Université de Montréal

AMENAGEMENT ET DYNAMIQUE URBAINE:
Etude du projet McGill College (1984) en rapport avec le mouvement City Beautiful

Tome 1 de 2

par

Souhila DJIAR

Faculté de l'aménagement

Thèse présentée à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de
Philosophiae Doctor (Ph.D.) en aménagement

Septembre 1998

© Souhila Djiar, 1998

NA
9000
U54
1999
V.009
t.1

Université de Montréal

AMÉNAGEMENT ET DYNAMIQUE URBAINE:
Étude du projet McGill College (1984) en rapport avec le mouvement City Beautiful

Tome 1 de 2

par

Soufila DJIAR

Faculté de l'aménagement

Thèse présentée à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de
Philosophiae Doctor (Ph.D.) en aménagement

Septembre 1998

© Soufila Djiar, 1998

Université de Montréal

Faculté des études supérieures

Cette thèse intitulée :

Aménagement et dynamique urbaine: Etude du projet McGill College (1984) en rapport avec le mouvement City Beautiful

présentée par :

Souhila Djiar

a été évaluée par un jury composé des personnes suivantes :

[redacted] — présidente-rapporteuse
Marie Lessard

[redacted] — directeur de recherche
Jean-Claude Marsan

[redacted] — membre du jury
Jacques Dalibard

[redacted] — examinateur externe
Raphael Fischler

[redacted] — représentant du doyen
Jean-Pierre Thouez

Thèse acceptée le : 99-04-26

SOMMAIRE

Dans un contexte caractérisé globalement par une sollicitation générale de l'aménagement spatial, nous nous sommes données comme objectif premier de comprendre quelle est la nature des liens étroits existant entre le retour en force du design urbain et les changements observés au sein des rapports entre les groupes sociaux dans nos sociétés occidentales. Nous nous sommes posées la question du sens à attribuer à ce retour. Est-ce un retour simplement à l'histoire, qui se traduit par la réalisation de formes urbaines et architecturales appartenant au répertoire traditionnel, ou plutôt une re-définition des pratiques sociales, des enjeux de l'aménagement urbain et, par conséquent, du rôle des professionnels de cette discipline? En dehors de l'urbanité recherchée et des volontés exprimées à l'égard de la conservation et de la protection du patrimoine urbain, quels sont les éléments de base qui définissent le design urbain en question? De quelle esthétique urbaine parle-t-on?

Plus en profondeur, le cas de l'événement McGill College nous présente l'hypothèse centrale de recherche suivante: -- La nouvelle tendance d'aménagement spatial contenue dans l'événement McGill College présente un retour du mouvement City Beautiful. En d'autres termes, il faut vérifier le degré et la nature de ressemblance, d'une part, entre les deux projets d'aménagement urbain et, d'autre part, entre les deux contextes de société qui les ont produits.

Appuyées sur des documents écrits et des dessins d'architecture que nous avons soumis à une analyse descriptive fine et objective, nous avons d'abord construit notre cadre conceptuel, soit celui du mouvement City Beautiful, en analysant ce mouvement d'aménagement urbain en rapport avec les caractéristiques de son contexte général de société. Par la suite, nous avons étudié l'événement McGill College en tant que projet d'aménagement urbain mis de l'avant par les acteurs sociaux, de même que le contexte général montréalais dans les années 1980. Puis, nous avons procédé à une analyse comparative entre les deux cadres conceptuels du mouvement City Beautiful et de

l'événement McGill College, considéré comme une manifestation d'un mouvement plus large.

Les résultats ont montré d'abord qu'il n'y avait pas tout à fait retour du mouvement City Beautiful, mais uniquement la réapparition d'une certaine conscience de la ville. Le projet urbain de l'événement McGill College présente une faiblesse dans son ancrage social car le patrimoine urbain n'avait pas la même importance aux yeux de tous. Le milieu économique était toujours hésitant à lui attribuer plus qu'une valeur médiatique ou mercantile.

Aussi, le design urbain s'est révélé comme un phénomène historique montrant dans ce cas-ci que le mouvement moderne (anti-histoire et fonctionnalisme) n'a été qu'un hiatus dans le besoin constant de structuration, de signification et d'imagibilité dans l'espace urbain. L'architecte-urbaniste articulant savoir et savoir-faire s'est avéré encore maître dans son domaine et la présence d'une demande sociale forte derrière son travail est plus que importante.

De la même manière, l'événement McGill College a montré comment un projet d'aménagement spatial pourrait être transformé en projet urbain en impliquant un maximum d'acteurs sociaux dans un processus d'interactions et de dialogues constants. L'architecte, l'urbaniste et le citoyen pourront faire partie intégrante de ce groupe de négociateurs en ayant les mêmes statut et privilèges que tous.

Mots clés: mouvement City Beautiful, Etats-Unis, Canada, avenue McGill College, Montréal, acteurs sociaux, Objectifs généraux d'aménagement, programme d'aménagement, principes d'aménagement et de design.

TABLE DES MATIERES

IDENTIFICATION DU JURY II
SOMMAIRE III
TABLE DES MATIERES V
LISTE DES PLANCHES XIV
LISTE DES TABLEAUX XVII
LISTE DES FIGURES XVIII
REMERCIEMENTS XIX

INTRODUCTION GENERALE

LE CONTEXTE ET LA PERTINENCE DE LA RECHERCHE 1
L'OBJET DE LA THESE 5
LES OBJECTIFS DE LA RECHERCHE 6
LA PROBLEMATIQUE DE LA RECHERCHE 7
DEMARCHE ANALYTIQUE ET METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE 10
L'ETUDE DE CAS, ATOUTS ET FAIBLESSES 14
LE CHOIX DE L'EVENEMENT McGILL COLLEGE 15

PARTIE I
LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL, UN ESPACE URBAIN ET UNE SOCIETE

INTRODUCTION 18

Chap. 1 LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE, POLITIQUE ET CULTUREL EN AMERIQUE DU NORD AU TOURNANT DU 19e SIECLE 22

1 LA SITUATION AUX ETATS-UNIS: UN REFORMISME EN EMERGENCE 23

1.1 LES GRANDS BOULEVERSEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES, POLITIQUES ET CULTURELS DE LA SECONDE MOITIE DU 19e SIECLE 24

1.2 LES PROBLEMES RESULTANT DES BOULEVERSEMENTS DE LA SECONDE MOITIE DU 19e SIECLE 30

1.3 LE REFORMISME COMME SOLUTION AUX PROBLEMES RESULTANT DES GRANDS BOULEVERSEMENTS 35

2 LA SITUATION CANADIENNE: DES INFLUENCES REFORMISTES DES ETATS-UNIS 41

2.1 LES PRINCIPAUX CHANGEMENTS TOUCHANT A LA SCENE URBAINE CANADIENNE 42

2.2 LES PROBLEMES DUS AUX CHANGEMENTS DE LA SECONDE MOITIE DU 19e SIECLE 46

2.3 LE REFORMISME A LA CANADIENNE COMME SOLUTION AUX PROBLEMES URBAINS 50

3 RECAPITULATION: LES ELEMENTS PREMIERS DU CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE, POLITIQUE, CULTUREL ET IDEOLOGIQUE NORD-AMERICAIN AU TOURNANT DU 19e SIECLE 56

Chap. 2 LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL, DEFINITION, PRINCIPES ET CONCEPTS D'AMENAGEMENT 63

1 LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL, ORIGINES ET OBJECTIFS 63

1.1 LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL AUX ETATS-UNIS 63

1.2 LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL AU CANADA 71

1.2.1 LA SITUATION A MONTREAL 72

1.2.2 LA SITUATION A TORONTO 77

1.3 RECAPITULATION 80

2 LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL, CONCEPTS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT 81

2.1 DEFINITION ET ORIGINES DES PRINCIPALES COMPOSANTES DU PLAN DE LA "CITY BEAUTIFUL" 82

2.2 L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE CHICAGO EN 1893 89

2.3 LE PLAN DE CHICAGO EN 1909 94

2.4 LE PLAN D'EMBELLISSEMENT DE MONTREAL DE 1908 100

2.5 LE PLAN D'EMBELLISSEMENT DE TORONTO DE 1911 103

2.6 RECAPITULATION 107

Chap. 3 LES LIENS CONCEPTUELS ENTRE LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL ET SON CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE, POLITIQUE, CULTUREL ET IDEOLOGIQUE 113

1 LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE VU A TRAVERS L'AMENAGEMENT URBAIN DU MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL 114

2 LE CONTEXTE POLITIQUE VU A TRAVERS L'AMENAGEMENT URBAIN DU MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL 118

3 LE CONTEXTE CULTUREL ET IDEOLOGIQUE VU A TRAVERS L'AMENAGEMENT URBAIN DU MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL 121

4 LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL AUX ETATS-UNIS ET AU CANADA, ELEMENTS DE CORRESPONDANCE ET DE DIFFERENCE 125

5 LE CADRE CONCEPTUEL DU MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL 128

6 LA GRILLE D'ANALYSE ET LE CHOIX DES INDICATEURS 133

6.1 LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL, UN MODELE D'AMENAGEMENT URBAIN 133

6.2 L'IDENTIFICATION DES INDICATEURS 134

ILLUSTRATIONS 141

PARTIE II
L'EVENEMENT McGILL COLLEGE: CONTEXTE GENERAL ET HISTOIRE DE L'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE

INTRODUCTION 162

Chap. 4 LE CONTEXTE ECONOMIQUE, POLITIQUE ET SOCIO-CULTUREL MONTREALAIS D'AVANT LES ANNEES QUATRE-VINGT 165

1 APERÇU DE L'HERITAGE DE LA PREMIERE MOITIE DU SIECLE 166

2 LES CHANGEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES, POLITIQUES ET CULTURELS DE L'APRES-GUERRE A MONTREAL 170

2.1 LE DYNAMISME DE LA SCENE ECONOMIQUE MONTREALAISE 171

2.2 LES CHANGEMENTS SOCIO-CULTURELS A MONTREAL 174

2.3 LES TRANSFORMATIONS DE LA SCENE POLITIQUE MONTREALAISE 178

2.3.1 L'ARRIVEE DE JEAN DRAPEAU A L'HOTEL DE VILLE 178

2.3.2 LE PROJET DU MAIRE JEAN DRAPEAU POUR MONTREAL 180

3 LES CONSEQUENCES SUR L'ORGANISATION SPATIALE DE MONTREAL 183

3.1 LA NOUVELLE STRUCTURE SPATIALE DE LA METROPOLE MODERNE 183

3.2 LE ROLE JOUE PAR LES AUTORITES PUBLIQUES MUNICIPALES DE MONTREAL 188

3.3 LE NOUVEAU VISAGE DU CENTRE-VILLE DE MONTREAL 193

3.3.1 LES COMPLEXES MULTIFONCTIONNELS ET LES TOURS A BUREAUX DU NOUVEAU CENTRE-VILLE MONTREALAIS 193

3.3.2 LE ROLE DU METRO ET LE DEVELOPPEMENT DE LA VILLE INTERIEURE MONTREALAISE 204

3.3.3 LES TOURS D'HABITATION DU NOUVEAU CENTRE-VILLE MONTREALAIS 207

4 LES CARACTERISTIQUES DU CONTEXTE GENERAL MONTREALAIS D'AVANT LES ANNEES QUATRE-VINGT 209

Chap. 5 LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE, POLITIQUE, CULTUREL ET IDEOLOGIQUE MONTREALAIS DANS LES ANNEES QUATRE-VINGT 213

1 LA SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE MONTREALAISE EN MUTATION 213

1.1 LE TOURNANT DES ANNEES SOIXANTE-DIX 214

1.2 LES EFFORTS DE LA RELANCE ECONOMIQUE 219

2 LE REAJUSTEMENT DE LA SCENE POLITIQUE MONTREALAISE 224

2.1 LA CRITIQUE DU MAIRE DRAPEAU ET SES CONSEQUENCES 225

2.2 LA REORIENTATION DU DISCOURS POLITIQUE A L'HOTEL DE VILLE DE MONTREAL 227

3 L'EVOLUTION DE LA SCENE SOCIO-CULTURELLE MONTREALAISE 232

3.1 LES GROUPES POPULAIRES DE PRESSION A MONTREAL 233

3.2 LES TRACES SPATIALES DU CHANGEMENT SOCIO-CULTUREL A MONTREAL 239

4 LES ELEMENTS PREMIERS DU CONTEXTE GENERAL DE L'EVENEMENT McGILL COLLEGE 245

Chap. 6 HISTOIRE ET AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE 251

1 L'ORIGINE DE L'AVENUE McGILL COLLEGE 251

1.1 M. JAMES McGILL ET L'AVENUE McGILL COLLEGE 251

1.2 LE CANADIAN NORTHERN RAILWAY ET SA PROPOSITION D'AMENAGEMENT 255

2 LE CANADIEN NATIONAL ET L'AVENUE McGILL COLLEGE 262

2.1 Sir HENRY THORNTON ET L'AVENUE McGILL COLLEGE 264

2.1.1 LA PROPOSITION D'AMENAGEMENT DE 1929 265

2.2 LES PROJETS ET LES REALISATIONS DES ANNÉES 1940 ET 1950 273

3 L'INTERVENTION DE LA VILLE DE MONTREAL DANS L'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE 278

3.1 LA PROPOSITION D'AMENAGEMENT DE L'URBANISTE JACQUES GREBER 279

3.2 LA REGLEMENTATION ET LES ACTIONS DE LA VILLE DE MONTREAL 286

4 DONALD GORDON, LA PLACE VILLE-MARIE ET L'AVENUE McGILL COLLEGE 288

5 L'ETAT EXISTANT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE EN 1982 300

5.1 QUELQUES PROJETS D'AMENAGEMENT PROPOSES POUR L'AVENUE APRES LA PLACE VILLE-MARIE 300

5.2 L'ETAT DE L'AVENUE EN 1982 305

PARTIE III
L'EVENEMENT McGILL COLLEGE, UN PROJET D'AMENAGEMENT ET DES ACTEURS SOCIAUX

INTRODUCTION 316

Chap. 7 LA CONTROVERSE McGILL COLLEGE 319

1 1983: LES NOUVEAUX PROJETS D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE 319

2 LA PROPOSITION D'AMENAGEMENT N° 3 DE CADILLAC FAIRVIEW 323

2.1 GENESE DU PROJET D'AMENAGEMENT 323

2.2 DEVELOPPEMENT DU PROJET ET RÔLE DES AUTORITES PUBLIQUES 327

2.3 RECAPITULATION 331

3 LES REACTIONS DES DIFFERENTS MILIEUX MONTREALAIS 333

3.1 LA REACTION DU MILIEU DES AFFAIRES MONTREALAIS 334

3.2 LA REACTION DU MILIEU POLITIQUE MONTREALAIS 341

3.3 LA REACTION DU MILIEU PROFESSIONEL MONTREALAIS 346

3.4 LA REACTION DES GROUPES DE PRESSION ET DU PUBLIC MONTREALAIS EN GENERAL 348

4 LES ELEMENTS DE LA CONTROVERSE MCGILL COLLEGE 351

Chap. 8 LES REACTIONS DE LA CORPORATION IMMOBILIERE CADILLAC FAIRVIEW ET LA CONSULTATION PUBLIQUE 359

1 LA PREMIERE REACTION DE CADILLAC FAIRVIEW 360

2 LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR L'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE 364

2.1 LE COMITE CONSULTATIF POUR LE DESIGN URBAIN DU SECTEUR McGILL COLLEGE 366

2.2 LA PREMIERE SEANCE DE CONSULTATION PUBLIQUE 368

2.2.1 ANALYSE DES DIFFERENTES INTERVENTIONS TRANSCRITES 370

2.2.2 RESULTATS DE L'ANALYSE DES DIFFERENTES INTERVENTIONS 390

2.3 LE RAPPORT INTERIMAIRE DU COMITE CONSULTATIF 395

2.4 LA SECONDE SEANCE DE CONSULTATION PUBLIQUE 403

2.4.1 ANALYSE DES DIFFERENTES INTERVENTIONS TRANSCRITES 404

2.4.2 RESULTATS DE L'ANALYSE DES DIFFERENTES INTERVENTIONS 428

3 RECAPITULATION 430

Chap. 9 LES RESULTATS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE 437

1 LE RAPPORT FINAL DU COMITE CONSULTATIF POUR LE DESIGN URBAIN DU SECTEUR McGILL COLLEGE 438

1.1 LES RECOMMANDATIONS DU COMITE 440

1.1.1 ANALYSE DES RECOMMANDATIONS DU COMITE 442

1.2 LA SOLUTION D'AMENAGEMENT PROPOSEE PAR LE COMITE 452

1.2.1 ANALYSE DE LA PROPOSITION D'AMENAGEMENT DU COMITE 453

1.3 RECAPITULATION 478

2 LES NOUVELLES REACTIONS A MONTREAL 482

2.1 LA REACTION DES DIFFERENTS MILIEUX MONTREALAIS 483

2.2 LE NOUVEAU PROJET DE CADILLAC FAIRVIEW ET LA REACTION DE J. DRAPEAU 484

3 LES CONCEPTS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT ISSUS DE L'ETUDE DE L'EVENEMENT McGILL COLLEGE 489

4 LES ELEMENTS DU CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE, POLITIQUE, CULTUREL ET IDEOLOGIQUE MONTREALAIS ISSUS DE L'ETUDE DE L'EVENEMENT McGILL COLLEGE 494

PARTIE IV
L'EVENEMENT McGILL COLLEGE ET LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFULL

INTRODUCTION 506

Chap. 10 LES LIENS CONCEPTUELS ENTRE LE PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE ET SON CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE, POLITIQUE, CULTUREL ET IDEOLOGIQUE 508

1 LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE MONTREALAIS DANS LE PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE 508

2 LE CONTEXTE POLITIQUE MONTREALAIS DANS LE PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE 513

3 LE CONTEXTE CULTUREL ET IDEOLOGIQUE MONTREALAIS DANS LE PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE 517

4 LE PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE DANS SON CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE, POLITIQUE, CULTUREL ET IDEOLOGIQUE 521

Chap. 11 L'EVENEMENT McGILL COLLEGE ET LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL 526

1 LES ACTEURS SOCIAUX DES DEUX MODELES D'AMENAGEMENT URBAIN 527

1.1 COMPARAISON DES DEUX CONTEXTES SOCIO-ECONOMIQUES 528

1.2 COMPARAISON DES DEUX CONTEXTES POLITIQUES 534

1.3 COMPARAISON DES DEUX CONTEXTES CULTURELS ET IDEOLOGIQUES 536

2 LA VISION GLOBALE DES DEUX MODELES D'AMENAGEMENT URBAIN 540

3 LE CONTENU DES DEUX MODELES D'AMENAGEMENT URBAIN 544

3.1 COMPARAISON DES DEUX PROGRAMMES D'AMENAGEMENT 544

3.2 COMPARAISON DES PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET DE DESIGN 550

4 DISCUSSION ET ELEMENTS DE CONCLUSION 553

4.1 LES PREOCCUPATIONS D'ORDRE SOCIAL 554

4.2 L'ECHELLE D'AMENAGEMENT LOCALE 556

4.3 LE REGARD VERS LE PASSE URBAIN 558

4.4 LA QUESTION DU PATRIMOINE URBAIN 560

CONCLUSION GENERALE 564

SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES 576

ANNEXES 594

LISTE DES PLANCHES

Pl. 2A _ Plan de l'Exposition universelle de Chicago, 1893 141
Pl. 2B _ Plan agrandi montrant les détails de la Cour d'Honneur, 1893 142
Pl. 2C _ Vue sur le Pavillon de l'administration de l'Exposition universelle de Chicago, 1893 143
Pl. 2D _ Vues sur la Cour d'Honneur, 1893 144
Pl. 2E _ Vue sur l'Ile-réserve de l'Exposition universelle de Chicago, 1893 145
Pl. 2F _ Plan d'ensemble proposé pour le réaménagement de Chicago par D.H. Burnham et E.H. Bennett, 1909 146
Pl. 2G _ Plan du centre civique proposé dans le Plan de Chicago, 1909 147
Pl. 2H _ Vue sur l'hôtel de ville proposé dans le Plan de Chicago, 1909 148
Pl. 2I _ Vue en plan du boulevard axial proposé dans le Plan de Chicago, 1909 149
Pl. 2J _ Vue axonométrique du boulevard axial proposé dans le Plan de Chicago, 1909 150
Pl. 2K _ Plan du système de parcs et parkways proposé pour le réaménagement de Chicago par D.H. Burnham et E.H. Bennett, 1909 151
Pl. 2L _ Plans des trois grands parcs régionaux proposés dans le Plan de Chicago, 1909 152
Pl. 2M _ Illustration du centre civique conçu par J.O. Marchand pour Montréal, 1913 153
Pl. 2N _ Plan d'ensemble proposé par l'AAPQ pour Montréal, 1908 153
Pl. 2O _ Plan d'aménagement de l'avenue du Parc proposé par l'AAPQ, Montréal, 1908 154
Pl. 2P _ Plan d'aménagement de l'avenue Atwater proposé par l'AAPQ, Montréal, 1908 155
Pl. 2Q _ Illustration de l'aménagement de la rue Ontario proposé par W. Lyall, Montréal, 1910 156
Pl. 2R _ Plan d'embellissement proposé pour Toronto en 1905 157
Pl. 2S _ Plan d'embellissement proposé pour Toronto en 1908 158
Pl. 2T _ Plan d'embellissement proposé pour Toronto en 1911 159
Pl. 2U _ Plan du centre civique proposé pour Toronto par le CIC, 1911 160
Pl. 6A _ Vue sur le Pavillon des Arts de l'université McGill dans les années 1840 252
Pl. 6B _ Vue sur les habitations en terrasse situées sur l'avenue McGill College en 1860 254
Pl. 6C _ Façade d'une synagogue donnant sur l'avenue McGill College en 1905 256
Pl. 6D _ Plan du tracé du tunnel du CNoR et de la ville Mont-Royal, 1912 258
Pl. 6E _ Vue sur le projet immobilier du CNoR au centre-ville de Montréal datant de 1913 261
Pl. 6F _ Vue montrant la Gare du Tunnel (construite en 1917) durant les années 1920 262
Pl. 6G _ Vue axonométrique du projet d'aménagement des terrains du CNR conçu par H.G. Jones et J.S. Archibald, 1929 269

Pl. 6H _ Vue sur l'aménagement de l'avenue McGill College proposé par Jones et Archibald, 1929 270
Pl. 6I _ Plans de la gare Centrale telle que réalisée en 1943 271
Pl. 6J _ Vue sur le bâtiment de la Gare Centrale dans son environnement, 1943 272
Pl. 6K _ Vues sur les propositions d'aménagement des terrains du CNR, de même que les réalisations faites durant les années 1950 276
Pl. 6L _ Plan d'embellissement de Philadelphie conçu par J. Gréber en 1917. Le Fairmount Parkway constitue la pièce maîtresse 280
Pl. 6M _ Vue sur le Fairmount Parkway 281
Pl. 6N _ Plan d'aménagement du centre d'Ottawa conçu par J. Gréber en 1938 283
Pl. 6O _ Proposition de réaménagement de l'avenue McGill College conçue par J. Gréber en 1952 285
Pl. 6P _ Plans d'aménagement de la circulation à l'échelle de la région et du centre-ville de Montréal proposés par l'équipe de W. Zeckendorf, 1958 291
Pl. 6Q _ Plan directeur d'aménagement des terrains du CNR et de l'avenue McGill College proposé par l'équipe de W. Zeckendorf, 1958 292
Pl. 6R _ Le concept initial de la plaza de la Place Ville-Marie datant de 1958 293
Pl. 6S _ Plan et coupe sur le complexe multifonctionnel de la Place Ville-Marie réalisé en 1962 296
Pl. 6T _ Vue sur la plaza de la Place Ville-Marie réalisée en 1962 et plan de sa galerie marchande 297
Pl. 6U _ Vue en plan de la proposition d'aménagement du groupe MACE datant de 1965 303
Pl. 6V _ Coupe-perspective sur la proposition d'aménagement du groupe MACE datant de 1965 304
Pl. 6W _ Plan de l'avenue McGill College à l'état existant en 1984 309
Pl. 6X _ Les façades urbaines de l'avenue McGill College à l'état existant en 1984 310
Pl. 6Y _ Quelques vues montrant l'état existant de l'avenue McGill College en 1984 311
Pl. 7A _ La proposition d'aménagement de Cadillac Fairview datant de décembre 1982 355
Pl. 7B _ Une seconde version de la proposition d'aménagement de Cadillac Fairview datant de mars 1983 356
Pl. 7C _ Une troisième version de la proposition d'aménagement de Cadillac Fairview datant de décembre 1983 356
Pl. 7D _ Une quatrième version de la proposition d'aménagement de Cadillac Fairview datant de février 1984 357
Pl. 7E _ Une cinquième version de la proposition d'aménagement de Cadillac Fairview datant de mars 1984 357
Pl. 7F _ La version de la proposition d'aménagement de Cadillac Fairview publiée dans le journal *La Presse* du 13 avril 1984 358
Pl. 8A _ Vue sur la maquette de la version améliorée du projet Cadillac Fairview datant de juin 1984 433

Pl. 8B _ Coupe et vue sur la maquette sans la tour à bureaux de la version améliorée du projet Cadillac Fairview datant de juin 1984 434
Pl. 8C _ Plans du RDC et du 4e étage de la version améliorée du projet Cadillac Fairview datant de juin 1984 435
Pl. 8D _ Vue sur la salle de concert de l'OSM conçue par R.T. Affleck dans le cadre du projet Cadillac Fairview, juin 1984 436
Pl. 9A _ Plan d'aménagement de l'avenue McGill College proposé par l'architecte du comité consultatif, P. Rose, en septembre 1984 457
Pl. 9B _ Les façades urbaines de l'avenue McGill College proposées par l'architecte du comité consultatif, P. Rose, en septembre 1984 458
Pl. 9C _ Plan montrant l'emprise générale de l'avenue McGill College tel que proposée dans le projet d'aménagement du comité consultatif, septembre 1984 461
Pl. 9D _ Les façades urbaines de l'avenue McGill College et leur alignement tel que proposés dans le projet d'aménagement du comité consultatif, septembre 1984 463
Pl. 9E _ Plan montrant l'aménagement paysager de l'avenue McGill College tel que proposé dans le projet d'aménagement du comité consultatif, septembre 1984 468
Pl. 9F _ Plan montrant les différents espaces de l'avenue McGill College tel que proposés dans le projet d'aménagement du comité consultatif, septembre 1984 473
Pl. 9G _ Vue sur l'espace linéaire de l'avenue McGill College tel que proposé dans le projet d'aménagement du comité consultatif, septembre 1984 474
Pl. 9H _ Vues sur les espaces clos nos 1 et 2 de l'avenue McGill College tel que proposé dans le projet d'aménagement du comité consultatif, septembre 1984 475
Pl. 9I _ Vues sur les espaces clos nos 7 et 8 de l'avenue McGill College tel que proposé dans le projet d'aménagement du comité consultatif, septembre 1984 476
Pl. 9J _ Plan illustrant la distribution des masses dans le nouveau projet Cadillac Fairview datant de septembre 1984 500
Pl. 9 K _ Plan du RDC du nouveau projet Cadillac Fairview datant de septembre 1984 501
Pl. 9L _ Vue vers le sud de l'avenue McGill College illustrant en premier plan la salle de concert du nouveau projet Cadillac Fairview, septembre 1984 502
Pl. 9M _ Vue vers le nord de l'avenue McGill College illustrant la façade du nouveau projet Cadillac Fairview, septembre 1984 503
Pl. 9N _ Vue vers le nord illustrant l'avenue McGill College tel que proposé par le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, avril 1985 504

LISTE DES TABLEAUX

Tableau A _ Les indicateurs de la vision globale du modèle d'aménagement urbain du mouvement City Beautiful 136
Tableau B _ Les indicateurs du contenu du modèle d'aménagement urbain du mouvement City Beautiful 138
Tableau C _ Les indicateurs des acteurs sociaux du modèle d'aménagement urbain du mouvement City Beautiful 139
Tableau D _ La première séance de consultation publique 372
Tableau E _ La seconde séance de consultation publique 406
Tableau F _ Les recommandations du comité consultatif 443
Tableau G _ Les critères d'aménagement sous-tendant l'emprise générale de l'avenue proposés par le comité consultatif 460
Tableau H _ Les critères d'aménagement sous-tendant les façades urbaines de l'avenue proposées par le comité consultatif 465
Tableau I _ Les critères d'aménagement sous-tendant l'aménagement paysager de l'avenue proposés par le comité consultatif 470
Tableau J _ Les critères d'aménagement sous-tendant les espaces de l'avenue proposés par le comité consultatif 477
Tableau K _ Comparaison des deux systèmes économiques 529
Tableau L _ Comparaison des deux systèmes politiques 535
Tableau M _ Comparaison des deux système culturels et idéologiques 537
Tableau N _ Comparaison des visions d'aménagement globales des deux modèles d'aménagement urbain 541
Tableau O _ Comparaison des programmes d'aménagement des deux modèles d'aménagement urbain 545
Tableau P _ Comparaison des principes d'aménagement et de design des deux modèles d'aménagement urbain 551

LISTE DES FIGURES

Figure 1 _ Les éléments conceptuels du contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique nord-américain au tournant du 19e siècle 62
Figure 2 _ Les concepts et principes d'aménagement et de design du mouvement City Beautiful 110
Figure 3 _ Les liens conceptuels entre le mouvement City Beautiful et son contexte socio-économique 118
Figure 4 _ Les liens conceptuels entre le mouvement City Beautiful et son contexte politique 121
Figure 5 _ Les liens conceptuels entre le mouvement City Beautiful et son contexte culturel et idéologique 124
Figure 6 _ Le cadre conceptuel du mouvement City Beautiful 132
Figure 7 _ Schéma de la logique du projet urbain du mouvement City Beautiful 134
Figure 8 _ Les éléments premiers du contexte général de l'événement McGill College 250
Figure 9 _ Les concepts et principes d'aménagement et de design contenus dans le rapport final du comité consultatif 482
Figure 10 _ Les concepts et principes d'aménagement et de design issus de l'événement McGill College 492
Figure 11 _ Les éléments premiers du contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique montréalais issus de l'événement McGill College 499
Figure 12 _ Les liens conceptuels entre le projet d'aménagement de l'avenue McGill College et son contexte socio-économique montréalais 512
Figure 13 _ Les liens conceptuels entre le projet d'aménagement de l'avenue McGill College et son contexte politique montréalais 516
Figure 14 _ Les liens conceptuels entre le projet d'aménagement de l'avenue McGill College et son contexte culturel et idéologique montréalais 520
Figure 15 _ Le projet d'aménagement de l'avenue McGill College dans son contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique montréalais 525

REMERCIEMENTS

Mes remerciements les plus sincères vont avant tout à monsieur Jean-Claude Marsan, qui a dirigé cette recherche, et à mon conjoint Larbi, qui ont su m'être d'un énorme support dans les moments les plus difficiles durant ces dernières années.

Egalement, je remercie les membres de mon comité tutorial, M. Jacques Lachapelle et M. Gérard Beaudet. Ce dernier a été d'une générosité remarquable en acceptant de relire le document au complet, de le corriger et d'y apporter ses précieux commentaires.

Ma profonde reconnaissance va aussi à monsieur Pierre-Richard Bisson qui a lui aussi donné de son précieux temps pour lire ma thèse, la corriger et y apporter ses appréciations et ses remarques, qui m'ont été d'une grande utilité.

Enfin, à tous ceux et celles qui m'ont aidé de près ou de loin à entreprendre, puis à finir cette recherche, je dis un grand merci.

INTRODUCTION GENERALE

LE CONTEXTE ET LA PERTINENCE DE LA RECHERCHE

Dans le monde des sociétés capitalistes-avancées, nous assistons depuis quelques années à une sollicitation de plus en plus accrue de l'aménagement urbain de la part des différents groupes sociaux. La scène où s'exprime toute cette sollicitation est locale et la plupart du temps municipale. Chacun étant à la recherche de la satisfaction de ses propres besoins, les acteurs sociaux en milieu urbain font de l'aménagement spatial, et tout particulièrement de l'espace urbain (public par définition), un important moyen de réponse à leurs intérêts qui, faut-il le noter, ne sont pas toujours convergents. Les professionnels de cette discipline, notamment les architectes et les urbanistes, ont lancé le mouvement de révision de la doctrine du mouvement moderne, de son architecture fonctionnaliste, de son style international, de ses espaces dits urbains, etc[1]. Leur objectif avoué est celui de retrouver une reconnaissance et un statut social complètement anéantis par la crise du mouvement moderne.

Du côté des acteurs socio-économiques, la qualité de l'aménagement urbain devient un moyen de marketing de premier rang dans le monde de la concurrence entre les grands centres urbains positionnés à l'échelle urbaine mondiale. L'environnement bâti et l'ambiance urbaine que cet aménagement contribue à créer deviennent une autre carte à jouer tout aussi importante que l'efficacité fonctionnelle et le développement technique nécessaires au monde des affaires. Ici encore, l'objectif admis par tous est celui de la

---

[1] A ce titre, les exemples sont nombreux. Il y en a qui s'attaquent aux formes architecturales comme Ch. Jenks (1987), aux formes urbaines comme L. Krier (1994), aux méthodes de conception architecturales comme c'est le cas de P.M. Condon (1988) ou encore aux méthodes de planification tels que S. Van der Ryn et P. Calthorpe (1986) ou J. Barnett (1995). Voir les références complètes dans la bibliographie.

recherche d'une image urbaine distinctive qui permet d'avoir sa propre marque de commerce difficile à reproduire ailleurs[2].

Le milieu socio-culturel est lui aussi de la partie. Sa sollicitation de l'aménagement urbain s'exprime à travers sa recherche d'une meilleure qualité de vie, de sécurité, de plaisir sensoriel, etc., mais aussi de recherche identitaire, d'enracinement culturel et de pratiques spatiales. L'urbanité est au coeur des revendications des citoyens et des groupes communautaires. Et pour y arriver, ces acteurs semblent avoir trouvé le moyen, celui de la maîtrise, voire du contrôle collectif, du développement urbain par la participation au processus de prise de décision[3].

Quant au monde politique (local), il semble à la recherche d'un positionnement nouveau dans l'arène locale alors qu'il est interpellé, d'une part, par les collectivités à une participation active dans le développement de la ville et, d'autre part, par des changements imposés par les gouvernements centraux. Cette arène locale est de plus en plus revalorisée et appelée à jouer pleinement son rôle de lieu de régulation des rapports sociaux et d'articulation des efforts divers du développement économique, politique, socio-culturel et territorial de la ville. L'objectif poursuivi est celui de réussir à assurer la croissance économique locale, mais aussi à rééquilibrer les différentes forces actives sur cette même scène. L'espace urbain est placé au coeur des interventions du pouvoir public local[4].

Devant ce portrait très global des caractéristiques des acteurs sociaux et de leurs

---

2 Ici aussi, les appels et les actions en faveur de cette nouvelle carte à jouer sont nombreux. On peut citer R.V. Knight (1989) _ article 1 et 2 cités dans la bibliographie, I. Strange (1997) pour le cas qu'il présente à Sheffield en Angleterre, ou encore A. Sallez (1993).

3 A ce titre, on peut citer, entre autres, l'exemple de "la coopération communautaire" de J. Jessop et C. Weaver (1985), ou encore "l'approche collaborative" de O. Soubeyran (1988).

4 A cet effet, l'article de R.V. Knight (1989) intitulé: "Redefining Cities" est très révélateur. Il préconise pas moins du concept de "Ville-Etat" pour cette arène politique locale. Voir aussi F. Ascher (1995).

buts recherchés face à l'espace de leur ville, on pourrait être tenté de conclure vite qu'il est légitime de vouloir un aménagement spatial favorable à l'épanouissement de ses propres intérêts. Or cette situation ne peut être aussi simple qu'elle le paraît. Les intérêts de tous et chacun semblent non seulement être servis par l'aménagement spatial comme tel, mais que, pour tous, cet aménagement correspond au type traditionnel. Dans cette perspective, la situation présente des transformations majeures dans les rapports sociaux et dans la conception générale de l'espace de nos villes. Pour cela, elle mérite d'être questionnée et examinée en profondeur et ce, en rapport avec le constat général que l'on fait de la situation actuelle que vivent les sociétés occidentales; à savoir, une phase de crise de l'urbain, de restructuration économique, d'incertitude et de remise en cause des grands schémas explicatifs. Nous vivons certes une période de transition car, dans notre monde actuel, rien n'est statique, et la grande question reste celle de comprendre ce qui se passe et de savoir vers où on se dirige à moyen et long termes.

Ainsi, c'est dans cette perspective, et en tant que professionnelle de l'aménagement urbain, qu'il nous importe d'examiner finement ces changements dans leurs rapports les plus significatifs à notre discipline. Et c'est pour cela que nous avons choisi un corpus empirique précis, celui de l'événement McGill College et son contexte montréalais immédiat (les années 1980). Cet événement, qui s'est déroulé vers le milieu des années quatre-vingt, consiste en une controverse autour d'un projet d'aménagement de l'avenue McGill College. Les principaux acteurs de la scène publique montréalaise s'y sont impliqués pour défendre presque unanimement un concept d'aménagement particulier qui semblait satisfaire les intérêts de tous et chacun.

En fait, ces changements se situent à deux niveaux inter-reliés: le premier est celui de la société dans ses rapports entre individus et entre groupes d'acteurs, mais aussi face à son espace bâti. Il s'agit en fait de changements importants face à l'aménagement spatial, qui se sont opérés depuis la fin des années soixante. A leur début, ils se sont manifestés de manière dispersée, mais, depuis les années quatre-vingt, ils se sont non seulement accélérés mais aussi relativement précisés et, mieux encore,

généralisés pour rallier une grande majorité des forces sociales agissant en milieu urbain. On est quand même loin de la période de poursuite d'objectifs de croissance simplement pour la croissance et l'enrichissement matériel.

Le second niveau est celui de l'espace urbain lui-même et de sa forme physique. Il s'agit du type d'aménagement urbain que tous les groupes sociaux semblent solliciter. En effet, que ce soient les professionnels de la discipline (et ils sont nombreux dans ce mouvement), les intervenants socio-économiques, politiques ou encore les milieux socio-culturels et les mouvements communautaires, tout le monde semble s'accorder sur le même concept d'aménagement urbain ou presque. Ce concept n'est pas défini de manière explicite dans tous les cas mais ses principaux éléments formulés par les différents groupes sociaux dans leurs discours et dans leurs revendications se résument dans des expressions comme le patrimoine urbain, la ville traditionnelle, l'espace urbain traditionnel, le cadre bâti ancien, la rue, la place, le café-terrasse, la centralité urbaine, le symbole, le repère urbain, la continuité, l'histoire, les valeurs culturelles, les traditions, etc. Ce sont là autant d'éléments qui expriment un penchant net en faveur de l'architecture urbaine ou encore du design urbain qui, il faut le noter, a connu ces dernières années un retour en force bien remarqué par tous. Notre cas d'étude qu'est la proposition d'aménagement de l'avenue McGill College en est un exemple, d'autant plus que ce projet a des racines historiques qui remontent au mouvement City Beautiful.

Ainsi, nous constatons d'abord une restructuration des rapports sociaux qui a des impacts notables sur la conception de l'espace bâti de cette société. Elucider cette restructuration sociale et spatiale et saisir la nature des liens qui sont à la base de son articulation constituent toute la pertinence sociale de la présente recherche. Le second constat est celui du retour aux formes architecturales et urbaines traditionnelles et au design urbain[5], qui semble être au coeur de cette articulation entre les deux

---

5 La définition de "design urbain" que nous adoptons ici est à peu près celle donnée par Ch. F. Otto dans: P. Merlin - F. Choay (1996) _ Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. p.813-814. L'auteur précise que l'expression "urban design" "désigne le processus de conception et de réalisation

(à suivre...)

restructurations sociale et spatiale. Là encore, comprendre ce phénomène et tenter de cerner sa spécificité et sa signification réelle sont d'une grande importance pour l'ensemble des disciplines de l'aménagement urbain et les décideurs en matière de développement des villes. De plus, la pertinence scientifique de cette recherche se situe fondamentalement dans notre questionnement des rapports dialectiques entre l'économique, le politique, le socio-culturel et la forme physique de l'espace bâti. Sur un mode empirique, notre recherche explore la question dans le cadre d'un milieu spécifique, celui de Montréal, grande métropole nord-américaine, ce qui nous permet une analyse d'une certaine profondeur du phénomène questionné.

L'OBJET DE LA THESE

Notre analyse porte avant tout sur la forme physique de l'espace bâti qui constitue l'objet même de la présente thèse. Celle-ci est considérée non pas comme une pure création de l'aménagiste découlant d'un geste artistique, mais plutôt comme une synthèse d'aspirations et d'intérêts divers émanant de l'ensemble de la société qui la produit et utilise les espaces qui en découlent. Dans cette perspective, notre objet d'étude, qu'est le projet d'aménagement de l'avenue McGill College, est analysé en rapport étroit avec le contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique régnant à Montréal dans les années 1980. De plus, comme il présente des racines enfouies dans le mouvement City Beautiful, il est étudié aussi à la lumière de ce mouvement d'aménagement urbain.

Notre recherche est ainsi de type empirique. Elle concerne l'espace urbain à

5(...suite)

d'arrangements physiques permettant de maîtriser l'organisation formelle de la croissance urbaine à travers permanences et changements. Ce champ d'activité se trouve à mi-chemin entre les pratiques respectives des architectes et des urbanistes...
"...l'urban design célèbre la *res publica* des rues, places, axes, perspectives, cheminements et mobilier urbain". A cela, il faut ajouter que le design urbain valorise l'esthétique et la forme urbaine et il utilise principalement les espaces publics pour opérer des interventions de structuration de l'espace de la ville.

Montréal, les acteurs sociaux montréalais et les enjeux de l'aménagement urbain qui se situent à la jonction entre cette société et son espace bâti.

LES OBJECTIFS DE LA RECHERCHE

Comme nous l'avons déjà mentionné plus haut, le but premier de cette entreprise de recherche est de comprendre un phénomène spécifique et de saisir sa signification réelle dans sa dimension historique et actuelle alors que nous traversons une période d'incertitude pour les disciplines d'aménagement tout au moins. Mais, ce qui sous-tend cet objectif général, ce sont d'autres buts d'ordre théorique, empirique et aussi personnel. Nous les résumons comme suit:

_ Approfondir notre connaissance, d'une part, du mouvement City Beautiful en tant que mouvement d'aménagement urbain nord-américain en rapport étroit avec son contexte socio-économique, politique et culturel. D'autre part, dégager quelques différences qui s'imposent entre le mouvement City Beautiful aux Etats-Unis et au Canada;

_ Cerner les liens directs et indirects entre le mouvement City Beautiful et l'événement McGill College;

_ Saisir le degré et la nature de la dimension et de la continuité historique présente dans l'événement McGill College;

_ Cerner le rapport qui existe dans les deux cas entre la forme spatiale et la dynamique urbaine, c'est-à-dire entre la forme urbaine et le contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique;

_ Comprendre et expliciter le rapport actuel entre l'économique, le politique, et le social et situer le rôle de l'aménagement urbain à l'intérieur de ce même rapport;

_ Contribuer à la conceptualisation des relations entre l'économique, le politique, le socio-culturel et la forme physique de l'espace bâti;

_ Contribuer à approfondir l'étude de la situation actuelle de l'architecture et de l'urbanisme à Montréal; et (pourquoi pas),

_ Approfondir nos connaissances sur notre milieu (nord-américain) et notre ville

(Montréal) d'adoption.

LA PROBLEMATIQUE DE LA RECHERCHE

Comme nous venons de le dire plus haut, nous constatons, d'une part, une sollicitation accrue et de plus en plus généralisée de l'aménagement urbain. D'autre part, le concept d'aménagement spatial en question se réclame largement du design urbain. Résultat: c'est le retour en force de cette manière de concevoir l'espace de nos villes ou encore de cette tendance de l'aménagement spatial. Notre question centrale est celle de comprendre ce que cela veut dire pour les disciplines de l'aménagement urbain tout particulièrement.

Un tel questionnement nous amène dans le champ d'analyse du rapport entre la forme physique de l'espace urbain et le contexte général de la société dans lequel elle est produite. Cette même analyse contribue à nous renseigner sur la nature de la tendance d'aménagement spatial, sur les enjeux qui lui sont rattachés et sur le rôle des professionnels de cette discipline. Notre problématique s'énonce alors sous forme de questions dont les principales sont:

_ Dans un contexte caractérisé de façon globale par le changement et l'incertitude, quelle est la nature des liens qui semblent émerger en cette fin de siècle entre la société et la forme physique de son espace bâti? Tout porte à croire que l'espace bâti devient en quelque sorte partie intégrante de soi, de l'identité même de la personne physique ou encore de la collectivité. D'où son aménagement qui acquiert une importance majeure.

_ Quel sens faut-il attribuer au retour en force du design urbain? Est-ce un retour simplement à l'histoire, qui s'est traduit dans le cas de l'événement McGill College par la réalisation d'un concept datant des années 1920 (dans ce sens, ce concept est considéré comme patrimoine), ou plutôt une re-définition des pratiques sociales, des enjeux de l'aménagement urbain et, par conséquent, du rôle des professionnels de cette discipline?

_ En dehors de l'urbanité recherchée et des volontés exprimées à l'égard de la conservation et de la protection du patrimoine urbain, quels sont les éléments de base qui caractérisent le design urbain en question? De quelle esthétique urbaine parle-t-on?

