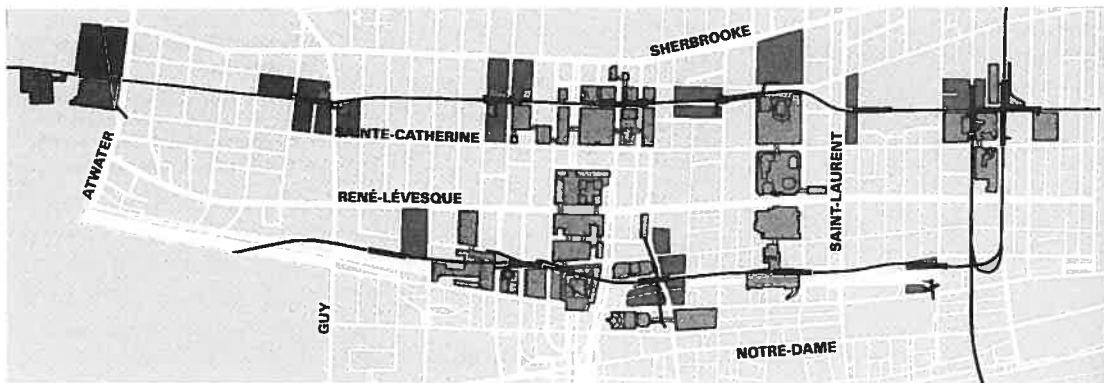
ANNEXE XVI PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL



*Plan 34 – Plan directeur
préliminaire du réseau
piétonnier intérieur*

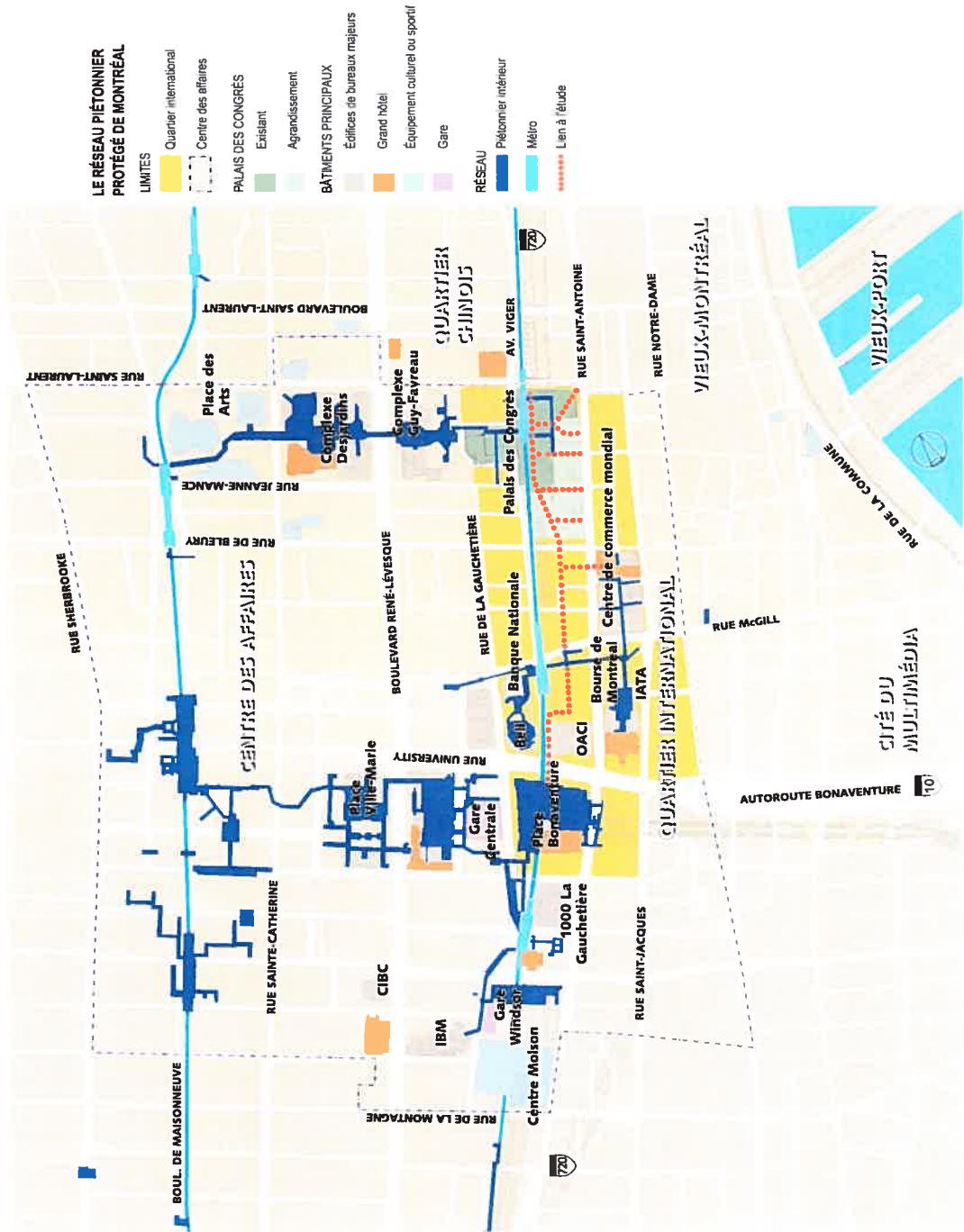
-  Métro
-  Existant et en construction
-  Liens fonctionnels futurs