Pour comprendre en profondeur cette problématique, une recherche empirique s'impose. A cet effet, l'événement McGill College constitue un cas riche d'observations, d'informations et révélateur d'éléments analytiques importants. Comme nous l'avons déjà mentionné, cet événement consiste en une controverse autour d'un projet d'aménagement urbain qui a impliqué la majorité des acteurs sociaux montréalais. A travers cette controverse se présente à nous, d'une part, un contexte général bien délimité sur les plans géographique, socio-économique, politique et culturel. Il s'agit de Montréal et des Montréalais et la période de référence est celle des années 1980. D'autre part, nous retrouvons un projet d'aménagement spatial qui s'inspire largement du design urbain et qui a émané à partir d'idées et de conceptions spatiales mises de l'avant par les différents groupes sociaux participants.

Le projet concerne l'avenue McGill College, un espace urbain situé en plein coeur du centre-ville de Montréal et dont l'histoire nous montre une régularité dans l'objectif de faire de cet espace une avenue de prestige. La toute première proposition d'aménagement de ce site datant des années 1910-1920 appartenait à la période du mouvement d'embellissement civique typiquement nord-américain et mieux connu sous le nom du mouvement City Beautiful. Mais cet objectif n'a pris forme (dans les plans) en quelque sorte qu'au début des années 1950 alors que l'architecte-urbaniste Jacques Gréber l'a traduit dans un concept d'axe visuel reliant la montagne et le campus de l'université McGill au nord à une plaza traitée par un aménagement paysager au sud.

La concrétisation de ce concept d'aménagement spatial a été suivie de façon plus ou moins régulière dans le temps et soutenue tout particulièrement par les propriétaires riverains directement concernés par les retombées économiques d'un tel aménagement. Mais au début des années 1980, la ville de Montréal délaisse cet objectif et autorise un

projet d'aménagement proposé par un promoteur immobilier torontois qui vient fermer la perspective visuelle nord de l'axe McGill College (par une passerelle). D'où un tollé et des protestations générales qui s'élèvent contre le blocage de la vue sur la montagne et contre l'attitude de la ville vis à vis ses partenaires que sont les différents groupes sociaux montréalais. Le promoteur a fini par céder aux pressions et a mis sur pied un comité consultatif pour écouter les critiques et apporter des correctifs à son projet. Il en a résulté un concept d'aménagement spatial de type classique basé sur une avenue large, comportant des trottoirs de bonnes dimensions, encadrée de rangées d'arbres et de façades urbaines continues et de hauteurs contrôlées et ce, dans le but d'obtenir des proportions harmonieuses pour les percées visuelles et de dégager la meilleure vue possible sur le mont Royal.

Ainsi, les caractéristiques du design urbain se définissent ici par des composantes particulières comme les perspectives visuelles, l'architecture à caractère classique, la composition des formes et des espaces, etc. Ce sont là autant d'éléments architecturaux qui sont puisés directement dans l'héritage historique en matière d'aménagement et de conception de l'espace urbain. Mais s'ils témoignent d'une certaine remise au goût du jour de quelques formes spatiales appartenant au passé (pré-moderne), ce retour du design urbain combiné aux caractéristiques générales du contexte qui le favorise et le propulse à l'avant-scène soulève une interrogation bien précise. En effet, cette nouvelle tendance d'aménagement définie par les acteurs sociaux au double niveau des objectifs généraux de l'aménagement et de la forme physique de l'espace urbain, à savoir le design urbain, semble présenter des similitudes importantes avec le mouvement City Beautiful. Ce mouvement d'aménagement urbain a vu naître l'architecte-urbaniste et présente une vision de l'aménagement fondée principalement sur la composition urbaine. Pour cela. il s'appuie principalement sur une demande sociale forte qui a largement contribué à placer l'aménagement spatial au coeur des différentes solutions proposées aux problèmes de tous et chacun.

Dans cette perspective, nous nous proposons de vérifier l'hypothèse centrale de

recherche suivante: la nouvelle tendance d'aménagement spatial contenue dans l'événement McGill College présente un retour du mouvement City Beautiful. Telle que formulée, cette hypothèse est à double versant. D'une part, il faut vérifier dans quelle mesure on peut dire que le projet d'aménagement de l'événement McGill College reproduit le concept d'aménagement de la "City Beautiful". D'autre part, il faut dégager le degré et la nature des ressemblances entre les deux contextes de société qui les ont produits[6]. Notons qu'une telle hypothèse est importante car elle nous permet d'explorer en profondeur les liens d'ordre historique entre l'événement McGill College et le mouvement City Beautiful. Elle nous permet aussi de délimiter un cadre de référence à notre recherche et d'interprétation de nos résultats.

DEMARCHE ANALYTIQUE ET METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE

Avant d'aborder la question de nos choix méthodologiques et de notre démarche analytique concernant la présente recherche, il importe de noter ici que nous appartenons à une famille de champs disciplinaires appelée "aménagement". Cette dernière est par définition multidisciplinaire et nous pousse beaucoup plus souvent qu'on ne le pense à emprunter aux différentes disciplines concernées sans pour autant être spécialistes et connaisseurs des méthodes propres à ces disciplines. C'est, selon notre avis, ce qui fait la richesse de notre regard sur l'espace. Mais c'est aussi ce qui crée des difficultés importantes lorsque vient le temps de systématiser un cadre de référence pour sa recherche en particulier. Nous nous en sommes vite rendu compte alors que nous nous proposions d'explorer notre objet d'étude qu'est le rapport de la forme physique de l'espace bâti à la société qui la produit.

Pour surmonter cet obstacle, nous avons opté à certains moments pour l'emprunt

---

6 Notons ici qu'il existe de nombreux exemples répertoriés qui mettent de l'avant cet hypothétique retour du mouvement City Beautiful, sinon de plusieurs de ses composantes comme l'architecture beaux-arts, le boulevard-promenade, etc. C'est le cas notamment de S. Mannheimer (1992), D. Jarrassé (1984), M. Southworth (1989) et de P. Katz (1994). Voir les titres révélateurs dans la bibliographie.

direct, notamment dans le cas des liens entre l'espace et la structure sociale où nous nous sommes appuyées sur les travaux de Manuel Castells (1972). A d'autres moments, nous avons plutôt adopté une approche dynamique et inclusive permettant de faire appel à tous les champs disciplinaires pouvant être convoqués par une situation à explorer, voire à élucider. Ainsi, cette perspective multidisciplinaire faisant appel à l'économie, à la politique, à la sociologie, à l'anthropologie, à l'architecture, à l'urbanisme, aux études urbaines, à l'histoire, etc., nous a permis de garder toute la richesse et la spécificité de notre réalité étudiée. A ces deux volets de notre approche méthodologique vient s'ajouter un troisième, celui de la construction de notre cadre conceptuel. Guidées par notre hypothèse centrale de recherche, nous avons analysé le mouvement City Beautiful à la lumière des liens conceptuels existant entre l'espace et la structure sociale empruntés à M. Castells[7].

Ce sont là les grands traits de notre approche méthodologique et épistémologique dans la présente recherche. Ils nous ont été dictés par la nature même de notre problématique, mais aussi par des principes directeurs que nous pouvons résumer ici comme suit: nous nous intéressons à la compréhension d'un phénomène et à sa signification par rapport à un état particulier, ce qui nous situe dans une recherche fondamentale axée sur l'exploration et la description fine et objective; nous nous intéressons à une situation réelle et concrète vécue par des acteurs à l'intérieur de rapports interactifs et dialectiques, ce qui nous met devant une approche phénoménologique dont l'un des principaux éléments qui nous importe est sa vision holistique de l'objet; nous poursuivons des objectifs de compréhension, de regard signifiant, d'objectivité, de systématisation et de cohérence, ce qui ne coïncide pas forcément avec les canons d'une recherche quantitative et ses visées de généralisation des résultats, mais qui nous permet au moins d'assurer un processus analytique vérifiable et pouvant être appliqué à des situations semblables.

---

7 Notons ici que nous avons emprunté à M. Castells son cadre conceptuel de la structure sociale qui est à la base de sa théorie des liens espace-société. Nous ne nous sommes pas intéressées à la complexité qui peut exister dans les rapports entre l'espace et la structure sociale. Ce n'est pas l'objet de notre thèse.

Concernant notre emprunt à M. Castells, il s'agit de sa conception de l'espace comme produit social déterminé par une relation spécifique entre les différentes instances de la structure sociale à un moment donné. Pour ce théoricien des liens existant entre une société donnée et l'espace bâti qu'elle a produit et qu'elle pratique elle-même, "...il n'y a pas de théorie spécifique de l'espace, mais simplement déploiement et spécification de la théorie de la structure sociale, pour rendre compte des caractéristiques d'une forme sociale particulière, l'espace, et de son articulation à d'autres formes et processus historiquement donnés"[8]. Par conséquent, pour analyser cet espace qui n'est autre chose que l'expression de la société qui lui a donné forme et contenu, il revient "à étudier son façonnement par les éléments du système économique, du système politique et du système idéologique, ainsi que par leurs combinaisons et les pratiques sociales qui en découlent"[9].

Ces trois systèmes sont composés, selon l'auteur, d'éléments fondamentaux qui les articulent à l'espace urbain. Ainsi, le système économique se retrouve dans l'expression spatiale des moyens de production (Production), de la force de travail (Consommation) et dans le système de relations qui s'établit entre les deux (Echange). Le second système, politique, imprime ses traces au niveau de son organisation institutionnelle qui renvoie, pour sa part, aux processus sociaux structurant l'espace urbain. Ce système étant défini principalement par deux relations, domination-régulation et intégration-répression. Quant au troisième système, dit idéologique, l'auteur précise qu'il marque l'espace "d'un réseau de signes, dont les signifiants sont faits de formes spatiales et les signifiés, de contenus idéologiques, dont l'efficacité doit être reconstruite par leurs effets sur la structure sociale dans son ensemble"[10].

Ainsi, nous pouvons dire que le professionnel de l'aménagement en général

---

8 M. Castells (1972) _ La question urbaine. p. 164.

9 Ibid. p. 166.

10 Ibid. p. 167.

intervient dans le milieu que lui façonnent les différentes instances de la structure sociale même, à un moment précis dans le temps. Il en subit les directives, mais il s'en inspire aussi pour répondre aux différents besoins exprimés. C'est dans cette perspective que nous avons étudié le mouvement City Beautiful dans la partie I de la thèse afin de délimiter de façon précise notre cadre de référence et la grille d'analyse nécessaires pour l'étude de l'événement McGill College. Dans la seconde partie (II), nous avons traité du contexte dans lequel s'est déroulé l'événement McGill College. Il s'agit, d'une part, du contexte montréalais sur le triple plan de la scène socio-économique, politique et culturelle et idéologique, et, d'autre part, de l'histoire et du développement de l'espace de l'intervention d'aménagement, soit l'avenue McGill College. La partie III est consacrée à l'analyse détaillée de l'événement McGill College. C'est le coeur de notre travail d'analyse sur la forme spatiale proposée pour l'aménagement de l'avenue en question, sur ses déterminants et sur l'ambiance dans laquelle elle a été mise de l'avant. Quant à la quatrième partie (IV), elle consiste en une étape synthèse de la présente recherche. Elle traite de l'analyse comparative entre la tendance d'aménagement urbain de l'événement McGill College et celle du mouvement City Beautiful, notre cadre de référence. Nous finissons par une conclusion générale sur les résultats de la recherche et sur leurs significations possibles par rapport au monde de l'aménagement urbain.

Aussi, nous tenons à faire ici une remarque importante concernant les sources bibliographiques utilisées dans cette recherche. Il s'agit tout particulièrement de deux ouvrages que nous avons cités énormément dans les parties I et II de la thèse, soit: *Montréal en évolution*, de J.C. Marsan (1994) et *Histoire de Montréal depuis la confédération*, de P.A. Linteau (1992). Nous sommes conscients que ces références sont nombreuses et peuvent sembler excessives, mais nous jugeons que ces deux ouvrages constituent d'excellentes synthèses sur l'histoire de Montréal et sont difficilement remplaçables pour le moment.

L'ETUDE DE CAS, ATOUTS ET FAIBLESSES

Notre recherche est de type empirique et nous y questionnons une situation bien concrète, réelle et contemporaine, soit l'événement McGill College, datant du milieu des années 1980. Cela nous situe droit dans l'étude de cas, une méthode de recherche à laquelle on a longtemps reproché son caractère jugé peu scientifique. Elle ne permet pas, dit-on, d'accéder au principe de la généralisation des résultats. Toutefois, plusieurs auteurs[11] s'entendent sur le fait qu'elle constitue une méthode de choix lorsque l'on cherche à analyser une situation donnée en profondeur. Ce qui est tout à fait le cas de notre regard sur l'événement McGill College. Sur ce point, R. K. Yin[12], un auteur qui a défini cette méthode de recherche dans ses détails les plus fins, précise qu'elle devient tout particulièrement pertinente lorsque les questions que l'on se pose visent le "comment", le "pourquoi" de la chose et même le "quoi", exprimant par là une visée exploratoire du phénomène observé.

Quant aux critiques concernant la généralisation, R.K. Yin[13] fait remarquer avec justesse que l'on ne peut certes pas parler de généralisation des résultats pour des populations ou des univers comme on le fait dans le cas d'une expérimentation sur un échantillon représentatif. Notre étude de cas constitue en fait un échantillon auquel devront s'ajouter d'autres études de cas particuliers pour envisager une généralisation de type classique. Dans ce sens, notre étude de cas simple vise une généralisation sous formes de propositions théoriques. Celles-ci sont fondées sur les liens opérationnels qu'une étude empirique permet de dégager avec précision à l'intérieur d'une situation donnée. A ce titre, l'auteur rappelle le cas d'études bien connues comme celle de William F. Whyte (1943) ou encore, celle de Jane Jacobs (1961), qui ont permis un regard neuf

---

11 Voir à ce sujet tout particulièrement R.K. Yin (1990) et A.M. Huberman et M.B. Miles (1991).

12 R.K. Yin (1990) _ Case Study Research: Design and Methods. 5e édition. p. 1 et ss.

13 Ibid. p. 18-53.

sur la société urbaine et servi de modèles d'analyse à d'autres recherches du genre[14].

LE CHOIX DE L'EVENEMENT McGILL COLLEGE

Le choix de l'événement McGill College comme terrain d'investigation et d'analyse a été fait en fonction de la proximité des lieux, de notre intérêt par la découverte en profondeur de notre ville et milieu d'accueil, mais aussi et surtout de la disponibilité de l'information. En effet, cet événement constitue l'une des rares fois où une majorité d'acteurs sociaux, en l'occurrence montréalais, se sont exprimés sur un projet d'aménagement en même temps et dans un geste quasiment naturel de consensus. Ils ont exprimé leurs inquiétudes, leurs besoins, leurs désirs, leur conception de l'espace urbain, leurs attentes vis-à-vis du développement de leur ville et bien d'autres points de vue que l'on ne prend pas toujours le temps d'écouter et d'intégrer à un processus de prise de décision et de conception en la matière. De plus, toutes ces informations ont été compilées, transcrites et gardées en archives; ce qui facilite leur utilisation à des fins d'analyse détaillée.

Mais ce ne sont pas là les seuls motifs qui ont favorisé le choix de l'événement McGill College. Il y a aussi quelques éléments concernant le contexte général, celui de Montréal et des Montréalais. En effet, ce contexte affiche un important dynamisme quant au développement de la ville qui dure depuis les années 1960 et qui se traduit à travers les actions et les interventions de chacun des acteurs sociaux. Du côté du milieu communautaire, on n'a pas cessé depuis la fin des années 1960 de manifester et de renouveler régulièrement son intérêt dans le patrimoine urbain, la protection du milieu de vie des citoyens, la qualité de vie en ville, etc. Quant aux intervenants politiques et socio-économiques, leur objectif est toujours celui de faire de Montréal une ville internationale et de miser sur son excellence pour la démarquer sur l'échiquier mondial des centres

---

14 Ibid. p. 37.

urbains. Et pour y arriver, l'aménagement urbain a toujours constitué en quelque sorte un instrument de choix dans leurs interventions, sauf que ce même intérêt dans l'aménagement spatial a évolué au cours des décennies, passant des infrastructures, de la quantité et de la qualité technique à une recherche de la qualité esthétique, de l'ambiance urbaine, de la mixité des fonctions, etc. Des slogans, soutenant même quelques actions, comme "la reconquête des centres-villes" ou "le retour en ville" affichés clairement par la ville de Montréal, ou encore l'idée de miser sur l'ambiance de ville à cachet européen en pleine Amérique du Nord avancée par les représentants du milieu socio-économique montréalais sont très significatifs de cette évolution au sein de ces milieux concernant leurs attentes vis-à-vis de l'aménagement spatial de Montréal.

Nous avons aussi un autre motif plaidant en faveur du choix de l'événement McGill College. Il s'agit de l'espace urbain concerné par cet événement, à savoir, le centre-ville de Montréal. En effet, l'aménagement de cette partie de la ville dépend, plus que toute autre, de l'ensemble des différentes instances de la structure sociale. Le centre-ville répond à des impératifs d'ordre économique tels que sa fonctionnalité, ses équipements, son infrastructure, etc., mais aussi à des exigences de représentation liées à la centralité urbaine ou encore au centre symbolique ayant un contenu social et politique très important. Ainsi, cet espace doit répondre par son aménagement (formes, fonctions et structure) à des besoins et à des intérêts pas toujours conciliables. Il est donc soumis à une certaine tension révélatrice du degré d'intégration de la société, et par conséquent, des rapports contextuels qui régnaient au moment de sa production en tant qu'espace urbain.

PARTIE I

LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL, UN ESPACE URBAIN ET UNE SOCIETE

INTRODUCTION

Le mouvement City Beautiful est un mouvement d'aménagement urbain qui est apparu aux Etats-Unis à la toute fin du 19^{e} siècle, puis qui s'est étendu au Canada. Sa durée de vie fut très courte et il a vite été supplanté par l'urbanisme progressiste qui se veut plus scientifique et technique dans son processus de réponse aux problèmes de la ville en général.

Le mouvement City Beautiful est aussi le produit d'un contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique très particulier que certaines villes américaines vivaient alors. En effet, il existe un rapport direct entre les caractéristiques de ce contexte et la forme physique de l'espace urbain produit par ce mouvement. Ce sont là ce que l'on pourrait appeler des liens conceptuels. Leur explicitation est l'objet même de cette première partie de la thèse, mais déjà nous pouvons percevoir quelques connotations référant à ces liens dans l'expression même "City Beautiful". En effet, la belle et magnifique ville recherchée se dresse face à la laideur de la ville existante. C'est la recherche d'un changement de l'apparence physique du milieu qui met en cause une certaine organisation socio-économique, politique et culturelle de la collectivité productrice de cet espace. C'est aussi un appel à l'esthétique dans la ville, qui montre ce lien direct entre l'aménagement urbain et la société en général. Mais aussi, et de par sa nature corrective, cet appel connote la nécessité d'un contrôle du développement spatial de la ville; ce qui met en jeu la notion de plan.

Pour montrer et expliciter d'une manière systématique ces liens entre les formes urbaines du mouvement City Beautiful et les caractéristiques spécifiques du contexte général de son époque, il nous importe en premier lieu de comprendre et de saisir séparément chacune de ces composantes. En d'autres termes, il faut, d'une part, définir le mouvement City Beautiful de façon précise en le situant dans le temps et dans l'espace, en cernant sa problématique et en précisant ses principes et objectifs. D'autre part, son contexte à triple volet doit être délimité tout en le ramenant à ses éléments

premiers, soit: les systèmes économique, politique, culturel et idéologique. Une fois cela fait, on peut traiter des liens conceptuels dont il est question. La meilleure façon de les expliciter alors est de confronter des exemples concrets à leur contexte (local ou national). A ce niveau, il faut noter que si l'analyse d'exemples du mouvement City Beautiful nous permet dans un premier temps de définir sa forme physique et ses principes urbanistiques, la confrontation de ces mêmes exemples à leur contexte respectif nous permet, dans un deuxième temps, de saisir la signification donnée à chaque forme et à chaque principe qui l'organise et la structure. C'est là la conceptualisation du lien entre la forme urbaine et son contexte général de vie en société.

Ainsi, la présente partie de la thèse se compose de trois grands chapitres. Un premier est consacré à la délimitation des éléments premiers du contexte général (socio-économique, politique, culturel et idéologique) nord-américain[1] dans lequel le mouvement City Beautiful prend naissance. Tant aux Etats-Unis qu'au Canada, il nous faut cerner ce contexte de façon précise afin de saisir, dans un premier temps, les éléments qui le constituent dans le détail. Dans un second temps, cela nous permet de comprendre toute différence ultérieure entre le mouvement City Beautiful aux Etats-Unis et au Canada. Comme nous le verrons dans le second chapitre, ces différences existent et leurs explications se situent dans ce même contexte que nous cherchons à délimiter.

Il faut noter ici qu'à défaut de commencer par la définition du mouvement City Beautiful, nous commençons par l'étude de son contexte. Ceci est dû au fait que la littérature en général ne nous fournit pas une définition précise de ce mouvement quant à ses origines, ses objectifs et sa délimitation exacte dans le temps. Les historiens de la ville et de la culture urbaine américaine en général sont loin d'une unanimité sur ces points. Chacun a examiné le mouvement à travers les lentilles de sa spécialité et de ses

---

[1] Notons ici que pour des raisons de commodité dans le texte, les expressions "Amérique du Nord" et "nord-américain" font référence à deux pays, le Canada et les Etats-Unis, sans inclure le Mexique comme le veut la notion de "continent nord-américain".

préoccupations de base et l'a coloré de ses interprétations particulières. Ainsi, on a qualifié ce mouvement de politique dans la mesure où il préconisait une grande visibilité pour les institutions publiques et semi-publiques (entre autres); d'environnementaliste, principalement, du fait qu'il intégrait espace vert et espace bâti dans sa vision du milieu urbain; de social pour ses préoccupations esthétiques et leurs effets sur le citadin, etc. Et la liste de ces qualificatifs est longue. Mais notre difficulté vient aussi du fait que les architectes et les urbanistes ont consacré relativement peu d'écrits à ce mouvement, qui ne permettent au surplus pas de le situer dans un contexte précis. Les premiers l'ont traité principalement sur le plan stylistique alors que les seconds se sont contentés de le citer comme un mouvement précurseur de la naissance de leur profession.

Ceci étant dit, et après avoir délimité les éléments premiers du contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique, le second chapitre est consacré à l'élaboration d'une définition conceptuelle du mouvement City Beautiful. Ce que l'on sait de prime abord sur ce mouvement est que, dans un contexte nord-américain très particulier, il a préconisé une conception de la ville basée sur un système de jardins et de parcs urbains, des rues aménagées avec un mobilier urbain d'un design de haute qualité, des bâtiments publics et semi-publics de style monumental, le tout harmonieusement relié par un système de boulevards grands et larges, bordés d'arbres et assurant des effets de perspectives et des vues panoramiques. C'est, en d'autres termes, un ensemble d'éléments physiques organisé d'une manière qui se veut cohérente et unifiée, selon les propres porte-paroles du mouvement[2]. Le style architectural classique et le monumentalisme des plans et des façades de ces ensembles constituent les outils d'expression et de formalisation de ces idées chez l'ensemble des architectes de ce mouvement.

Mais, ceci reste vague. Les origines du mouvement, sa problématique, ses

---

2 Ces deux notions de cohérence et d'unité sont largement rapportées particulièrement par W.H. Wilson (1989), entre autres auteurs, qui cite textuellement quelques-uns des ardents défenseurs du mouvement City Beautiful au tournant du siècle. Il s'agit principalement de Charles Mulford Robinson, Horace J. McFarland et Charles Zueblin.

principes, ses dates précises de début, de culmination et de fin, etc., sont des éléments de base de sa définition conceptuelle. Pour les connaître et les saisir, nous proposons une analyse d'exemples issus du mouvement City Beautiful qui constituent des moments forts de la durée de vie du mouvement comme tel. Il sont aussi très importants comme projets d'ensemble ayant des impacts majeurs sur l'environnement physique et la forme de l'espace de la ville. Ainsi, il sera question de l'Exposition universelle de Chicago de 1893 et du Plan de Chicago de 1909. Au Canada, les deux exemples choisis sont des projets élaborés pour les deux grandes métropoles canadiennes de l'époque, soit Montréal et Toronto.

Le troisième chapitre consiste en une démonstration des liens conceptuels existant entre le contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique du mouvement City Beautiful et ses formes physiques organisant l'espace urbain. Il s'agit de replacer chacun des exemples étudiés dans le chapitre précédent dans son contexte socio-économique et politique et de confronter les concepts de base de chacun de ces projets aux discours et aux pratiques d'alors, aux critiques qui leurs sont adressées et surtout aux réponses et explications de leurs auteurs. Nous relèverons aussi les caractéristiques qui différencient le mouvement City Beautiful au Canada de celui aux Etats-Unis et ce, sur la base de ces liens conceptuels entre le mouvement comme tel et son contexte général étudié au chapitre 1. Par la suite, nous terminons ce chapitre par l'élaboration du cadre conceptuel du mouvement City Beautiful et de la grille d'analyse nécessaire à l'étude du projet d'aménagement de l'avenue McGill College et de son contexte général, objet principal de notre recherche.

Chapitre 1

LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE, POLITIQUE ET CULTUREL EN AMERIQUE DU NORD AU TOURNANT DU 19e SIECLE

Le Canada et les Etats-Unis ont vécu leur première révolution industrielle au cours de la seconde moitié du 19e siècle. Une telle situation s'est traduite, dans les deux cas, par des transformations majeures tant sur les plans socio-économique et politique que sur celui de la culture et des idées en général. Ces bouleversements ont évidemment suscité des réactions dès le départ qui n'ont cessé de se préciser et de s'organiser à mesure que l'on avançait vers le 20e siècle pour se constituer en mouvements de réforme urbaine. La variété des champs d'intervention de ces mouvements était large et couvrait aussi bien le "Civic Improvement", l'hygiène, les problèmes de l'enfance, le bien-être social, etc., que la purification morale de la vie urbaine et l'amélioration de la gestion des affaires municipales[3].

Afin de cerner ces différentes actions, nous commencerons par tenter de résumer les bouleversements socio-économiques, politiques et culturels qui ont touché chacun des deux pays durant la seconde moitié du 19e siècle. Par la suite, nous nous attarderons sur les conséquences problématiques de ces changements subis, de même que les solutions proposées et adoptées dans le cadre de ces actions réformistes. Nous tenterons, enfin, de récapituler l'ensemble des caractéristiques du contexte général qu'a traversé la ville nord-américaine au tournant du 19e siècle.

Toutefois, il est important de noter qu'au delà des concepts généralisables de ce

---

3 Voir à ce sujet tout spécifiquement A. Germain (1984) _ Les mouvements de réforme urbaine à Montréal au tournant du siècle. p. VIII.

contexte, les situations canadienne et états-unienne ne sont pas tout à fait similaires. Chacune des deux nations a ses principes et ses valeurs sociales qui font qu'elles sont différentes l'une de l'autre et qui leur servent à filtrer toute influence extérieure et à calibrer l'appropriation de tout apport possible venant de l'étranger. C'est précisémment le cas du Canada qui a subi l'influence des Etats-Unis en cette fin du 19e siècle. Pour cela, nous traiterons les deux situations de bouleversements et de réactions à l'ensemble des changements séparément tout en insistant, dans le cas canadien, sur les éléments qui différencient son contexte de celui des Etats-Unis. Cela nous est très précieux pour retracer ultérieurement toute explication à une quelconque différenciation entre le mouvement City Beautiful aux Etats-Unis et celui au Canada.

1 LA SITUATION AUX ETATS-UNIS: UN REFORMISME EN EMERGENCE

La révolution industrielle entamée dans le Vieux Continent depuis le milieu du 18e siècle avait déjà fait connaître ses conséquences sur le plan économique, social, culturel et spatial de ces pays. Aux Etats-Unis – un pays jeune et en contact direct avec l'Europe, particulièrement l'Angleterre –, ce développement industriel florissant était transmis de manière assez automatique. L'immigration, par exemple, était un vrai moteur de ce transfert. Malgré cela, le pays restait peuplé de ruraux et son objectif premier était le peuplement de l'ensemble de ses territoires. La population vivant en milieu urbain ne représentait qu'une proportion de un cinquième en 1790[4]. Les quelques villes qui pouvaient se comparer à celles de l'Europe étaient groupées dans le Nord-Est du pays, particulièrement sur la côte Est, et subissaient déjà quelques conséquences du développement industriel qui s'y installait alors. On y relève des critiques des nouvelles conditions de vie en milieu urbain dès les premières décennies du 19e siècle. S.K. Schultz note que de telles critiques constituaient déjà dans les années 1830 un mouvement très fort, qui s'attaquait à l'état de l'environnement physique. A ce propos, l'auteur écrit:

---

4 Voir à ce sujet H.P. Chudacoff (1975) _ The Evolution of American Urban Society. p. vi.

> "Critics of the changing condition of life in the cities began to abandon the old religious concept of innate depravity and turned toward a new explanation of human ills and evils. We might call this new set of assumptions about human nature the gospel of moral environmentalism. It carried the conviction that if one altered the physical environment, the moral seasons were certain to change as well"[5].

Mais, à la fin de la guerre civile (1865), les Etats-Unis entamaient une nouvelle phase de leur développement. Une nouvelle phase qui sera extraordinaire et fera de ce pays, non pas un simple membre du club des grandes nations industrialisées, mais plutôt la grande puissance économique qui se place à la tête de ce club. Cela a entraîné d'énormes bouleversements dans la vie des citadins américains et d'importantes conséquences qui en ont découlé.

1.1 LES GRANDS BOULEVERSEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES, POLITIQUES ET CULTURELS DE LA SECONDE MOITIE DU 19e SIECLE

Les grands bouleversements qui ont touché la société américaine sont axés sur l'essor du développement industriel et de l'urbanisation des territoires et sur les conséquences que ces deux phénomènes combinés ont engendrées sur la vie de tous les jours des Américains et sur leur espace, notamment urbain.

Sur le plan de l'urbanisation, le phénomène est spectaculaire. La population totale des Etats-Unis est passée de 40 millions environ en 1870 à plus de 90 millions en 1910 et le nombre des centres urbains et des villes a augmenté de façon phénoménale. Chicago, par exemple, une ville très peu peuplée au début du siècle, puis ravagée par un incendie en 1871, retrouve une population d'environ un demi-million en 1880, et qui ne cesse de s'accroître pour atteindre 1,5 million d'habitants en 1893, puis 2,5 millions

---

5 S.K. Schultz (1989) _ Constructing Urban Culture. American Cities and City Planning, 1800-1920. p. 113.

d'habitants en 1914. A l'échelle des Etats-Unis, la proportion de la population urbaine est évaluée à 24,8% en 1870 et a atteint les 45.5% en 1910. Quant aux travailleurs agricoles, leur proportion par rapport à la population active a diminué, passant de 60% en 1870 à 37% en 1900[6]. L'ensemble de ces tendances a poursuivi ses courbes respectives à mesure que l'on avançait dans le 20e siècle. Cet accroissement de la population urbaine est dû principalement aux flux migratoires tant à l'intérieur du pays que de l'extérieur. L'émigration européenne (britannique à ses débuts, puis scandinave et germanique et enfin méditerranéenne et slave) était à la source d'un peuplement aussi rapide à la fin du 19e siècle. Le résultat s'est manifesté dans l'apparition des premières grandes métropoles américaines mais aussi dans l'urbanisation croissante du territoire. En termes de chiffres et de pourcentage, M. Scott précise que:

> "In the preceding decade [1880s] many cities had grown phenomenally, for those times. Enterprising farm boys and girls left the rural areas to seek jobs in factories and offices. Immigrants poured into the ports of the Atlantic Seaboard or joined relatives in the big industrial cities of the Middle West. In sheer numbers, Chicago's gain of almost 600 000 topped all others, including increases of more than 300 000 in New-York city, 240 000 in Brooklyn, and 200 000 in Philadelphia. Six others cities – Baltimore, Buffalo, Cleveland, Minneapolis, Omaha, and Saint-Louis – each added more than 100 000 to their populations. In older cities such as Cleveland and Buffalo even the addition of 100 000 or more represented only a 63 to 65 per cent increase, whereas a similar augmentation of the population in Minneapolis represented a gain of 251 per cent and in Omaha a startling rise of 360 per cent. Such proportionately great strides made even Chicago's 118 per cent increase seem rather modest"[7].

A la base de cet accroissement de la population urbaine se trouve le développement industriel florissant aux Etats-Unis depuis les années 1860. L'apparition des grandes usines à capacité de production élevée et de la chaîne d'assemblage, ainsi que la diversification des secteurs d'industrie tels l'acier, le textile, etc., ont augmenté le nombre de travailleurs et d'employés, mais aussi la capacité de la production tout en la

---

6 Pour toutes ces statistiques, se référer spécifiquement aux auteurs suivants: S.K. Schultz (1989), H.P. Chudacoff (1975), J. Zukowsky (1987), R.G. Wilson (1979), D.F. Burg (1976) et R. Badger (1979). Les références complètes apparaissent dans la bibliographie.

7 M. Scott (1969) _ American City Planning since 1890. p. 2.

diversifiant. Ainsi, le produit national brut des Etats-Unis a quadruplé entre 1870 et 1906[8]. La commercialisation des produits et les échanges entre les différents centres urbains et les marchés étrangers tendaient vers des sommets toujours croissants. Les moyens de transport y étaient pour beaucoup. On comptait sur le transport maritime, mais aussi et surtout, sur l'énorme réseau ferroviaire qui constituait, à l'époque, le réseau par excellence des liens entre les différents centres urbains, grands et petits. Le cas de Chicago, par exemple, est très significatif à ce titre. Le fait qu'elle soit le point de convergence de plusieurs lignes ferroviaires venant de partout à travers le pays, lui assurait une excellente accessibilité[9] et contribuait grandement à son émergence en tant que centre urbain très important en Amérique. D'ailleurs, D.F Burg affirme à propos de ce réseau que;

> "Probably the single industry most responsible for the evolution of the cities and the model succcesful man was transportation, namely, the railroads"[10].

Parallèlement, le nombre des hommes d'affaires puissants et capables de gérer des affaires qui tendent de plus en plus vers l'échelle internationale, a augmenté et les institutions financières se sont multipliées. D.F Burg précise que "during the thirty years leading up to the World's Columbian Exposition, the number of millionnaires in the United-States had increased from a mere handful to over 4000"[11]. Mais attention, le nouvel homme d'affaires est un industriel, un financier ou un commerçant puissant et en cela, il diffère de celui de la période pré-industrielle (un marchand) de par l'ampleur de sa fortune, de sa réussite (self-made man), etc., mais surtout de par ses ambitions, les moyens qu'il emploie pour les atteindre et les symboles qu'il déploie dans le paysage de la ville témoignant de son statut social. A ce sujet, J.C. Marsan note avec justesse, dans

---

8 Voir à ce sujet tout particulièrement G.C. Fite et J.E. Reese (1965) _ An Economic History of The United States. New York, Houghton Mifflin Company. Second edition. p. 301.

9 Cette position de point nodal sur le réseau ferroviaire américain a constitué un argument de taille dans son dossier pour l'obtention de la tenue de l'Exposition universelle de 1893. Voir à ce sujet, D.F. Burg (1976) _ Chicago's White City of 1893. p. 5.

10 Ibid. p. 5.

11 Ibid. p. 6.

le cas de Montréal, que;

> "...cette nouvelle classe, celle des commerçants et industriels, [est une] bourgeoisie active et besogneuse, bien décidée à promouvoir l'ordre nouveau (...). Cette nouvelle caste dirigeante possède son évangile; fortune et confort en sont les fins ultimes, et les moyens pour les atteindre sont la libre entreprise, l'audace et l'ambition.
> "Comme l'époque précédente avait livré ses monuments typiques [religieux pour le cas de Montréal], cette ère nouvelle devait produire de nouveaux monuments témoignant des nouvelles valeurs (...). Symboliquement, dans les quartiers industriels, les cheminées des usines pointent désormais aussi haut que les clochers des églises, et les immenses silos à grain (...) regardent de haut les deux tours de l'église Notre-Dame... De même, il est significatif que l'hôtel de ville de Montréal, construit en face du château de Ramesay, l'écrase de sa masse et de la prodigalité de sa décoration, que les gares Bonaventure, Windsor ou Viger concentrent plus de personnes que la place d'Armes (...), que l'un des édifices les mieux réussis du point de vue architectural durant cette période est une banque..."[12].

Sur le plan spatial, l'augmentation rapide de la population urbaine et le mouvement d'urbanisation qui s'en est suivi, combinés à l'industrialisation du pays et le développement technologique, ont créé un besoin énorme en matière d'institutions et de services publics, mais aussi de logements, d'équipements et d'infrastructure industrielle et urbaine en général. On assiste alors à une croissance et une modernisation de l'industrie de construction dans tous les domaines (résidentiel, commercial, industriel, etc.)[13]. L'apparence et l'organisation de la ville ont, elles aussi, été transformées. Il ne s'agit plus de cet espace clos, homogène et unifié qu'était la ville pré-industrielle, mais plutôt d'un organisme urbain étalé et qui ne cesse de s'étendre et d'englober, en son sein, toutes les zones limitrophes. De même, ce nouvel organisme urbain devient de plus en plus un groupement de secteurs spécialisés qu'il faut relier entre-eux. Tout cela montre une complexification du fonctionnement de la nouvelle ville industrielle.

Sur le plan culturel, on s'en doute, ce développement industriel et cette

---

12 J.C. Marsan (1994) _ Montréal en évolution. p. 179.

13 Pour des détails, voir, par exemple, J. Burchard et A. Bush-Brown (1961) _ Op. Cit. p. 193-296.

urbanisation massive ont provoqué des changements dans les habitudes et les coutumes. Plusieurs institutions culturelles ont été fondées durant cette période, et D.F. Burg (1976) écrit à ce propos:

> "...certainly it is notable that the 1870s and 1880s were the great age of the establishment of academies and museums, among them the Metropolitan Museum of art in N.Y in 1870, the Boston Museum of fine Arts begun in 1870, the Pennsylvania Academy in Philadephia (1871-1876), the Chicago Art Institute (1879), the San Francisco Institute of Art (1882). Such museums would make available to the American people exhibits of fine works of art and sculpture"[14].

Et de la même manière, R.G. Wilson (1979) rapporte que, "The period (1876-1917) saw the foundation of many of America's major cultural institutions: libraries, museums, orchestras, universities..."[15].

A cela viennent s'ajouter toutes les découvertes scientifiques et technologiques qui ont bouleversé les façons de vivre, de construire, de travailler, de voyager, etc., à travers le monde entier. Aux Etats-Unis, où ces découvertes étaient nombreuses sur le plan local, mais aussi importées très tôt et développées localement, les nouvelles techniques ont fait leur entrée aussi bien dans les usines, les bureaux que dans les foyers et la vie quotidienne. Que l'on pense par exemple à l'électricité, au téléphone, à la machine à écrire, à l'automobile, au frigo, au management scientifique, à l'ascenseur, à l'acier (dans la construction), etc. Mais le plus important à travers tout cela, c'est le développement des moyens de transport, notamment intra-urbain (transport en commun), de même qu'une nouvelle branche industrielle s'occupant uniquement de services, le secteur tertiaire[16].

Tous ces changements ont fait que la société américaine dans son ensemble est passée d'une société rurale et beaucoup plus simple dans son fonctionnement à une

---

14 D. F. Burg (1976) _ Op. Cit. p. 16.

15 R.G. Wilson (1979) _ "The Great Civilization". In: The American Renaissance, 1876-1917. p. 19.

16 Voir à ce sujet O. Zunz (1990).

société urbaine très dynamique et dont le fonctionnement se complexifie de plus en plus. Et cela n'est pas sans conséquences. On a développé de nouveaux marchés, nationaux et internationaux, pour écouler ses marchandises. Le pays a rejoint par là les grandes puissances mondiales et même imposé sa suprématie[17]. La conquête de nouveaux territoires à l'extérieur du pays, comme les Philippines (1898), Porto Rico et Hawaii (1898), la République du Panama (1903), constitue une preuve de ce pouvoir et de cette force au niveau mondial.

Malgré cela, il faut noter que sur le plan national, cette grande révolution industrielle américaine a eu un effet d'envahissement. Sa rapidité ne permettait pas à tout le monde de s'adapter aux nouveaux changements comme on l'aurait voulu. Mais, une chose est certaine: les Américains ont découvert un nouveau héros, l'homme d'affaire. D.F. Burg, dans son résumé de la situation culturelle américaine au tournant du 19^{e} siècle, rapporte d'une source de l'époque que; "...the ideals of our business leaders became the ideals of the great majority of our people..."[18]. La culture américaine était devenue dès lors une culture des affaires. Tout était désormais soumis à l'accroissement de la richesse personnelle (matérielle).

Mais ces effets de la révolution industrielle américaine, qui semblent positifs sur certains aspects, ont aussi entraîné des problèmes sur les plans socio-économique, politique, culturel et spatial. Ces problèmes étaient très aigus, souvent nouveaux et les solutions étaient encore à inventer. C'est le revers de la médaille que nous tenterons de cerner dans les pages qui suivent.

---

17 Notons qu'à ce sujet, certains historiens comme D.F. Burg, R. Badger, R.G. Wilson, H.P. Chudacoff, s'accordent pour dire qu'en 1893, cette suprématie était déjà réalisée.

18 D.F. Burg (1976) _ Op. Cit. p. 6.

1.2 LES PROBLEMES RESULTANT DES BOULEVERSEMENTS DE LA SECONDE MOITIE DU 19e SIECLE

On dit souvent que l'industrialisation et l'urbanisation vont de pair. Ceci est vrai pour toutes les sociétés qui les ont connues depuis le milieu du 18e siècle. Mais, ce qui est vrai aussi, ce sont les conséquences critiques qui découlent de cette équation. Aux Etats-Unis, ces conséquences se sont manifestées à tous les niveaux de vie de la société.

Sur le plan social, les villes s'étaient peuplées de nouveaux arrivants venant travailler dans les grandes usines. D'une part, leur installation dans les centres urbains, avec leur famille, a provoqué l'apparition de tout un ensemble de quartiers ouvriers qui gravitent autour des zones industrielles. Ceux-ci étaient très populeux et déficients en matière d'équipements et d'hygiène, leur développement s'étant fait à la hâte et dans le désordre. D'autre part, on observait une congestion et une sur-occupation des centres existants. Ils étaient devenus désordonnés et beaucoup de fonctions s'y mêlaient. M. Scott écrit à ce propos : "...as cities increased in complexity, their industries multiplying, their slums spreading, and their central areas becoming intolerably congested..."[19]. Plus loin, il ajoute, sur les densités urbaines extravagantes, que:

> "The Tenement House Committee of 1894 disclosed that the population density of Manhattan Island – 143.2 persons per acre – exceeded that of the most crowded cities of France, Germany, and England. The residential tenth ward, with a density of 626 per acre, was 30 per cent more congested than a similar section of Prague, generally considered the worst in Europe. One section of the eleventh ward had a density of 986.4 per acre and was even more crowded than the Koombarwara district of Bombay, which in 1881 had a density of 759.65 persons per acre and was one of the most overpopulated spots on earth"[20].

De telles situations et conditions de vie projettent aussi au premier plan les différences croissantes entre les classes sociales. L'une s'enrichit et continue d'améliorer

---

19 M. Scott (1969) _ Op. Cit. p. 2.

20 Ibid. p. 10.

son niveau de vie. Elle bâtit des maisons confortables et même somptueuses à l'extérieur des centres existants en comptant sur ses moyens pécuniaires pour bénéficier des nouveaux moyens de transport intra-urbain. L'autre ne cesse de s'enfoncer dans la pauvreté et les conditions de vie précaires. Composée principalement des nouveaux immigrants et des ruraux, cette classe a constitué la main-d'oeuvre -- celle infantile y compris -- qui a fait tourner les usines à très bas salaire. Cela a obligé les gens à s'entasser dans des logements à bas prix situés dans les environs immédiats de leur lieu de travail. Ces logements étaient mal aérés et ne répondaient nullement aux moindres normes sanitaires et de sécurité. Toute cette situation s'est révélée de façon significative dans les grèves générales et violentes des travailleurs qui se sont déclarées en mai 1886, puis en 1892, de même que dans l'apparition des premières organisations syndicales à cette époque (1890)[21].

Tous ces problèmes sont bien inter-reliés. Sur le plan spatial, les villes en tant qu'organismes urbains sont devenues très désordonnées et leur expansion a pris des allures anarchiques. Souvent, des industries polluantes, situées autrefois à l'extérieur des zones résidentielles, se sont retrouvées tout à coup en plein milieu de la ville et ce, parce que l'extension urbaine rapide les a englobées. Ces mêmes extensions vers les périphéries des anciens noyaux urbains s'est fait dans un désordre tel que des plans de rues préparés par les autorités publiques (les municipalités) ont fait leur première apparition dès le début des années 1890. Cela a constitué un phénomène tout à fait nouveau aux Etats-Unis, où le secteur public ne pouvait contrôler des affaires privées qui sont, dans ce cas-ci, des développements de terrains. M. Scott précise que:

> "Early street commissions, acting under laws applying only to public streets, usually found themselves powerless to prevent private owners from subdividing land and designating the streets as private streets or from laying out streets which caused drainage and traffic problems or made difficult the installation of utilities"[22].

---

21 Voir à ce sujet les propos et l'analyse de H.P. Chudacoff (1975) _ Op. Cit. p. 90-122, de même que ceux de R. Badger (1979) _ Op. Cit. p. 35-39.

22 M. Scott (1969) _ Op. Cit. p. 3.

Quant aux rues déjà existantes dans les anciens noyaux urbains, leur élargissement pour la circulation mécanique, leur entretien, leur pavage, etc., constituaient autant de problèmes à régler dans l'immédiat.

Un autre élément apparaissait sur la liste des insuffisances en milieu urbain. Il s'agit du parc de quartier comme espace vert et terrain de jeux pour les enfants (playgrounds). En fait, on s'était rendu compte de l'absence d'espaces verts dans les zones congestionnées[23]. Et dans certaines villes où de grands parcs existaient déjà, comme Boston, c'est le problème d'accessibilité à tous qui se posait. Les gens étaient obligés non seulement de faire de long trajets, mais aussi de payer leur transport pour s'y rendre. Ce qui rendait cet accès presque impossible pour beaucoup de citadins.

Du côté du domaine bâti, le manque de logements était devenu très sérieux et préoccupant. Mais, ce qui retenait le plus l'attention dans le paysage urbain américain à l'époque, c'était plutôt les grands immeubles de plus en plus haut et de plus en plus nombreux à se concentrer au coeur de la ville. Il y avait une rivalité entre les industriels fortunés pour déterminer qui aurait le plus haut bâtiment, le plus beau, le plus équipé, le plus sécuritaire contre les risques d'incendie, etc. D.F. Burg écrit à propos du nombre de ces structures et de leurs significations à Chicago à l'époque:

> "Chicago was obviously a very imposing physical presence. In its architecture, above all things, Chicago expressed its vibrant energy, its self-pride, and its soaring ambitions. Its unique skyscrapers attested the immensity of the city's development. They transformed Chicago into a city of giants"[24].

Ces structures géantes étaient devenues de véritables symboles de la prospérité et du dynamisme économique de la ville. Leur concentration au centre-ville a conféré une nouvelle silhouette à l'organisme urbain et témoigne de cette spécialisation des activités

---

23 Le terrain de jeux du quartier a constitué une revendication principale des groupes réformistes s'occupant de dénoncer les conditions de vie des quartiers ouvriers. A ce sujet, voir H.P. Chudacoff (1975) _ Op. Cit. p. 165-167.

24 D.F. Burg (1976) _ Op. Cit. p. 53.

urbaines par secteurs. Leur insertion dans le tissu urbain existant s'était faite sans égard pour les conséquences que cela pourrait avoir sur les plans esthétique, formel ou même pratique et fonctionnel. Que l'on pense par exemple à l'ensoleillement, aux courants d'air, aux résidents qui ont fini par fuir cet espace vital de la ville à cause de la spéculation, etc.

Les effets négatifs des bouleversements de la révolution industrielle américaine s'étaient aussi répercutées sur le plan politique au niveau local. A. Germain[25] les a résumées, d'une part, dans les contrecoups des mouvements migratoires sur la scène urbaine, d'autre part, dans les conséquences de l'énorme croissance démographique et économique des villes en matière de gestion et d'administration. En effet, les mouvements migratoires vers les centres urbains ont provoqué une grande hétérogénéité ethnique et sociale. Et le développement des moyens de transport a favorisé, pour sa part, le déplacement des familles patriciennes et des gens qui avaient les moyens de se déplacer sur de longues distances entre leur résidence et leur lieu de travail, vers les périphéries, laissant ainsi le centre pour les populations ouvrières et moins nanties. Les conséquences de cela se sont cristallisées alors, principalement, dans le changement de l'échiquier politique et dans un certain vide au niveau de la classe politique locale.

Quant aux problèmes d'administration et de gestion des services municipaux, ils ont été causés par l'énorme croissance démographique et économique des villes. Jamais auparavant les élus municipaux n'avaient eu à traiter de problèmes de cette envergure. Avec un nombre énorme de population urbaine et un territoire administratif qui ne cesse de s'étaler, il fallait gérer et planifier, dans la mesure du possible, une extension urbaine extrêmement rapide vers les périphéries. Il fallait ouvrir de nouvelles rues, en élargir d'autres, assainir les réseaux d'évacuation et d'aqueduc, répondre aux besoins d'une population démunie en matière de logements, d'eau courante, d'électricité et de service de santé publique, etc. Pour arriver à maîtriser l'ensemble de ces problèmes, il fallait, à défaut d'avoir l'expérience nécessaire, montrer au moins une certaine aptitude à gérer

---

25 A. Germain (1984) _ Op. Cit. p. 11-15 et ss.

défaut d'avoir l'expérience nécessaire, montrer au moins une certaine aptitude à gérer de telles situations d'urgence de façon systématique. Or, et comme nous venons de le dire plus haut, la classe politique dans ces villes centrales s'est effritée au profit des zones périphériques. Une telle situation a entraîné et même favorisé ce que l'on a appelé le "bossism" et les machines politiques. Celles-ci, selon une définition de A. Germain, sont:

> "...d'abord et avant tout, des organisations politiques qui se construisent autour d'un leader, le boss, pour capter le maximum de votes lors des élections municipales. Elles sont composées de clubs ou de comités implantés dans tous les quartiers, et tout particulièrement dans les plus peuplés, c'est à dire en fait dans les zones les plus pauvres. Ce sont, en effet, les pauvres et les nouveaux immigrants qui sont (surtout après 1880) les électeurs les plus nombreux. Pour gagner la faveur de cet électorat, les "boss" vont distribuer tour à tour des petits emplois, du charbon et de l'argent en période de crise, ils vont organiser des fêtes et des activités flattant les appartenances religieuses et ethniques des résidents, etc. Car, face à l'hétérogénéité sociale (...), aucun consensus n'est possible sur la base d'un programme politique traditionnel. C'est donc sur le registre des loyautés individuelles que les "boss" vont réussir à conclure diverses alliances avec des groupes sociaux différents. Le patronage est donc une manière de gagner ces loyautés, et partant, les votes requis pour occuper les postes-clefs"[26].

Ce genre de gouvernement était évidemment corrompu et les élections qu'il organisait frisaient la fraude électorale. Quant à sa capacité en matière de gestion des affaires municipales, des études montrent que durant le règne des "boss" à l'hôtel de ville, les dettes municipales avaient tendance à augmenter de façon spectaculaire. A. Germain[27] note, par exemple, qu'entre 1860 et 1880, cette dette était passée de $20 millions à $70 millions à Philadelphie. Ce qui dénote la mauvaise gestion des affaires municipales par les "boss", leurs intérêts personnels étant servis avant tout.

Ce sont là les principaux problèmes que la révolution industrielle américaine a créés dans les villes. Autant sur les plans social et politique que sur celui de l'espace comme tel, ces problèmes se caractérisaient tous par leur nouveauté. Ils étaient d'un

---

26 A. Germain (1984) _ Op. Cit. p. 16-17.

27 Ibid. p. 20.

ordre et d'une nature différents de ceux de la ville traditionnelle. En cela, ils posaient tous le défi de trouver des solutions imaginatives qui demandaient à être créées de toute pièce. Ces problèmes s'avéraient aussi très importants aux yeux de l'ensemble des Américains car ils constituaient une menace pour l'achèvement d'une idée de la ville américaine comme symbole d'une civilisation et d'une culture urbaine. Et, c'est sur cette toile de fond que les différents milieux de la société américaine ont réagi contre ces problèmes urbains. C'est ce que l'on a appelé le réformisme, dont nous tenterons de retracer l'évolution dans les pages qui suivent.

1.3 LE REFORMISME COMME SOLUTION AUX PROBLEMES RESULTANT DES GRANDS BOULEVERSEMENTS

Tout d'abord, récapitulons les problèmes dont nous venons de parler. Il y en avait qui étaient de nature sociale, d'autres étaient de nature politique et certaines touchaient directement à l'espace urbain ou, si l'on veut, à l'environnement physique dans la ville en général. Ces maux dont souffrait la société américaine s'étaient développés et propagés à mesure que l'on avançait vers la fin du 19^{e} siècle, et jusqu'à ce que les choses se généralisent et deviennent relativement intolérables. Certains historiens comme S.K. Schultz (1989), Ch. Boyer (1983), et d'autres encore, qui se sont intéressés au développement du progressisme américain en cette fin du 19^{e} siècle, s'accordent pour dire que le seuil fut atteint lorsque l'on a senti que la démocratie américaine risque de s'effondrer. Il faut dire que ce qui s'avérait être menacé avant tout était cette ville, lieu de production, de consommation et d'enrichissement mais aussi de vie communautaire et symbole de civilisation et de culture. La réaction des différents milieux américains s'est fait entendre et le choix s'est porté sur la réforme de la société américaine à tous les niveaux. Ainsi, l'ensemble de ces réformes s'est traduit par le dynamisme et la transformation du contexte américain au niveau de l'économie, de la politique et des pratiques et des croyances profondes des Américains.

Sur le plan politique, selon A. Germain[28], les mouvements de réforme municipale ont débuté dans les années 1870 (aux E.U.). A leur début, quelques villes furent touchées mais le mouvement prit vite de l'ampleur et visa alors une envergure plutôt nationale dans le cadre de rapports entre les différents paliers de gouvernement. Les réformistes s'élevaient contre les machines politiques. Et leurs thèmes de campagnes s'articulaient autour de trois points principaux: "éliminer la corruption à l'hôtel de ville, rationaliser l'administration municipale et en améliorer l'efficacité, développer la démocratie en éliminant la politique partisane"[29]. Vers 1900, ces réformistes, par le biais de la "National Municipal League", revendiquaient principalement deux choses précises: l'autonomie du gouvernement local susceptible de le responsabiliser d'avantage et la restriction des pouvoirs du Conseil municipal en séparant ses pouvoirs de ceux du maire. Quant à l'origine de ces mêmes réformistes, A. Germain[30] note que différentes études permettent de constater qu'en général, ce sont des gens appartenant à la classe moyenne supérieure qui cherchaient à stabiliser l'environnement politique, économique et social afin de mieux promouvoir leurs intérêts. H.P. Chudacoff abonde lui aussi dans ce sens et nous précise que ces réformistes sont;

> "Incensed by local corruption in the years after the Civil War, business leaders organized to root out bosses and to replace them with 'the best men' to handle the affairs of expanding cities. The Committee of Seventy, which ousted the Tweed Ring from New York in 1871, and the Committee of One Hundred, which exposed the McManes machine of Philadelphia in 1881, consisted of well known merchants, lawyers, and journalists who believed they were acting in the civic interest and in the name of morality"[31].

Plus loin, il rajoute que: "To the business-oriented reformers, efficiency in government was as necessary as economic rationalization, and, as in business, efficiency meant economy"[32].

---

28 Ibid. Chap. 1, p. 11-42.

29 Ibid. p. 20.

30 Ibid. p. 24-25.

31 H.P. Chudacoff (1975) _ The Evolution of American Urban Society. p. 149.

32 Ibid. p. 150.

Ainsi, ce sont des gens de la nouvelle classe moyenne supérieure qui s'avéraient être derrière le mouvement de la réforme municipale. Dans une société devenant de plus en plus complexe dans son fonctionnement, les professionnels de cette classe sociale devenaient les experts par excellence pour apporter des solutions adéquates aux divers problèmes qui se posaient. Médecins, journalistes, avocats, etc. étaient devenus les porte-paroles de conditions de vie meilleures en milieu urbain, de démocratie et de justice sociale. Pour réaliser tout cela, ils se sont tournés avant tout vers l'amélioration du pouvoir politique local. Leur modèle étant le monde des affaires et ses réussites, ils ont réclamé l'efficacité et la compétence, rien de moins!

Sur le plan social, les premières grandes tentatives d'amélioration des conditions de vie en milieu urbain ont débuté au sein du "Park movement". Ce mouvement a été véritablement lancé aux Etats-Unis dans les années 1840 alors que, selon F. Dal Co[33], les premiers plans de parcs urbains voyaient le jour, et ce, en même temps que la mise en marche d'une campagne en faveur de cette nouvelle composante du paysage urbain dans le quotidien New York Evening Post. Puis, quelques années plus tard, le débat étant porté sur la place publique, il a abouti au premier résultat jugé d'une importance majeure. Il s'agit des gestes posés par la ville de New York à partir de juillet 1851 en vue d'acquérir des terrains en plein coeur de Manhattan pour y aménager un parc[34]. Vers la fin de la même décennie (1850), F.L. Olmsted et C. Vaux ont remporté le concours du design du dit parc connu depuis sa réalisation sous le nom de Central Park. Depuis, Central Park et Frederick L. Olmsted constituent l'emblème du "Park movement".

D'autres villes américaines ont connu les réalisations de ce mouvement. A Chicago, par exemple, le "Park movement" s'est cristallisé autour de l'idée de système

---

33 Voir, à ce sujet, les pages 160 à 162, dans: F. Dal Co (1983) _ "From Parks to the Region. Progressive Ideology and the Reform of the American City". In: The American City. From the Civil War to the New Deal. De: G. Ciucci & al. p. 143-291.

34 Voir à ce sujet les détails sur l'acquisition des terrains par la ville de New York rapportés par F. Dal Co (1983) _ Op. Cit. p. 161-162.

de parcs. Celle-ci était apparue, selon D. Bluestone, en 1849 alors que John S. Wright -- un puissant promoteur immobilier de Chicago -- exposait sa vision de l'aménagement de parcs à Chicago. Il écrivait alors;

> "I foresee a time, not very distant when Chicago will need for its fast increasing population a park or parks in each division. Of these parks I have a vision. They are all improved and connected with a wide avenue, extending to and along the lake shore"[35].

Ainsi, cette première idée de système de parcs est basée sur l'aménagement d'un certain nombre de parcs urbains reliés entre eux par des boulevards et des avenues traités dans le prolongement de ces mêmes parcs. Ces derniers étaient déterminés par les besoins de la population, mais aussi par ceux liés à la spéculation foncière (c'est-à-dire augmentation de la valeur des parcelles et propriétés limitrophes de ces espaces verts). Puis, cette idée a été traduite dans un plan datant de 1866 permettant à la ville de Chicago d'avoir en main sa première proposition dessinée de système de parcs urbains[36]. Mais les premières réalisations de tels aménagements à Chicago ne se sont concrétisées que plus tard, c'est-à-dire avec l'arrivée de F.L. Olmsted, de son associé C. Vaux et leur plan de système de parcs pour Chicago datant de 1869-1870[37].

Le "Park movement" s'inspirait directement de ce qui se faisait en Europe et, tout particulièrement, en Angleterre. Les voyages et les séjours répétés des professionnels américains dans ces pays sont à l'origine de ces influences. Et à ce titre, F. Dal Co rappelle que l'origine du concept de parc public est européenne; il écrit que "...London and England became the examples to imitate..."[38]. Dans le cas de Central Park, par exemple, ce sont les concepteurs eux-mêmes (Olmsted et Vaux) qui réfèrent les lecteurs

---

35 C'est une citation rapportée par D. Bluestone (1991) dans son ouvrage intitulé: Constructing Chicago. p. 20.

36 Selon D. Bluestone, cette première proposition dessinée a été publiée en septembre 1866 dans le Chicago Times. Voir à ce sujet D. Bluestone (1991) _ Op. Cit. p. 20-22.

37 D. Bluestone rapporte que ce plan de Olmsted et Vaux constitue le premier véritable plan de système de parcs à Chicago. C'est ce que l'on appelé "The South Parks". Voir D. Bluestone (1991) _ Op. Cit. p. 39-40.

38 F. Dal Co (1983) _ Op. Cit. p. 161.

dans leur rapport final à Regent's Park et aux jardins des Tuileries[39].

Toutefois, il faut noter que les problèmes sociaux de la ville industrielle étaient similaires un peu partout dans le monde occidental, et les solutions s'inspiraient les unes des autres dans ces sociétés. Ainsi, F.L. Olmsted tirait ses idées des liens entre la nature et la psychologie issue de la philosophie de l'idéalisme allemand (F.W. Schelling). Les travaux de J. Ruskin, qui s'inspirent directement de cette philosophie, constituaient une bonne partie des lectures et recherches[40] de F.L. Olmsted. Ce dernier pensait aussi que la société pouvait être réformée par l'impulsion esthétique. I.D. Fisher écrit à propos des objectifs de ce premier architecte-paysagiste américain que:

> "Olmsted's most important objective was to use the park to restore to the alienated city inhabitants a sense of community and to the fragmented psyche a sense of wholeness. In Olmsted's view the park was an asthetic instrument to achieve a social and psychological change in a business oriented, urban society"[41].

Quoi qu'il en soit, le "Park movement" constitue dans l'histoire de la culture urbaine américaine la matérialisation d'un changement dans la perception des problèmes de pauvreté et de la misère des gens. Celles-ci était considérées auparavant comme un problème d'individus ayant un caractère faible et même une déficience morale. La tâche était alors celle de l'amélioration de la morale du pauvre. Puis, devant la dégradation de plus en plus poussée du cadre de vie de la ville industrielle et la complexité des problèmes urbains, il y a eu un changement de mentalité: le problème de la pauvreté était devenu un problème de société. L'action était alors dirigée, dans le cadre d'une réforme morale, sur l'amélioration du milieu urbain sur le plan physique. A ce titre, H.P. Chudacoff précise que:

---

39 Voir à ce sujet, F. Dal Co (1983) _ Op. Cit. p. 162.

40 Il faut, cependant, mentionner la différence entre F.L. Olmsted et J. Ruskin vis-à-vis de la machine et de la nouvelle technologie. Le premier l'avait acceptée et l'utilisait au profit de solutions aux problèmes urbains; le second la refusait complètement. Voir à ce sujet Irving D.Fisher (1986) _ Frederick Law Olmsted and the city planning mouvement in the United States.

41 I.D. Fisher (1986) _ Op. Cit. p. 103.

> "American tradition considered poverty to be the result of individual moral failure. In the eighteenth century urban Americans accepted poverty as inevitable, a necessary component of a social hierarchy sanctioned by God's will. In the nineteeth century, however, growth of urban population and increasing scale of geographical movement revised social attitudes. The expansionism of the age led many to fear the poor as subversive to an ordered society"[42].

C'est donc dans le cadre de ce changement de mentalité que le "Park movement" s'est développé et s'est propagé à travers tout le continent nord américain[43]. Et l'on a assisté – toujours à l'intérieur du cadre de cette réforme morale – à la formation de différentes associations visant à combattre les éléments qui font que l'environnement urbain soit inconfortable, pauvre et source de stress. Parmi ces associations, on peut citer le "Municipal Art Movement", l'"American Ligue for Civic Improvement", l'"American Park and Outdoor Association", le "Settlement House Movement", etc. Leurs préoccupations premières étaient l'art, l'esthétique, la récréation et le logement. Ces associations étaient organisées toujours à l'échelle locale (municipale), principalement par les milieux d'affaires locaux et les femmes appartenant aux classes moyennes supérieures. J.A Peterson et Ch. Topalov, qui ont étudié quelques-unes de ces formations, précisent le lien de ces réformistes avec le milieu des affaires local. Leur objectif commun était de constituer une force de pression au niveau du pouvoir politique local.

Ce sont là les appels et les actions du réformisme américain qui s'étaient développés durant les décennies qui ont suivi la guerre civile. Ils émanaient de groupes spécialisés qui entreprenaient des initiatives sociales et politiques de façon individuelle, mais qui étaient, en réalité, bel et bien reliés par leurs objectifs généraux et voués à

---

42 H.P Chudacoff (1975) _ Op. Cit. p. 40.

43 Plusieurs grands parcs urbains ont été aménagés sous la direction de F.L. Olmsted et de son associé C. Vaux, puis de ses disciples. Parmi les villes où l'on trouve de leurs oeuvres, on peut citer New York (à mainte et mainte reprises), Buffalo, Boston, Brooklyn, Oakland, Washington, San Francisco, Newark, Albany, Hartford, Chicago, Burlington, Atlanta, Detroit, etc. et plus près de nous, Montréal. Pour une liste complète des travaux de F.L. Olmsted, se référer à A. Fein (1972) _ Frederick Law Olmsted and Environmental Tradition. p. 166-170.

converger un jour. Ainsi, dans les années 1890, les réformes sociale et morale d'une part, et celles politiques d'autre part, ont concouru; c'est ce que l'on pourrait appeler la politisation de la morale urbaine. P. Boyer explique que cette convergence s'était manifestée dans deux mouvements distincts:

1/ L'environnementalisme négatif où "...some reformers drifted toward a repressive stance, urging coercive measures to uproot vice and impose a higher standard of civic virtue"[44]; et,

2/ L'environnementalisme positif où "...others [reformers] were drawn to a subtler, less direct approach: that of remolding the city's physical environment as a means of elevating its moral tone"[45].

Ainsi, cette idée d'amélioration de l'environnement physique devient le centre de tout un mouvement organisé à l'échelle nationale alors que depuis le milieu du 19e siècle, elle était toujours subordonnée à d'autres stratégies "amélioristes" des conditions de vie en milieu urbain. Ce mouvement, ayant ses appuis dans la politique, dans le milieu des affaires et dans les milieux socio-culturels, va se développer et constituer l'expression même du mouvement City Beautiful. Les objectifs, les principes, de même que les exemples du mouvement City Beautiful seront traités et précisés plus loin, mais déjà, on peut situer sa politique. Elle s'inscrit dans un ensemble d'efforts conjoints de la société américaine pour améliorer la ville en tant que cadre de vie porteur d'une grande civilisation urbaine.

2 LA SITUATION CANADIENNE: DES INFLUENCES REFORMISTES DES ETATS-UNIS

Au Canada, tout comme aux Etats-Unis, la seconde moitié du 19e siècle a constitué une période de changements majeurs dans la vie de tous les citoyens. Ces

---

44 P. Boyer (1978) _ Urban Masses and Moral Order in America: 1820-1920. p. 175.

45 Ibid. p. 175.

transformations ont touché aussi bien à l'économie et à la politique qu'aux rapports sociaux et à la culture en général. Ils ont, de ce fait, provoqué tout un courant de réformes en réaction à des situations devenues intolérables, voire invivables. Ces mouvements de réformes étaient semblables à ceux que nous avons vus aux Etats-Unis et même en Europe[46] à la même époque. A des problèmes semblables correspondent des stratégies et des solutions semblables. Annick Germain nous confirme en tout cas qu'"au tournant du siècle, les réformistes de Toronto, Montréal et Winnipeg avaient les yeux rivés sur la politique urbaine américaine et s'inspiraient directement des expériences menées de l'autre côté de la frontière"[47]. Ce réformisme a aussi englobé tous les domaines de la vie urbaine, de l'amélioration de l'hygiène et de la situation de l'enfant et du bien-être des citadins, jusqu'à la moralisation de la scène politique locale et l'embellissement du cadre de vie urbain. Le mouvement City Beautiful, ici encore, fait partie intégrante de l'ensemble du mouvement réformiste. Pour comprendre et cerner ce contexte réformiste, nous commençons par un résumé des transformations socio-économiques, politiques et culturelles qui ont donné naissance à ce réformisme canadien.

2.1 LES PRINCIPAUX CHANGEMENTS TOUCHANT A LA SCENE URBAINE CANADIENNE

Le Canada est un pays jeune qui a réalisé son union politique en 1867. Il s'agit de la confédération de quatre provinces – l'Ontario, le Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick – auxquelles se sont jointes trois autres – le Manitoba (1870), la Colombie-Britannique (1871) et l'Ile-du-Prince-Edouard (1873) – au cours des premières années de la décennie 1870. Cette union politique a été très importante car elle a consolidé le développement économique du Canada et stimulé l'urbanisation du territoire, deux phénomènes qui ont constitué les piliers de l'ensemble des bouleversements socio-

---

46 Voir à ce propos les travaux de A. Germain (1984) _ Op. Cit.

47 Ibid. p. 43.

économiques, politiques, culturels et spatiaux ayant touché le milieu urbain canadien en général.

Sur le plan de l'urbanisation, les statistiques[48] nous montrent que déjà, au moment de la confédération des premières provinces, un cinquième de la population vivait dans des villes de mille habitants et plus. Par la suite, la proportion de la population urbaine est passée de 18.3% en 1871 à 34.9% en 1901, puis à 41.8% en 1911. Parmi les villes qui comptaient plus de 50 000 habitants en 1871, on retrouve Montréal avec ses 115 000 habitants, Québec avec 59 699 habitants et Toronto avec 59 000 habitants. Ces chiffres ont augmenté au cours des trente années suivantes pour atteindre, en 1901, environ 268 000 habitants à Montréal, 69 000 habitants à Québec et 208 000 à Toronto. Cet accroissement de la population urbaine est dû d'une manière importante (et entre autres) aux flux migratoires. Le pays connaissait une vague d'exode rural, mais aussi un afflux de population venant de l'étranger, quoique ce dernier a été grandement réduit durant cette période de fin du 19^{e} siècle[49]. Mais cela, faut-il le remarquer, n'a pas réduit la diversité ethnique relative déjà présente et ce, à cause des différentes nationalités des immigrants (des Européens pour la plupart). Quant aux migrations intérieures, des zones rurales vers les centres urbains, P. Rutherford (1984) nous confirme que:

> "As early as the 1870s, however, newspapers commented upon the steady drift of population towards cities and by the turn of the century the theme of rural depopulation had became common through eastern Canada"[50].

C'est aussi durant cette période que l'on a assisté à la formation des grandes métropoles dans le monde. Au Canada, le phénomène s'est manifesté à Montréal, puis à Toronto, deux villes qui se sont démarquées nettement sur ce plan au tournant du

---

48 Ces chiffres sont tirés des travaux de L.D. McCann & P.J. Smith (1991) _ "Canada becomes urban: Cities and urbanization in historical perspective". In: Bunting, T. et Fillion, P. (eds.) _ Canadian Cities in Transition. p. 69-99.

49 Voir à ce propos P.A. Linteau (1992) _ Histoire de Montréal depuis la Confédération. p. 43.

50 P. Rutherford (1984) _ "Tomorrow's Metropolis: The Urban Reform Movement in Canada, 1880-1920". p. 435.

siècle. Bien entendu, le nombre de leurs habitants reste très bas si on le compare à celui de Chicago ou de New York à la même période. Ces villes américaines avaient déjà dépassé le million d'habitants chacune. Mais si l'on s'attarde sur les proportions de la population urbaine et sur les taux d'urbanisation, les chiffres concernant les villes américaines et canadiennes se rapprochent beaucoup et montrent que l'ampleur du phénomène est très significative des deux côtés de la frontière. A ce titre, le cas de Montréal tout particulièrement est très représentatif de la question urbaine au Canada à cette époque-là.

Comme partout ailleurs, à cette urbanisation rapide correspondait un développement économique intense basé sur l'industrialisation. A Montréal, par exemple, l'essor de l'économie industrielle était déjà bien enclenché depuis le milieu du siècle alors qu'elle bénéficiait du développement du secteur des transports maritime et ferroviaire, qui avaient adopté le nouveau moteur à vapeur[51]. Il s'en est suivi une vague d'installation des grandes usines mécanisées employant des centaines de travailleurs. En 1870, on comptait 1095 établissements industriels manufacturiers à Montréal[52]. Puis, dans les années 1880, le développement technologique florissant alors partout a entraîné à Montréal l'apparition de nouveaux secteurs industriels, notamment ceux du textile et des dérivés du fer et de l'acier.

La production a ainsi augmenté et s'est diversifiée. Sa commercialisation nécessitait des moyens de transport développés et variés aussi. Sur ce plan, le transport maritime a connu une première modernisation afin d'augmenter son efficacité tandis que le transport ferroviaire a consolidé son emprise à Montréal et ce, en y installant ses usines de fabrication de wagons et ses ateliers de réparation. On y a aussi construit au début des années 1860 le pont Victoria (chemin de fer) qui enjambe le fleuve Saint-Laurent et relie ainsi directement le port de Montréal et les zones industrielles de l'île à

---

51 Voir à ce sujet tout particulièrement J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 163-168.

52 Voir P.A. Linteau (1992) pour plus de détails sur ces statistiques _ Op. Cit. p. 25 et ss.

leurs zones-sources de matières premières et notamment au port de Portland, port océanique libre de glaces en hiver. Sur le plan urbain, le transport en commun a, lui aussi, connu ses débuts. La circulation des voyageurs et des marchandises est ainsi assurée et il reste à consolider l'infrastructure urbaine pour renforcer l'efficacité du transport urbain.

Ici encore, et tout comme aux Etats-Unis, l'organisme urbain s'étalait vers les zones périphériques et tendait à devenir un groupement de secteurs de plus en plus spécialisés. Son dynamisme suivait toujours des courbes croissantes mais la complexification de son fonctionnement était déjà devenue sa principale caractéristique en tant qu'organisme.

Parallèlement à ces développements, le nombre des hommes d'affaires a augmenté et les institutions financières se sont multipliées. La création, par exemple, de la Bourse de Montréal remontait déjà à 1874. Quant aux banques, elles se livraient une concurrence féroce. P.A. Linteau[53] montre que certaines d'entre elles, à charte canadienne, se sont assurées la première place durant cette période. C'est le cas notamment de la Banque de Montréal, la Banque Royale, etc. D'autres, à un niveau plus local, rayonnaient à l'échelle de la ville. Et l'installation de ces institutions au centre-ville a transformé le paysage urbain. L'édifice à bureaux s'est implanté dans le tissu urbain ancien en se positionnant de façon bien visible dans la nouvelle silhouette de la ville. Il faut noter cependant que les compagnies d'assurance d'origine américaine sont les premières à introduire ce type de bâtiment dans le tissu urbain de Montréal, métropole du Canada de l'époque[54].

---

53 P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 34-35 et 150-151.

54 A ce sujet, Montréal a vu s'ériger en son centre-ville le premier édifice à bureaux haut de 8 étages au Canada. Il a été construit par la New York Life Insurance Company en 1888. Voir les détails dans: J.C. Marsan (1994) _ Montréal en évolution. 3e édition. p. 237-238; et, K. Crossman (1987) _ Architecture in transition: From Art to Practice, 1885-1906. p. 9-10.

D'autres développements ont été ressentis directement dans la ville canadienne de cette seconde moitié du 19e siècle. En effet, en plus des innovations techniques et scientifiques qui étaient à la base de ces transformations, la scène culturelle a elle aussi connu un essor particulier. Plusieurs institutions d'éducation et de spectacle ont été fondées durant cette période. Que l'on pense, par exemple, à des écoles, des pavillons universitaires, des bibliothèques publiques, des musées, des théâtres et salles de cinéma, etc. Tous ces changements combinés ont entraîné un bouleversement dans les manières de vivre de tous les jours.

Mais ces transformations de fond en comble n'ont pas généré uniquement de la prospérité. Le revers de la médaille, on s'en doute, se situe dans les nouveaux problèmes urbains auxquels il fallait apporter des réponses plus ou moins immédiates. En fait, ces problèmes étaient tellement nouveaux et complexes, dans la mesure où ils étaient très interdépendants, que les solutions nécessitaient une approche toute neuve, qui devrait être inventée de toutes pièces. On en a tenté d'ailleurs quelques-unes. Mais avant de les étudier, nous commençons par exposer les principaux problèmes qui constituaient alors le revers de la médaille du développement rapide et tous azimuts.

2.2 LES PROBLEMES DUS AUX CHANGEMENTS DE LA SECONDE MOITIE DU 19e SIECLE

Comme nous venons de le dire plus haut, les conséquences du développement socio-économique et culturel ont été fâcheuses sur bien des plans. Ce qui est en cause dans cela, c'est principalement le facteur temps. C'est sans aucun doute la rapidité des événements qui, combinée à l'envergure des problèmes, a fait que l'on a perdu le contrôle, surtout devant la complexification de ces problèmes. Ces conséquences sont de différentes natures. Pour les comprendre, nous les résumons à trois niveaux qui restent malgré tout très interdépendants.

Le premier de ces niveaux se situe sur le plan social. Les villes s'étaient peuplées de nouveaux arrivants qui, pour la grande majorité, étaient venus à la recherche d'un emploi dans les grandes usines. Ils s'étaient installés en grand nombre dans les noyaux urbains existants. Mais de telles structures anciennes n'étaient pas faites pour accueillir des masses de populations aussi importantes. Ce qui a eu pour effet une dégradation des conditions de vie dans ces centres urbains. Ils se sont transformés en un ensemble de quartiers ouvriers où les gens s'entassaient dans de petits logements exigus, sans équipements sanitaires appropriés, ni même des assainissements adéquats. Une des conséquences directes à tout cela concerne les taux élevés de mortalité, surtout chez les jeunes enfants. P.A. Linteau[55] a relevé pour le cas de Montréal un taux de mortalité de 34 pour mille dans les années 1870, dont 35 à 45% étaient des enfants de moins de un an. Ces taux ont diminué avec le temps et l'amélioration des conditions de vie, mais ils sont restés relativement élevés au début du 20e siècle. En 1901, Montréal affichait un taux de mortalité général de 22 pour mille. Ce qui était nettement supérieur à la situation new yorkaise (19 pour mille) et torontoise (16 pour mille). Cela constitue un fait assez critique dans la plus grande ville canadienne de l'époque. P.A. Linteau l' explique par les conditions de vie en milieu urbain à cette époque. Il écrit à ce sujet que:

> "Ce véritable massacre peut s'expliquer par un ensemble de causes: un sevrage trop hâtif, la mauvaise qualité de l'eau et du lait distribués à Montréal, les conditions sanitaires déficientes dans un grand nombre de logements de milieux populaires, l'insuffisance du revenu de la famille ouvrière, le bas niveau d'éducation, etc. Il existe donc des causes qui sont d'ordre purement sanitaire et d'autres qui tiennent à la nature sociale des conditions d'existence dans la ville"[56].

Placés devant un environnement urbain aussi difficile, les groupes sociaux plus aisés ont fui vers les zones périphériques. Les moyens de transport étant développés, les navettes quotidiennes des gens entre leur milieu de travail et leur résidence ne posaient plus de problèmes et étaient devenues chose courante. En fait, comme le dit P.A. Linteau, l'expansion suburbaine dans le cas de Montréal s'appuie sur une certaine

---

55 P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 42-43.

56 Ibid. p. 43.

vision de la banlieue courante en Amérique du Nord à l'époque et surtout exploitée par les promoteurs. Cette vision se résume dans le fait que; "...habiter en banlieue signifie souvent fuir la ville et ses problèmes d'entassement et de pollution pour vivre dans un environnement plus sain, alliant les charmes de la campagne aux aménités de la vie moderne..."[57]. Mais ces extensions périphériques -- le produit par excellence du promoteur immobilier, toujours selon P.A. Linteau -- étaient en général construites à la hâte et dans le désordre. Souvent, les infrastructures restaient à compléter et le manque d'équipements y était énorme.

Quant aux zones centrales, elles étaient envahies par les sièges sociaux d'entreprises, les grands magasins, les entrepôts et les manufactures, et les terrains y faisaient l'objet d'une spéculation sans précédent. Ce qui finit par évacuer le secteur résidentiel hors de cette partie de la ville et à en transformer le caractère. A ce titre, J.C. Marsan note pour le cas de Montréal:

> "Réduction des distances, accroissement prodigieux de la population, extension considérable du territoire administratif sont autant de facteurs qui affectent le caractère même de la vieille cité. Celle-ci s'engage dans un processus de transformations morphologiques, qui la rendront totalement différente de la petite ville qu'avaient planifiée au début du XIX^{e} siècle les commissaires (...). Essentiellement, la cité se vide de ses résidents et des fonctions sociales pour laisser la place aux seules fonctions commerciales et administratives..."[58].

A tous ces problèmes étaient venus s'ajouter les récessions économiques à répétition (1873-78, 1893-97, 1906) et qui avaient aggravé les problèmes de chômage, d'alcoolisme et de prostitution.

Les problèmes urbains sont bien inter-reliés et les villes ont transcrit leurs problèmes dans l'espace. Sur ce plan, la congestion et le mélange de fonctions de tout genre ont fait que les villes centrales étaient devenues de véritables amas d'espaces laids et "dysfonctionnels". De plus, les édifices à bureaux ont fait leur apparition au

---

57 Ibid. p. 193.

58 J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 177.

centre-ville. Cherchant à rentabiliser leurs investissements, les promoteurs de ces immeubles ne reculaient devant rien pour augmenter la hauteur[59]. Tout cela a donné lieu à une silhouette de la ville devenant de plus en plus inégale et souffrant d'absence d'unité et d'homogénéité.

Quant aux extensions périphériques, elles se faisaient dans toutes les directions possibles en suivant dans un premier temps le développement des nouveaux pôles structurants que sont les installations industrielles. Mais, avec le développement du transport intra-urbain, ce sont les banlieues résidentielles qui ont connu leur essor. Elles sont le fruit d'une demande de la part des habitants des villes, mais aussi de la combinaison d'autres facteurs de nature purement économique. Parmi ces facteurs, P.A. Linteau dénombre trois principaux groupes d'acteurs dans le cas de Montréal: les industriels, les entreprises de service public et les promoteurs immobiliers[60]. Chacun des trois, cherchant ses propres profits (pécuniaires), a influencé directement le développement de la banlieue. Les promoteurs achetaient des terrains et les développaient à leur guise en allant jusqu'à créer de nouvelles municipalités de toutes pièces. Les industriels recherchaient des exemptions de taxes et des règlements plus souples. Les entreprises de services publics tiraient profit de l'expansion urbaine qui portait la demande en matière d'électrification, de transport en commun, etc. Les résultats de tout cela se sont manifestées alors dans une expansion urbaine relativement anarchique, avec une impossibilité presque totale de répondre immédiatement à toutes les demandes d'infrastructures et d'équipements permettant une vie urbaine adéquate et même parfois rêvée en banlieue.

Un autre point important est celui de la gestion municipale. Sur ce plan, les élus municipaux ont éprouvé beaucoup de difficultés à gérer toute la panoplie des nouveaux

---

59 A ce titre, il faut noter que la réglementation de la Ville de Montréal limitait la hauteur des immeubles (au centre-ville) à 10 étages. Ce qui sera aboli à partir de 1927. Voir à ce sujet J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 238.

60 P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 83.

problèmes auxquels leur ville faisait face. Parmi les nouveaux défis qui se posaient, on retrouve cette expansion qui était devenue incontrôlable, le fonctionnement de cet organisme urbain rendu à une phase de complexité sans précédent, l'accroissement du territoire administratif et l'augmentation de la population urbaine qui nécessitaient des services publics de plus en plus importants et énormes, etc. Tout cela exige des élus municipaux des compétences bien mises à l'épreuve[61]. Or, à la suite du départ des familles patriciennes à l'extérieur de la ville, la scène politique restait relativement vide. De là, le phénomène du "bossism" et de la machine politique s'est développé et, tout comme aux Etats-Unis, commence alors une période qui s'est caractérisée par des dépenses publiques exagérées (municipales) et surtout par une politique partisane[62].

Ce sont là les principales conséquences négatives des grands bouleversements qui ont touché l'environnement urbain canadien durant la seconde moitié du 19e siècle. Elles ne diffèrent pas de celles que les Etats-Unis ont connu sensiblement à la même période, ni même de celles des grands pays industriels de l'époque en général. Les solutions, par contre, doivent être colorées par les valeurs sociales de chaque nation, voire de chaque communauté locale.

2.3 LE REFORMISME A LA CANADIENNE COMME SOLUTION AUX PROBLEMES URBAINS

Tout d'abord, il faut noter que la présence de mouvements aspirant à une amélioration de l'environnement et de la vie en milieu urbain au Canada était déjà signalée dès le milieu du 19e siècle. Leurs buts principaux concernaient la promotion d'une vie culturelle et communautaire active, la création d'un cadre de vie esthétiquement attrayant et même le soutien d'une certaine image prestigieuse de la ville (la leur). A

---

61 A ce titre, P. Rutherford (1984) précise que: "...even before 1880 it was clear that the existing councils of untrained aldermen were ill-equipped to deal with the multiplicity of new problems". P. 442

62 Voir à ce sujet A. Germain (1984) et P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit.

Montréal, par exemple, P.A. Linteau précise que:

> "...au milieu du 19e siècle (...) plusieurs institutions nouvelles ont été mises sur pied. L'Institut Canadien avait alors représenté le foyer intellectuel particulièrement actif en organisant des conférences publiques, des présentations d'essais et des séances de débats. Plusieurs sociétés littéraires et culturelles ont aussi vu le jour au cours de cette période. Ainsi, la Société Historique de Montréal a été fondée en 1847, la Antiquarian and Numismatic Society of Artists, créée en 1847, a donné naissance à la Art Association of Montréal en 1860 (...). La période du milieu du siècle avait aussi été témoin de la création de plusieurs bibliothèques de collectivités, mises sur pied par des paroisses ou des associations privées..."[63].

Mais ces groupes ne s'étaient pas arrêtés là. Ils ont évolué dans leur cadre urbain et ont su s'ajuster aux bouleversements qui ont affecté ce cadre tout au long de la seconde moitié du 19e siècle. P. Rutherford le mentionne de façon très claire quand il écrit que:

> "The old ideal of civic improvement had emphasized the construction of stately buildings, colleges and academies, eventually libraries and museums, to bolster the prestige of the city. But as the cities became more and more congested, this concern was replaced by attempt to make the city healthy, moral and equitable"[64].

En effet, dès les années 1880, on assistait à Toronto comme à Montréal à une mobilisation de la part de membres de communautés religieuses, d'associations de femmes et d'organisations anti-alcoolisme afin de s'occuper d'amélioration des conditions de la vie quotidienne en milieu urbain, et même à "purifier" cette vie urbaine, selon le terme employé à l'époque. P. Rutherford[65] précise que c'est dans cet esprit là que Toronto avait élu son premier maire réformiste, William Howland, en 1885. Les réformes visées alors concernaient toujours la morale urbaine, l'hygiène et la santé publique, de même que le sens civique chez les citoyens. On s'occupait à assainir les villes, à équiper les logements d'eau courante et d'électricité, à construire des parcs urbains et à améliorer les conditions de vie des enfants afin de diminuer le taux de mortalité. Les

---

63 P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 114.

64 P. Rutherford (1984) _ Op. Cit. p. 437.

65 Ibid. p. 443.

médecins en tant que professionnels de la santé étaient très actifs durant cette période, essayant de sensibiliser les populations aux conditions d'hygiène, mais aussi, demandant aux élus d'adopter des règlements en matière de santé publique.

L'ensemble de ces efforts a certainement permis d'atténuer certaines difficultés de la vie quotidienne des gens vivant en milieu urbain. Mais les problèmes étaient beaucoup plus complexes qu'on ne le croyait et de tels efforts, à eux seuls, ne suffisaient pas. C'est là que l'on s'est tourné vers les structures gouvernementales. En fait, la situation était grave et seule une autorité publique que ses caractéristiques morales et fonctionnelles placeraient au-dessus de tout soupçon (honnêteté, compétence et efficacité) pouvait stimuler et encadrer des solutions durables. Elle imposerait des règlements, financerait des opérations, notamment d'embellissement civique, et donnerait l'exemple de l'action communautaire à l'échelle de la ville tout entière plutôt que des quartiers isolés l'un de l'autre. A ce niveau, on peut distinguer avec A. Germain[66] deux types de réformistes: le "social reformer" et le "structural reformer". Le premier oeuvre plus sur un volet démocratique, alors que le second travaille plus sur l'efficacité. Ces deux revendications du réformisme, démocratie et efficacité, étaient bien liées et c'est ce lien même qui constitue la base de ce réformisme comme mouvement.

Toujours au Canada, et d'une façon plus globale, le réformisme a pris son élan dans les années 1890 alors que ses stratégies d'action se sont précisées. P. Rutherford note que c'est dans cette décennie-là que les réformistes ont entrepris l'amélioration de la scène politique municipale. A ce titre, il écrit:

> "In the 1890's, reformers began to search for new government structures. To ensure continuity, the ward system was rationalized and the lenght of term for aldermen increased. To enlarge the powers of the executive, the board of control was instituted first in Toronto (1897) and later in several cities as a kind of

---

66 A. Germain (1984) _ Op. Cit. p. 28.

municipal cabinet"[67].

Ainsi, avec ces actions, on tentait chez les réformistes canadiens de contrer le système de "boss" instauré au niveau de la politique locale en créant le système des commissions indépendantes du conseil de ville. On visait par là principalement une gestion efficace des affaires municipales en centrant l'intérêt sur la collectivité dans son ensemble plutôt que sur les affaires personnelles[68].

Ces réformistes, tout comme aux Etats-Unis et même ailleurs, ont réussi à atteindre leurs objectifs de rendre les services d'utilité publique accessibles à tous en les "municipalisant", d'assainir les finances de la ville, de réglementer quelques aspects de la santé publique, etc. Ils ont surtout réussi à remplacer le gouvernement municipal "bossiste" par un gouvernement où les fonctions de gestion et de représentation étaient devenues séparées.