Source : Ville de Montréal, 1988



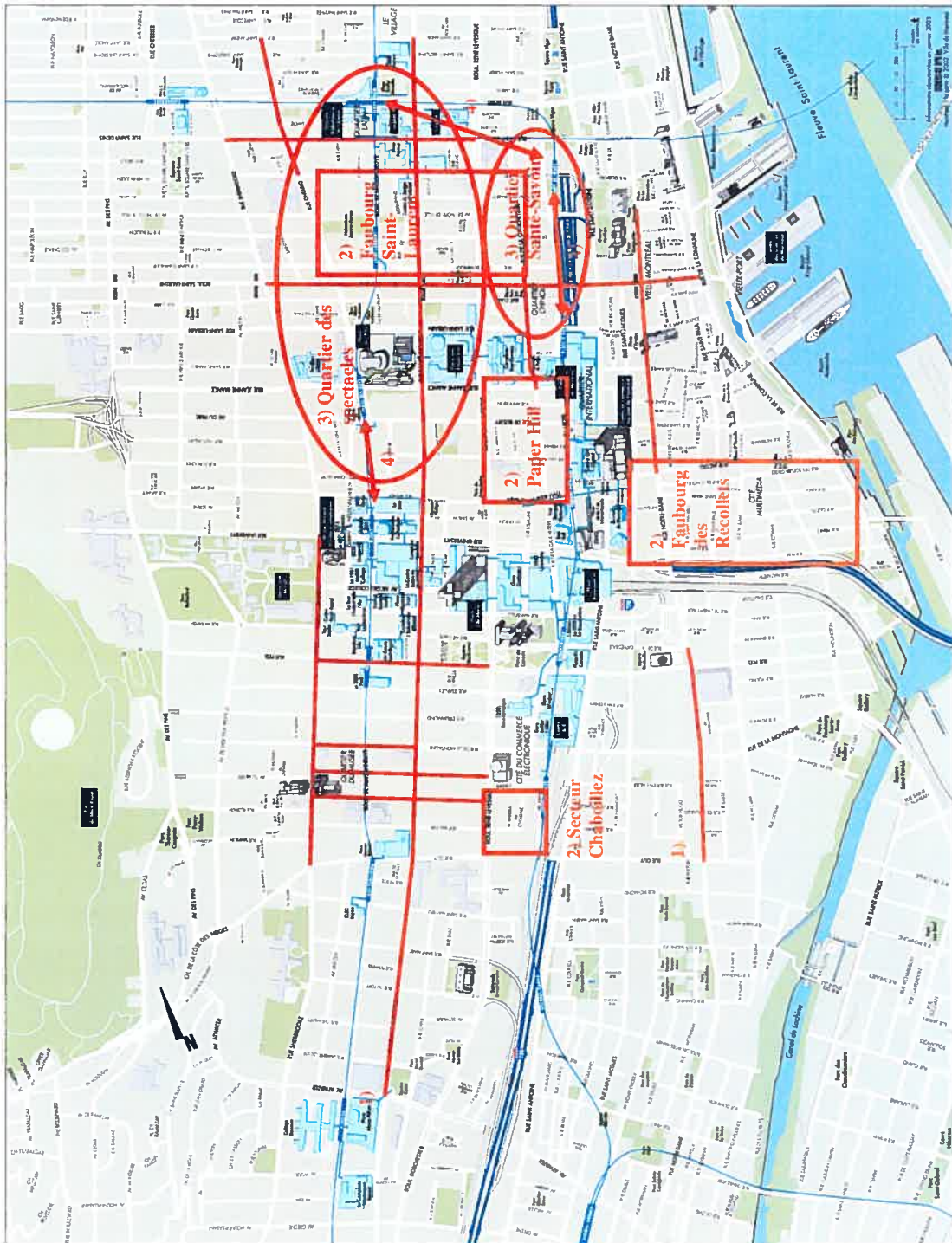
Source : Ville de Montréal, 1992

ANNEXE XVII QUARTIER INTERNATIONAL DE MONTRÉAL



Source : Ville de Montréal. Quartier international de Montréal, 1999

ANNEXE XVIII OBJECTIFS PROPRES À LA VILLE INTÉRIEURE (1 À 4)



Source : Dimension DPR, Ville de Montréal, Arrondissement de Ville-Marie, 2003