Cependant, sur la scène canadienne, cette réussite n'a été atteinte qu'après une série de hauts et de bas importants dans les milieux réformistes et une agitation assez continue sur la scène municipale. Cela a duré, dans le cas de Montréal par exemple, de 1896 à 1914. P.A. Linteau écrit à ce sujet:

> "La scène politique montréalaise entre 1896 et 1914 est donc particulièrement agitée, caractérisée à la fois par un niveau élevé d'inefficacité et de corruption et par des poussées de fièvre réformiste. Le mouvement de réforme s'est lui-même transformé dans la période. D'abord identifié aux anglophones de l'Ouest, il s'est étendu vers d'autres composantes de la ville et s'est développé grâce à une alliance des milieux d'affaires tant francophones qu'anglophones. Il a réussi en 1900 et en 1910 à se gagner un appui populaire assez important, en dénonçant les scandales de l'administration en place, mais il a été incapable de maintenir cette ouverture de façon durable. Insuffisamment attentif aux besoins de la majorité de la population ouvrière, il s'est surtout montré préoccupé de gérer la ville comme une entreprise et de contrôler les dépenses publiques, mais s'est

---

67 P. Rutherford (1984) _ Op. Cit. p. 443 _ Notons aussi que parmi les autres villes à instituer le "Board of control", on retrouve Montréal (1909), Winnipeg (1906), Ottawa (1907), Hamilton (1910), etc. _ voir à ce propos J.C. Weaver (1984).

68 A ce titre, voir l'analyse de P. Rutherford (1984) concernant les objectifs des actions réformistes des Canadiens à l'époque. Op. Cit. p. 442-448.

> avéré incapable de mettre au pas les compagnies de services publics et de réformer la fiscalité. Le caractère élitiste du mouvement l'a donc empêché de devenir une force politique durable sur la scène municipale"[69].

Cette agitation se faisait donc dans un cadre de conflit entre le réformisme et le "bossism" ou encore, comme le précise A. Germain, "entre deux éthiques: celle de la classe moyenne (...) et celles des classes inférieures et immigrantes..."[70]. Quant au milieu des affaires, il se situe du côté des réformistes, ses intérêts étant mieux servis par un climat de paix sociale, d'entraide communautaire, de collectivisme, de justice et de démocratie.

Sur le plan spatial, bon nombre de projets et de réalisations s'inspirant du mouvement City Beautiful aux Etats-Unis ont vu le jour durant la seconde moitié du 19e siècle et jusque dans les années 1912-1913, où, selon A. Germain (1984), "la conjoncture économique change: la crise du logement devient plus aiguë, les finances municipales s'effondrent avec l'activité immobilière..."[71]. Il n'est plus possible alors de continuer à faire appel à une approche d'embellissement uniquement.

Nous verrons les différences entre le mouvement City Beautiful au Canada et aux Etats-Unis dans le prochain chapitre. Mais on peut déjà noter ici quelques distinctions concernant le contexte réformiste général du mouvement City Beautiful. En fait, au-delà des ressemblances dans les objectifs, les motifs et l'origine des réformistes des deux côtés de la frontière, ce sont les moyens et les actions engagés pour atteindre leurs buts qui diffèrent quelque peu. Ils sont généralement teintés par les valeurs et les pratiques de la société comme tel.

Il ressort de tout ce qui a précédé que le réformisme canadien, notamment celui

---

69 P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 262.

70 A. Germain (1984) _ Op. Cit. p. 32.

71 Ibid. p. 51.

de Montréal, était centré avant tout sur la politique municipale, alors que son pendant américain avait plutôt une vision plus globale des problèmes de la ville en tant que milieu de vie, mais surtout en tant que lieu d'échanges économiques. A cet effet, on peut remarquer qu'au Canada, les réformistes travaillaient à améliorer l'action de l'autorité publique locale pour enrayer les problèmes urbains qui touchaient l'ensemble des citoyens. Cela est bien perceptible dans les appels de l'Union Canadienne des Municipalités (fondée en 1901) qui, selon J.H. Taylor, réclamait une aide technique de la part des gouvernements supérieurs pour régler les problèmes urbains auxquels ses membres, les maires, faisaient face. L'auteur précise que:

> "...most senior governments as a matter of political policy were non-interventionists. Local governments were, by and large, left alone to deal with both the progress and the problems of the late nineteeth and early twentieth century society and economy"[72].

Aux Etats-Unis, les réformistes tentaient aussi d'améliorer la gestion des affaires municipales en vue de régler les différents problèmes urbains. Mais comme le montrent les visées de la "National Municipal League"[73], la recherche de l'autonomie de ce gouvernement (local) par rapport aux deux autres paliers, le fédéral et l'Etat, montre une différence fondamentale entre les actions des deux groupes de réformistes canadiens et états-uniens. En effet, si les premiers reconnaissent l'autorité publique[74] (quel que soit son niveau) et ses interventions pour le bien-être de l'ensemble des groupes sociaux, les seconds la soupçonnent et la considèrent comme un obstacle à l'épanouissement des intérêts individuels. De ce fait, l'autonomie réclamée pour le gouvernement local semble dissimuler une autre aspiration, celle d'une plus grande liberté d'action pour la classe dirigeante locale qui est constituée d'hommes d'affaires. D'ailleurs, on a souvent qualifié

---

72 J.H. Taylor (1984) _ "Urban Autonomy in Canada: Its Evolution and Decline". p. 479.

73 La NML fondée en 1894 revendiquait pas moins que l'autonomie complète des gouvernements locaux par rapport aux deux autres paliers de gouvernement. Voir à ce sujet M. Scott (1969) _ Op. Cit. p. 41-42.

74 L'esprit collectiviste et l'acceptation de l'autorité publique étaient bien acquises chez les Torontois par exemple, comme le rapporte H. Kaplan (1982) _ Reform, Planning, and City Politics: Montreal, Winnipeg, Toronto. p. 604-646.

les gouvernements réformistes municipaux aux Etats-Unis à cette époque, de "gouvernements d'hommes d'affaires". Or, on peut reconnaître là, d'une part, les préoccupations à dominantes sociales et collectivistes qui constituent des valeurs de la société canadienne et, d'autre part, les préoccupations à dominantes économiques et individuelles qui sont plutôt des valeurs américaines. Nous verrons dans le second chapitre comment tout cela a teinté les projets et les visions aménagistes de la ville véhiculés par le mouvement City Beautiful.

3 LES ELEMENTS PREMIERS DU CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE, POLITIQUE, CULTUREL ET IDEOLOGIQUE NORD-AMERICAIN AU TOURNANT DU 19e SIECLE

Tout d'abord, commençons par résumer la vision réformiste de la question urbaine nord-américaine dans son ensemble. D'une manière globale, les réformistes revendiquaient en premier lieu une ville avec un gouvernement d'abord préoccupé de la gestion des affaires locales. Cette ville se voulait sans taudis, intégrant la nature et la verdure dans son organisme, équipée sur le plan récréatif et contenant des symboles qui témoignent de la culture artistique de la communauté et de son sens de la civilisation et des traditions. Quant au gouvernement de cette ville, il se veut efficace et pouvant appliquer des lois et des mesures coercitives; honnête et mettant l'intérêt collectif au-dessus de l'intérêt personnel; démocratique et évitant toute politique partisane; et enfin, autonome vis-à-vis des autres paliers de gouvernement et gérant ses affaires et ses besoins par lui-même.

Cette vision réformiste, nous l'avons vu, était l'initiative de groupes sociaux locaux appartenant à la classe moyenne supérieure et aux milieux des affaires. Ces groupes, au moyen d'associations diverses oeuvrant directement sur le terrain, essayaient de rassembler le maximum de gens autour de leurs idées et de créer le consensus nécessaire parmi les différents acteurs sociaux. Leurs idées étaient d'intérêt collectif et basées sur l'amélioration des conditions de vie en ville.

Nous avons vu aussi que l'émergence de cette vision a coïncidé dans le temps avec une période où, d'une part, l'industrialisation battait son plein avec le développement économique, technique et scientifique qui connaissait tout un essor à travers le continent nord-américain. D'autre part, l'explosion démographique et la concentration des masses dans les centres urbains ont provoqué le débordement des limites physiques traditionnelles de ce villes et une réorganisation sans précédent de leurs espaces et de leurs institutions.

Comment peut-on alors interpréter une telle situation? La réponse se situe, en fait, au niveau d'un changement de l'ordre social dont la principale caractéristique est le collectivisme. Cette restructuration s'est manifestée dans la société nord-américaine autant sur les plans économique et politique que celui de la culture et de l'idéologie en général.

Sur le plan économique, le système capitaliste en place est en pleine expansion. Il est basé par définition sur l'initiative individuelle et vise le rendement et le profit, mais aussi le leadership du capital. Face au développement scientifique et technique florissant, il en profite pour améliorer deux piliers qui sont à la base de son existence même, soit son efficacité comme système de production et sa fonctionnalité. Cette dernière dépend autant des méthodes de travail que de l'organisation même de l'entreprise. A ce titre, le management scientifique est venu compléter la mécanisation des usines, tout comme le développement des moyens de communication a permis l'organisation des affaires à l'échelle nationale et même internationale. Ainsi, les nouveaux maîtres sont des industriels, des financiers et des commerçants puissants gérant des intérêts à l'échelle locale mais aussi nationale et internationale.

Tout cela constitue un système capitaliste jusque-là ordinaire pour l'époque. Or, ce qui différencie ce système est la prise de conscience chez les milieux d'affaires de l'importance de l'image de la ville dans le monde des affaires, et ce, aussi bien comme cadre de vie esthétique et de culture que comme milieu social paisible et productif.

A cet effet, l'implication directe des milieux d'affaires locaux dans le mouvement réformiste et son développement, de même que leur engagement dans les associations pour l'amélioration du cadre de vie, de la santé publique, de la culture, etc., constituent quelque chose de nouveau par rapport à la période antérieure, celle du "self-made man" et du "laissez-faire". Le réformisme nord-américain en cette fin du 19^{e} siècle est, de ce fait, conservateur et progressiste.

Du côté de la politique, notons d'abord que la situation est locale et concerne spécifiquement la politique municipale. A ce niveau, les exigences des réformistes se traduisent par une politique municipale progressiste. En effet, on revendiquait un gouvernement efficace et capable de gérer un territoire administratif qui s'étend de plus en plus et dont le fonctionnement se complexifie sans précédent, de répondre aux besoins d'une masse de population urbaine qui grossit de jour en jour et de concilier les intérêts de groupes de citoyens de plus en plus hétérogènes. Pour y arriver, les élus municipaux doivent non seulement être compétents et jouir d'une expérience solide, mais aussi faire appel à et compter sur l'expertise des spécialistes en matière de développement urbain.

De plus, le gouvernement revendiqué doit aussi être transparent, démocrate et inspirer la confiance chez l'ensemble des citoyens. Pour cela, il se doit de mettre l'intérêt de la collectivité au-dessus des siens et de tout autre considération d'ordre personnel. L'honnêteté, le sens des responsabilités et du devoir accompli prennent une place importante dans le choix d'un élu municipal.

Un autre point important est celui du rapport entre le secteur privé, considéré jusque-là comme maître du développement urbain, et la nouvelle administration publique que les réformistes interpellent pour prendre une place prépondérante dans la vie des citoyens. A ce niveau, il faut noter que le mouvement de réforme ne remet pas en question le système économique (capitaliste) en place, ni même le progrès qui est en marche, mais il appelle à une meilleure représentativité de la part du pouvoir politique

local. Et, en ce sens, il préconise la mise de l'avant d'actions de partenariat et de coopération entre les deux entités, le regard porté vers l'avenir et le progrès, mais aussi la possibilité de planification et de gestion de l'équilibre social.

Dans cette perspective, l'autonomie locale tant recherchée par les réformistes, tout particulièrement américains, prend tout son sens alors que le contexte général se caractérise par une concurrence très ouverte entre les villes et les régions urbaines. A cet effet, on peut citer l'exemple de Chicago et du "Middle West" qui faisaient la lutte à la suprématie de New York et de la Côte Est. Les villes étaient devenues des centres de production et leurs gouvernements respectifs se devaient de les gérer à l'image du chef d'entreprise. De plus, à l'encontre de ce que l'on peut trouver dans la littérature, la politique réformiste telle que nous la retraçons ici dans les rapports entre paliers de gouvernement, se présente comme étant plutôt décentralisatrice. La ville tente de prendre en main ses pouvoirs et les moyens nécessaires et de gérer ses ressources et ses besoins de façon autonome.

Sur le plan culturel et idéologique, la toile de fond est constituée par ce mouvement qu'est le réformisme même. En effet, celui-ci, en tant que tendance voulant le changement par améliorations successives plutôt que le changement radical ou la révolution, représente la plate-forme conservatrice de tout le mouvement. En pratique, ce conservatisme s'est manifesté dans l'entraide communautaire (pour éviter le mot "participation" utilisé de nos jours) à trouver des solutions aux problèmes urbains, à les enrayer et surtout à participer au progrès de l'ensemble de la collectivité. La perspective du progrès était véhiculée comme étant globale et" intégratrice". On a fait appel à l'unité, à la cohésion sociale, au patriotisme et à la loyauté civique afin de dissimuler l'individualisme et l'exclusion que la ville surpeuplée et congestionnée a imposé à la société. Le sens d'appartenance à un lieu, à une communauté était devenu le moyen du rassemblement, du consensus, et même de l'équilibre des rapports entre les différents acteurs de ce milieu urbain.

Il est important de noter ici que les réformistes ont exprimé clairement leur acceptation de la ville et de la vie urbaine. Ils ont adopté sans réserve les nouvelles techniques, la machine et l'expertise, et ce, malgré leurs échanges assez étroits avec les milieux "anti-technique", notamment en Angleterre. L'exemple des liens entre F.L. Olmsted et J. Ruskin est très significatif à ce titre. Cependant, cela n'a pas empêché les réformistes d'intégrer la nature dans leurs milieux urbains et de tenter d'en bénéficier quand même.

Un autre domaine où la culture réformiste s'est manifestée est celui des arts. Les associations, en voulant que des oeuvres d'art soient présentées partout dans le paysage urbain (statues, monuments, fontaines, etc.), exprimaient un changement dans la culture artistique, notamment celle des Américains. L'art est maintenant sur la place publique alors qu'il était réservé aux jardins et aux salons privés.

Au niveau des rapports entre groupes sociaux, les gestes philanthropiques se sont multipliés (l'exemple américain en ce sens est très significatif) et la moralité religieuse a cédé la place à une éthique plus individuelle. En effet, les institutions culturelles qui ont vu le jour à travers les villes américaines grâce à des dons de riches Américains sont très nombreuses[75]. De même, l'appel à la responsabilité et aux devoirs civiques était devenu le pivot de toute recherche de l'équilibre social.

De plus, dans le cas des Etats-Unis tout particulièrement, d'autres facteurs importants étaient en jeu et qui touchaient plutôt l'ensemble du peuple américain en tant que nation. Il s'agit des objectifs atteints en matière de peuplement des territoires de l'Ouest, de développement économique en plein essor – tant sur le plan national que celui international –, de l'expansion territoriale du pays à l'extérieur (colonies), et enfin, de la stabilité du pays après l'épisode sanglant de la guerre civile. Ce sont là autant de sources de fierté nationale pour tous les Américains, et ce, même si le réformisme prenait

---

75 Voir à ce sujet tout particulièrement les propos de R.G. Wilson (1979) _ Op. Cit. p. 19, et ceux de D.F. Burg (1976) _ Op. Cit. p. 16.

plutôt la voie des localités et des communautés. Ces sources appellent à l'unité et au patriotisme, à la cohésion sociale et à la loyauté civique chez l'ensemble du peuple américain. La nouvelle nation se fonde dès lors sur ces bases[76].

Voilà les éléments premiers du contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique nord-américain au tournant du 19^{e} siècle. En les conceptualisant, on peut les résumer dans la figure 1 qui suit. Puis, nous tenterons dans le chapitre 2 de définir le mouvement City Beautiful en délimitant la période de son développement, ses objectifs, ses concepts et ses principes d'aménagement et de design urbain.

---

76 Aux élections présidentielles de 1912, les deux candidats W. Wilson et Th. Roosevelt, avaient lancé comme slogans de leur campagne respectivement "New Freedom" et "New Nationalism". Ce qui est représentatif du climat politique et idéologique qui régnait alors que l'on était en plein coeur de la période réformiste. Voir à ce sujet F. Dal Co (1983) _ Op. Cit.

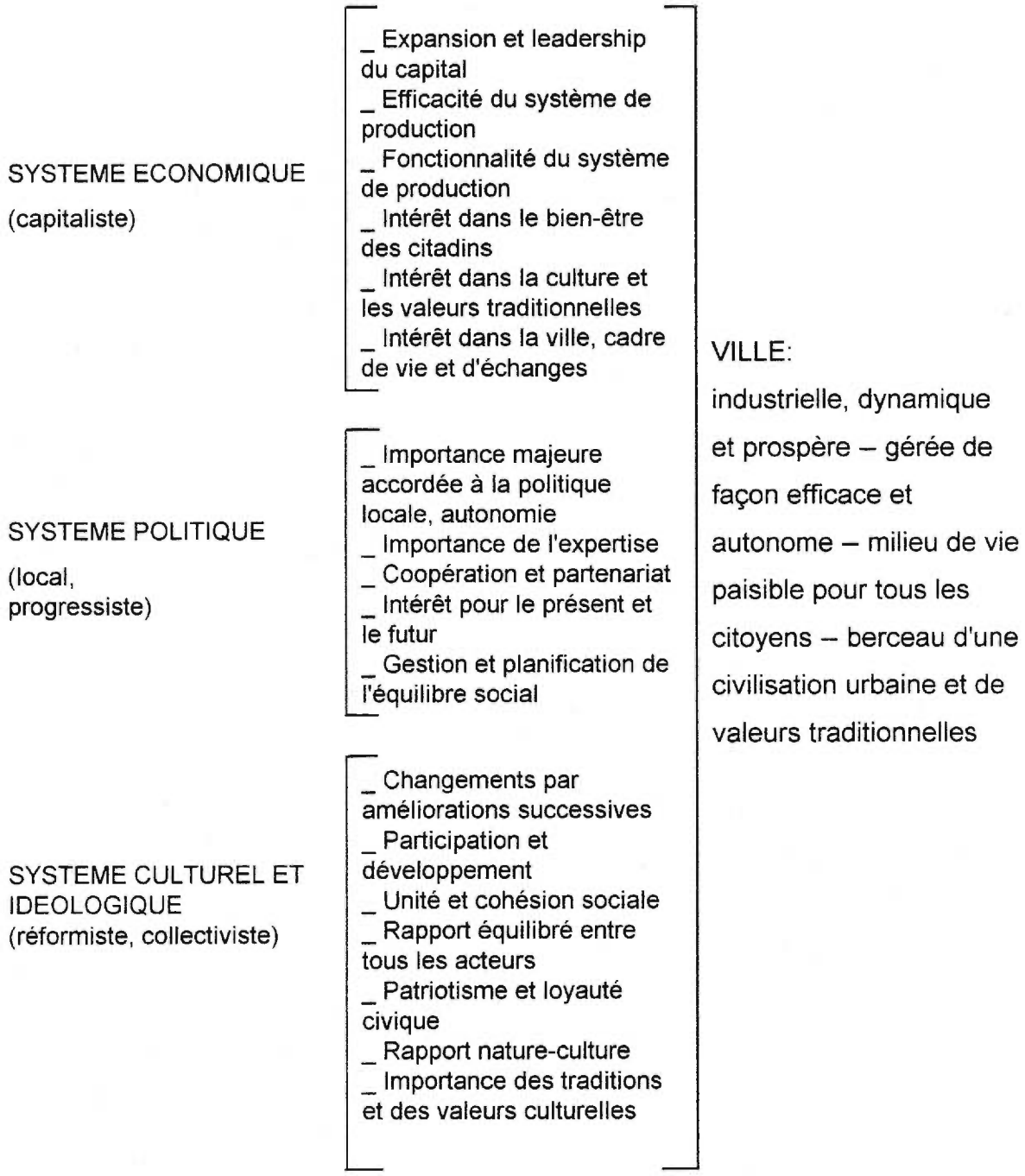


Figure 1 _ Les éléments conceptuels du contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique nord-américain au tournant du 19^{e} siècle.

Chapitre 2

LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL, DEFINITION, PRINCIPES ET CONCEPTS D'AMENAGEMENT

Le mouvement City Beautiful est apparu dans les années 1890 aux Etats-Unis dans le cadre d'une tendance nommée par P. Boyer[77] "environnementalisme positif". Puis, il s'est étendu au Canada dans le sillon des influences réformistes. La problématique du mouvement City Beautiful s'inscrit dès lors dans les efforts d'amélioration du cadre de vie en milieu urbain. Ce mouvement concerne spécifiquement l'aménagement physique de ce même milieu. Il présente un concept de ville très particulier, basé sur des principes précis et visant des objectifs bien déterminés. Nous tenterons de les expliciter à travers des exemples réalisés ou non du mouvement City Beautiful tant aux Etats-Unis qu'au Canada. Mais avant, il nous faut cerner les origines de ce mouvement et le situer dans le temps. Rappelons, à cet effet, que la littérature ne nous fournit pas une définition précise du mouvement comme tel. Par ailleurs, ici aussi nous relèverons les éléments de ressemblance et de différenciation entre la situation du mouvement au Canada et aux Etats-Unis.

1 LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL, ORIGINES ET OBJECTIFS

1.1 LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL AUX ETATS-UNIS

Situons-nous d'abord au début de la dernière décennie du 19^{e} siècle. Aux Etats-Unis, le réformisme est en plein développement. Des associations et divers groupes de pression réclament des parcs, des terrains de jeux, des oeuvres d'art dans les lieux et

---

77 P. Boyer (1978) _ Op. Cit.

les espaces publics, etc. Les villes sont congestionnées et leurs extensions sont anarchiques. L'écart entre les groupes sociaux ne cesse de se creuser. Le nombre des millionnaires se multiplie et celui des pauvres et des sans abri augmente. Le développement scientifique et technologique est en plein essor. Les villes commencent à être gérées à la manière des entreprises et accélèrent la concurrence entre elles. Les Etats-Unis deviennent une puissance économique et acquièrent la richesse matérielle. Ils deviennent aussi une puissance impérialiste et réclament leur part du pouvoir international.

Voilà les principales caractéristiques du contexte américain à cette époque. On peut les distinguer à deux niveaux: celui national et extérieur et celui local et intérieur. Au premier correspond la nouvelle nation puissante économiquement et impérialiste. Elle cherche à obtenir la reconnaissance des autres nations (concurrentes). Au second niveau correspondent les problèmes sociaux et spatiaux, de même que les solutions recherchées, proposées ou appliquées sur le plan des structures gouvernementales et celui de l'environnement physique des villes.

Le mouvement City Beautiful, nous le savons par nos connaissances antérieures, a pour objet l'aménagement urbain. Il a été initié par des architectes et des professionnels de l'espace à l'Exposition universelle de Chicago en 1893. Sa problématique étant située à l'intérieur des efforts d'amélioration de la ville, son objectif ultime était de fournir une solution à ces problèmes urbains qui se situe sur le plan de la forme urbaine et architecturale.

Quant à ses origines, elles se nourrissent de ces mêmes problèmes et de leurs solutions proposées jusqu'alors par les différents milieux urbains nord-américains. En effet, la double recherche de fonctionnalité de l'espace-ville et de reconnaissance du rôle prépondérant de l'autorité publique locale renvoie ces origines des idées du mouvement City Beautiful, d'une part, au niveau de la fonction de l'utilité et de la pratique spatiale (fonctionnalisme), d'autre part, au niveau de la fonction de représentation

(monumentalisme)[78]. Rapportés aux principales caractéristiques du contexte américain que nous avons récapitulées plus haut, ces deux types de fonction se précisent alors. Au premier type, soit la fonction d'utilité et de pratique spatiale, correspondent l'amélioration du cadre de vie et le contrôle des problèmes de l'extension urbaine anarchique. Au second type de fonction, soit celle de la représentation, correspondent l'image d'une autorité collective forte, démocratique et capable d'être digne de confiance, l'image d'une nation investie de pouvoir et enfin l'image d'une nation civilisée, instruite et ayant une culture et une histoire. Ces deux types de fonctions semblent se positionner à la base du programme conceptuel de l'architecte du mouvement City Beautiful, qui comprend des aspects fonctionnels, de représentation, d'expression et de communication. En 1893, à l'Exposition universelle de Chicago, le mouvement a défini et précisé les principales composantes de ses propositions d'aménagement urbain, à savoir, le centre civique, le boulevard, le système de parcs et l'architecture classique. Nous les définirons plus loin.

Quant aux objectifs détaillés et précis du mouvement City Beautiful aux Etats-Unis, les historiens les trouvent, en général, difficiles à cerner, comme nous le précise P. Boyer, qui note que "...The motivations underlying the city beautiful movement are nearly as difficult to sort out as its varied manifestations"[79]. Pourtant, sur l'objectif ultime, celui de l'amélioration de la ville en général, ils s'entendent. Cette ambiguïté semble, selon nos constatations, provenir un peu des interprétations que ces historiens donnent de ce mouvement à travers les lentilles de leurs spécialités respectives, mais aussi des supporters ou des promoteurs de ce mouvement; à savoir les milieux d'affaires, des capitalistes qui se sont ajustés pour s'adapter aux nouvelles conditions du marché et de la vie en général. Leur position, il faut le dire, était un peu ambiguë.

---

78 Il faut noter ici que nous empruntons à C. et M. Duplay leurs quatre types d'esthétique globale d'une oeuvre architecturale ou urbaine: fonctionnaliste (utilité), monumentaliste (représentation), romantique (expression) et structuraliste (communication). Toutefois, contrairement à ces deux co-auteurs, nous pensons qu'une oeuvre architecturale ou urbaine peut, et même doit, englober ces quatre types d'esthétique qui répondent à des besoins simultanés et légitimes de l'architecte comme créateur et des gens en général comme utilisateurs au sens global du terme. Voir C. & M. Duplay (1982) _ Méthode illustrée de création architecturale. p. 156.

79 P. Boyer (1978) _ Op. Cit. p. 263.

Quant aux historiens de la ville américaine en général, ils sont nombreux à traiter du mouvement City Beautiful à l'intérieur de leurs travaux. Parmi ceux-ci, on retrouve J.A. Peterson qui, dans son examen du mouvement comme tel, le relie à ses promoteurs et lui attribue des objectifs socio-économiques. Il écrit à ce titre: "A more attractive city, they [the prosperous middle and upper-class elements of towns and cities] claimed, would promote tourism, enlarge trade, and generally revitalized the local economy"[80].

Ch. Topalov, pour sa part, rejoint les propos de W.H. Wilson[81] et explique que l'"American Civic Association" constituait l'expression même du mouvement City Beautiful, et que cette association était en faveur de la création des parcs urbains, des centres civiques et surtout contre les taudis et la corruption du gouvernement municipal. Voilà ce qu'il écrit à ce propos: "Principale expression du mouvement pour l'"embellissement urbain", elle [ACA] milite pour la création de système de parcs, le regroupement des bâtiments publics en centres civiques artistiquement planifiés, contre l'horreur des taudis, et pour une moralisation de la politique municipale..."[82].

P. Boyer remonte un peu plus dans le temps pour cerner ce qu'il appelle "America's moral response to the city". Il précise que les motifs du mouvement City Beautiful sont difficiles à cerner, mais à travers ses analyses, le mouvement est perçu comme une tendance à engendrer loyauté civique et cohésion sociale. Il écrit à ce sujet:

> "Fundamentally, it sprang from the conviction that a more livable and attractive urban environment would call forth an answering surge of civic loyality from the urban populace, and that in turn would retard or even reverse the decay of social and moral cohesiveness which seemed so inevitable a concomitant of the rise of cities"[83].

---

80 J.A. Peterson (1976) _ "The City Beautiful Movement. Forgotten Origins and Lost Meanings". p. 430.

81 W.H. Wilson (1989) _ The City Beautiful Movement. P. 35-52.

82 Ch. Topalov (1989) _ "L'urbanisme comme mouvement social". p. 141.

83 P. Boyer (1978) _ Op. Cit. p. 264.

Quant à S.K. Schultz, il considère le mouvement City Beautiful comme un important élément des activités des réformistes touchant aux aspects physiques des problèmes de l'environnement urbain. Mais, il reproche à ses promoteurs de valoriser l'esthétique par rapport à la substance. Il écrit:

> "One could argue (...) that the City Beautiful (...) was a principal component of the more broadly based activities of a generation of economic, political, social, and moral reformers whose crusades collectively became known as progressivism... "The principal goals of the diverse reformers gathered under the umbrella of Progressivism were to restore political, economic, and social order to a chaotic society, to render more efficient the functioning of all human endeavors, and above all, to reinstate morality as the core of human behaviour"[84].

D'autres analystes se sont penchés sur la signification du plan et des formes architecturales de l'Exposition universelle de Chicago de 1893 considérée comme étant le modèle du mouvement City Beautiful. Parmi eux, on retrouve M. Manieri-Elia. Il explique le style architectural néo-classique de l'Exposition comme un élément signifiant la stabilité et la confiance dans les nouvelles institutions. Il écrit:

> "... As opposed to the neomedieval style of laissez-faire, classicism signified stability, the end of the insecurity of the heroic period, and faith in the achievements of the established institutions. It also signified a relationship with the European architectural tradition..."[85].

Il y a aussi d'autres analystes qui partagent cette interprétation, tel que W. Jordy (1986), M. Scott (1971), G. Ciucci (1983), en parlant de la célébration de l'avenir industriel et urbain de l'Amérique.

Quant à W.H. Wilson, il explique que le recours à ce style architectural se justifie du fait qu'il évoque le passé américain et une certaine continuité dans l'architecture de ce pays. Il écrit:"...neoclassic architecture evoked American history and spoke to the late-

---

84 S.K. Schultz (1989) _ Constructing Urban Culture. American Cities and City Planning. 1800-1920. p. 212-213.

85 M. Manieri-Elia (1983) _ "Toward an 'Imperial City': D.H. Burnham and The City Beautiful Movement". p. 19.

nineteenth-century urban elite"[86].

Toutes ces analyses réunies nous permettent de noter, d'une façon globale, quatre visions distinctes de la ville chez ces spécialistes; à savoir: une ville siège du pouvoir; une ville siège de la culture et de la civilisation; une ville siège du développement économique; et enfin, une ville siège de vie communautaire. Chacun, à travers les lentilles de sa spécialité ou de la problématique qu'il traite, avance une de ces visions de la ville qui correspond à ses intérêts. Or, si l'on tente une synthèse de ces quatre visions, on pourrait dire que les objectifs du mouvement City Beautiful se résument dans l'affirmation et l'édification d'une ville siège à la fois de développement économique prospère, d'une culture et d'une civilisation bien affichées, d'une vie communautaire bien établie, le tout chapeauté par un pouvoir compétent, démocrate, autonome et capable de gérer l'équilibre social. Certains critiques, comme par exemple S.K. Schultz[87] tout près de nous, ou encore ceux qui ont attaqué le mouvement dès le milieu de la décennie 1900[88], diront que les objectifs de vie communautaire du mouvement City Beautiful sont douteux du moment qu'il ne traite pas, entre autres choses, de la question du logement. Peut-être, mais on ne peut nier ses parcs, son esthétique urbaine, ses espaces récréatifs, la place des institutions dans son programme, etc. Après tout, la question du logement aux Etats-Unis n'était pas encore exposée d'une manière bien ouverte. Il n'y avait que quelques "Campany Town" dont Pullman à côté de Chicago, réalisée au début des années 1880.

Un autre point essentiel pour cette définition du mouvement City Beautiful concerne sa délimitation dans le temps de façon précise. A cet effet, beaucoup d'historiens s'accordent pour dire que l'Exposition universelle de Chicago en 1893 constitue le modèle par excellence du mouvement City Beautiful qui a permis de

---

86 W.H. Wilson (1989) _ Op. Cit. P. 89.

87 S.K. Schultz (1989) _ Op. Cit. p. 211-213.

88 Voir à ce sujet tout particulièrement M. Scott (1971) _ Op. Cit. p. 78-80 et ss.

visualiser à une échelle réelle ce qu'est le concept dit de la "City Beautiful". Parmi ceux-ci, on peut citer par exemple R. Badger (1979), H.P. Chudacoff (1975). En fait, dans ce modèle, c'est l'ensemble de la vision de la "City Beautiful" qui a été explicité dans ses détails les plus petits, allant jusqu'à la dimension temps qui a permis d'expérimenter l'espace urbain (vécu). Et cela a largement inspiré les tenants du mouvement City Beautiful par la suite. A ce titre, J.A. Peterson précise que;

> "In 1900-1901 the City Beautiful movement completed its gestation. The organizations supporting municipal art, civic improvement, and outdoor art began interacting and sharing ideas as never before...
> "The man who wrote the birth certificate was Charles Mulford Robinson (...) a reporter for the Rochester *Post-Express* and eventually an associate editor (...). A lucid and prolific writer, he would bring to the City Beautiful movement an inimitable talent for elucidating it inchoate events...
> "Robinson's first major book [1901], *The improvement of Towns and Cities*, not only appeared amidst the burgeoning City Beautiful movement, it overviewed all the varied endeavors and declared that they represented not many efforts but one..."[89].

Notons aussi que les deux professionnels de l'aménagement spatial qui étaient à la base de cette oeuvre qu'est l'Exposition universelle de Chicago (1893) sont Frederick Law Olmsted, l'architecte-paysagiste de renom qui a conçu le plan général de l'exposition, et Daniel Hudson Burnham, un architecte connu de Chicago qui a dirigé et supervisé une équipe multidisciplinaire formée d'architectes, d'ingénieurs, d'architectes-paysagistes, d'artistes, etc.

Cette exposition a eu énormément d'influence sur la population en général et sur les spécialistes de l'aménagement urbain en particulier. Par son architecture, ses espaces et son aménagement urbain, la "White City", comme on l'a appelée, s'est positionnée face à la ville congestionnée que tout le monde dénonçait. Par la suite, plusieurs projets d'embellissement partiels ont été conçus et même réalisés un peu partout à travers les Etats-Unis, mais aussi à travers le Canada (comme nous le verrons plus loin). On peut citer à ce titre le système de parcs et de boulevards à Kansas City

---

89 J.A. Peterson (1976) _ Op. Cit. p. 426-427.

datant de 1900 et conçu par l'architecte-paysagiste George E. Kessler[90]. En 1902, on parle déjà de plan de ville sur le modèle de l'Exposition. Cela s'est manifesté dans le Plan de Washington (1902), mais aussi dans un projet pour Harrisburg (1902)[91]. Et, à partir de cela, les plans d'embellissement, voire de re-définition complète de la forme de certaines villes, ont été "publicisés" de façon assez régulière. L'architecte du mouvement comme tel, D.H. Burnham, a conçu, à lui seul, pas moins de cinq plans de villes sur le modèle "City Beautiful" entre 1902 et 1909[92]. Son oeuvre la plus complète et la plus spectaculaire en matière de contenu et de forme est son plan pour Chicago datant de 1909. Il est décédé en 1912 en laissant des disciples, mais aussi des collaborateurs très proches qui ont pris la relève comme en témoignent les propositions d'aménagement de centres civiques et de systèmes de parcs et de boulevards à travers l'Amérique du Nord élaborées jusqu'à la fin des années 1920[93].

Mais l'avènement de la Première Guerre mondiale et ses conséquences économiques et sociales ont freiné, voire même bloqué, les élans des architectes du mouvement City Beautiful et de leurs promoteurs. Toutefois, ce ne sont pas les seules raisons du déclin du mouvement comme tel aux Etats Unis. Les architectes et leurs promoteurs ont organisé la "National Conference on City Planning and the Problems of Congestion" (mieux connue sous NCCP) en 1909 à Washington. Ils ont donné ainsi le

---

90 Pour des détails sur la genèse et le développement de cette oeuvre, se référer à W.H. Wilson (1989) _ Op. Cit. p. 99-125.

91 Concernant les détails du Plan de Washington, se référer à Th. Hines (1974) _ Burnham of Chicago. Architect and Planner. p. 139-157. Et pour le plan de Harrisburg, se reporter à W.H. Wilson (1989) _ Op. Cit. p. 126-146.

92 D.H. Burnham et ses différents associés ont conçu des plans pour Washington (1902), Cleveland (1903), San Francisco (1905), Manille et Baguio aux Philippines (1905) et Chicago (1909). Pour des détails sur ces oeuvres, se référer à Th. Hines (1974) _ Op. Cit.

93 Parmi les plans issus du mouvement City Beautiful aux Etats-Unis, W.H. Wilson en cite au moins trois: celui de Virgil G. Bogue pour Seattle en 1911, celui de G. Kessler pour Dallas en 1912 et celui de E.H. Bennett pour un centre civique à Denver datant de 1917. W.H. Wilson (1989) _ Op. Cit. Pour le cas du Canada, G. Hodge (1985) cite les exemples de Kitchener (1914), Ottawa (1915), Vancouver (1914) et Calgary (1929). Nous y reviendrons plus loin dans le présent chapitre. Rappelons aussi que l'influence du mouvement City Beautiful a atteint même l'Europe où, entre autres, M. Bédarida (1993) rapporte comment le Plan Ford propose pour la reconstruction de Reims un projet de centre civique typique.

premier départ à une nouvelle profession, celle de l'urbaniste. L'architecte venait alors de perdre la juridiction sur l'architecture de la ville. Il s'est confiné dès lors dans l'objet architectural isolé. L'urbaniste, quant à lui, se devait de consolider son statut et travailler à gagner plus de crédibilité. Dès lors, la solution aux problèmes de la ville sur le plan spatial se trouve séparée de son aspect esthétique et concentrée sur la technique. Cette approche devient de plus en plus dominante, même si celle du mouvement City Beautiful persiste jusque dans les années 1920.

En 1917, lors de la 9e conférence de la NCCP, "l'American City Planning Institute" est créé en tant qu'organisation strictement professionnelle. Ses premiers membres adressaient déjà leurs critiques au mouvement City Beautiful. Les opérations d'embellissement mise de l'avant par les architectes coûtaient trop cher, disaient-ils. Et depuis, ils considèrent ce mouvement comme étant parmi les premiers balbutiements du "City Planning" ou de l'urbanisme.

1.2 LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL AU CANADA

Comme nous l'avons vu précédemment, le mouvement City Beautiful puise ses origines et ses objectifs dans le réformisme américain du tournant du 19e siècle. Au Canada, il est apparu dans le cadre des influences de ce même réformisme. Il s'est manifesté en premier lieu à Toronto, et ce, dans une proposition datant de 1905, puis à Montréal en 1908. Par la suite, d'autres villes ont eu des projets s'inspirant fortement de ce mouvement comme tel. Parmi celles-ci, on retrouve Kitchener (1914), Ottawa (1915), mais aussi Vancouver (1914) et Calgary (1929), qui ont eu plutôt des projets de centre civique seulement selon G. Hodge[94]. A cela viennent s'ajouter d'autres projets et réalisations concernant des plans d'ensemble pour de petites villes, comme par exemple, ville Mont-Royal et Maisonneuve, situées en banlieue de Montréal (à l'époque), la ville

---

94 G. Hodge (1985) _ "The Roots of Canadian Planning". Voir référence complète dans la bibliographie.

d'Arvida au Saguenay (Québec), Prince Rupert et Nanaïmo en Colombie-Britannique. Ces plans étaient conçus tantôt par des architectes canadiens, tantôt par des associés canado-américains.

A l'instar du mouvement City Beautiful aux Etats-Unis, ces interventions en matière d'aménagement urbain au Canada visaient, d'une manière globale, l'amélioration de l'environnement urbain sur le plan physique. Elles n'étaient pas de pures transplantations de modèles américains sur la scène canadienne, mais, tout comme dans la plupart des villes américaines d'ailleurs, elles constituaient des emprunts majeurs au modèle de la "City Beautiful" avec des adaptations aux situations et aux besoins locaux. Nous tenterons, dans les pages qui suivent, de retracer cette influence du mouvement City Beautiful américain sur la scène canadienne au niveau des objectifs généraux. Nous les rechercherons à travers l'examen de la situation des deux plus grandes villes canadiennes de l'époque, à savoir Montréal et Toronto. Celles-ci présentaient des similitudes et des situations équivalentes avec les métropoles américaines en termes de taille de l'organisme urbain et d'ampleur du phénomène du réformisme.

Toutefois, il est important de noter ici que la littérature ne nous fournit pas d'études systématiques et exhaustives du mouvement City Beautiful au Canada. Pour cela, nous examinerons les objectifs de ce mouvement à Montréal et à Toronto à travers l'analyse du processus d'élaboration et de conception de différents projets qui ont été faits dans le cadre du mouvement d'embellissement civique (et qui nous sont parvenus).

1.2.1 LA SITUATION A MONTREAL

Des experts, comme par exemple, J. Wolfe et A. Germain[95] qui se sont intéressées de très près aux mouvements de réforme urbaine et d'embellissement civique à Montréal, précisent que, dès le début des années 1890, les associations et les

---

95 J. Wolfe (1986) _ "Montréal: des plans d'embellissement civique". Continuité, n° 31. p. 25 et A. Germain (1984) _ Op. Cit.

groupes de réformistes avaient commencé à formuler des demandes et des recommandations concernant l'embellissement civique à Montréal. Le milieu architectural montréalais, quant à lui, s'était associé à ces demandes dès le départ. L'année 1890 a vu la création de l'Association des Architectes de la province du Québec (AAPQ) qui avait installé ses bureaux à Montréal[96] et s'était impliquée directement dans le mouvement. Et parmi les demandes du mouvement réformiste, J. Wolfe[97] relève une pétition adressée au maire et au conseil municipal de Montréal en 1897. Celle-ci portait sur une demande d'instituer un comité artistique à la ville de Montréal dont la tâche principale devait être la prise de connaissance des mesures d'embellissement de la ville et l'émission de son opinion sur la localisation et le mérite artistique des projets d'édifices publics, de places publiques, de nouvelles avenues, de boulevards, de statues et de fontaines. La pétition proposait aussi que le dit comité soit composé du maire, du commissaire à la voirie et de divers représentants provenant des citoyens (résidents), de l'Académie Royale Canadienne, de l'AAPQ et du conseil des Arts et Manufactures. Nous pouvons constater ici que l'initiative de créer un comité artistique, telle que présentée, fait appel à la participation de tous les acteurs sociaux. En ce sens, les objectifs visés se situent autant sur les plans économique et politique que social et culturel. Quoi qu'il en soit, la réponse des autorités municipales montréalaises n'a pas été favorable. Le conseil municipal hésitait toujours à prendre une décision.

Par la suite, l'AAPQ (dominé par des architectes montréalais) a créé en 1906 un comité d'embellissement civique avec à sa tête un architecte montréalais très connu alors, Williams Maxwell. Ce comité était appelé à travailler en collaboration avec d'autres groupes montréalais, dont l'Association des Parcs et Préaux et le surintendant des Parcs de Montréal (M. Pinoteau). En 1908, le comité a présenté une première esquisse d'un plan d'ensemble pour l'embellissement de Montréal. Le document comprenait le plan

---

96 Il faut noter que les architectes de Montréal ont joué un rôle très important dans la mise sur pied de l'AAPQ. L'installation du siège de l'association dans leur ville était alors chose acquise. Voir à ce sujet, K. Crossman (1987) _ Architecture in Transition. From Art to Practice, 1885-1906. p. 29 et ss.

97 J. Wolfe (1986) _ Op. Cit. p. 25.

d'ensemble et le travail de quatre sous-comités qui ont étudié de façon ponctuelle quelques secteurs particuliers de la ville. Un architecte-paysagiste canadien, R.A. Outhet, était retenu pour la préparation des plans finaux, et le projet entier était prêt à être présenté aux autorités municipales le 15 juin 1908.

Cette proposition de 1908 est un projet d'ensemble qui inclut toute la ville. On y retrouve un centre civique, des boulevards, un système de parcs et des rues en diagonale reliant le centre-ville à la périphérie (voir Pl. 2N à la fin de la partie I). Le centre civique est situé au niveau de l'actuel Square-Victoria. Trois grandes artères nouvelles y convergent: deux sont en diagonale dans les directions nord-ouest et est, et la troisième reste perpendiculaire à la grande place et rejoint le bord du fleuve Saint-Laurent au sud. Cette dernière permet tout particulièrement de dégager une vue panoramique sur le fleuve depuis le centre civique.

L'autre partie importante du projet concerne l'avenue du Parc. Pour cette zone, les architectes ont voulu créer, d'une part, un lien direct entre le parc du mont Royal à l'ouest et le parc Lafontaine à l'est, et ce, par le biais de la rue Duluth. D'autre part, l'avenue du Parc a aménagée en un véritable boulevard qui, non seulement est situé au pied du mont Royal, mais il se veut aussi une porte d'entrée à ce grand parc chéri par les Montréalais (voir Pl. 2O).

Les concepteurs ont fait, sur la base des plans du parc mont Royal conçus par F.L. Olmsted, une restructuration des terrains qui limitent le parc entre la rue University à l'ouest et l'avenue du Parc à l'est. A ce niveau, les maisons adossées au parc devaient être démolies afin que celui-ci ne soit délimité que par des rues. On veut éviter ainsi que les cours arrières donnent sur le parc et c'est la rue University qui marque la limite du parc. Pour cela, il fallait la prolonger le long d'une courbe de niveau jusqu'à ce qu'elle croise l'avenue du Parc et la rue Duluth. Ce croisement est aménagé en un rond-point avec un repère en son centre (une fontaine ou une statue) et il se situe au pied de la statue des Pères de la Confédération. L'entrée principale au parc est aussi située à ce

niveau.

A partir de ce rond-point, la rue Duluth est transformée en large boulevard, appelé boulevard de la Confédération. Celui-ci commence au rond-point et s'achève au parc Lafontaine. Il fait 140 pieds de large et, selon les écrits de l'époque, on l'a désigné comme étant un "parkway". Il est formé de deux voies séparées par un mail central et est bordé par quatre rangées d'arbres.

Pour ce qui est de l'avenue du Parc, le souci des architectes était de séparer les différentes catégories de circulation. Ainsi, l'avenue est divisée entre trois types de circulation: trafic dense, trafic léger (pleasure drive) et une voie ferrée entre les deux. A cela viennent s'ajouter les trottoirs de part et d'autres de l'avenue. Ce boulevard se situe entre l'avenue des Pins au Sud et l'avenue du Mont-Royal au nord, et est longé de quatre rangées d'arbres. L'avenue du Mont-Royal est elle aussi élargie et bordée de deux rangées d'arbres.

Quant aux terrains situés de l'autre côté de l'avenue du Parc (à l'est), ils sont aménagés en terrains de jeux tant pour les tout-petits (au Sud de la rue Duluth) que pour les adultes (entre la rue Duluth et l'avenue du Mont-Royal). On y retrouve des terrains de foot-ball, crosse, base-ball, etc. Une autre partie de terrains située entre les terrains de jeux et la rue de l'Esplanade est aménagée en jardins formels que les descriptions de l'époque ont comparés aux jardins du Luxembourg à Paris.

Ailleurs dans la ville, le plan prévoit le réaménagement d'autres avenues en boulevards. Parmi celles-ci, on retrouve l'avenue Atwater dont l'axe est orienté nord-sud (voir Pl. 2P). Selon le plan présenté par l'architecte-paysagiste, le boulevard débute au niveau de la rue Sherbrooke et se prolonge jusqu'à la rue Wellington au sud. Il consiste en une longue rue, large et bordée d'une double rangée d'arbres. A son extrémité nord (croisement avec la rue Sherbrooke), est aménagée une suite de quatre jardins très formels. A l'approche de l'extrémité sud, un petit parc de forme triangulaire vient ponctuer

le boulevard (voir Pl. 2P) qui rejoint les berges du Saint-Laurent, aménagées en promenade jusqu'au pont Victoria.

Nous reviendrons plus loin sur l'analyse détaillée de cette proposition de 1908 en liaison avec les concepts et principes d'aménagement du mouvement City Beautiful, mais déjà nous pouvons constater à travers cette brève analyse descriptive[98] du projet, que l'accent est mis sur un apport de solutions aux différentes carences en matière de circulation et d'efficacité du réseau routier de la ville, mais aussi d'aménagements esthétiques et de restructuration de l'ensemble de l'organisme urbain à partir d'un pôle central qu'est le coeur de la ville.

Mais, si ce projet de l'AAPQ constituait le premier plan d'embellissement civique pour Montréal, d'autres ont suivi par la suite, conçus aussi par des architectes montréalais. Parmi ceux-ci, on dénombre le projet de William Lyall publié en 1910 et qui consiste en un projet détaillé d'un centre civique pour Montréal. L'architecte proposait un regroupement de bâtiments publics (Hôtel de ville, bibliothèque publique, musée d'Art et palais de justice) autour d'une grande place situé au coin des rues Saint-Laurent et Ontario[99] (voir Pl. 2Q).

Un autre projet important de centre civique était publié en 1913. Il s'agit de la proposition de Jean-Omer Marchand, un architecte montréalais connu et membre de l'AAPQ. L'emplacement exact du projet de Marchand n'a pas été précisé dans sa

---

98 Cette analyse descriptive est basée principalement sur un article de l'époque paru en 1908 (26 août) dans Contract Record, vol. 22, n° 35, et sur deux autres articles signés par J. Wolfe. Le premier est paru dans The Fifth Column (1982) et le second dans Continuité (1986).

99 Selon cette proposition, la rue Ontario devenait un grand boulevard bordé de deux rangées d'arbres et s'étendait d'un bout à l'autre de l'île. L'architecte proposait aussi de nommer cet immense boulevard Strathcona, du nom d'un philanthrope et magnat du chemin de fer. J. Wolfe mentionne que ce projet avait eu la faveur des autorités municipales et de l'opinion publique, et que l'on avait même commencé à discuter des possibilités d'expropriation des terrains, mais que rien ne s'était concrétisé. Le projet n'a pas été réalisé.

publication, mais il semble, selon J. Wolfe[100], qu'il correspondait à un site quelque part sur le quadrilatère délimité par les rues Bleury, Saint-Denis et Craig (Saint-Antoine) et le boulevard Dorchester (René-Lévesque)[101] – Voir Pl. 2M.

1.2.2 LA SITUATION A TORONTO

A Toronto, comme à Montréal, l'influence du mouvement City Beautiful avait déjà atteint les architectes dès le début de 1900. J. Lemon[102] rapporte même que l'idée d'un plan pour embellir la ville a été discutée au tout début des années 1890. En fait, dès le début de cette même décennie, il y avait deux organisations sur la scène torontoise pour promouvoir le "Civic improvement": tout d'abord l'"Ontario Association of Architects" (OAA) fondée en 1889, et le "Guild of Civic Art" – nommé plus tard "Civic Guild" – formé vers le milieu des années 1880. Ces deux organismes étaient très actifs. Dès 1901, ils ont essayé de persuader le conseil municipal d'entreprendre des travaux d'embellissement à Toronto. Cela s'était répété durant quatre années sans que leurs efforts portent fruit. Un de leurs membres a alors décidé de mettre sur pied un comité pour faire des études et préparer des propositions. Il s'agit de W.A. Langton, un architecte torontois et éditeur du journal *Canadian Architect and Builder*.

Une fois mis sur pied, et après plusieurs mois de travail, le comité en question a présenté un premier plan en novembre 1905 (voir Pl. 2R). Celui-ci a été rendu public en janvier 1906 à la réunion annuelle de l'OAA. Langton l'a alors décrit en mettant l'accent

---

100 J. Wolfe (1986) _ Op. Cit. p. 26.

101 Notons ici que c'est un emplacement qui reste assez vague. Par ailleurs, le projet consistait en un centre civique, et le dessin publié montrait une grande place publique entourée sur trois côtés de bâtiments publics (Hôtel de ville, édifice à bureaux destinés aux gouvernements fédéral et provincial et un palais de justice). Sur le quatrième côté, selon le dessin en perspective, on retrouve un grand et large boulevard bordé de deux rangées d'arbres. On peut remarquer aussi le début d'une rue en diagonale qui part d'un des coins de la grande place. Quant au centre de la place, il est occupé par un monument assez haut, autour duquel un jardin formel s'organise en cercle; quatre fontaines complètent l'aménagement. L'architecture des édifices est dans un style néo-classique.

102 J. Lemon (1989) _ "Plans for Early 20th- Century Toronto". p. 13.

sur trois éléments principaux:

1) l'ouverture de deux larges boulevards en diagonale dans le centre-ville. L'un était dans la direction nord-ouest et partait de l'intersection des rues University et Queen, et l'autre était dans la direction nord-est et commençait à l'intersection des rues Queen et Church;

2) l'aménagement de grands parcs, notamment sur les berges du lac Ontario;

3) l'aménagement d'une entrée à la ville au pied de la rue York.

Les réactions étaient très décourageantes, notamment celle du maire qui a fait remarquer aux membres du comité que Toronto avait besoin avant tout d'équipements d'assainissement. Ce même plan a aussi été présenté au "Canadian Club" en Mars 1906, mais il n'a pas suscité plus d'enthousiasme.

Le comité présidé par Langton n'a pas pour autant abandonné son idée initiale, ni ses efforts. En 1908, les Torontois avaient approuvé la mise en place des équipements d'assainissement par voie de référendum, et les politiciens de la ville de Toronto avaient une meilleure connaissance de ce qui se passait aux Etats-Unis en matière d'embellissement civique. Les membres du comité y voyant des circonstances favorables, ont repris leurs plans, les ont raffinés et présentés au conseil municipal, avec cette fois-ci une brochure publicitaire du plan destinée aux citoyens en général. Le plan comme tel était une version améliorée du plan de 1905 (voir Pl. 2S). Mais le concept de l'entrée de la ville n'y était plus et l'accent était mise sur les parcs et les terrains de jeux.

Cette fois-ci, le comité avait réussi à intéresser les autorités publiques torontoises. Il y avait eu même quelques réalisations de terrains de jeux. Mais le plus important était la création du "Civic Improvement Committee" (CIC) en 1910. Cet organisme était composé de politiciens, de professionnels et d'hommes d'affaires, et présidé par le chef de la justice W. Mederith. Son mandat consistait à proposer des améliorations et des idées d'embellissement de la ville. L'architecte-consultant de ce comité était J.M. Lyle, un architecte torontois très connu et qui a fréquenté l'école des Beaux-Arts de Paris à la

fin des années 1890.

Le plan du CIC était prêt une année plus tard, soit en novembre 1911. Dans son rapport de présentation du projet, le comité précise dès le départ que son travail a consisté à tenter de formuler avant tout une solution aux problèmes de transport et de circulation que la ville connaissait alors:

> "It [The Plan] is a tentative solution of the City's transportation problem in regard to streets, a problem forced upon the citizens by the rapid increase of traffic and the rectangular plan uniformly narrow street. The Plan Committee had not the means to deal with the City's requirements in the way of parks, playgrounds and open spaces, and it adopted the plan put forward three years ago by the Civic Guild"[103].

Le CIC a donc présenté (encore une fois) une version améliorée et élargie du plan précédent (voir Pl. 2T). Sauf que l'on remarque dans ce rapport que la pièce maîtresse du plan consiste en un aménagement particulier de la partie centrale de la ville. Celle-ci n'existait pas, selon J. Lemon[104], dans le plan précédent. Ce qui laisse croire qu'elle est l'oeuvre de J.M. Lyle, l'architecte-consultant du CIC. Cette partie du plan est composée d'un boulevard large, tracé en plein centre d'un îlot existant, depuis la rue Front au sud et jusqu'à la rue Queen au nord (Voir Pl. 2U). Il met en liaison visuelle directe la future gare de chemin de fer Union Station[105] (rue Front) et le Federal Square sur la rue Queen. Nous reviendrons plus loin sur l'analyse détaillée de cette partie centrale et de ce plan. Notons aussi que le plan du CIC dans son ensemble constitue une suite de cartes illustrant des extensions de rues, des restructurations d'avenues, de chemins en diagonale qu'il préconise de tracer, de "parkways" à réaliser, etc. Dans le rapport écrit, l'accent a été mis sur les mérites d'un bon réseau de rues, de parcs, de terrains de jeux... Et lorsque ce même rapport fait référence au Plan de Chicago, il le fait surtout sur une

---

103 Report of the Civic Improvement Commitee of the City of Toronto, 1911 _ p. 6.

104 J. Lemon (1989) _ Op. Cit. p. 16.

105 A noter que la gare Union a été réalisée quelques années plus tard par J. Lyle et ses associés, telle qu'elle est prévue dans ce plan. Voir à ce sujet J. Lachapelle (1994) _ L'architecture des grands immeubles de Ross et Macdonald: du pragmatisme au fantasme métropolitain. p. 113-135.

base normative. Par exemple, pour justifier la superficie de parcs que le plan propose, le rapport renvoie à la norme avancée par D.H. Burnham dans son plan de Chicago, soit un acre pour 1000 habitants.

Le projet dans son ensemble a été proposé à la réunion du conseil municipal en 1911. L'ingénieur de la ville a approuvé le système de rues en diagonales (entre autres), mais rien n'a été réalisé et le plan est resté sur les tablettes. Le CIC et le Civic Guild ont cessé leurs activités quelques années plus tard. Le plan a été ressorti à la fin des années 1920, dans une autre tentative d'embellissement du centre-ville de Toronto, mais elle a été rejetée par voie de référendum.

1.3 RECAPITULATION

De tout ce que nous avons exposé ci-haut sur les origines du mouvement City Beautiful, il ressort que ses racines sont enfouies dans le réformisme de la seconde moitié du 19^{e} siècle. Aux Etats-unis, il s'est nourri des objectifs même du mouvement réformiste et l'Exposition colombienne en 1893 a constitué sa conceptualisation comme tel. Par la suite, les deux décennies 1890 et 1900 ont été celles du mouvement City Beautiful à travers tout le territoire états-unien.

Au Canada, les réformistes ont été influencés par les Américains et, dans le sillage de ces influences, le mouvement City Beautiful a été adopté par les professionnels canadiens de l'aménagement de l'espace. Il ressort de l'examen de la situation montréalaise et de celle de Toronto que c'est la décennie 1900 qui peut être qualifiée comme étant celle du mouvement City Beautiful au Canada[106].

---

106 Notons ici que le mouvement ne s'était pas éteint au Canada, ni même aux Etats-Unis. A ce titre, on peut citer le cas des plans de réaménagement de la ville de Maisonneuve située à proximité de Montréal et bien d'autres exemples. Seulement, on peut dire que l'enthousiasme qui animait les architectes montréalais et ceux torontois était à son meilleur durant la décennie 1900.

Quant aux objectifs du mouvement City Beautiful, autant aux Etats-Unis qu'au Canada, ils s'articulent autour d'une recherche de solutions aux problèmes spatiaux de la ville en général. En effet, face à un organisme urbain qui ne cesse de se disloquer et de perdre les anciens repères de son cadre physique, le mouvement City Beautiful proposait des réaménagements et des restructurations de l'espace urbain par le biais de plans d'ensemble répondant à des critères d'ordre économique, politique mais aussi social et culturel. Le monument, l'harmonie des formes, la hiérarchie des espaces, etc., prenaient autant d'importance que l'efficacité dans la circulation, l'ordre et la clarté dans l'organisation de l'ensemble, ou encore l'unité de l'organisme urbain dans sa globalité et ses parties, etc. C'est en d'autres termes un ordre aussi bien esthétique que fonctionnel. Au niveau des intervenants en milieu urbain, les propositions du mouvement City Beautiful dans leurs processus et leurs contenus (il est important de noter que l'on ne s'occupe que du domaine public: parcs, voirie, édifices publics) font appel à une autorité publique ambitieuse et compétente. Cela constitue en fait un important objectif sur le plan des changements dans les structures institutionnelles.

2 LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL, CONCEPTS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Comme nous l'avons vu précédemment, les principaux instruments ou composantes des plans du mouvement City Beautiful se résument dans le centre civique, le boulevard, le système de parcs et l'architecture classique. Nous les définissons ici de façon sommaire. Par ailleurs, utilisées séparément ou d'une façon combinée, ces composantes donnent forme à des concepts précis selon des principes bien déterminés et ce, dans le but de répondre aux questions d'utilité et de représentation auxquelles l'architecte du mouvement City Beautiful est confronté. Il s'agit maintenant de connaître ces concepts et ces principes à travers les composantes choisies et leurs combinaisons. Pour cela, nous proposons d'analyser les deux exemples de base du mouvement City Beautiful aux Etats-Unis et les deux premières propositions touchant les villes canadiennes. Pour le cas américain, les deux exemples sont du même architecte, celui

du mouvement, D.H. Burnham, et sont très représentatifs des idées avancées par ce même mouvement dans son ensemble. Il s'agit de l'Exposition universelle de Chicago, tenue en 1893, et du Plan de Chicago, publié en 1909. L'un représente le modèle du mouvement comme tel et l'autre constitue en quelque sorte l'application de ce modèle une quinzaine d'années plus tard. Pour le cas canadien, il s'agit de la proposition d'aménagement pour Toronto faite en 1911 et celle concernant Montréal et datant de 1908.

L'analyse dont il est question ici consiste en une description détaillée de ces oeuvres. Il s'agit de saisir, à partir des documents graphiques et des rapports des professionnels, les principes de base qui organisent le centre civique, le boulevard, le système de parcs et l'architecture et ce, en tant qu'ensembles formels séparés ayant des caractéristiques spatiales et faisant appel ou référence à des concepts précis, mais aussi leurs combinaisons en plans d'aménagement ou de réaménagement de la ville en général.

2.1 DEFINITION ET ORIGINES DES PRINCIPALES COMPOSANTES DU PLAN DE LA "CITY BEAUTIFUL"

Que ce soit le centre civique, le boulevard, le système de parcs ou l'architecture classique pour les bâtiments publics, les composantes des plans de la "City Beautiful" ne sont pas une invention du mouvement City Beautiful. Elles lui sont même bien antérieures. Par contre, leur combinaison en un plan d'ensemble en vue de constituer des propositions de réaménagement urbain représente l'essence même de la "City Beautiful" recherchée. Quant à leurs origines, elles sont aussi bien européennes qu'américaines. En effet, les architectes nord-américains en général et leurs clients empruntaient beaucoup à la mère patrie pour bâtir leurs demeures et leurs environnements urbains, mais ils s'attardaient aussi à adapter quelques principes d'aménagement à leurs conditions climatiques, géographiques et même quelquefois culturelles comme ce fut le cas pour Thomas Jefferson, ce grand architecte américain.

Les plans d'aménagement issus du mouvement City Beautiful présentent le centre civique comme étant un espace central (pas nécessairement dans le sens géométrique du terme) dans la ville où l'on a regroupé les édifices publics et semi-publics jugés les plus significatifs autour d'une place ou d'un espace public semi-fermé. Selon notre analyse de quelques-uns de ces plans, la pièce maîtresse de cet ensemble est le siège du pouvoir; soit l'hôtel de ville (en général) ou l'édifice parlementaire, s'il s'agit d'un pouvoir étatique ou national. Les autres institutions sont en général la bibliothèque, le musée, le palais de justice, le théâtre, etc.

Ces ensembles architecturaux sont organisés dans l'espace selon une forme et une structure bien précise et traités sur le plan architectural d'une manière bien particulière. Leur analyse descriptive nous permettra plus loin de saisir leurs principes d'organisation et de composition, mais aussi ceux qui sont à la base de leur combinaison avec les autres composantes du plan d'ensemble. Mais déjà, nous pouvons reconnaître, à travers cette localisation centrale autour d'un espace bien délimité, l'influence des plans d'universités de Thomas Jefferson.

Concernant le boulevard, le mouvement City Beautiful s'inspire certainement du plan de L'Enfant pour Washington, vieux déjà d'environ un siècle, et de l'urbanisme baroque. Mais ses sources d'influence directes et bien réelles sont toutes récentes en cette seconde moitié du 19^{e} siècle. Il s'agit principalement des travaux du Baron Haussmann à Paris, mais aussi de ceux d'O. Wagner à Vienne. Ces deux grandes entreprises d'adaptation morphologique et structurelle de la ville pré-industrielle aux nouveaux besoins générés par la révolution industrielle sur le plan spatial ont influencé beaucoup l'aménagement des villes à travers l'Europe et l'Amérique du Nord durant cette période[107]. F. Choay note que le boulevard désigne "la promenade ou la large voie de

---

107 Voir à ce sujet tout particulièrement F. Choay (1965), H.R. Hitchcock (1963), mais aussi les références auxquelles renvoie l'architecte du Plan de Chicago (1909) lui-même, c'est-à-dire, les villes européennes et les travaux de Haussmann pour Paris. Sur ce dernier point, se référer à l'article de J.E. Draper (1987) intitulé: "Paris by the Lake: Sources of Burnham's Plan of Chicago". In: J. Zukowsky (Ed.) (1987) _ Chicago Architecture, 1872-1922. Birth of a Metropolis. p. 107-119.

circulation plantée d'arbres qui, sur l'emplacement de ses anciens murs ou fortifications, fait le tour de la ville..."[108]. Elle ajoute aussi que: "Par abus de langage, depuis le dernier tiers du XIX^{e} siècle, boulevard est devenu synonyme d'avenue, comme en témoignent la relation, par Haussmann, du tracé de "deux boulevards de quarante mètres de largeur, partant du pont..."[109]. Ainsi, le boulevard constitue un équipement fonctionnel essentiel de la nouvelle ville dite industrielle et qui se divise de plus en plus en différentes parties et sous-parties spécialisées.

Dans les plans du mouvement City Beautiful, cette composante du paysage urbain qu'est le boulevard a aussi pris une importance majeure dans la re-formulation de la forme urbaine de la ville nord-américaine en général. Selon des illustrations faites par D.H. Burnham sur le Plan de Chicago, le boulevard est une large voie de circulation rectiligne qui assure la rapidité et l'efficacité des liaisons, mais il est aussi devenu une promenade linéaire où l'on peut flâner, s'arrêter, s'asseoir, s'attabler sur une terrasse d'un restaurant, etc. Ce n'est plus simplement une rue bordée d'arbres que l'on longe ou l'on traverse pour se rendre à destination, mais plutôt un espace aménagé, "meublé" et même vécu. Outre cela, la fonction primaire de cette composante -- un lien physique entre deux endroits éloignés -- a été développée pour englober le lien visuel aussi. Cela est très important dans les plans du mouvement City Beautiful qui font de cet équipement urbain purement fonctionnel un élément d'art civique par excellence.

Quant au système de parcs -- urbains plus précisément --, il constitue un important élément dans la conception de la ville du mouvement City Beautiful. Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent[110], le parc urbain fait partie de la tradition (quoique toute récente encore) américaine pour résoudre des problèmes de santé, d'hygiène et de

---

108 F. Choay (1996) _ "Boulevard". P. Merlin - F. Choay (1996) _ Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. 2^{e} édition. p. 115.

109 Idem.

110 Voir nos propos sur le "Park movement" dans le chapitre 1, p. 37 et ss.

récréation. Il est aussi un symbole de démocratie chez les Américains et tout particulièrement chez l'architecte-paysagiste F.L. Olmsted. Tout le monde peut se côtoyer sur la pelouse verte et les sentiers de promenade[111].

Le système de parcs est, selon les plans d'aménagement du mouvement City Beautiful, un ensemble d'au moins deux parcs urbains reliés entre eux directement par des "boulevards-promenade" ou des "parkways". D'autres parcs de quartier ou des squares peuvent s'y greffer. La capacité des principaux parcs est régionale et ils sont généralement disposés sur le territoire de l'ensemble de l'agglomération en fonction des besoins de la population et de la proximité des gens pour pouvoir en bénéficier. Nous reviendrons plus loin sur leurs principes d'organisation et d'articulation à l'ensemble de l'espace urbain en général.

Pour ce qui est de l'architecture classique, elle est aussi d'une importance majeure dans la "City Beautiful". Que ce soit à l'Exposition universelle de Chicago (1893) ou dans le Plan de Chicago (1909) seize années plus tard, l'architecture des bâtiments s'impose au regard et à l'esprit. Elle est massive, symétrique, riche en ornementation, éclectique parfois, répétitive, mais sans monotonie. C'est l'architecture Beaux-Arts avec ses caractères de stabilité et de grandeur. Elle constitue en fait un style qui se nourrit du classicisme et qui se veut respectueux du passé. On parle aussi de méthode Beaux-Arts qui consiste, selon F. Giraldeau, en une technique de composition architecturale propre à l'Ecole comme telle. L'auteur précise à propos de cette technique que:

> "...elle est une pratique plus qu'une théorie, un processus de pensée plus qu'un vocabulaire de formes (...). Les éléments essentiels de cette méthode sont les suivants. La composition concerne la façon dont les différentes parties d'un bâtiment sont agencées pour former un tout cohérent; cette composition doit être dominée par l'élément caractéristique de l'édifice, correspondant à l'idée de base développée (c'est ce qu'on appellera tardivement le "parti architectural"). La composition est conçue en fonction d'axes de symétrie (ou de balance) et vise à

---

111 Dans le chapitre précédent, nous avons aussi noté que l'idée de parc urbain est d'origine anglaise et que celle de "système de parcs" urbains revenait aux Américains, notamment à F.L. Olmsted. Pour une idée assez globale du développement de la notion de "parc", se rapporter à l'article de J.P. Muret (1996) contenu dans le Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Op. Cit. p. 538-541.

> déterminer des tracés visuels, successions de "tableaux" tridimensionnels ponctuant le parcours. La notion de "marche" renvoie à la qualité de l'expérience spatio-temporelle à travers un édifice..."[112].

Quant aux oeuvres de l'architecture Beaux-Arts, elles sont caractérisées spécifiquement, et selon l'analyse qu'en fait A. Laberge[113], par la clarté du plan, l'équilibre des proportions et surtout le caractère de l'oeuvre architecturale comme tel. Ce dernier point permet tout particulièrement de doter l'oeuvre architecturale d'un message, celui du type d'édifice que l'on a devant soi et de sa vocation particulière et ce, grâce à l'utilisation de formes symboliques et de figures allégoriques. A ce titre, A. Laberge précise que:

> "L'emploi des ordres classiques selon leur signification traditionnelle est ainsi à l'honneur, le dorique et le toscan symbolisant la force, l'ionique, les choses de l'esprit, le corinthien et le composite, l'opulence. Le dôme ou la coupole, symbole de l'univers ou du Dieu Protecteur, est un thème également très utilisé"[114].

En fait, l'architecture Beaux-Arts renvoie à l'Ecole des Beaux-Arts de Paris qui avait atteint une renommée internationale sans précédent au tournant du 19^{e} siècle. De nombreux architectes du monde entier cherchant à se mettre au pas des tendances architecturales du jour ont effectué un séjour (de formation ou de perfectionnement) à cette école parisienne. Aux Etats-Unis, pays où le classicisme constitue une tradition fondamentale de l'architecture et de l'aménagement urbain en général, tout comme au Canada d'ailleurs, les architectes n'ont pas dérogé à la règle. Ils ont séjourné à l'Ecole des Beaux-Arts, ils ont voyagé à travers les grandes villes européennes, et ils sont retournés chez-eux concevoir et construire à la manière de l'Ecole des Beaux-Arts. A ce titre, A. Drexler précise que:

"More than five hundred Americans studied architecture at the Ecole des Beaux-

---

112 F. Giraldeau (1986) _ "Le système Beaux-Arts". Continuité, n° 31. p. 10-14. Pour avoir une idée assez précise de la composition architecturale à l'Ecole des Beaux-Arts, se référer à D. Van Zanten (1977) _ "Architectural composition at the Ecole des Beaux-Arts from Charles Percier to Charles Garnier". A. Drexler (1977) _ The Architecture of the Ecole des Beaux-Arts. p. 111-324.

113 A. Laberge (1986) _ "Symbolisme et monumentalité". Continuité, n° 31. p. 20-21.

114 Ibid. p. 21.

> Arts between 1846, when Richard Morris Hunt (...) was the first to be admitted, and 1968, when the school was reorganized. Hundreds of other Americans not accepted by the Ecole were in architectural ateliers in Paris. By far largest number of foreigners in the Section d'Architecture before the First World War were Americans: the Ecole exerted great influence in the United States for more than three-quarter of a century after 1855..."[115].

Ils ont aussi ouvert la voie aux échanges avec leurs collègues français et plusieurs de ces derniers s'étaient installés aux Etats-Unis pour y travailler ou y enseigner alors que l'on a institué des cours d'architecture, des concours et des ateliers à la manière Beaux-Arts[116]. Ainsi, le style Beaux-Arts fit son entrée aux Etats-Unis à côté de l'éclectisme de H.H. Richardson, du classicisme de McKim, Mead and White, etc., mais aussi du style commercial de J. Root et ses disciples qui étaient alors en plein développement à Chicago.

Au Canada, l'influence de l'architecture Beaux-Arts s'est aussi fait sentir. Les historiens de la scène architecturale canadienne de cette fin du 19e siècle, notamment K. Crossman et J.C. Marsan[117], nous confirment que l'architecture canadienne a connu, durant cette période, tous les changements dans le "taste"[118] architectural qui se sont passés en France, en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis. K. Crossman, par exemple, explique qu'au courant des vingt années qui ont suivi 1885, il s'était produit un élargissement des influences et des horizons dans l'architecture canadienne;

> "The grip of the picturesque, of Ruskin, and of ninetheenth century rationalism had given way to new ideas: to Arts and Crafts, with its emphasis on materials and the social role of the architect, the Beaux-Arts with its powerful technic and belief

---

115 A. Drexler (1977) _ The Architecture of the Ecole des Beaux-Arts. p. 464.

116 Les architectes français ont commencé à s'intéresser à des séjours aux Etats-Unis pour fin de pratique de l'architecture ou de l'enseignement vers les années 1910. A ce titre, voir J.L. Cohen (1995) _ Scènes de la vie future. L'architecture européenne et la tentation de l'Amérique, 1893-1960; et Isabelle Gournay (1993) _ " Retours d'Amérique (1918-1960). Les voyages de trois générations d'architectes français". J.L.Cohen - H. Damisch (1993) _ Américanisme et Modernité. L'idéal américain dans l'architecture. p. 195-316.

117 K. Crossman (1987) _ Op. Cit.; et J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit.

118 Le mot "taste" est emprunté à K. Crossman. Son remplacement par le mot "goût" ne nous paraît pas suffisant ou même tout à fait juste.

in national expression..."[119].

Pour ce qui est du style Beaux-Arts et son avènement au Canada, là aussi ces mêmes historiens s'entendent pour dire qu'il y est parvenu, d'une part, par l'intermédiaire des architectes américains dans le cadre d'affinités socio-culturelles et géographiques (relations de voisinage), mais aussi de relations de travail à la faveur desquelles des architectes américains décrochaient des contrats de conception et de construction de projets entiers sur le sol canadien. D'autre part, les contacts directs entre les architectes canadiens, notamment ceux francophones, et l'Ecole des Beaux-Arts de Paris étaient très étroits et ce, en raison des affinités socio-culturelles évidentes. A ce titre, K. Crossman note:

> "...the return to the United States of American architects who had received their training at the Ecole des Beaux-Arts. These men were now engaged in the 'spread on this continent of that phase of Renaissance architecture which had long been the fashion in Europe and which bore such abundant fruit in the buildings of the great fair of Chicago'...
> "By 1900 the growing fashion for a revived classicism had began to spread northward to Canada (...). At the same time, the ideas of the Beaux-Arts, in particular ideas concerning education, also found their way to Canada, often by way of canadian architects returning from study abroad, in France or in the United States"[120].

En effet, au Québec tout particulièrement, le contact des architectes avec l'Ecole des Beaux-Arts de Paris avait été entamé dès le début des années 1890, et le premier d'entre eux à avoir étudié (de 1893 à 1903) et décroché un diplôme de cette célèbre école fut J.O. Marchand. Depuis, les échanges de professeurs et l'entraînement de jeunes architectes québécois à l'école de Paris s'est poursuivi de manière très régulière[121].

---

119 K. Crossman (1987) _ Op. Cit. p. 4.

120 Ibid. p. 62.

121 L'ensemble de ces échanges s'est cristallisé en 1907 alors que l'Ecole polytechnique de Montréal s'était distinguée comme la première institution post-secondaire au Canada à avoir adopté les principes d'éducation et d'enseignement de l'Ecole des Beaux-Arts parisienne. Ce qui a encouragé l'influence d'une bonne génération d'architecte québécois. Voir à ce sujet K. Crossman (1987) _ Op. Cit. p. 102, F. Giraldeau (1986) _ Op. Cit. p. 13-14; P.R. Bisson (1986) _ "Des architectes "Beaux-Arts"". Continuité, n° 31. p. 16-19.

Ce sont là les définitions et les origines des quatre principales composantes des plans d'aménagement du mouvement City Beautiful. Nous tenterons, dans les paragraphes qui suivent, de préciser les concepts véhiculés par le mouvement comme tel et les principes d'aménagement de ses plans d'ensemble et ce, à travers l'analyse de nos quatre exemples choisis (deux aux Etats-Unis et deux au Canada).

2.2 L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE CHICAGO EN 1893

C'est à l'occasion de la commémoration du 400e anniversaire de la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb, mais avec une année de retard, que s'est tenue l'Exposition universelle de Chicago en 1893. L'événement se voulait une célébration nationale et a mobilisé beaucoup d'efforts et d'énergie. Le choix du site s'était arrêté sur Jackson park qui avait une superficie de 686 acres, et le nombre des exposants s'élevait à 65 000[122]; du jamais vu jusqu'à date dans l'histoire des expositions universelles.

Conçue pour exposer toutes les nouveautés techniques et scientifiques, mais aussi pour véhiculer l'image d'une vie dans l'avenir, l'Exposition universelle de Chicago a pris la forme d'une ville que l'on a nommée la "White City". La conception de son plan et de son architecture a fait l'objet d'une réflexion intellectuelle dans le cadre de ce que l'on a appelé le mouvement City Beautiful. Ainsi, elle a véhiculé des concepts précis qu'il nous faut analyser ici à travers son plan en général, puis à travers les composantes de celui-ci.

Une première lecture globale du plan de l'Exposition universelle nous montre trois noyaux principaux autour desquels s'organisent des bâtiments ou des activités (voir Pl. 2A). Le premier et le plus important d'entre eux correspond à la Cour d'Honneur. Il s'apparente au centre civique et occupe la partie sud du plan. Le second noyau

---

122 Voir à ce sujet les chiffres présentés à la page 131 dans: R. Badger (1979) _ The Great American Fair. The World's Columbian Exposition and American Culture.

correspond au "lagoon" et apparaît dans la partie centrale du plan. Le troisième correspond au "North Pond" et est situé dans la partie nord de ce même plan.

Le tracé du plan n'est pas très géométrique dans son ensemble, et les coeurs des différents noyaux sont constitués en fait de plans d'eau, reliés entre eux par des canaux. Quant aux bâtiments, ils s'organisent autour de ces plans d'eau de façon à se mettre en valeur. Toutefois, il faut noter que la Cour d'Honneur constitue le point fort de cet ensemble. Elle se distingue tant par ses formes axiales, dont la puissance révèle une recherche d'ordre, que par son unité, qui exprime son autonomie dans l'espace. Ce sont là deux principes (ordre et unité) qu'elle dégage dans ses liens avec l'ensemble de l'espace urbain de la "White City".

Cette Cour d'Honneur, comme son nom l'indique, est un espace fermé et bien délimité physiquement, et ce, autant sur plan que dans l'espace. Concernant le plan, une lecture de premier niveau nous montre un ensemble de bâtiments regroupés autour d'un espace central (voir Pl. 2B). Celui-ci, de forme rectangulaire allongée, se développe suivant son axe longitudinal de façon symétrique. Il est divisé en deux parties: une première est composée d'un bassin long et délimité par deux larges promenades latérales, et la seconde partie consiste en une vaste esplanade au milieu de laquelle se place un bâtiment de forme très particulière. Le bassin, élément dominant dans ce plan de l'espace central, s'ouvre à son extrémité est en se divisant en deux parties, l'une s'orientant vers le nord et l'autre dans la direction sud. A son extrémité ouest, le bassin se rétrécit en forme d'entonnoir pour établir un contact ponctuel avec le lac Michigan qu'il côtoie.

Le plan nous montre aussi qu'à partir de cet espace central, d'autres espaces de liaison physique avec l'entourage s'organisent de façon symétrique par rapport au même axe longitudinal. L'importance de ces espaces est fonction de l'emplacement où ils débouchent sur la cour. Ainsi, les plus importants aboutissent au niveau du bassin et offrent, par conséquent, des vues plus spectaculaires sur l'ensemble de l'espace-

esplanade (voir Pl. 2B). Enfin, il faut mentionner deux éléments ponctuels importants, la fontaine de Colomb et la statue de la république, qui sont placées aux deux extrémités de l'axe longitudinal du bassin. Par ce positionnement, ils jouent un rôle visuel dans le renforcement de la direction est-ouest de cet axe.

Quant aux différents bâtiments situés autour de cet espace, ils sont disposés symétriquement suivant le même axe que l'espace central (Est-Ouest). Et pour accentuer encore plus ce même axe, le côté Est du rectangle est occupé par un seul bâtiment centré et présentant une façade totalement symétrique. Sur les autres côtés, les bâtiments sont alignés l'un après l'autre pour former une continuité et délimiter un espace central de forme précise. Ces bâtiments sont de grandes dimensions et de formes massives. Cependant, ils n'ont pas tous les mêmes dimensions mais ils présentent une certaine proportionnalité entre eux. Un module rectangulaire de dimensions (a x b) semble être à la base du dimensionnement de l'ensemble de ces bâtiments.

Le plan fait aussi ressortir deux autres bâtiments particuliers. D'abord, celui qui vient fermer le rectangle sur le côté Ouest. Il est en forme de "U", totalement symétrique et son corps central est très étroit. Sa fonction principale est de fermer l'espace du rectangle et cadrer la vue sur le lac Michigan.

L'autre bâtiment particulier est celui situé au centre de l'esplanade (voir Pl. 2B et Pl. 2C). Il s'agit de l'édifice de l'Administration. Dû à son emplacement, ce bâtiment joue le rôle d'un repère, voire d'un monument. Sa base de plan carrée est symétrique suivant les deux axes perpendiculaires. Ses dimensions sont beaucoup plus réduites par rapport aux autres bâtiments, mais son emplacement lui confère toute son importance et lui permet de dominer son entourage. Il acquiert une forme sculpturale et neutralise tout effet de discontinuité dans le reste de la composition des espaces (plan et façades).

A un niveau plus détaillé, le plan de cette Cour d'Honneur (Pl. 2B) nous montre que les bâtiments, en tant qu'unités, présentent chacun une façade principale symétrique

par rapport à un axe. Leurs angles sont, dans presque tous les cas, traités (architecture) et saillants. Ils viennent ainsi assurer la continuité entre l'ensemble des façades entourant la cour, mais aussi délimiter la façade de chaque unité dans cet ensemble. Les entrées de ces édifices sont toujours marquées par un espace saillant ou un retrait sous arcades.

Un autre aspect est détaillé sur ce plan (Pl. 2B). Il s'agit de l'aménagement des alentours du bassin qui constituent un ensemble d'espaces de promenade. Ils sont caractérisés par leur géométrie, par leur utilisation de la dénivellation et par l'emplacement stratégique de certains d'entre eux pour constituer des points de vues panoramiques et de perspectives bien délimitées.

En résumé, le plan de la Cour d'Honneur présente une composition d'un ensemble très unifié. On retrouve à la base de cette composition des axes de symétrie, des formes axiales en général, des proportions, des démarcations et des délimitations, des tracés visuels et des parcours, et enfin, une certaine monumentalité, voire une théâtralité. Ce qui peut se résumer dans une recherche d'un équilibre des proportions, dans la clarté du plan de l'ensemble et enfin, dans le caractère de ce même ensemble composé.

Concernant le boulevard – seconde composante des plans de la "City Beautiful" –, l'Exposition universelle ne reproduit pas le concept comme tel, mais elle présente plutôt des promenades aménagées le long des édifices et autour des plans d'eau. Parmi les caractéristiques de ces promenades, on retrouve l'usage de dénivellations, de terrasses, de belvedères, de mobilier urbain très raffiné, de sculptures, d'espaces verts et surtout de tracés visuels (voir Pl. 2D).

De la même façon que pour le concept de boulevard, celui de système de parcs n'est pas non plus reproduit. Mais, à l'Exposition, on a réservé un terrain boisé situé au milieu d'un lac pour en faire un parc. En fait, on a entouré le terrain d'eau en creusant un canal. Le site a été appelé "Wooded Island" et dans le programme, on l'a désigné comme une "île-réserve" naturelle. On y a installé de petits pavillons japonais et aménagé un

sentier dont le tracé est très informel. Son emplacement par rapport à l'ensemble du site de l'Exposition est, géométriquement parlant, central et quatre passerelles le relient aux différents secteurs de l'exposition. Ces passerelles peuvent très bien symboliser le concept du parkway dans le sens de promenade piétonnière (voir Pl. 2E).

Quant à la quatrième composante, et non la moindre, l'architecture classique, elle était à la base de toutes les oeuvres architecturales de cette exposition. Les bâtiments, qu'ils soient isolés ou regroupés, présentaient tous une monumentalité, une frontalité, une symétrie et des développements soit à l'horizontale, soit pyramidaux (voir Pl. 2D). Une hauteur de soixante pieds a été fixée pour placer, de façon bien visible, une ligne de corniche. Les formes sont en général massives, imposantes par leurs dimensions, et leur ornementation est opulente. Ce qui a donné lieu à des bâtiments majestueux dotés d'un caractère très fort qui renvoie à des traits de stabilité et de grandeur.

Mais ce qui retient l'attention, c'est cette unité et cette harmonie qu'ils dégagent dans leur regroupement. La ligne de corniche y est certainement pour beaucoup, mais les traitements d'angle assurent aussi un apport considérable à cette continuité et cette unité. L'architecture classique des bâtiments présente toujours des angles fermés leur servant à cadrer la façade et à fixer la symétrie. Ces angles fermés permettent aussi d'établir un lien avec la façade qui suit sur la même ligne d'implantation des bâtiments.

La Cour d'Honneur a plus que toute autre partie de l'Exposition réuni ces caractéristiques qui sont celles de l'architecture Beaux-Arts. Huit bâtiments forment la Cour d'Honneur. Par la composition des plans et des façades, des masses et des volumes, l'ensemble forme une unité sans précédent dans la ville américaine. Seul un bâtiment se distingue des autres. Il s'agit de l'édifice de l'Administration, qui a la même ligne de corniche que les autres, sauf que son emplacement central et détaché du reste, ses dimensions réduites, son plan carré et son développement volumétrique en forme de pyramide lui confèrent toute la distinction par rapport à l'ensemble. Son dôme majestueux lui offre, par ailleurs, cette caractéristique de symboliser l'univers, voire

même le Dieu Protecteur (voir Pl. 2C).

2.3 LE PLAN DE CHICAGO EN 1909

Le document rendu public en juillet 1909 constitue le fruit d'un long travail qui avait commencé au lendemain de l'Exposition universelle de Chicago en 1893. En effet, l'intérêt de D.H. Burnham dans la conception d'un plan pour Chicago, sa ville adoptive, s'était manifesté tout de suite après le franc succès qu'avait remporté l'Exposition universelle au niveau de son aménagement et de son architecture. Puis, à partir de 1896, Burnham a dessiné les premiers plans d'aménagement de la zone des berges du lac Michigan en la transformant en un système de parcs et de "parkways". Par la suite, il y a eu une autre proposition datant de 1897 dans laquelle il a élargi sa zone d'intervention pour agrandir le système de parcs proposé, mais aussi suggérer des élargissements de rues dans le tissu urbain de Chicago. Cependant, ces deux propositions n'ont pas réussi à enthousiasmer les différents milieux sociaux de Chicago, ni même à les inciter à passer à une phase d'intervention. Toutefois, Burnham a eu l'occasion d'exposer ses idées, de vanter les mérites de sa proposition pour la ville de Chicago et surtout de se faire écouter avec intérêt.

Il a donc fallu attendre jusqu'en 1906 pour que D.H. Burnham reçoive une invitation du "Merchants' Club of Chicago" le conviant d'une manière officiellle à concevoir une proposition d'aménagement pour Chicago. Il a alors ressorti ses premiers plans de 1896-1897 et, après un travail de deux années consacrées à amasser de l'information, à l'analyser et à la traduire en un programme cohérent, Burnham a conçu le célèbre Plan de Chicago, publié en 1909. Ce plan se voulait un projet de re-développement de l'ensemble de la région de Chicago sur un rayon de 60 miles autour du centre-ville. D'une manière globale, le plan comprenait un système de parcs, un ensemble de boulevards organisés de façon radiale et concentrique, un regroupement et une re-localisation des chemins de fer et de leurs gares, des changements dans la largeur, la fonction et l'apparence générale des rues, un centre civique monumental conçu pour marquer le

futur centre de gravité de la ville, etc.[123].

A la lecture de ce plan, ce qui impressionne en tout premier lieu est sa clarté (voir Pl. 2F). On peut remarquer très vite le point central d'où partent plusieurs diagonales en toile d'araignée. Celles-ci rejoignent un boulevard périphérique qui se déploie en arc de cercle. En fait, ce réseau de boulevards vient se superposer à une trame existante en damier, et c'est l'effet de contraste entre les deux trames qui fait ressortir le nouveau réseau de façon aussi frappante et aussi claire. De même, il faut noter la présence d'un réseau secondaire de diagonales qui sillonnent le damier en se croisant en des points nodaux.

Ainsi, le réseau de circulation est hiérarchisé: on y retrouve, dans l'ordre, la rue de desserte (existante), l'avenue, le boulevard et enfin le "parkway" en périphérie. De même, on remarque un axe de symétrie nord-sud qui coïncide avec celui du centre civique. C'est par rapport à cet axe de symétrie que s'organise la distribution spatiale des parcs et des boulevards en diagonale. Ce même axe de symétrie coïncide aussi avec un boulevard nord-sud dont le point focal correspond à l'hôtel de ville. Il crée ainsi un lien direct entre un grand parc urbain situé au nord, le centre civique situé sur la partie centrale de l'axe, et le jardin de la marina situé au sud (voir Pl. 2F). De part et d'autres de cet axe, on retrouve deux autres parcs urbains majeurs, et ce, en plus du parc linéaire qui longe les berges du lac Michigan plus au sud.

L'ensemble comme tel semble rigide en raison de ses formes très géométriques, mais il répond à une vision unificatrice très perceptible et à une préoccupation concernant l'efficacité dans les déplacements et la lisibilité de l'ordre dans l'espace.

Ce sont là trois concepts, l'unité et la cohérence ainsi que la clarté, que le plan de la "City Beautiful" de Chicago a véhiculés à travers le principe de composition des formes

---

123 Pour plus de détails, voir Thomas Hines (1974) _ Burnham of Chicago. Architect and planner. p. 312 et ss.

et des espaces. De plus, les différentes composantes de ce plan présentent elles aussi, chacune à son niveau, des principes et des concepts de la "City Beautiful". Ainsi, l'aménagement du centre civique est très particulier. Le plan fait ressortir une figure géométrique de la forme d'un pentagone dont l'axe de composition est dirigé nord-sud (voir Pl. 2G). Cet axe constitue aussi l'axe de composition du centre civique. D'une manière très symétrique, l'édifice principal se place sur cet axe en occupant l'espace stratégique du pentagone, soit le centre de la partie en pointe. De part et d'autres de ce bâtiment, deux autres édifices identiques, de taille réduite et de forme triangulaire, viennent cadrer l'édifice principal. Plus bas, on retrouve deux autres édifices identiques, mais de grandes dimensions cette fois-ci, qui sont placés face à face, de part et d'autre de l'axe de symétrie. Ces cinq édifices groupés ainsi forment le centre civique du Plan de Chicago. Leur îlot de forme pentagonale est délimité par des boulevards tout autour et est occupé dans sa partie centrale par un monument et une fontaine intégrés à un aménagement paysager.

Sur l'îlot de forme pentagonale, l'édifice principal qu'est l'hôtel de ville se distingue non seulement par son emplacement sur cette figure géométrique, mais aussi par son plan (voir Pl. 2G). Ce dernier est composé à partir de deux carrés superposés. Il est symétrique par rapport à deux axes perpendiculaires dont le premier est celui du plan d'ensemble. Il est accessible des quatre côtés et les entrées sont bien marquées par des parties saillantes sur le plan. Toutefois, l'entrée principale se démarque par une saillie plus prononcée. D'une façon globale, le plan de l'édifice est complexe dans sa composition mais très clair dans son organisation.

Les deux autres édifices, qui sont identiques et de forme rectangulaire, sont placés de telle sorte qu'ils puissent cadrer l'espace dominé par l'édifice de l'hôtel de ville. D'ailleurs, sur le sol, les deux édifices viennent continuer le demi-cercle tracé devant l'entrée principale de l'hôtel de ville.

Le plan Pl. 2G fait aussi ressortir un ensemble de voies de liaison qui convergent

vers ce centre depuis les périphéries éloignées de la ville. Elles sont au nombre de dix, dont deux sont situées sur l'axe même de la symétrie et les huit autres sont réparties symétriquement de part et d'autres de cet axe. Ces rues sont larges et traitées en boulevards à l'exception des deux d'entre elles qui coïncident avec l'axe de symétrie. En fait, ces deux rues-là ont pour point de fuite l'édifice principal du centre civique (L'hôtel de ville). Elles constituent les deux boulevards les plus larges (2 fois la largeur des autres boulevards) et sont aménagées en fonction de ce point focal qu'elles fixent.

Là encore, la base de ce plan du centre civique est constituée par la composition des espaces et de leurs formes. On retrouve les formes axiales, la symétrie, les démarcations, les tracés visuels, la monumentalité, etc.

Concernant la seconde composante qu'est le boulevard, le Plan de Chicago lui confère une allure magistrale. Comme voie de circulation, il est délimité par des édifices d'une manière continue. Son tracé est droit et sa largeur varie d'un tronçon à l'autre (voir Pl. 2I). Si on considère "a" la largeur moyenne des rues dans le voisinage et "b" la largeur du boulevard (par tronçon), on constate que "3a < b < 6a". Ce qui donne une largeur extrêmement grande au boulevard et le démarque nettement dans le paysage urbain. De plus, si l'on combine cette largeur avec la linéarité et la longueur du boulevard, on se retrouve devant une structure rigide qui tranche dans le paysage et dans le damier existant (voir Pl. 2I). Toutefois, il faut remarquer que si l'on se place à l'échelle du piéton, cette largeur est relativement atténuée par des aménagements spécifiques comme le mail central, les plates-bandes discontinues, les trottoirs larges plantés de rangées d'arbres tout au long, etc. (voir Pl. 2J). D'ailleurs, les dimensions et les traitements de tels espaces font d'eux des promenades et des jardins urbains.

Le boulevard est aussi ponctué de quelques repères tels que les fontaines et les sculptures. Il n'est pas plat, mais il présente des dénivellations et des terrasses (voir Pl. 2J). A ses extrémités, il débouche toujours sur un terrain spacieux et un repère architectural assurant ainsi une vue et un panorama précis à celui qui le longe, de même

qu'un lien visuel direct entre deux points importants du paysage urbain (voire Pl. 2I).

Le boulevard est donc une composante importante de ce plan pour Chicago issu du mouvement City Beautiful. Son aménagement est ordonné, varié et surtout fonction d'une composition de parcours et de tracés visuels. Quant à son tracé axial, il exprime l'ordre, l'efficacité, la rectitude et la rigueur. Il est à la fois esthétique dans le sens classique du terme et fonctionnel dans le sens le plus moderne pour l'époque.

Le Plan de Chicago fait place aussi à la troisième composante des plans du mouvement City Beautiful qu'est le système de parcs. Ce dernier prend d'ailleurs tout son sens de combinaison de plusieurs parcs de façon coordonnée. Le parc comme tel a une superficie importante[124], son emplacement répond à un programme général des besoins de la population et son aménagement est devenu le terrain artistique de l'architecte-paysagiste (voir Pl. 2K).

A l'intérieur de ce système, les parcs sont nombreux et sur le plan lui-même (Pl. 2K), on en remarque trois sortes:

_ La première correspond au type de parc que l'on rencontre souvent et qui cadre bien avec la description que nous avons faite jusque là (voir Pl. 2L), c'est-à-dire de grands parcs dont la capacité est plutôt régionale. Ce premier type combine généralement des figures géométriques et des plans d'eau, et l'auteur précise dans ses explications que leur aménagement s'inspire de ceux de Paris.

_ La seconde sorte correspond au parc linéaire. Là encore, la composition est d'usage, mais les lignes sont plus fluides que dans le cas précédent.

_ La troisième catégorie correspond à des parcs de petites dimensions qui viennent se greffer au système en général. Ils sont situés un peu partout dans le réseau, et leur aménagement est encore une fois fonction de la composition des espaces et des

---

124 Pour déterminer la surface nécessaire des parcs pour répondre aux besoins de la population de Chicago, D.H. Burnham rapporte qu'il s'est basé sur une statistique donnant un acre pour mille habitants. Voir le rapport de D.H. Burnham et son associé E.H. Bennett intitulé: Plan of Chicago. Dernière édition de 1993.

formes.

Conçus à l'intérieur de tout un système d'espaces verts et de verdure en général, ces parcs sont reliés entre eux par des boulevards larges, aménagés et plantés de rangées d'arbres de part et d'autre. Ces boulevards sont appelés des "parkways" par l'architecte lui-même et constituent de véritables promenades pour les gens se déplaçant en véhicules, mais aussi pour les piétons qui s'y aventurent. Leur caractéristique principale réside dans leur emplacement en périphérie; ce qui leur a valu le nom de boulevard-ceinture.

En résumé, le système de parcs véhicule une vision d'unité, d'efficacité et d'accessibilité à tous. Il est basé sur la composition des espaces et des formes et ce, depuis l'espace-parc comme tel jusqu'au plan du système à l'échelle de la ville.

Quant à l'architecture -- quatrième composante des plans du mouvement City Beautiful --, le Plan de Chicago présente des illustrations qui montrent une utilisation répandue de l'architecture Beaux-Arts à travers toute la ville. Cependant, la seule partie détaillée sur le plan architectural est celle du centre civique, notamment son édifice principal qu'est l'hôtel de ville.

Les dessins de cet édifice dans son environnement révèlent une oeuvre d'un monumentalisme pur (voir Pl. 2H). L'édifice se développe vers le haut d'une manière éloquente. Il est symétrique et coiffé d'un dôme qui lui confère toute la majesté de l'oeuvre dans son ensemble. Son ornementation est moins abondante que dans le cas des édifices de l'Exposition universelle, mais forte et distribuée de façon stratégique. C'est le cas notamment des colonnes disposées en série sous le dôme. Comparativement aux bâtiments qui l'entourent, l'hôtel de ville du Plan de Chicago est majestueux, dominant, voire même excessif dans son caractère. Outre cela, si l'on ajoute à ces caractéristiques architecturales du bâtiment celles de son plan et de celui de son environnement analysés plus haut, on se retrouve avec un centre civique dont le coeur --

l'hôtel de ville -- est non seulement visible, dominant et d'un caractère spectaculaire, mais aussi monumental et tendant à s'emparer à lui seul de la position de symbole par excellence des citoyens de Chicago en général.

2.4 LE PLAN D'EMBELLISSEMENT DE MONTREAL DE 1908

Comme nous l'avons vu précédemment, ce plan a été élaboré par le comité d'embellissement civique créé par l'Association des Architectes de la Province du Québec (AAPQ) en 1906. C'était l'architecte montréalais W. Maxwell qui a présidé ce comité, et le travail sur le plan d'embellissement de Montréal a dû se faire en collaboration avec d'autres représentants des différents groupes sociaux montréalais, notamment l'Association des Parcs et Préaux et le surintendant des parcs de Montréal.

Deux années plus tard, soit en 1908, le comité d'embellissement civique a présenté une première esquisse d'un plan d'ensemble, accompagnée de quelques études ponctuelles concernant des secteurs particuliers dans la ville[125]. Celles-ci ont été faites par quatre sous-comités.

Du point de vue spatial, une première lecture du plan d'ensemble nous montre, d'une manière globale, une aire urbaine fortement urbanisée avec une trame géométrique en damier. Sur cette première couche, on a superposé un réseau de rues qui semble s'organiser en fonction des données géographiques du site, notamment le mont Royal, mais aussi de la distribution des zones urbaines (voir Pl. 2N). Ainsi, on retrouve un point central à partir duquel deux diagonales (principalement) rejoignent la périphérie. L'une est dirigée vers le nord-ouest et l'autre s'en va dans la direction est. Une autre rue (ou plutôt route) d'un tracé sinueux à l'ouest et qui devient rectiligne vers l'est, vient relier, d'une part, ces deux diagonales (plus loin vers le nord), d'autre part, les deux parcs

---

125 C'est l'architecte-paysagiste canadien R.A. Outhet, qui s'était occupé de la préparation des plans finaux pour la présentation du projet. Voir à ce sujet, J. Wolfe (1986) _ Op. Cit.

urbains importants, le mont Royal et Lafontaine. Notons à ce niveau que, selon les plans de détails, cette route (nommée Atwater à l'est et Duluth à l'ouest) constitue un boulevard large, bordé de deux rangées d'arbres doubles et aménagé en fonction de points de vue panoramiques précis (voir Pl. 2N, mais aussi Pl. 2O et Pl. 2P).

D'une manière globale, l'ensemble tend vers une unification spatiale autour d'un noyau. Et les diagonales ont été adoptées dans cette perspective. On sent aussi à travers cette organisation le souci d'améliorer la circulation et l'accès au centre-ville. Ainsi, la vision d'unité et d'efficacité des structures du mouvement City Beautiful se retrouve reproduite de façon claire dans ce plan d'ensemble de l'AAPQ. Toutefois, il faut remarquer la fluidité de l'ensemble. Il ne s'agit pas d'un système rigide qui tranche dans le tissu existant, ni même dans le site naturel. Bien au contraire, les diagonales s'ajustent aux rues exitantes à plusieurs reprises. A comparer avec le Plan de Chicago, le projet montréalais semble répondre à un souci d'efficacité et d'utilité tout en gardant l'harmonie de l'ensemble et le respect de ce qui existe déjà. L'aspect haussmannien du Plan de Chicago est ici presque absent et on ne ressent pas une domination de la partie centrale sur le reste, mais plutôt une liaison recherchée et bien élaborée, de même qu'une adaptation des tracés aux conditions topographiques du site en général.

Toujours à propos des caractéristiques de ce plan, on dénote un certain déséquilibre dans le traitement des différentes parties. Au niveau du centre, par exemple, l'aménagement est moins lisible si on le compare avec l'aménagement de l'avenue du Parc. Ceci laisse croire que le centre civique prévu était de taille modeste comparativement à ce qui se faisait dans les plans des villes américaines.

Examinons les plans des différents aménagements de cette proposition d'ensemble (échelle plus ponctuelle). Il faut noter au départ que nous ne disposons pas du plan détaillé du centre civique, mais on peut présumer, du moment qu'on l'a nommé "centre civique" dans les écrits explicatifs, qu'il était composé au moins de l'hôtel de ville et de quelques bâtiments publics comme un musée, une bibliothèque, un palais de justice

ou encore un bureau de poste. On peut aussi présumer que, sur le plan spatial, ce centre civique est composé à l'image de ce qui se faisait dans les plans du mouvement City Beautiful en général, mais avec une modestie dans le geste et ce, à l'image du reste des aménagements du plan proposé.

Concernant les rues transformées en boulevards, le cas de l'avenue Atwater est très significatif. C'est l'espace-rue que l'on a aménagé. On n'a pas touché aux édifices donnant sur l'avenue et on ne propose aucune architecture spécifique à imposer sur cette avenue. Il semble que seuls deux facteurs soient intervenus dans cet aménagement. Le premier concerne l'efficacité sur le plan de la circulation: l'avenue est élargie et comprend deux voies séparées par une bande centrale sur laquelle on a placé deux voies ferrées (voir Pl. 2P, coupe). A cela viennent s'ajouter de larges trottoirs de part et d'autre de l'avenue. Le second point concerne l'exploitation du site naturel. L'avenue relie deux points, l'un situé sur le flanc de la montagne, l'autre est au bas du site au niveau des berges du fleuve (canal Lachine). En élargissant l'avenue et en l'aménageant de façon adéquate, elle bénéficie d'un ensemble de points de vues panoramiques qui se succèdent à chaque coin de rue presque, et ce, aussi bien (dans la direction) vers le sud (fleuve et canal) que vers la montagne et les constructions victoriennes qui se nichent sur son flanc.

Quant au secteur de l'avenue du Parc, il semble avoir pris le maximum de l'attention de ses concepteurs. Il constitue en fait un projet d'ensemble venant compléter l'aménagement de la périphérie est du parc mont Royal entre la rue University et l'avenue du Mont-Royal. A ce titre, il s'intègre complètement dans le prolongement du parc comme tel (voir Pl. 2O).

Le plan de ce secteur s'organise, d'une manière générale, autour d'un rond-point où se croisent perpendiculairement deux grands boulevards. L'entrée du parc du mont Royal y est placée de façon frontale par rapport à l'un de ces axes et tangente à l'autre. Ce qui lui confère une importance majeure dans le site. Quant à l'aménagement des deux

boulevards, il est submergé d'arbres et de verdure, et on ne traite pas des façades d'édifices latéraux (dans les deux cas de l'avenue de la Confédération et de la rue Duluth). Ce qui laisse prévoir un aménagement axé sur le traitement paysager des deux boulevards. On peut remarquer ici que cela ne fera que rajouter à l'intégration de ces boulevards dans le prolongement du parc du mont Royal.

On observe aussi dans ce plan de l'avenue du Parc (Pl. 2O), et à l'encontre du parc du mont Royal, des tracés très rectilignes et géométriques et ce, même au niveau des terrains de jeux et des jardins. On peut supposer que ces terrains de jeux étaient une exigence de l'époque et sont venus compléter l'équipement récréatif que constitue le parc du mont Royal. Mais, les jardins qui sont mitoyens à ces terrains prouvent que les concepteurs favorisaient plutôt un style Beaux-Arts dans leur composition de l'ensemble. Ces jardins, comme nous l'avons dit précédemment, ont été décrits à l'époque comme une réplique des jardins du Luxembourg à Paris. A ce titre, on peut trouver l'idée originale de compléter l'aménagement d'un paysage naturel d'inspiration britannique par un aménagement paysager d'inspiration française (Beaux-Arts).

En résumé, nous pouvons dire que le projet d'ensemble présenté par l'AAPQ en vue d'embellir Montréal repose principalement sur la variété visuelle, la cohérence quant à l'approche de réaménagement par secteur, la recherche d'adaptation à la topographie (malgré les difficultés) et enfin l'efficacité des aménagements structurels proposés.

2.5 LE PLAN D'EMBELLISSEMENT DE TORONTO DE 1911

Comme nous l'avons vu précédemment, ce plan a été proposé par le "Civic Improvement Committee" (CIC) créé en 1910. Celui-ci regroupait en son sein des représentants du monde de la politique, du milieu des affaires et des professionnels de l'aménagement urbain. Une année après sa mise sur pied, soit en 1911, le comité a présenté ses propositions pour l'embellissement de Toronto (synthétisées) dans un plan

d'ensemble englobant toute la région torontoise et spécifiant un réaménagement particulier pour le centre-ville.

Une lecture de ce plan d'ensemble nous montre, tout comme dans le cas de Montréal, une aire urbanisée assez étendue d'est en ouest sur un trame en damier. A cela, on a superposé un réseau de rues assez important qui se divise en deux catégories: une première regroupant des rues en diagonale et une seconde composée de boulevards-ceintures (voir Pl. 2T). En fait, il y a un seul vrai boulevard-ceinture qui est, selon la description du rapport du CIC, un "parkway" pour les promenades du dimanche en voiture. Ainsi, on peut distinguer une partie centrale assez bien unifiée et qui tend ses boulevards (tentaculaires) en diagonale vers une série de faubourgs qui l'entourent. C'est un plan très unifié mais aussi très efficace du point de vue de la circulation.

De la même manière, on peut noter que ce réseau de rues est hiérarchisé (Pl. 2T). On distingue clairement les petites rues de desserte bien étroites de celles servant à canaliser le trafic et qui sont plutôt larges et longues.

A ce réseau de rues vient se greffer un ensemble de grands parcs urbains divisé en deux groupes, l'un à l'est et l'autre à l'ouest (voir Pl. 2T). Le lien entre les deux se fait par le "parkway" qui ceinture la ville, assurant ainsi une continuité assez fluide. On reconnaît ici le système de boulevards et de parcs du Plan de Chicago. Mais, à la différence de ce dernier, le plan d'ensemble de Toronto semble plus organique et moins tranchant dans le tissu existant. Le tracé du "parkway" contraste énormément avec le demi-cercle de D.H. Burnham du Plan de Chicago. Ainsi, l'ensemble est composé de manière à dégager une sensation d'unité, d'ordre, d'efficacité et de cohérence sans pour autant s'imposer comme une structure rigide.

Quant à la partie centrale du plan, elle est composée d'un centre civique dont le plan nous révèle une composition d'ensemble très lisible à première vue et surtout qui

tient compte des détails (voir Pl. 2U). En effet, le plan s'organise autour d'un axe primaire dirigé nord-sud. Le rapport du comité précise que ce sont 3600 pieds de nouvelles façades qui vont rentabiliser le site (pour la municipalité). Ce que l'on peut distinguer sur le plan de ce boulevard est son aménagement modeste. On ne précise pas s'il est bordé d'arbres, ni même s'il est occupé en son centre par un mail. Par contre, le traitement des angles des édifices est précisé à toute intersection avec une rue importante. On remarque même que ce traitement est saillant à l'intersection de la rue Queen et concave au croisement de la rue Front. Ce qui nous indique déjà une invitation à entrer du côté sud, puis à longer le boulevard et, enfin, à arriver sur un espace large, ouvert, voire même spectaculaire (voir Pl. 2U). C'est un travail de composition des espaces et des formes en vue de créer un parcours qui se veut lisible.

A l'extrémité sud de ce boulevard, on retrouve un grand édifice, celui de la gare Union, placé en retrait important par rapport à la voie de circulation. Il est situé exactement dans l'axe du boulevard et est lui-même symétrique par rapport à un axe central. Il présente une partie frontale et saillante et ses deux extrémités forment aussi des parties saillantes. Ce qui laisse voir un édifice dans le style architectural Beaux-Arts.

A l'autre extrémité (nord) du boulevard, le plan s'ouvre sur un espace assez dégagé grâce à la largeur de la rue (élargie uniquement entre les rues University à l'ouest et Saint-James à l'est), au retrait prononcé des bâtiments par rapport à la rue et surtout, aux formes architecturales de ces mêmes bâtiments (voir Pl. 2U). Ces bâtiments sont en effet regroupés autour d'un espace central qui a l'air d'une cour intérieure située le long de l'axe de symétrie du boulevard. L'ensemble en forme de "U" est composé en fait de trois édifices dont un principal (l'hôtel de ville) et deux latéraux (un bureau de poste et un édifice à bureaux fédéral). Il faut remarquer à ce niveau le détail de la composition de l'ensemble: le fait de détacher les deux extrémités du "U" et de les décaler légèrement par rapport au corps central allège grandement la structure de l'ensemble, mais permet aussi de cadrer une perspective en profondeur sur le corps principal du bâtiment de l'hôtel de ville. Nous ne disposons pas d'une vue en élévation de cet ensemble, mais le

plan, en raison de sa symétrie totale, du traitement des extrémités des édifices et de leur partie frontale, laisse prévoir une architecture Beaux-Arts typique. Le traitement géométrique du jardin situé derrière l'hôtel de ville ne peut que le confirmer.

Aussi, les deux boulevards en diagonale (nous les voyons sur le plan d'ensemble, Pl. 2T) sont ouverts sur la rue Queen de part et d'autres du groupe des bâtiments mais à une distance assez importante. Ceci nous montre qu'à l'inverse du Plan de Chicago, les boulevards en diagonale proposés pour Toronto ne donnent pas directement sur le centre civique. Ils n'assurent aucune vue en perspective sur cet ensemble et constituent, en conséquence, des axes de dégagement de la circulation au niveau du centre-ville et pas des grands axes visuels dont la perspective est fixée sur un édifice en particulier.

Encore une fois, on retrouve le centre civique comme regroupement d'édifices autour d'un espace central tel que promu par le mouvement City Beautiful. L'architecture Beaux-Arts des édifices semble aussi répondre à cette même vision. Il en est de même pour le boulevard et son axe de symétrie, ainsi que pour la gare Union et son emplacement en perspective par rapport à ce boulevard. Cependant, si l'on compare cet ensemble à celui du Plan de Chicago, on remarque en tout premier lieu qu'il n'y a aucune commune mesure entre les deux. La proposition d'aménagement torontoise est de taille beaucoup plus réduite et surtout beaucoup plus modeste. En effet, l'édifice public principal ne se détache pas de l'ensemble de son environnement, bien au contraire, il s'intègre au reste, et même s'éloigne entre les deux édifices à bureaux au sud et un immense jardin au nord.

Quant au boulevard, ni la largeur, ni la longueur, ni même le traitement et l'aménagement de cet axe n'offrent une commune mesure avec le Plan de Chicago. Ce qui peut nous permettre de dire que les concepts de grandeur civique, de patriotisme, de symbolisme à saveur impérialiste ne sont pas véhiculés par ce plan de Toronto. C'est une version beaucoup plus réaliste du mouvement City Beautiful qui se manifeste à Toronto, tout comme à Montréal d'ailleurs.

2.6 RECAPITULATION

Nous avons tenté, à travers l'analyse précédente des quatre exemples du mouvement City Beautiful – deux aux Etats-Unis et deux autres au Canada –, de cerner leurs principes organisateurs et les concepts qu'ils véhiculent dans leurs expressions formelles. Nous les récapitulons afin de déterminer la liste précise de ces concepts et principes d'aménagement du mouvement City Beautiful. Par ailleurs, l'analyse des différents exemples au Canada et aux Etats-Unis nous a révélé quelques différences au niveau de la mise en application des concepts et principes d'aménagement de ce mouvement dans les deux pays. Nous les résumerons aussi ici.

Concernant les concepts et principes d'aménagement du mouvement City Beautiful, notons tout d'abord que le centre civique tel qu'analysé s'est révélé comme une unité organisée sur la base d'une composition des espaces et des formes qui relève du principe de la composition urbaine[126]. Les formes axiales et la symétrie constituent (à elles seules) l'essence de cette composition urbaine. Ce qui confère au centre civique en tant qu'ensemble spatial un caractère d'ordre, de clarté et d'unité. Cette composition spatiale est aussi basée sur un équilibre des proportions, sur la démarcation et sur le caractère d'expression des formes. Ce sont là des détails qui font que le centre civique se présente non seulement comme un ensemble unifié mais aussi comme un terrain de monumentalité et de théâtralité. De plus, on retrouve à la base de cette composition spatiale du centre civique – composante importante du plan de la "City Beautiful"–, une variation recherchée dans les points de vue panoramiques et les perspectives visuelles. Ce qui fait de l'espace urbain un environnement riche, dynamique et plein de vitalité.

---

126 Ici, nous nous référons à la définition de la "composition urbaine" avancée par Ch. F. Otto (1996) dans le Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Op. Cit. p. 183-185. L'auteur écrit que c'est une "expression entrée en usage au XIX^{e} siècle pour désigner la figuration tridimensionnelle d'une ville, ou d'une partie de ville, conçue et dessinée de façon suffisamment précise pour permettre la construction, et correspondant à une implantation sur un site réel ou décrit comme tel, compte tenu de ses accidents et particularités (...). En France, à partir de la fin du XIX^{e} siècle, les prix de Rome d'architecture se tournèrent toujours davantage vers une approche qui leur faisait traiter des villes entières à la manière de créations architecturales singulières...". Ainsi, c'est le principe de la composition architecturale de l'Ecole des Beaux-Arts qui a été petit à petit adapté et appliqué à l'espace urbain en général.

Nous avons aussi analysé le boulevard en tant qu'ensemble spatial ayant acquis une importance dans la nouvelle structure urbaine en tant qu'équipement de premier ordre, et surtout ayant englobé la fonction de lien visuel dans son principe organisateur. Là encore, la composition spatiale (à trois dimensions) est à la base du nouveau concept de boulevard que le mouvement City Beautiful présente dans sa ville. En effet, le boulevard apparaît avant tout comme une forme axiale déterminante, d'où l'insistance sur l'ordre, la rectitude et la rigueur. Sa composition spatiale en fonction du lien visuel à assurer fait de lui un parcours sans monotonie, un environnement riche et un ensemble spatial unifié et unificateur.

La composition spatiale se retrouve aussi dans le système de parcs du mouvement City Beautiful. Elle est à la base de l'aménagement du parc en tant qu'unité spatiale, mais aussi de l'ensemble du système. Là encore, la combinaison du "parkway" et du parc sur la base d'une composition axiale offre une vision d'unité, d'équilibre et même d'efficacité (dans la fonction de lien direct) de l'ensemble.

Concernant l'architecture, le style Beaux-Arts est dominant. Cette architecture d'inspiration classique présente un caractère axial et ce, aussi bien en façade qu'en plan, une symétrie, une modulation à l'horizontale et à la verticale, et enfin un accent mis sur les détails qui font toute la différence dans l'oeuvre en général. Les bâtiments construits dans ce style architectural acquièrent un caractère très fort et un symbolisme déterminant qui prend des allures de majesté dans le cas de l'hôtel de ville particulièrement. C'est la grandeur civique qui s'exprime et ce, dans un environnement où la variété non seulement ne manque pas, mais lui assure toute la richesse qui lui est nécessaire comme lieu urbain.

Dans le regroupement de ces bâtiments, la ligne de corniche, le traitement des angles et l'équilibre des masses et des volumes confèrent à l'ensemble une forte unité, une cohérence et une harmonie expressive.

Nous avons aussi analysé les combinaisons particulières de ces éléments architecturaux et urbains dans le plan de L'Exposition universelle et surtout dans celui de Chicago. Il en ressort encore une fois une composition spatiale de l'ensemble. Les formes axiales expriment l'ordre, l'équilibre, la cohérence dans la distribution des espaces, mais aussi l'unité et l'efficacité dans le fonctionnement. L'emplacement central du centre civique lui confère une expression de domination, mais il assure aussi à l'ensemble une vision d'autonomie.

Ce sont là, d'une manière globale, les concepts et les principes d'aménagement du mouvement City Beautiful. On peut les résumer d'une manière très succincte dans neuf concepts majeurs et quatre principes de base. Les concepts sont: le changement et l'amélioration, la cohérence, l'ordre, l'harmonie, la variété visuelle, l'unité, le symbolisme, la grandeur civique et le monumentalisme. Quant aux quatre principes, ils se résument dans la restructuration spatiale, la composition urbaine, l'utilisation des formes du passé et l'union du beau et de l'utile. Leur mise en application à travers les différents projets du mouvement City Beautiful vise avant tout à planifier la modernisation de l'ensemble de l'infrastructure urbaine afin de répondre aux nouveaux besoins, mais aussi à contrôler le développement général de la ville à moyen et long terme. Le tout devant se faire dans le respect des traditions civilisatrices, qu'elles soient architecturales ou culturelles, dans le sens de valeurs d'une société civilisée (voir le résumé de l'ensemble dans la figure 2 qui suit).

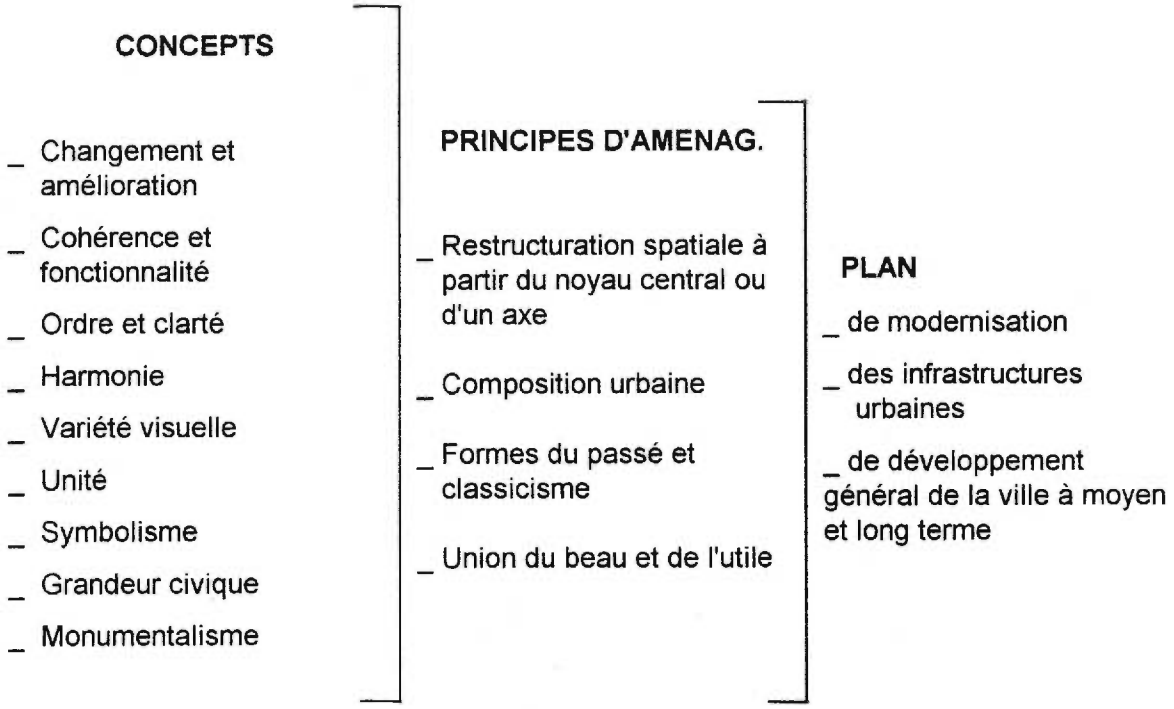


Figure 2 _ Les concepts et principes d'aménagement et de design du mouvement City Beautiful

Pour ce qui est des différences relevées entre le mouvement City Beautiful au Canada et aux Etats-Unis, elles se situent essentiellement au niveau de la mise en application des concepts et des principes d'aménagement. Les ressemblances se résument, à un premier niveau, dans l'utilisation de plans d'ensemble composés de centres civiques, de boulevards, de système de parcs, de rues en diagonale, de l'architecture classique et de style Beaux-Arts, etc. A un second niveau, on retrouve les mêmes concepts et principes d'aménagement du mouvement; à savoir, l'unité, l'ordre, la cohérence, l'harmonie, la variété visuelle, le symbolisme, etc. A ce titre, W. Van Nus [127] précise que l'influence du mouvement City Beautiful au Canada s'était manifestée surtout au niveau des concepts de la cohérence, de la variété visuelle et de la grandeur civique. Ce que confirme notre propos.

---

127 W. Van Nus (1984) _ "The Fate of the City Beautiful Movement in Canada, 1893-1930" _ Op. Cit.

Il existe aussi des différences que nous avons relevées à travers notre analyse. Ainsi, le monumentalisme recherché dans les plans torontois et montréalais peut être caractérisé de culturel, un type de monumentalisme que toute société rechercherait dans sa production spatiale et architecturale et ce, en guise de repère dans sa propre culture. Dans le cas américain, notamment dans le Plan de Chicago, le monumentalisme prend une allure impérialiste. L'édifice de l'Hôtel de ville reflète dans sa composition pyramidale exagérée un symbole de domination écrasante. Et cela ne se retrouve nullement dans les cas canadiens.

L'exemple du concept d'ordre présente aussi une différence dans son application. Alors que dans les plans canadiens étudiés, l'ordre peut être qualifié de spatial, dans le sens où l'on recherche un contrôle de l'espace qui ne cesse de s'éclater dans toutes les directions (extensions urbaines anarchiques), le cas américain présente plutôt un ordre très imposant, marquant l'espace de façon forte. La grandeur des boulevards, leur largeur, leur traitement très élaboré, notamment en matière de repères et de sculptures, confèrent à ces éléments de la "City Beautiful" un caractère d'opulence quelque peu démesuré au point où l'on pourrait se demander ce qui se passe réellement derrière les façades de ces boulevards (Plan de Chicago).

De même, les rues et les boulevards en diagonale ont un caractère beaucoup moins "haussmannien" dans les cas canadiens que dans le cas du Plan de Chicago. L'approche spatiale à Montréal et à Toronto est de type organique et intégrateur. Les nouvelles rues et les nouveaux boulevards tendent à suivre des tracés existants dans le tissu urbain et ce, sur la base de la restructuration et de l'amélioration de ce tissu. Dans l'exemple que nous donne le Plan de Chicago, les nouveaux axes tranchent de manière un peu aveugle dans la trame en damier existante. L'exemple du boulevard-ceinture en forme d'un demi-cercle sur ce plan est très révélateur, tant pour son tracé par rapport au site existant que pour sa rigidité comme structure. Ceci nous mène au concept d'unité. En effet, l'exemple canadien offre souvent des mises en forme de ce concept, qui sont caractérisées par la fluidité, l'harmonie dans l'ensemble. Il n'y a pas de rigidité, ni

même de formalisme trop prononcée dans les différentes compositions spatiales proposées. Le Plan de Chicago, par contre, affiche une unité très forte au niveau de la composition de l'espace central (centre civique) et des boulevards qui y convergent. C'est très spectaculaire de voir un nombre important de boulevards aussi larges et aussi impressionnants déboucher en un seul et unique espace, soit au pied de l'édifice de l'hôtel de ville. C'est une image qui peut même relever de l'utopie si l'on tient compte de la circulation mécanique qui était en développement à l'époque. Les exemples canadiens n'offrent rien de semblable. Les diagonales ne se croisent jamais aussi nombreuses et en un seul point, mais plutôt de façon relativement éloignée par rapport à ce point focal (Voir à ce titre le plan du centre civique proposé pour Toronto et illustré par la planche Pl. 2U).

Voilà les principales différences entre le mouvement City Beautiful au Canada et celui aux Etats-Unis. Comme nous l'avons déjà mentionné, elles se situent essentiellement au niveau de la mise en application des concepts de bases du mouvement. Ceci est dû particulièrement aux valeurs sociales des deux communautés, voire des deux nations. Nous y reviendrons à la fin du chapitre suivant et ce, après avoir montré les liens conceptuels qui existent entre le mouvement City Beautiful et le contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique.

Chapitre 3

LES LIENS CONCEPTUELS ENTRE LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL ET SON CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE, POLITIQUE, CULTUREL ET IDEOLOGIQUE

Comme nous l'avons vu précédemment, le mouvement City Beautiful est un mouvement d'aménagement urbain qui, dans un contexte réformiste, a présenté une solution formelle et spatiale particulière constituant une synthèse d'aspirations d'ordre économique, politique, culturel et idéologique. Nous tenterons ici de voir comment la synthèse formulée reflète son contexte particulier dans ses concepts et principes d'aménagement de base. Autrement dit, il s'agit d'expliquer comment s'établit le lien entre deux concepts -- l'un architectural et spatial et l'autre lié à une vision culturelle, économique et politique -- à travers l'espace urbain et sa forme physique. Pour ce faire, nous nous inspirerons, d'une part, des significations symboliques qui étaient rattachées à l'époque aux différentes formes architecturales classiques telles que le dôme, les différents ordres, etc. D'autre part, nous nous appuierons sur les descriptions, les significations et les justifications textuelles avancées par les auteurs mêmes de ces plans de la "City Beautiful". Par ailleurs, notons que les éléments du contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique sont inter-reliés; pourtant, au risque de nous répéter, nous les traiterons de façon séparée.

Après cela, nous reviendrons sur les différences et les ressemblances entre le mouvement City Beautiful aux Etats-Unis et au Canada afin de les préciser, cette fois-ci, au niveau des liens conceptuels existant entre le mouvement comme tel et son contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique afin d'expliquer le pourquoi de telles différences. Nous finirons le chapitre par l'élaboration du cadre conceptuel du mouvement

City Beautiful, objet même de cette première partie de la thèse, et de la grille d'analyse lui correspondant.

1 LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE VU A TRAVERS L'AMENAGEMENT URBAIN DU MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL

Le contexte économique tel que nous l'avons vu précédemment s'incarne dans un système capitaliste en pleine expansion où les nouveaux maîtres étaient des industriels, des financiers et des commerçants puissants qui géraient des affaires à l'échelle locale, nationale et même internationale. A ce titre, l'efficacité et la fonctionnalité du système étaient devenues plus importante que jamais. Confronté aux problèmes généraux de la grande ville nord-américaine de la seconde moitié du 19^{e} siècle, ce système s'est ajusté pour créer un meilleur équilibre entre les différentes forces présentes dans cette ville. De cette paix sociale, faut-il le noter, dépend sa survie en tant que système de production. Il a alors manifesté son intérêt dans le bien-être des citadins en général, et dans celui des travailleurs en particulier. De même, il a montré son intérêt dans la culture et les institutions culturelles, et ce, dans la mesure où un environnement urbain bien équipé et esthétiquement riche pourrait être bénéfique pour les affaires en général et jouer un rôle non négligeable dans l'image de la ville, devenue sa marque de commerce par excellence.

Dans cette perspective, nous pouvons dire que le contexte économique en Amérique du Nord au tournant du 19^{e} siècle était caractérisé par une ouverture relative au partage des richesses et par un développement économique porteur d'amélioration des conditions de vie de l'ensemble des citadins. Le souci d'assurer toujours le leadership du capital (système capitaliste amélioré) était encore la première préoccupation. On retrouve là une notion d'équilibre global, mais aussi de contrôle de ce même équilibre.

Sur le plan de l'aménagement de l'espace, le mouvement City Beautiful s'est inspiré de ce climat de développement économique en plein essor, mais aussi de restructuration et de changement dans les rapports entre les groupes sociaux, pour mettre de l'avant des concepts de fonctionnalité, d'efficacité, d'unité, d'ordre, d'harmonie et même de monumentalisme. Ces concepts se sont ensuite concrétisés au niveau des formes urbaines où l'on a utilisé la composition urbaine, de l'utilisation des formes du passé et de l'union du beau et de l'utile. Comme nous l'avons vu à travers l'analyse des différents exemples précédents, ces concepts sont faciles à retracer à travers les dessins et les graphiques des projets d'aménagement de l'espace urbain du mouvement City Beautiful, mais aussi dans les propos des professionnels, auteurs de ces projets, et de leurs clients, notamment dans le cas du Plan de Chicago.

En effet, dans le Plan de Chicago, les caractéristiques du système économique s'avèrent beaucoup plus perceptibles que dans les autres cas. Tout d'abord, le client de D.H. Burnham et de son associé E.H. Bennett était le "Merchants' Club of Chicago", une puissante association de gens d'affaires de la ville. Dans le rapport[128] accompagnant les documents graphiques du Plan de Chicago remis au client, Burnham explique d'emblée que le dit plan a pris en considération le fait important que Chicago était une ville industrielle et un terrain de circulations de biens, de services et de gens. Pour cela, lui et son associé ont mis l'accent sur l'amélioration des structures commerciales et des moyens de transport des gens et des produits. De même, ils précisent que le plan propose aussi des solutions de confort pour le milieu de vie et de travail de l'ensemble des citadins (travailleurs de la ville industrielle) de Chicago. Burnham a aussi insisté sur deux notions, celle de l'ordre qui, selon lui, est devenue plus qu'essentielle à tout développement, et celle de l'image de la ville qu'il a nommé "dignité de la ville" à préserver.

De la même manière, les plans proposés à Montréal et à Toronto ont été justifiés

---

128 Voir à ce sujet le document intitulé: Plan of Chicago (1993) _ Op. Cit.

par leurs auteurs sur la base (entre autres) de l'efficacité de leurs réseaux de circulation et sur l'importance de leurs systèmes de parcs pour le bien-être de l'ensemble des citadins (et travailleurs). A ce titre, le Civic Improvement Committee de Toronto écrit dans son rapport que:

> "...the basic problem is transportation. This is equally true in relation to the industrial, the commercial and the social needs of the city, and the primary requirement of the City Plan (...) is convenient and easy means of communication, so that the expenditure of time and effort, transportation, alike of people and commodities, shall be as economical as possible"[129].

Plus loin, le comité note à propos des parcs que:

> "The need for breathing spaces and recreation grounds is being forced upon the attention of practical men, who are learning to appreciate the fact that the city, in order to be a good labor market, must provide for the health and pleasure of the great body of workers"[130].

Ainsi, les auteurs des plans d'aménagement de la "City Beautiful" se sont basés sur leur analyse d'une situation bien réelle et il se sont inspirés dans leurs solutions de l'efficacité et la fonctionnalité prônées par le système économique pour atteindre ses objectifs de rentabilité, de son intérêt dans la culture et les valeurs communautaires pour bénéficier d'un environnement urbain esthétique et d'une paix sociale, etc. Le résultat s'est cristallisé dans la mise de l'avant d'une série de concepts que nous avons énumérés plus haut et qui ont été traduits à travers les formes urbaines proposées.

Ces formes urbaines, nous les retrouvons dans les dessins et les graphiques des projets d'aménagement du mouvement City Beautiful. On y lit dans l'ordre des formes axiales et leur principe unificateur l'expression même de l'unité sociale et de l'entraide. L'image forte et expressive du rayonnement des diagonales, de leur harmonie et de leur principe unificateur est aussi révélatrice de cet esprit de société unie (voir Pl. 2F), au

---

129 Report of Civic Improvement Committee for the City of Toronto, 1911. p. 7. Il s'agit là d'un document d'une quarantaine de pages comprenant des illustrations détaillées sur les différentes interventions spatiales proposées.

130 Ibid. p. 10.

même titre que le système de parcs servant aussi bien le quartier que la grande région. Concernant la cohérence et l'ordre des systèmes de boulevards et du plan de la ville comme tel, ce sont l'efficacité économique, le fonctionnement de l'ensemble de l'organisme et le contrôle de la situation qui s'expriment (voir Plan de Chicago - Pl. 2F). L'idée de planification du développement et de son contrôle pour le bien-être de tout le monde est très présente dans la notion même de plan de ville du mouvement City Beautiful.

Quant à l'intérêt porté pour la culture et ses bénéfices pour le milieu des affaires, il apparaît, lui aussi, à travers les projets de la "City Beautiful". Le monumentalisme et le symbolisme exprimés dans les formes du passé utilisées abondamment véhiculent l'image d'une civilisation urbaine bien enracinée et d'une société avec une culture et des valeurs traditionnelles basées sur la communauté. Là encore, les formes architecturales et urbaines sont porteuses de notion d'ordre et d'équilibre général, y compris l'ordre social, recherchés par le système économique comme tel.

Ainsi, l'ensemble de ces liens conceptuels entre le mouvement City Beautiful et son contexte économique peut être résumés comme suit (voir Figure 3):

SYSTEME ECONOMIQUE	MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL
_ Expansion et leadership du capital _ Efficacité du système _ Fonctionnalité du système	Changement et amélioration du cadre physique de la ville – Fonction-nalité de l'organisme urbain – Efficacité des structures urbaines – Monumentalisme exprimant la réussite
_ Intérêt dans le bien-être des citadins	Unité de l'ensemble des intervenants en milieu urbain – Ordre et clarté – Harmonie et paix sociale – Changement et amélioration _ Grandeur civique pour marquer la supériorité de l'intérêt général
_ Intérêt dans la culture et les valeurs traditionnelles	Harmonie entre le passé, le présent et le futur -- Unité entre les générations
_ Intérêt dans la ville, cadre de vie et d'échange	Monumentalisme et symbolisme d'une civilisation urbaine – Grandeur civique et harmonie entre tous les groupes sociaux (la communauté)

Figure 3 _ Les liens conceptuels entre le mouvement City Beautiful et le contexte économique

2 LE CONTEXTE POLITIQUE VU A TRAVERS L'AMENAGEMENT URBAIN DU MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL

Comme nous l'avons vu précédemment, le contexte politique nord-américain de la fin du 19^{e} siècle était dominé par les revendications des réformistes qui avaient des objectifs sociaux, de justice et de démocratie en général. Cela impliquait aussi bien le

développement individuel que celui de la collectivité dans son ensemble. A ce titre, on recherchait une structure politique locale pouvant gérer un équilibre social sur la base d'un re-centrage des préoccupations sur le bien-être collectif. Le développement urbain devient alors coopératif et intégrateur plutôt qu'individualiste et exclusif.

Mais devant les grands défis de gestion que pose la nouvelle ville industrielle (démographie galopante, extensions urbaines dans toutes les directions, hétérogénéité de la population, etc.), cette structure politique progressiste que l'on tente de mettre en place doit jouir d'une grande compétence et d'une solide expérience. Elle doit aussi compter sur l'aide de l'expert-conseil en matière de développement urbain. Ainsi, à l'image de l'industrie qui compte sur ses chercheurs scientifiques, l'administration publique (services) doit faire appel à l'expertise des spécialistes parmi lesquels se trouve le professionnel de l'aménagement urbain, dont le rôle se situe au niveau de l'étude et du contrôle du développement urbain.

Ce contexte politique réformiste est aussi caractérisé, en raison de sa vision d'amélioration des conditions et des structures existantes, par son regard optimiste vers l'avenir et le progrès en général, de même que par l'aspiration à une autonomie locale (notamment, dans le cas américain) à l'intérieur de laquelle on peut déterminer ses propres besoins et gérer ses ressources en conséquence. La politique locale domine la tendance réformiste du contexte politique.

Ce sont là les caractéristiques générales du contexte politique réformiste dont il est question ici. Le mouvement City Beautiful y a puisé beaucoup de ses concepts et principes d'aménagement. Ainsi, à travers la notion de plan, on retrouve cette vision optimiste de l'avenir. Son contenu vise le court et moyen terme, mais le plan comme tel véhicule des objectifs à long terme importants. Il est aussi l'outil par excellence de l'expert-conseil en matière de développement urbain et l'instrument qui prévoit à l'avance ce que l'on va faire et comment on va le faire. En cela, le plan constitue un outil de partenariat et de coopération entre les différents acteurs sociaux actifs dans la ville; il est

tout particulièrement une sorte de garantie pour le secteur privé sensible à ses intérêts économiques, mais aussi et surtout à sa liberté d'action.

Sur le plan spatial, le mouvement City Beautiful s'est aussi inspiré de l'esprit progressiste et de la recherche de la démocratie pour forger ses concepts d'ordre, d'unité, d'harmonie et de grandeur civique. Ainsi, l'image que nous renvoie l'hôtel de ville du Plan de Chicago est très significative autant par son architecture, que par son emplacement par rapport au centre civique, à la ville et au boulevard axial. Ce lieu de la représentation démocratique est visible de partout à travers la ville; il contrôle et il est lui-même contrôlé par l'oeil des citoyens. Son dôme spectaculaire est très important, tout comme dans le pavillon de l'Administration de l'Exposition universelle. Il constitue une forme architecturale classique qui symbolise l'univers et qui est utilisée ici de façon monumentale dans des édifices publics pour renvoyer à cette image du Dieu protecteur veillant sur les intérêts de tous et chacun.

De la même façon, on retrouve dans la grandeur civique des édifices publics regroupés dans le Plan de Chicago une image de supériorité et en même temps de générosité dans ces structures publiques. Leur emplacement central par rapport au reste de la ville leur assure une image d'ancrage dans la société et de rayonnement sur elle. Quant à leur monumentalisme consacré, il renvoie à leur pérennité: ces lieux sont là pour durer longtemps et constituent, par leur richesse architecturale, un patrimoine culturel, témoin d'un savoir-vivre en communauté. Aussi, on peut noter l'ordre des formes axiales et leurs principes de distribution équilibrée (des formes et des fonctions), leur cohérence et leur harmonie, qui renvoient tous aux bases de la démocratie tant recherchée.

Ainsi, le mouvement City Beautiful établit ses liens conceptuels avec son contexte politique. On peut les résumer dans la figure 4 qui suit.

SYSTEME POLITIQUE	MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL
_ Importance majeure de la politique locale, autonomie	Monumentalisme de l'institution publique – Sa grandeur civique – Son symbolisme et sa domination du paysage urbain
_ Importance de l'expertise	Changement et amélioration du cadre physique sur la base de connaissances académiques et scientifiques – Cohérence et fonctionnalité de l'organisme urbain
_ Coopération et partenariat	Changement et amélioration des structures en place – Harmonie – Unité de l'ensemble des intervenants en ville
_ Intérêt pour le présent et le futur	Monumentalisme – Ordre – Unité – Changement et amélioration de la situation existante
_ Gestion de l'équilibre social	Ordre – Harmonie – Grandeur civique pour ce médiateur qu'est l'autorité publique – Monumentalisme – Unité

Figure 4 _ Les liens conceptuels entre le mouvement City Beautiful et son contexte politique

3 LE CONTEXTE CULTUREL ET IDEOLOGIQUE VU A TRAVERS L'AMENAGEMENT URBAIN DU MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL

Comme nous l'avons déjà vu, le contexte culturel et idéologique avait comme toile de fond l'esprit même du réformisme. Celui-ci était basé sur le principe de l'amélioration

des conditions de vie de la collectivité en ville. Et cette amélioration s'était orientée sur deux fronts: 1) l'action collective; et, 2) le progrès intégrateur.

Sur le premier front, il s'agissait d'entraîner toute la collectivité dans le mouvement de changement. La perspective du développement était véhiculée comme étant globale. Pour cela, on a fait appel à la participation, au consensus, au patriotisme et à la loyauté civique pour surmonter l'individualisme et l'exclusion imposée par la ville industrielle que l'on ne peut plus éviter et dont on ne peut plus se passer d'ailleurs. On a aussi fait appel au sens d'appartenance à un lieu pour rassembler l'opinion et créer le consensus, et surtout définir le nouvel équilibre des rapports de forces dans la société.

Sur le second front, celui du progrès intégrateur, il s'agissait d'encourager le progrès, mais en le soumettant aux valeurs culturelles et à la tradition pour que les retombées profitent à toute la collectivité. C'est en quelque sorte une action visant à "civiliser" le développement en cours sans pour autant remettre en cause ses fondements.

C'est sur cette toile de fond que le mouvement City Beautiful a forgé ses concepts d'unité, de symbolisme, de monumentalisme, de cohérence et d'ordre. Ainsi, on retrouve dans les formes et les structures urbaines véhiculant l'unité une image de cette cohésion sociale et de l'harmonie qui en découle. C'est le cas, par exemple, de la structure globale du plan de ville que le mouvement City Beautiful propose: un pouvoir fort et centralisé, autour duquel la ville s'organise. Cela exprime un rapport d'interdépendance très fort; l'un ne peut exister sans l'autre. De même, le rayonnement des axes et des diagonales du centre vers la périphérie exprime une image forte de l'unité et de la cohésion sociale, alors que l'on peut lire dans cette convergence des axes de circulation et de liaisons visuelles au niveau des institutions publiques (centre civique), un certain sens de l'entraide communautaire et de la loyauté civique. L'idée de plan de ville exprime là aussi ce rapport d'équilibre entre les différents acteurs sociaux tant recherché et ce développement profitant à tous et chacun.

A un niveau plus ponctuel, on retrouve, par exemple, le centre civique en tant que regroupement spatial unifié et ayant du caractère qui véhicule un symbolisme éclatant de l'harmonie, de l'ordre et de l'unité. L'autre exemple important est ce souci d'intégration de la nature dans l'organisme urbain; on ne repousse pas le progrès technique, mais l'on ne se passe pas d'un rapport équilibré entre la nature et la culture. En ce sens, les propositions d'aménagement du mouvement City Beautiful expriment aussi le même progrès intégrateur.

En effet, l'architecture Beaux-Arts (respectueuse du passé) et l'usage de l'ornement et du monument dans ces propositions véhiculent l'image d'un développement qui se fait dans le respect du passé et qui se veut producteur d'une civilisation reconnue et inscrite dans la continuité historique. Le symbolisme, le monumentalisme et la variété visuelle ne sont que des images de cette création et de ce développement d'une civilisation urbaine digne de ce nom et surtout capable de rivaliser avec les civilisations d'ailleurs (le cas américain est encore plus manifeste à ce sujet). On peut citer l'exemple de l'architecture du paysage qui s'était distancée quelque peu de ce qui se faisait avant pour adopter le formalisme des jardins parisiens; Paris, la ville culturelle par excellence, était devenue la référence dans tout.

Ainsi, en véhiculant les valeurs de progrès et de culture, d'unité et de cohésion sociale, d'efficacité et de développement, etc., le mouvement City Beautiful crée des liens conceptuels forts avec son contexte culturel et idéologique. Ces liens peuvent être résumer dans la figure 5 qui suit. Le mouvement comme tel apparaît ainsi comme une tendance d'aménagement urbain centrée sur des préoccupations sociales. A ce titre, il se veut ancré dans la société et son acteur, le professionnel de l'aménagement urbain en général, est porteur de cette vision sociale.

SYSTEME CULTUREL ET IDEOLOGIQUE	MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL
_ changements par améliorations successives	Améliorations des structures existantes de façon harmonieuse – Cohérence et fonctionnalité – Ordre et clarté
_ Participation et développement	Unité – Grandeur civique – Harmonie – Ordre et clarté
_ Unité et cohésion sociale	Unité – Harmonie – Symbolisme – Changements et améliorations
_ Rapport équilibré entre tous les acteurs sociaux	Cohérence et fonctionnalité – Ordre et clarté – Harmonie – Unité – Changements et améliorations
_ Patriotisme et loyauté civique	Grandeur civique – Symbolisme – Unité – Harmonie
_ Rapport Nature-Culture	Unité – Harmonie – variété visuelle – Ordre
_ Importance des traditions et des valeurs culturelles	Monumentalisme – Symbolisme – Unité – Harmonie – Grandeur civique – Ordre et clarté

Figure 5 _ Les liens conceptuels entre le mouvement City Beautiful et son contexte culturel et idéologique

4 LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL AUX ETATS-UNIS ET AU CANADA, ELEMENTS DE CORRESPONDANCE ET DE DIFFERENCE

A travers cette étude du mouvement City Beautiful, nous avons d'abord examiné le contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique nord-américain au tournant du 19^{e} siècle. Il en ressort un contexte caractérisé par le réformisme. Dans le cas du Canada, ce contexte s'est distingué par son penchant social et politique à l'échelle locale (municipale). Les réformistes canadiens visaient l'amélioration de la politique municipale et celle du cadre de vie urbain. L'objectif était de régler un ensemble de problèmes sociaux qui ne cessaient de prendre de l'ampleur. Leurs motivations résidaient essentiellement dans la recherche d'un équilibre des forces en présence dans ce milieu urbain. La solution proposée alors s'appuyait sur la création d'une nouvelle structure de gouvernement local capable de servir d'intermédiaire entre les intérêts publics et privés et de gérer cet équilibre des forces en présence à l'échelle locale. Ceci signifiait, entre autres choses importantes, la mise en place d'un gouvernement interventionniste qui obtient les services d'experts.

Cette solution n'était pas canadienne. Elle était emprunté aux Américains. Nous avons fait remarquer que si cette solution était commune aux deux contextes, son application et l'objectif qu'elle poursuivait faisaient toute la différence entre ces deux contextes, canadien et américain[131]. En effet, les réformistes canadiens recherchaient une meilleure structure pour le gouvernement local qui restait dépendant des gouvernements supérieurs. Quant aux Américains, ils visaient une autonomie locale beaucoup plus importante dans la gestion des affaires de leur ville.

On peut se demander pourquoi et comment cette différence existe-elle? La réponse se situe certainement, et comme nous l'avons déjà mentionné, au niveau des traditions et des valeurs sociales de chacune des deux nations. C'est dans ce sens que

---

131 Voir le chapitre 1, paragraphe 2.3, p. 55-56 où nous avons traité d'une première différenciation entre les deux réformismes, canadien et américain.

J. Mercer and M.A. Goldberg[132] nous renvoient lorsqu'ils font allusion (entre autres) aux slogans contitutionnels des deux nations: "Peace, Order and Good Government" pour le cas canadien, et "Life, Liberty and the Pursuit of Happiness" pour l'américain. Les deux auteurs opposent l'individualisme et l'esprit révolutionaire des Américains au loyalisme et à l'esprit de paix des Canadiens. En ce sens, l'intervention du gouvernement dans la vie des gens en général est perçue différemment de part et d'autre de la frontière. Ceci peut ainsi constituer une explication assez valable dans la mesure où elle touche aux valeurs sociales des Canadiens et des Américains.

Concernant discours, les réformistes canadiens étaient plus portés à exprimer leurs préoccupations sociales, alors que les réformistes américains faisaient plus valoir leurs préoccupations économiques. Ceci peut aussi être expliqué dans le cadre du raisonnement de nos deux auteurs cités plus haut.

Nous avons tenté aussi de définir le mouvement City Beautiful à travers l'examen de ses origines et ses objectifs, mais aussi de ses concepts et de ses principes d'aménagement. Concernant ses racines et les buts poursuivis, le mouvement s'avère se nourrir du réformisme qui régnait alors sur la scène urbaine nord-américaine. Il est certes apparu aux Etats-Unis, mais il s'est étendu au Canada. Mais, contrairement à la nuance qui existe entre les réformismes américain et canadien, les objectifs du mouvement City Beautiful dans les deux pays s'articulent autour d'une même recherche de solutions aux problèmes spatiaux de la ville dans son ensemble[133]. En effet, après avoir examiné la situation du mouvement City Beautiful à Montréal, puis à Toronto, il appert que le mouvement comme tel propose des plans de réaménagement et de restructuration de l'espace urbain en fonction de critères économiques, politiques et socio-culturels, au même titre que son pendant américain.

---

132 J. Mercer & M.A. Golberg (1986) _ "Value Differences and Their Meaning for Urban Development in Canada and U.S.". p. 362. - Voir référence complète dans la bibliographie.

133 Voir le chapitre 2, paragraphe 1.3, p. 80-81 où nous avons récapitulé les similitudes dans les objectifs des deux mouvements d'aménagement américain et canadien.

Quant aux concepts et principes d'aménagement du mouvement City Beautiful, l'analyse de quatre exemples représentatifs du phénomène, soit deux projets d'ensemble au Canada – Montréal (1908) et Toronto (1911) – et deux autres aux Etats-Unis – l'Exposition universelle de Chicago (1893) et le Plan de Chicago (1909) –, nous a révélé que ces aménagements urbains inspirés par le mouvement étaient loin d'être complètement semblables. Le mouvement City Beautiful au Canada n'est pas du tout une simple et pure transplantation du modèle américain sur le territoire urbain canadien[134]. Certes, le milieu architectural canadien était (et est toujours) en interaction continue avec son homologue américain, mais cela n'a pas empêché le filtrage de ces influences à travers la culture, les valeurs sociales et surtout les besoins locaux de l'heure chez les professionnels canadiens.

Ainsi, nous avons vu comment, en premier lieu, les architectes canadiens ont adopté l'idée d'un plan de ville dans son ensemble. Puis, leurs usages de concepts typiques du mouvement City Beautiful montrent comment ils ont adapté les notions de monumentalisme, d'ordre, d'unité, d'harmonie, etc., à leurs besoins locaux. Se nourrissaient de leur contexte réformiste, les architectes canadiens ont "dépolitisé" le concept de monumentalisme, ils ont adouci celui d'ordre, et leur unité et leur harmonie ont été intégrées à la diversité et à l'homogénéité. Les résultats auraient pu être, dans certains cas surtout, des oeuvres pleines d'originalité et d'authenticité. Malheureusement, ces projets n'ont pu se concrétiser. Là encore, on peut se demander pourquoi cela n'a pas été fait. Concevoir, dessiner un projet, comme nous le savons tous, ne suffit pas pour le réaliser. Il faut lui trouver un preneur. Dans le cas des plans d'embellissement de Montréal et de Toronto, le projet est public et le preneur ne peut être que la ville et son conseil municipal. Leur réponse, dans les deux cas, a été le refus. Cela signifie un manque de volonté politique, de moyens, une certaine indifférence ou même une méfiance à l'égard des gens qui interviennent de l'extérieur du conseil dans les affaires de la ville. Ce sont là deux choses qui étaient courantes à l'époque et qui peuvent

---

134 Voir chapitre 2, paragraphe 2.6, p. 110-112 où nous avons développé les premières différenciations entre les manifestations du mouvement City Beautiful au Canada et aux Etats-Unis.

facilement constituer des explications valables.

Une autre raison est tout à fait envisageable aussi. Lorsque l'on compare la situation des architectes américains qui ont pu réaliser (même partiellement) leurs projets visionnaires du mouvement City Beautiful, notamment celle très connue de D.H. Burnham, on comprend que peut-être les villes canadiennes ont manqué d'un milieu d'affaires puissant. On connaît tous comment D.H. Burnham réussissait à faire passer ses projets à tous les niveaux. Il préparait ses dessins, il les présentait aux milieux des affaires, puis il s'assurait de leur appui au conseil municipal. Dans les deux exemples canadiens que nous avons examinés, le projet venait d'associations de professionnels de l'aménagement de l'espace en général (architectes, architectes du paysage, ingénieurs, etc.), puis il a été soumis directement au conseil municipal. Le projet de Toronto a même été présenté au Canadian Club dans une tentative de sauvetage après le refus du conseil, mais là encore, il a été refusé.

Aujourd'hui, quoique l'on puisse dire de ces plans d'aménagement, des tentatives de réalisation ou de leurs échecs, il reste que le concept qu'ils ont véhiculé, à savoir, celui du mouvement City Beautiful, avait lancé à l'époque les premiers jalons d'un design urbain et d'un urbanisme centré sur des préoccupations sociales et culturelles qui soutiennent une vitalité économique et stimulent l'exercice du pouvoir politique. Il a su joindre l'utile à l'agréable et intégrer la notion de monumentalité dans le discours architectural et urbain. Quant à sa vision de la ville comme telle, elle s'est révélée à Montréal et à Toronto, plus qu'à Chicago, d'un réalisme et d'un pragmatisme significatifs.

5 LE CADRE CONCEPTUEL DU MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL

Nous avons tenté à travers cette étude du mouvement City Beautiful d'établir des liens conceptuels entre le mouvement d'aménagement urbain et son contexte général dans lequel il est né et s'est développé. Pour cela, nous avons d'abord étudié ce contexte

qui s'avère se caractériser par un réformisme se situant au niveau municipal et misant sur les instances sociales locales. Ce réformisme s'est manifesté au plan politique, économique et culturel et idéologique.

Sur le plan politique, il s'agit d'un système de type progressiste que l'on peut caractériser au niveau de ses actions de contrôle et de développement, de son processus d'action et de son projet (politique). Ainsi, l'aspiration à une autonomie du pouvoir politique local constitue le coeur même des actions de contrôle et de développement de ce système politique, alors que la gestion de l'équilibre social renvoie à son processus d'action démocratique et représentatif des différents intérêts de la communauté. L'expert-conseil se présente dès lors comme un allié naturel dans cette voie. Quant au projet de ce système politique, il se veut rassembleur et faisant l'unanimité et, pour cela, il use de la pratique de la coopération et du partenariat, et il porte aussi un intérêt manifeste pour le présent et le futur de cette communauté urbaine.

Sur le plan économique, le système est de type capitaliste et il peut être saisi au niveau de ses moyens de développement, de ses liens avec sa force de production (employés et travailleurs) et de son attitude face à l'environnement bâti, lieu de ses échanges. Ainsi, les caractéristiques d'efficacité, de fonctionnalité et d'expansionnisme florissant expriment les différents moyens de développement du système. Quant aux intérêts manifestés dans le bien-être et le confort des citadins, ils renvoient à ce lien du système avec sa force de production. L'importance accordée, d'une part, à la culture et aux valeurs traditionnelles et, d'autre part, à l'environnement urbain en tant que cadre de vie et d'échanges, traduit l'attitude d'ouverture et de préoccupation du système économique envers la ville en général.

Sur le plan culturel et idéologique, le système en place est de type réformiste et collectiviste. On peut le saisir au niveau de sa vision du développement économique, du pouvoir politique et de sa conception de la ville en général. Ainsi, son aspiration à des changements par améliorations successives est à la base de sa conception de la ville,

lieu de vie communautaire, de sédimentations et de continuité historique. Dès lors, les traditions et les valeurs culturelles, de même que le rapport d'équilibre entre la nature et la culture, prennent de l'importance. Quant à sa vision du développement économique, elle est basée sur un rapport d'équilibre entre les différents acteurs sociaux et une cohésion sociale manifeste. Ce qui met de l'avant l'entraide et l'enrichissement de la collectivité aussi bien matériel que non-matériel. Face au pouvoir politique, la vision du système culturel et idéologique supporte une ouverture à une certaine participation de tous, qui stimule le patriotisme et la loyauté civique.

Nous avons, dans un deuxième temps, tenté de définir le mouvement City Beautiful et de le situer de façon précise dans le temps. Il en ressort que c'est un mouvement d'aménagement urbain qui, s'appuyant sur des concepts précis tirés de son contexte réformiste général, a formulé un programme spatial pour la ville industrielle de cette seconde moitié du 19^{e} siècle. Ce programme se définit par ses aspects fonctionnels concernant la proposition d'équipements et d'infrastructures nouveaux (institutions publiques, infrastructures de transport et infrastructures récréatives), ses aspects formels mettant de l'avant une architecture beaux-arts (monumentalisme, symbolisme, composition des formes, classicisme et ligne de corniche) et ses aspects structurels englobés dans la re-formulation de la structure spatiale urbaine (centre civique, système de parcs, boulevards en diagonale, vues panoramiques et perspectives urbaines). Par la suite, ce programme a été mis en forme à travers un plan d'aménagement de l'ensemble de la ville et ce, sur la base de quelques principes d'aménagement choisis en parfait accord avec les concepts du mouvement City Beautiful qui ont été puisés à même le contexte de celui-ci. Ainsi, nous avons retracé neuf concepts de base: le changement et l'amélioration, la cohérence et la fonctionnalité, l'ordre et la clarté, l'harmonie, la variété visuelle, l'unité, le symbolisme, la grandeur civique et le monumentalisme; et quatre principes majeurs: la restructuration spatiale à partir du noyau central, la composition urbaine, l'utilisation des formes du passé et le recours au classicisme, et l'union du beau et de l'utile.

Dans une troisième étape, nous avons tenté de montrer les liens qui existent entre les propositions d'aménagement du mouvement City Beautiful et le contexte économique, politique, culturel et idéologique de ce même mouvement. Il en ressort que ces concepts mêmes sur lesquels le mouvement City Beautiful a appuyé son discours, sont au coeur de cette articulation entre la forme spatiale proposée et les caractéristiques des différentes instances sociales pour lesquelles elle a été formulée. D'où notre cadre conceptuel du mouvement City Beautiful situé à l'intérieur de son contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique qui suit (voir Figure 6).

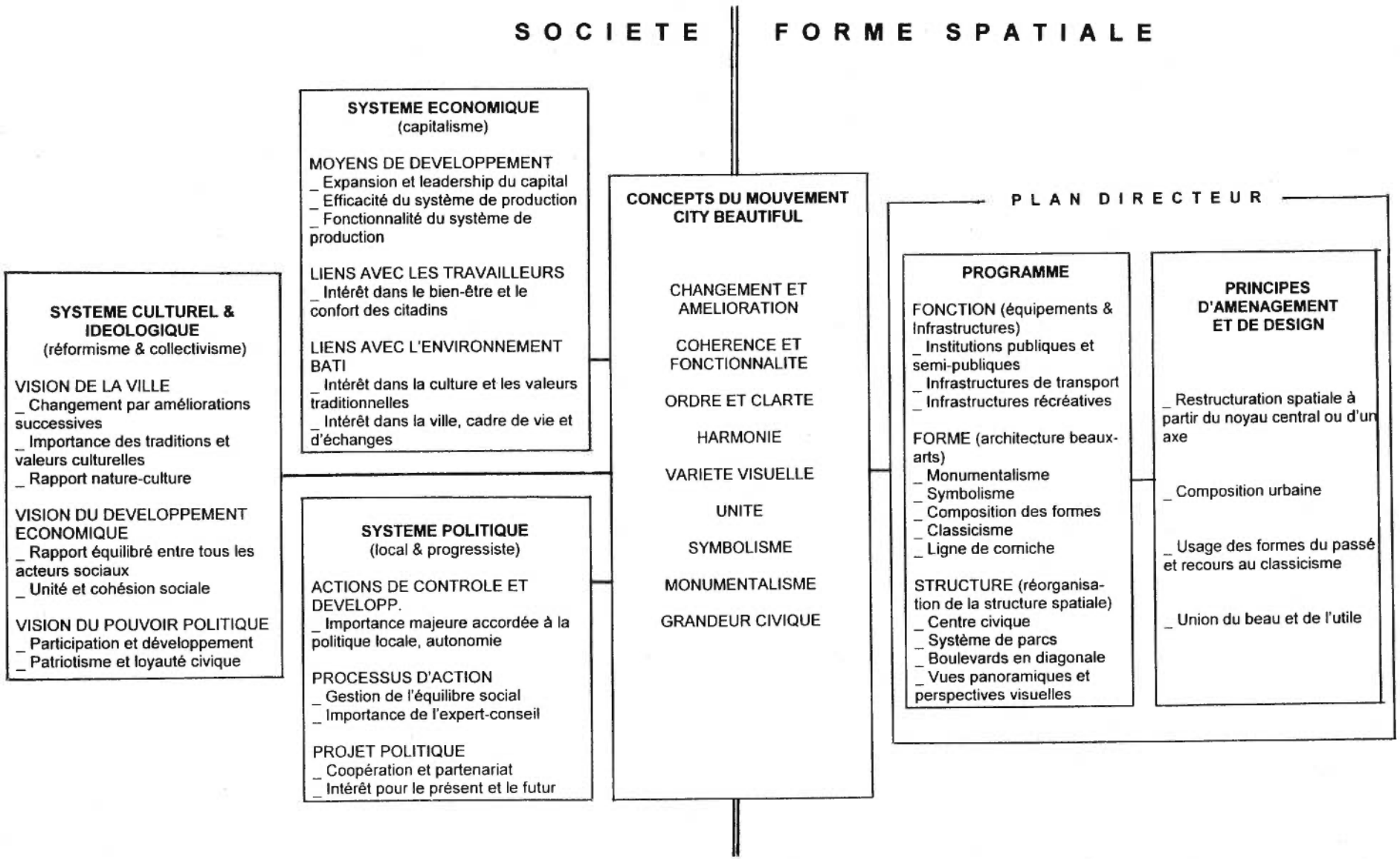


Figure 6 _ Le cadre conceptuel du mouvement City Beautiful

6 LA GRILLE D'ANALYSE ET LE CHOIX DES INDICATEURS

6.1 LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL, UN MODELE D'AMENAGEMENT URBAIN

Le cadre conceptuel du mouvement City Beautiful délimité plus haut nous présente une série de liens entre une forme urbaine et architecturale particulière et un contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique qui a servi de cadre à son élaboration. Ainsi, ce modèle de référence pour notre recherche nous résume de façon très succincte ce que nous pourrions appeler "le modèle d'aménagement urbain" du mouvement City Beautiful. Ce modèle est défini ici comme étant la formulation d'une série d'interventions sur l'espace urbain mises de l'avant par le professionnel de l'aménagement, mais entraînées par le mouvement contextuel dans son ensemble. Notons que ce mouvement peut être général dans le sens où il implique un débat social et une entente globale sur ces interventions proposées ou tout simplement induit par les idéaux d'un groupe social dominant. Le modèle d'aménagement urbain a ainsi un contenu, des acteurs sociaux qui le mettent à l'avant-scène et des objectifs généraux sur la base desquels le contenu même est déterminé de façon précise.

Dans le cas du mouvement City Beautiful, le modèle d'aménagement urbain est défini par ses trois composantes qui sont:

_ les objectifs généraux de l'aménagement urbain proposé ou encore la vision globale qui caractérise cet aménagement. Celle-ci est présentée à travers les concepts qui ont nourri l'élaboration du contenu de ce même modèle;

_ le contenu déterminé à un premier niveau par le triple programme architectural, fonctionnel et structurel, et à un second niveau par les principes d'aménagement et de design nécessaires à la mise en forme du programme comme tel;

_ les acteurs sociaux qui représentent les éléments actifs de la société impliqués de près ou de loin par cet aménagement spatial.

Ainsi, nous pouvons schématiser notre cadre conceptuel du mouvement City

Beautiful comme suit (voir Figure 7).

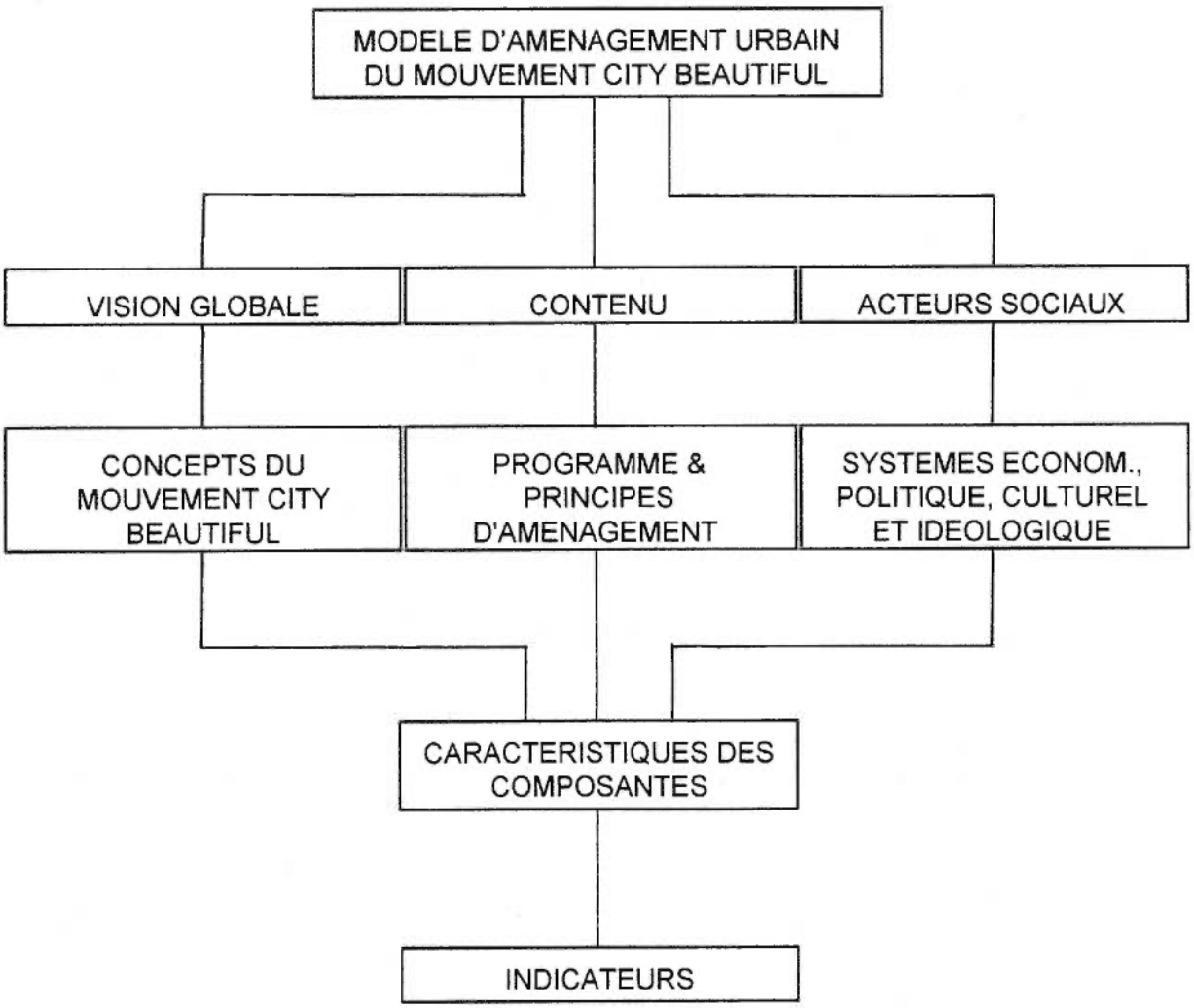


Figure 7 _ Schéma de la logique du projet urbain du mouvement City Beautiful

6.2 L'IDENTIFICATION DES INDICATEURS

Notre hypothèse centrale de recherche étant que le modèle d'aménagement urbain contenu dans l'événement McGill College présente un certain retour du mouvement City Beautiful, cela nous oriente sur une démarche d'analyse comparative.

En effet, il s'agit ici d'"opérationnaliser" notre lecture comparative entre le mouvement City Beautiful et l'événement McGill College au moyen d'indicateurs précis, identiques et discriminants. Ces indicateurs nous sont fournis à travers les caractéristiques de chacune des trois composantes du modèle d'aménagement urbain du mouvement City Beautiful. Il s'agit de classer ces caractéristiques sous forme de catégories nominales qui nous permettent de rendre opérationnelle la comparaison entre les deux logiques, celle du mouvement City Beautiful et celle de l'événement McGill College.

Ainsi, le cadre conceptuel du mouvement City Beautiful présente la vision globale du modèle d'aménagement urbain sous forme d'une série de neuf concepts qui ont nourri toute la démarche d'élaboration des plans d'aménagement du mouvement. Ce sont en fait des objectifs généraux de l'aménagement proposé pour la "City Beautiful" et ils sont au nombre de neuf: le changement et l'amélioration, la cohérence et la fonctionnalité, l'ordre et la clarté, l'harmonie, la variété visuelle, l'unité, le symbolisme, le monumentalisme et la grandeur civique. Ces objectifs généraux tels que présentés ici peuvent être regroupés sous forme de trois catégories qui sous-tendent en général toute logique d'une vision globale d'un développement urbain; à savoir, les objectifs (pourquoi faire des plans de la "City Beautiful"?), les enjeux (Que cherche-t-on dans les plans de la "City Beautiful"?) et les stratégies et moyens employés (comment a-t-on procédé à travers les plans de la "City Beautiful"?). Ce qui nous permet d'avoir le tableau A qui suit.

Concernant le contenu du modèle d'aménagement urbain, le cadre conceptuel du mouvement City Beautiful nous présente deux volets, le programme et les principes d'aménagement et de design, sous forme d'éléments caractéristiques précis. Ceux-ci peuvent être regroupés suivants des indicateurs bien déterminés que nous définissons ici. Ainsi, le programme fonctionnel du modèle d'aménagement urbain du mouvement City Beautiful nous renseigne sur le type de fonction qui domine, sa localisation dans l'organisme urbain et ses caractéristiques générales. Celui correspondant aux formes architecturales nous fournit des informations sur le type de formes utilisées (classiques, médiévales, modernes, etc.), le caractère recherché et le type d'insertion de cette

INDICATEURS	MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL
Objectifs	_ Changement et amélioration
Enjeux	_ Ordre et clarté _ Cohérence et fonctionnalité _ Harmonie _ Unité
Stratégies / moyens	_ Variété visuelle _ Symbolisme _ Monumentalisme _ Grandeur civique

Tableau A _ Les indicateurs de la vision globale du modèle d'aménagement urbain du mouvement City Beautiful

architecture dans le tissu urbain. Quant au plan structurel, le programme de ce même modèle d'aménagement nous informe sur le genre d'intervention prévue dans les plans de la "City Beautiful" (re-configuration de la structure spatiale) et sur les nouveaux éléments structurants de l'espace urbain projeté.

Pour les principes d'aménagement et de design, le cadre conceptuel du mouvement City Beautiful nous en présente une série que nous pouvons regrouper suivant des indicateurs précis là aussi. Ainsi, nous avons un principe relié à la structure spatiale de l'organisme urbain. Il nous renseigne sur la manière d'appliquer la restructuration spatiale prévue dans le programme (qui se fait à partir du noyau central en général). Le second principe d'aménagement et de design est lié à la morphologie des espaces urbains. Il nous permet de constater qu'il faut composer les formes et les espaces prévus dans le programme afin de créer des lieux urbains. Les deux derniers principes sont liés à l'esthétique urbaine souhaitée à travers le programme d'aménagement du mouvement City Beautiful. On y apprend qu'il faut utiliser les formes du passé et faire appel au classicisme, et qu'il faut joindre l'utile au beau dans tout acte de conception architecturale et urbaine.

Ainsi, les indicateurs du contenu du modèle d'aménagement urbain du mouvement City Beautiful peuvent être résumés dans le tableau B qui suit.

Quant à la troisième composante de ce même modèle d'aménagement urbain, elle est constituée des acteurs sociaux qui sont derrière le projet urbain. A ce niveau, le cadre conceptuel du mouvement City Beautiful nous présente les caractéristiques des trois systèmes économique, politique et culturel et idéologique qui expriment les différentes instances de la structure sociale entourant le mouvement City Beautiful en cette fin du 19^{e} siècle. Ces caractéristiques peuvent être regroupées suivant des indicateurs précis que nous identifierons ici. Ainsi, chacun des trois systèmes évoqués nous fournit quatre groupes d'informations que nous pouvons résumer comme suit: le type de système, ses enjeux, ses stratégies et ses moyens. Ce qui nous permet de dresser le tableau C qui suit.

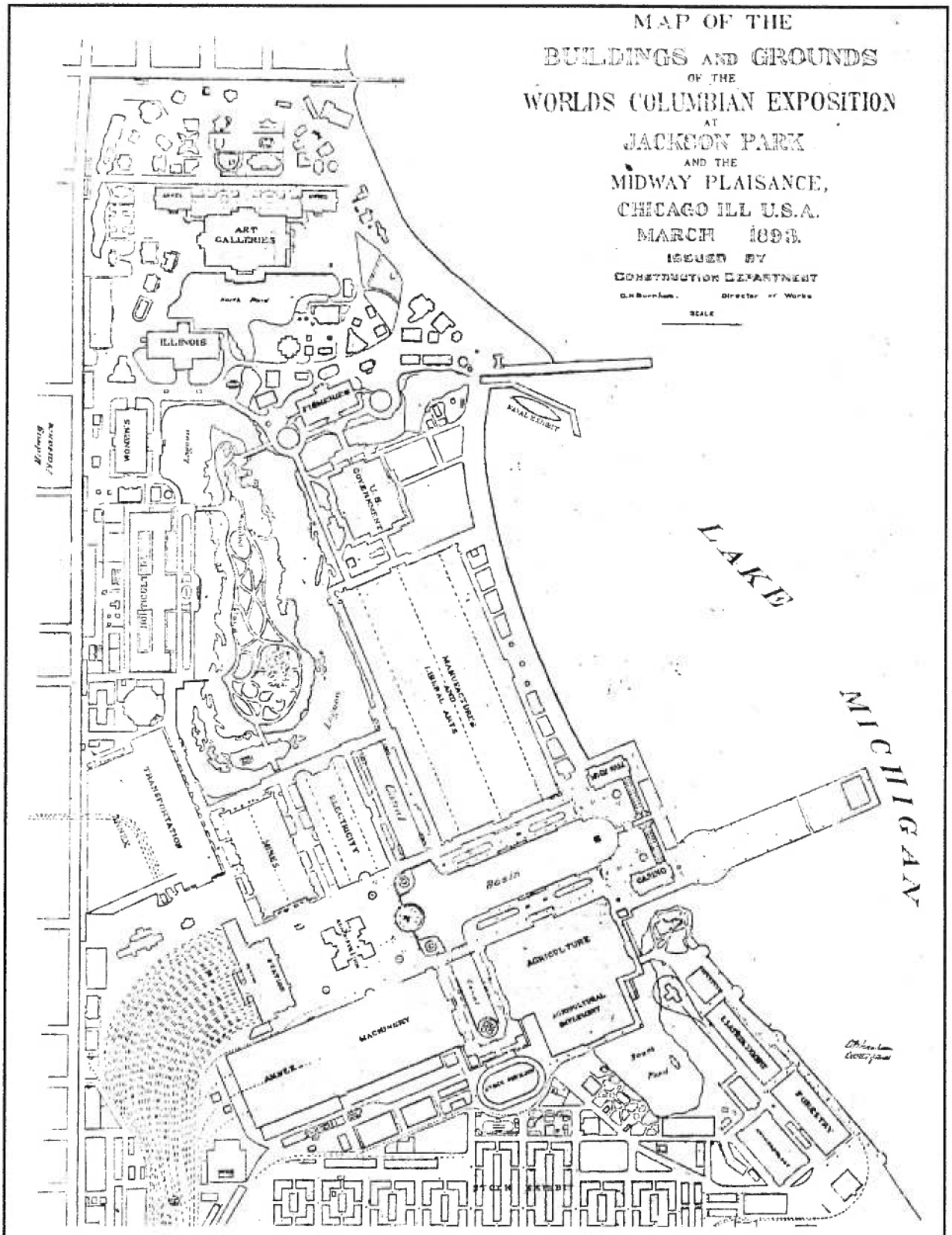
ELEMENTS DU CONTENU DU PROJET URBAIN	INDICATEURS	MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL
PROGRAMME: _ fonctionnel	_ Dominance	_ Equipements et espaces publics
	_ Localisation	_ Centrale
	_ Caractéristiques	_ diversité, piéton et voiture se côtoient
_ architectural	_ Forme	_ Classicisme
	_ Caractère	_ Monumental
	_ Insertion	_ symbole, repère
_ structurel	_ Intervention	_ Restructuration spatiale
	_ Eléments structurants	_ Centre civique, systèmes de boulevards, de parcs, vues panoramiques
PRINCIPES D'AMENAG. ET DE DESIGN	_ Principes structuraux	_ Restructuration à partir du centre
	_ Principes morphologiques	_ Composition des formes et des espaces
	_ Principes esthétiques	_ Utilisation des formes du passé et recours au classicisme
		_ Union du beau et de l'utile

Tableau B _ Les indicateurs du contenu du modèle d'aménagement urbain du mouvement City Beautiful

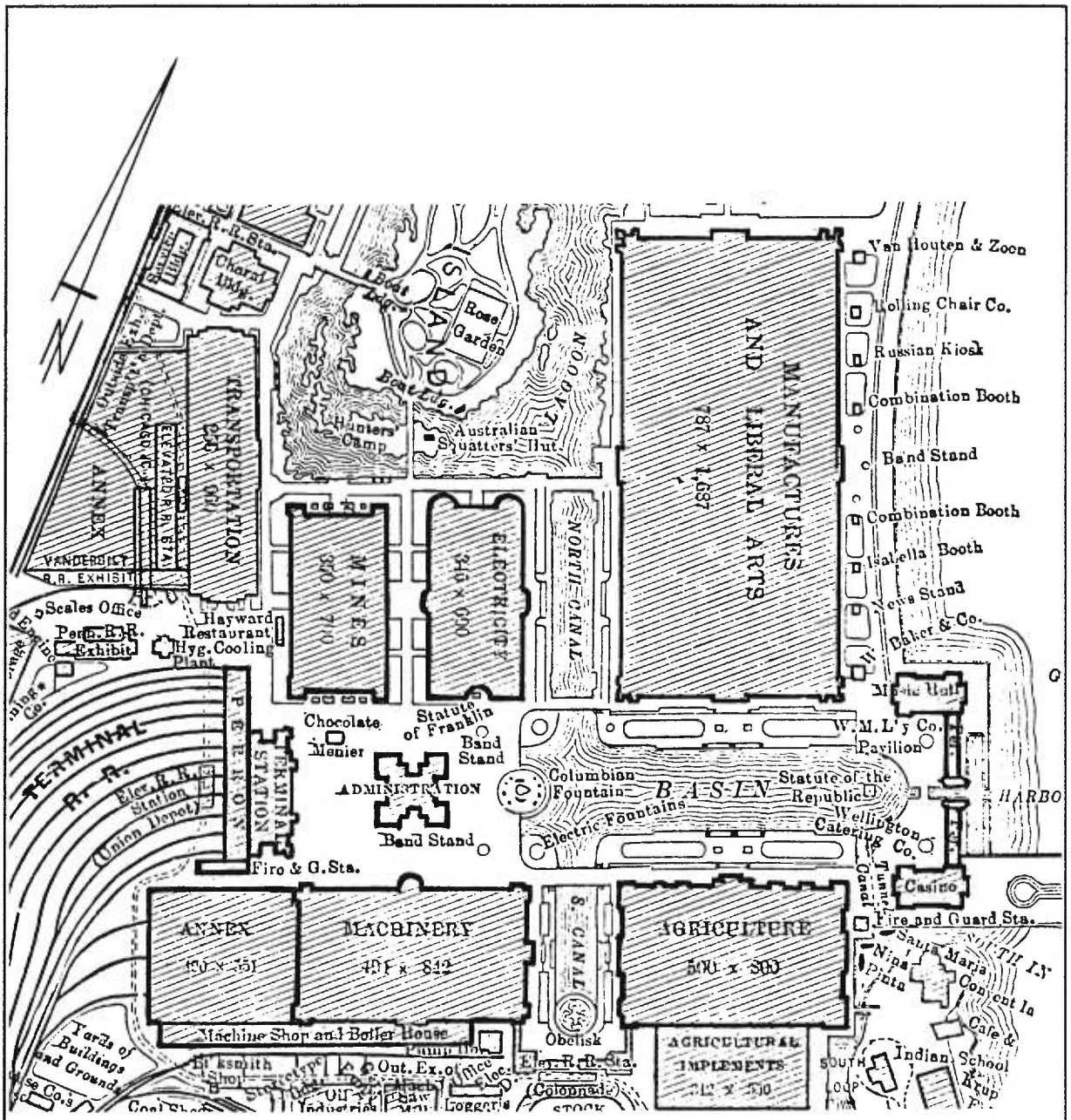
ACTEURS SOCIAUX DU PROJET URBAIN	INDICATEURS	MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL
_ Système économique	_ Type de système	_ Capitaliste (industriel)
	_ Enjeux	_ Efficacité, fonctionnalité, leadership
	_ Stratégie (s)	_ Changements d'attitudes
	_ Moyens	_ Intérêt dans la culture et les valeurs traditionnelles _ Intérêt dans le bien-être et le confort des citadins _ Intérêt dans la ville, cadre de vie et d'échange
_ Système politique	_ Type de système	_ Local, progressite
	_ Enjeux	_ Autonomie, visibilité de la politique locale
	_ Stratégie (s)	_ Changements dans les structures
	_ Moyens	_ Expertise _ Coopération, concertation et partenariat _ Gestion de l'équilibre social _ Intérêt accordé pour le présent et le futur
_ Système culturel et idéologique	_ Type de système	_ Réformiste, collectiviste
	_ Enjeux	_ Equilibre entre les acteurs sociaux
	_ Stratégie (s)	_ Changements par améliorations successives

	_ Moyens	_ Participation et développement _ Patriotisme et loyauté civique _ Rapport nature-culture _ Unité et cohésion sociale _ Importance des traditions et des valeurs culturelles

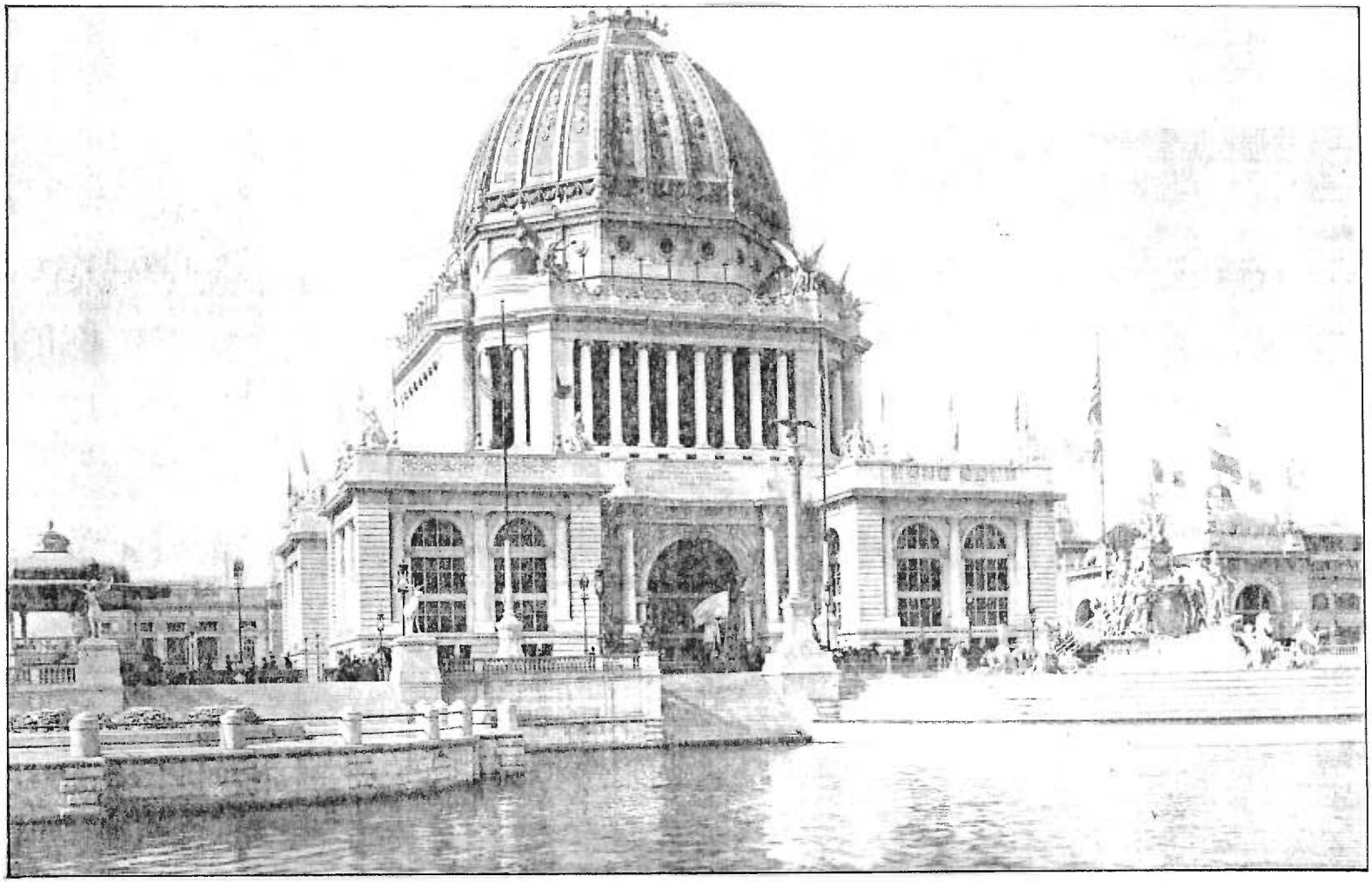
Tableau C _ Les indicateurs des acteurs sociaux du modèle d'aménagement urbain du mouvement City Beautiful



Pl. 2A _ Plan de l'Exposition universelle de Chicago, 1893. (Source: Plan of Chicago, 1993)



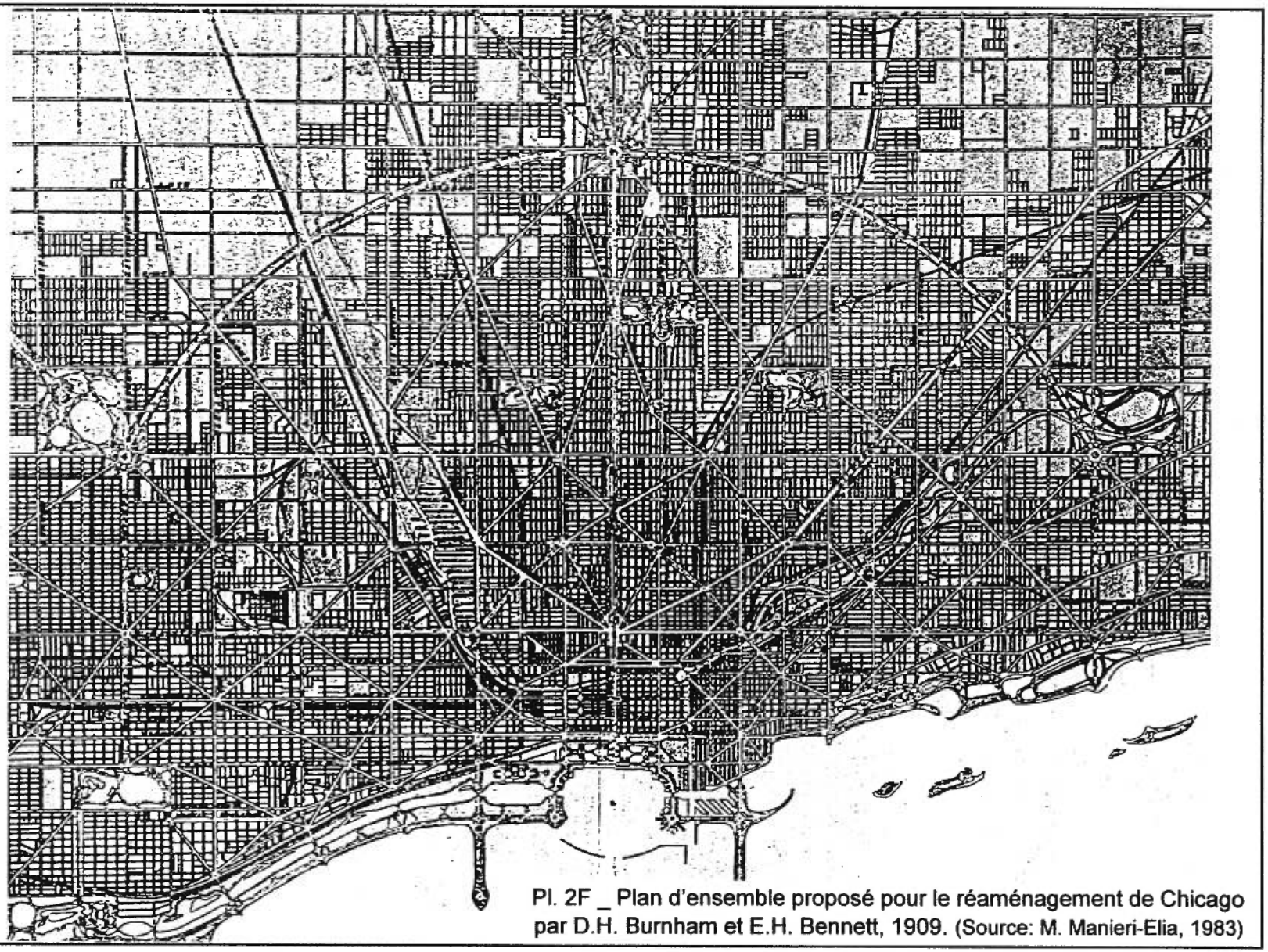
Pl. 2B _ Plan agrandi montrant les détails de la Cour d'Honneur. (Source: Illustration recomposée par l'auteur, 1998)



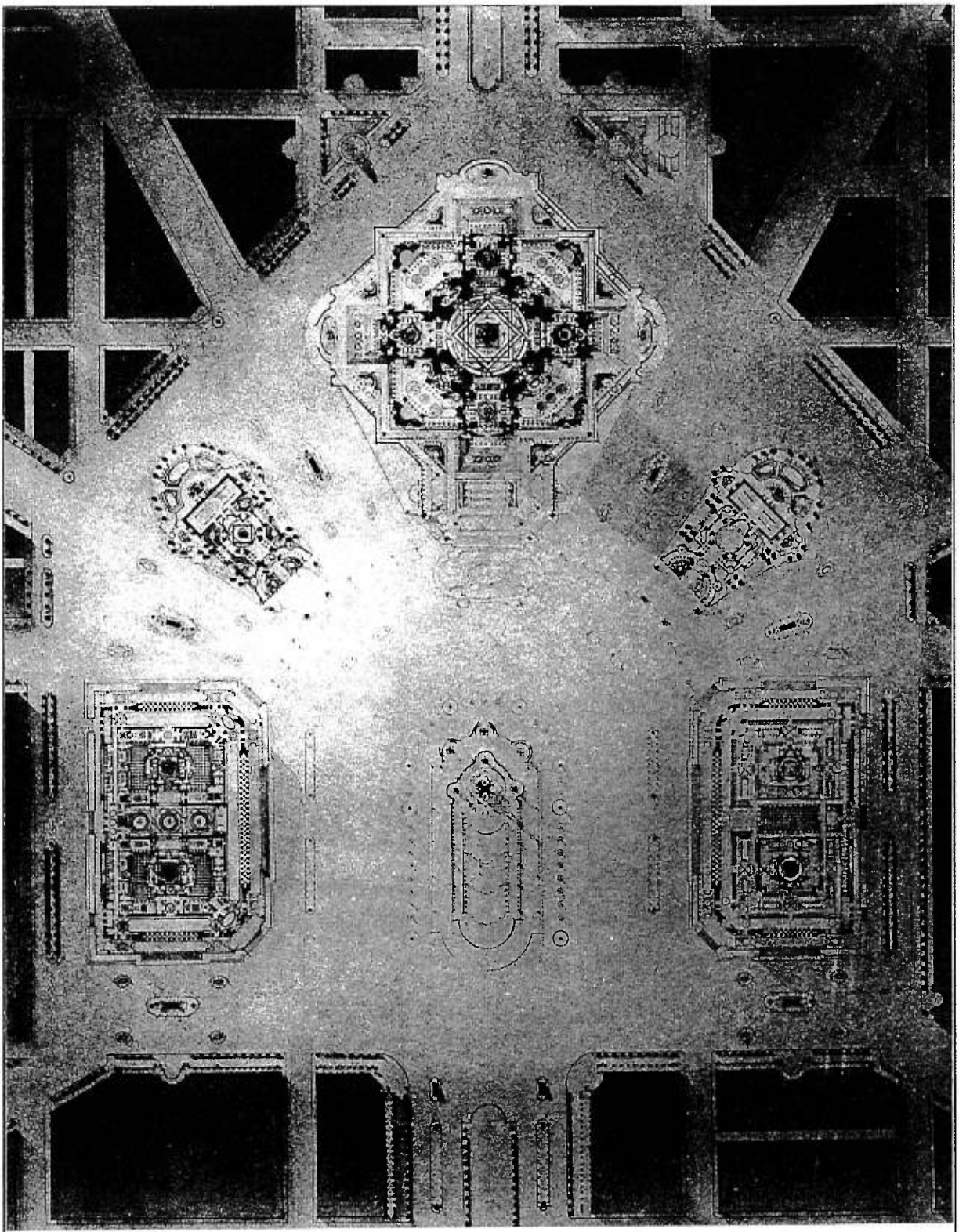
Pl. 2C _ Vue sur le Pavillon de l'administration de l'Exposition universelle de Chicago, 1893. (Source: S. Appelbaum, 1980)

Pl. 2D _ Vues sur la cour d'Honneur. (Source: R. Badger, 1979)

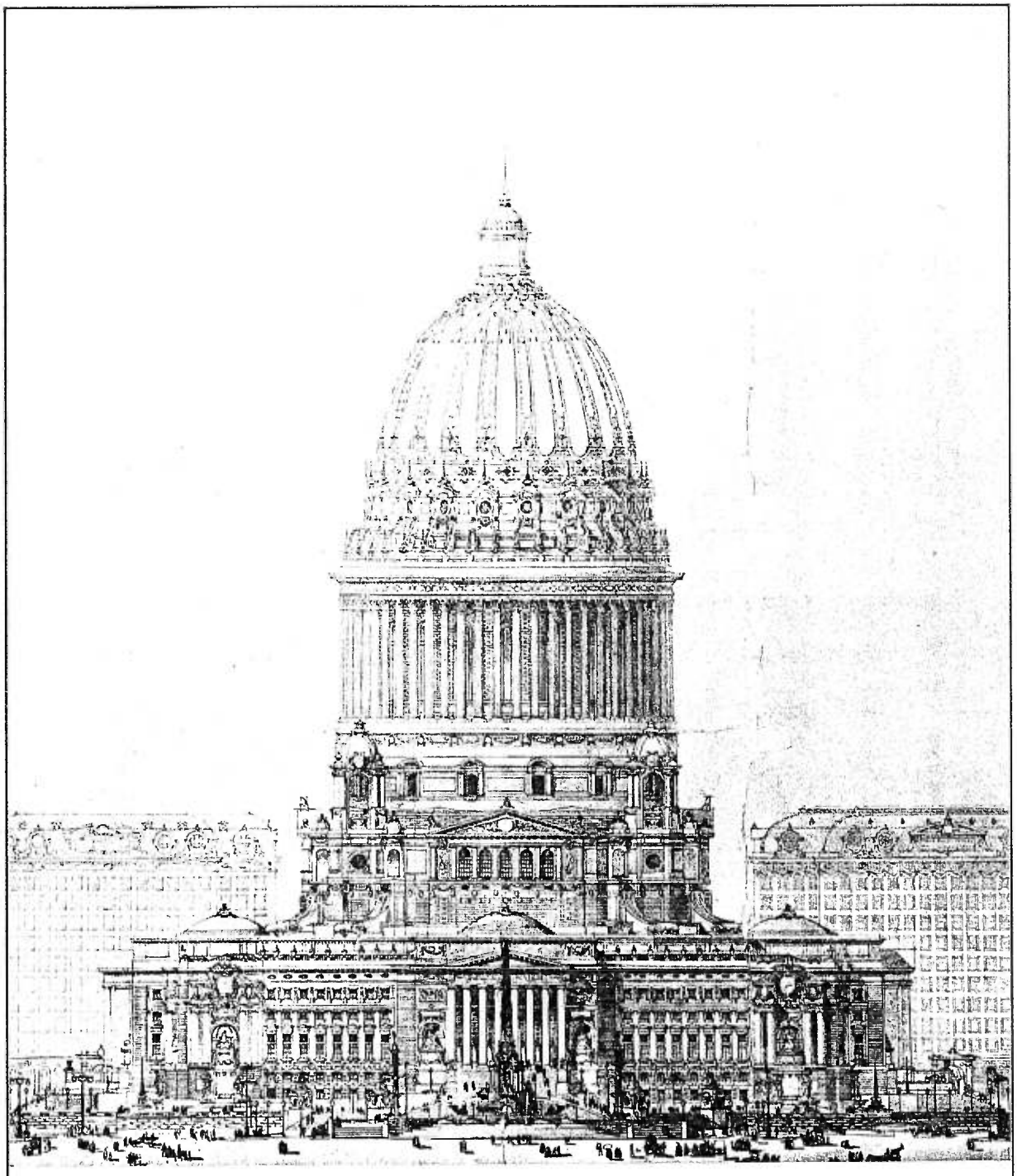
Pl. 2E _ Vue sur l'Ile-réserve de l'Exposition universelle de Chicago, 1893. (Source: S. Appelbaum, 1980)



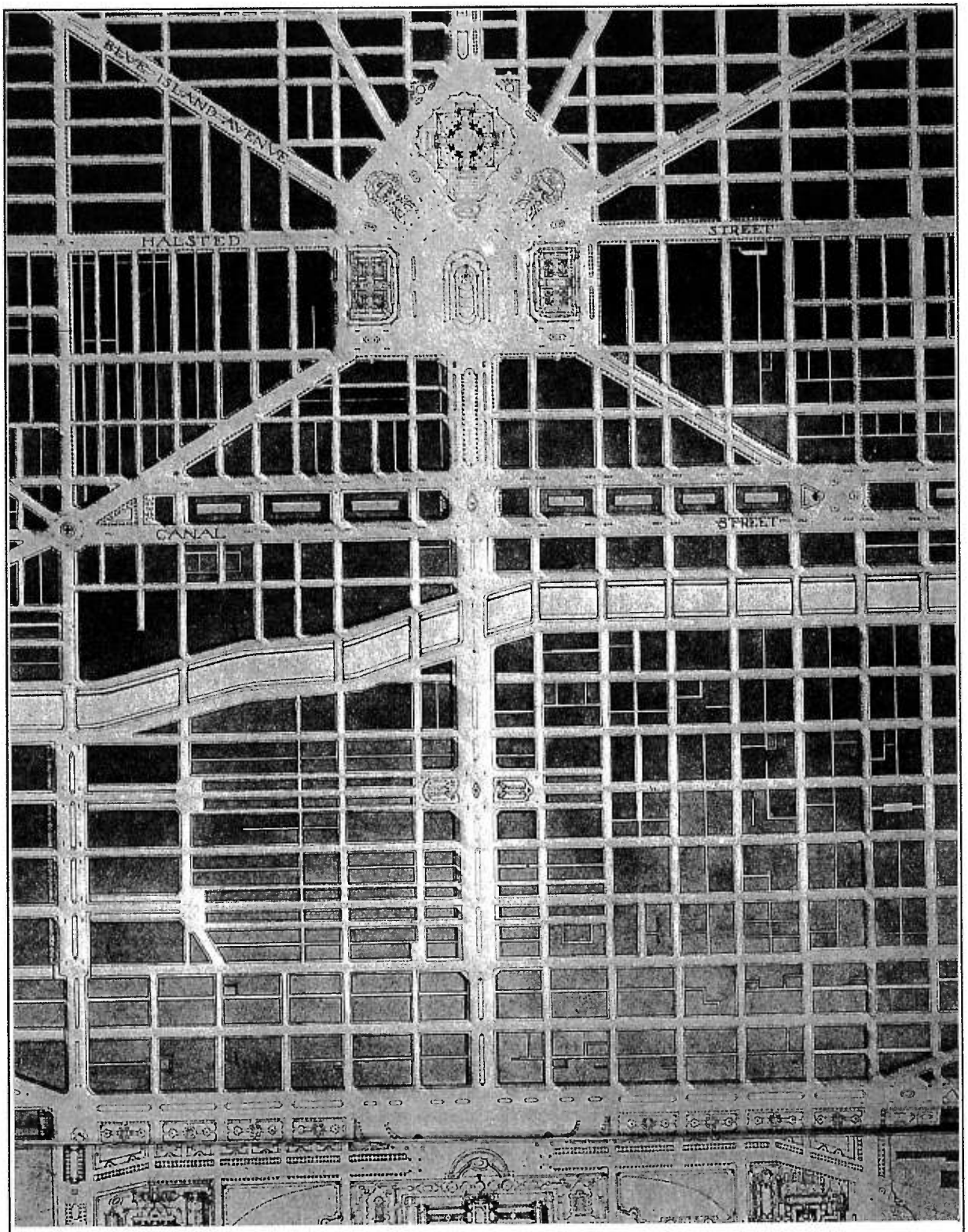
Pl. 2F _ Plan d'ensemble proposé pour le réaménagement de Chicago par D.H. Burnham et E.H. Bennett, 1909. (Source: M. Manieri-Elia, 1983)



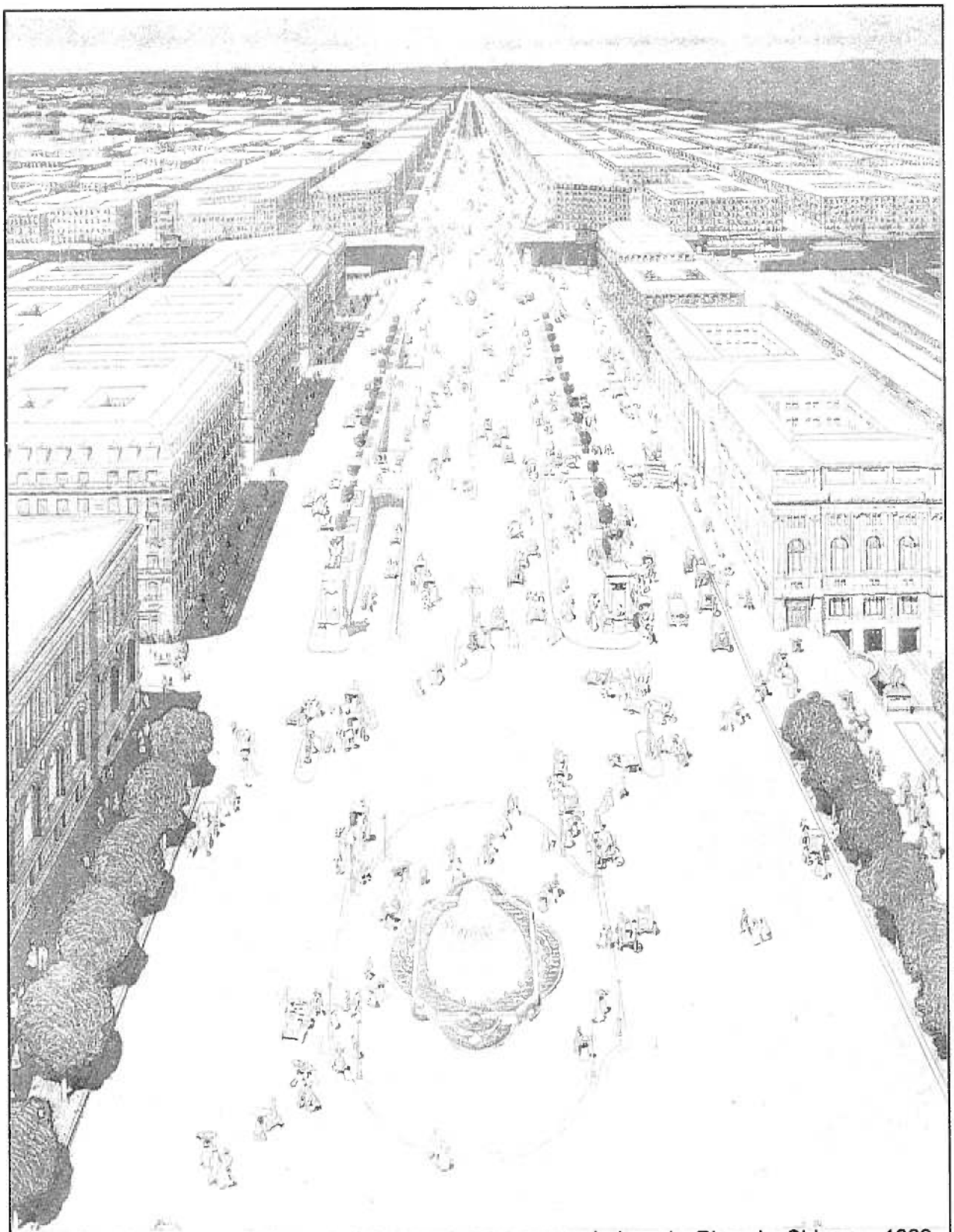
Pl. 2G _ Plan du centre civique proposé dans le Plan de Chicago, 1909. (Source: Plan of Chicago, 1993)



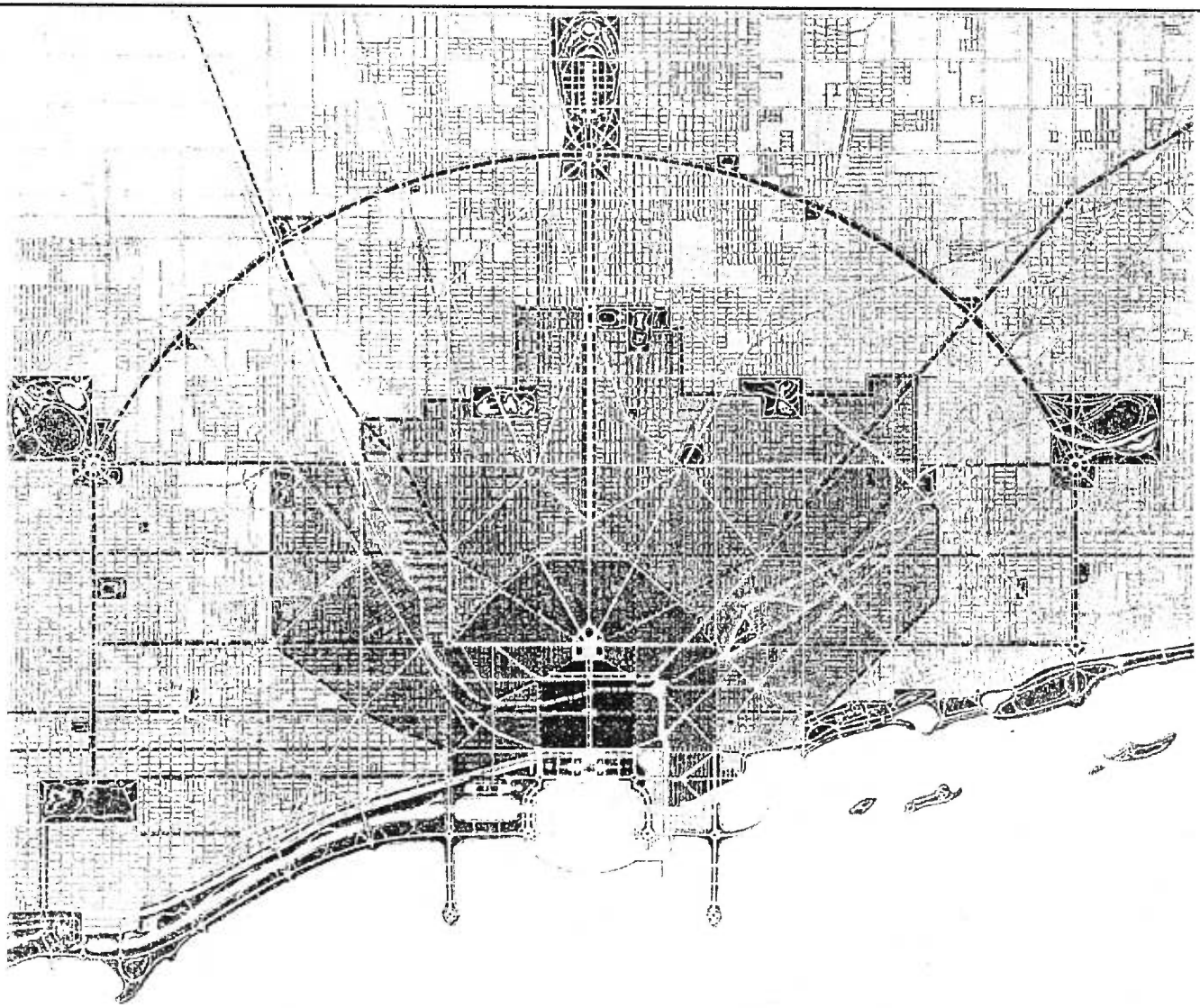
Pl. 2H _ Vue sur l'Hôtel de Ville proposé dans le Plan de Chicago, 1909. (Source: Plan of Chicago, 1993)



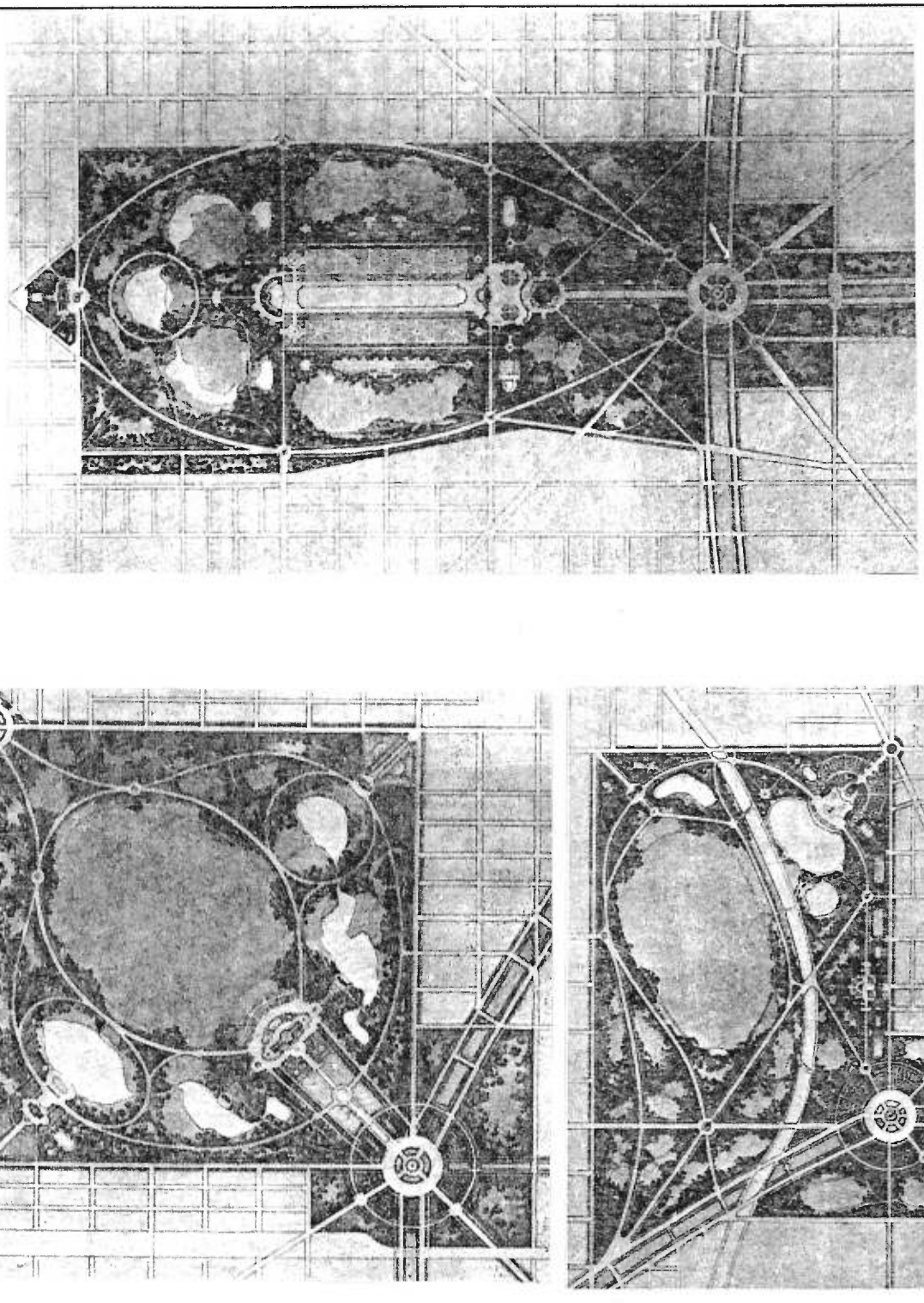
Pl. 2l _ Vue en plan du boulevard axial proposé dans le Plan de Chicago, 1909. (Source: Plan of Chicago, 1993)



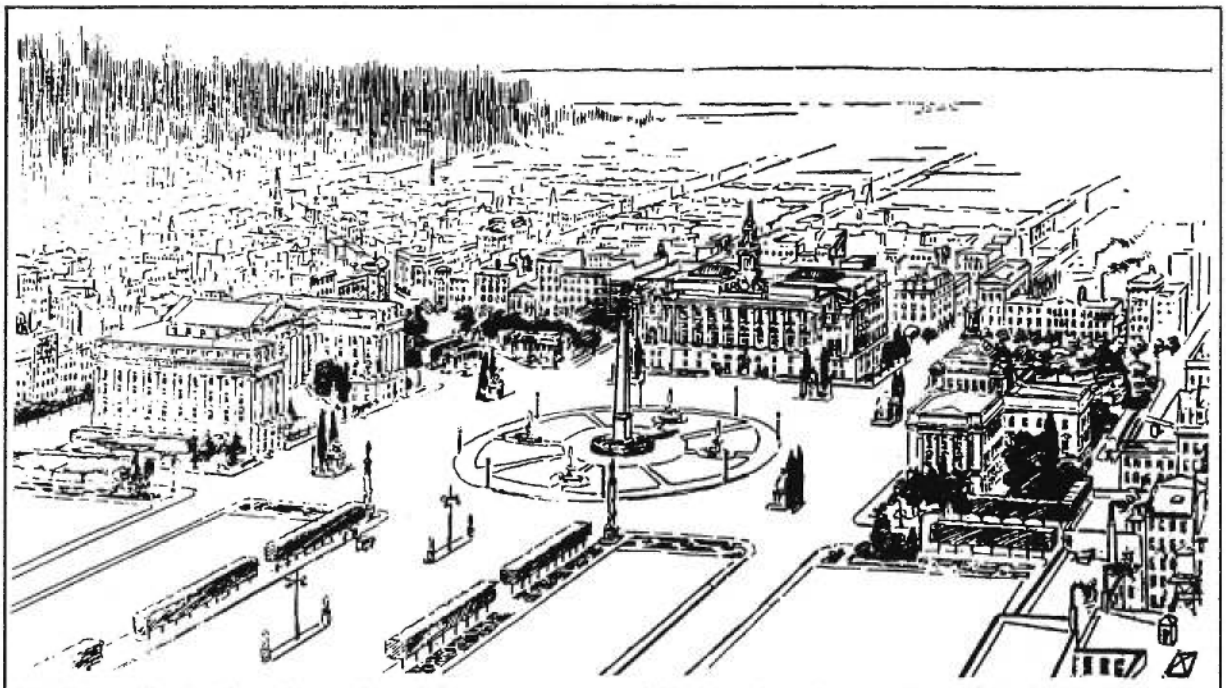
Pl. 2J _ Vue axonométrique du boulevard axial proposé dans le Plan de Chicago, 1909. (Source: Plan of Chicago, 1993)



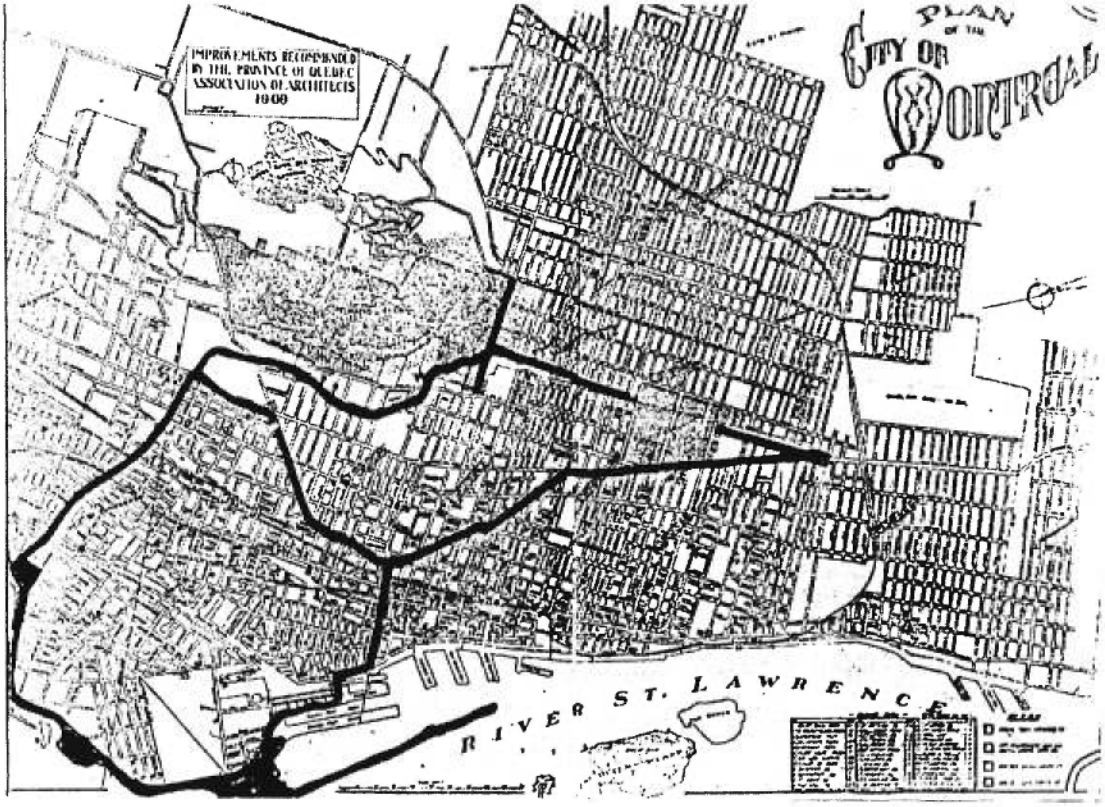
Pl. 2K _ Plan du système de parcs et parkways proposé pour le réaménagement de Chicago par D.H. Burnham et E.H. Bennett, 1909. (Source: Plan of Chicago, 1993)



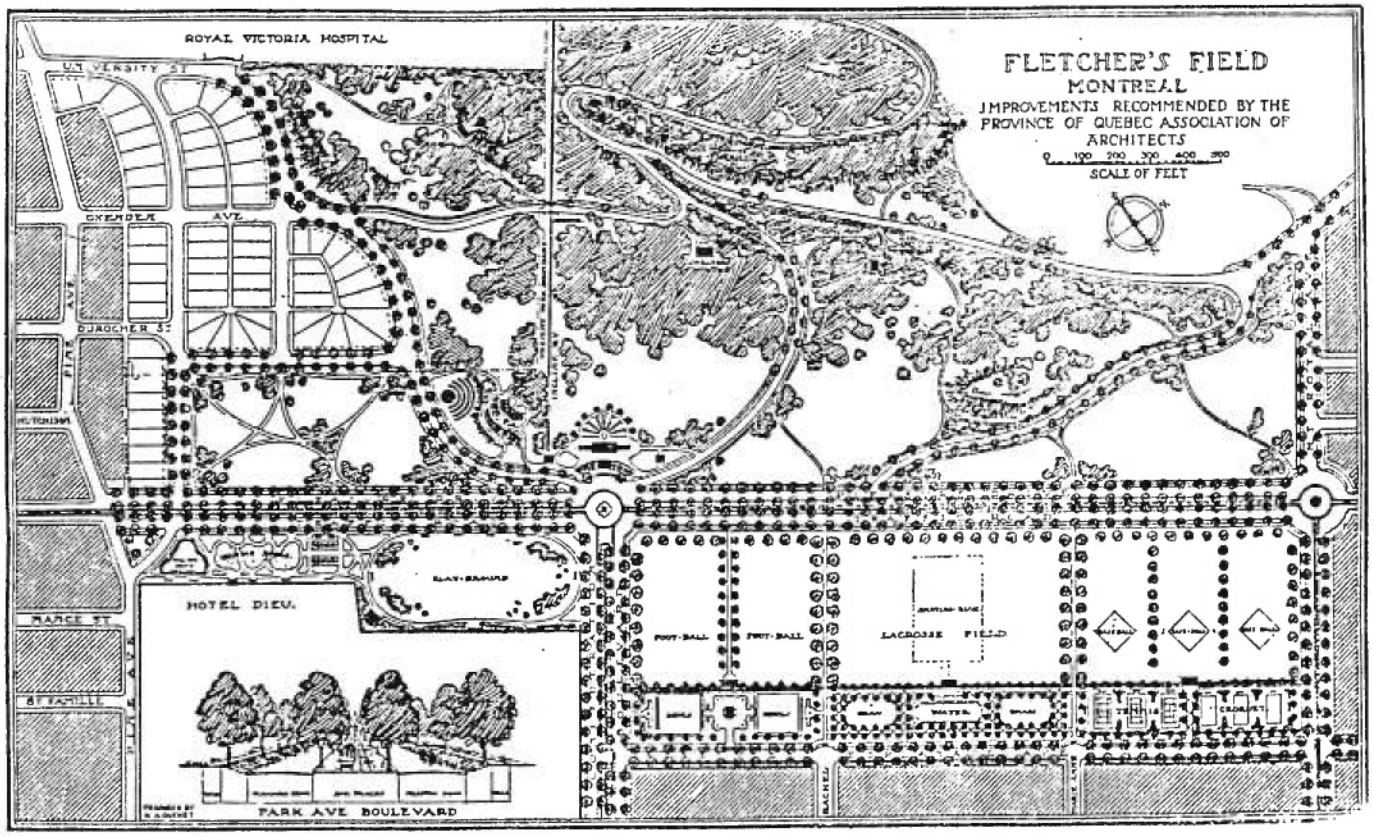
Pl. 2L _ Plans des trois grands parcs régionaux proposés dans le Plan de Chicago, 1909.
(Source: Plan of Chicago, 1993)



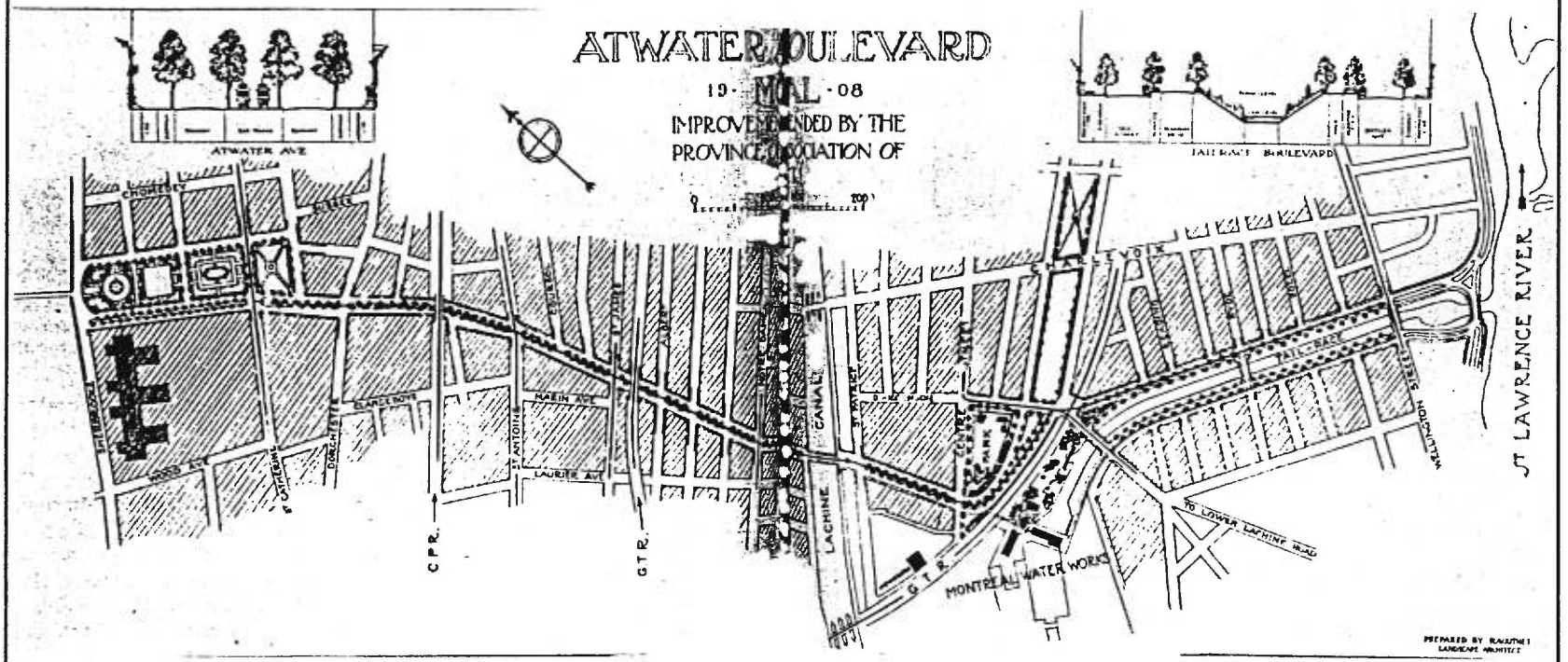
Pl. 2M _ Illustration du centre civique conçu par J.O. Marchand pour Montréal, 1913. (Source: J.M. Wolfe, 1986)



Pl. 2N _ Plan d'ensemble proposé par l'AAPQ pour Montréal, 1908. (Source: J.M. Wolfe, 1982)

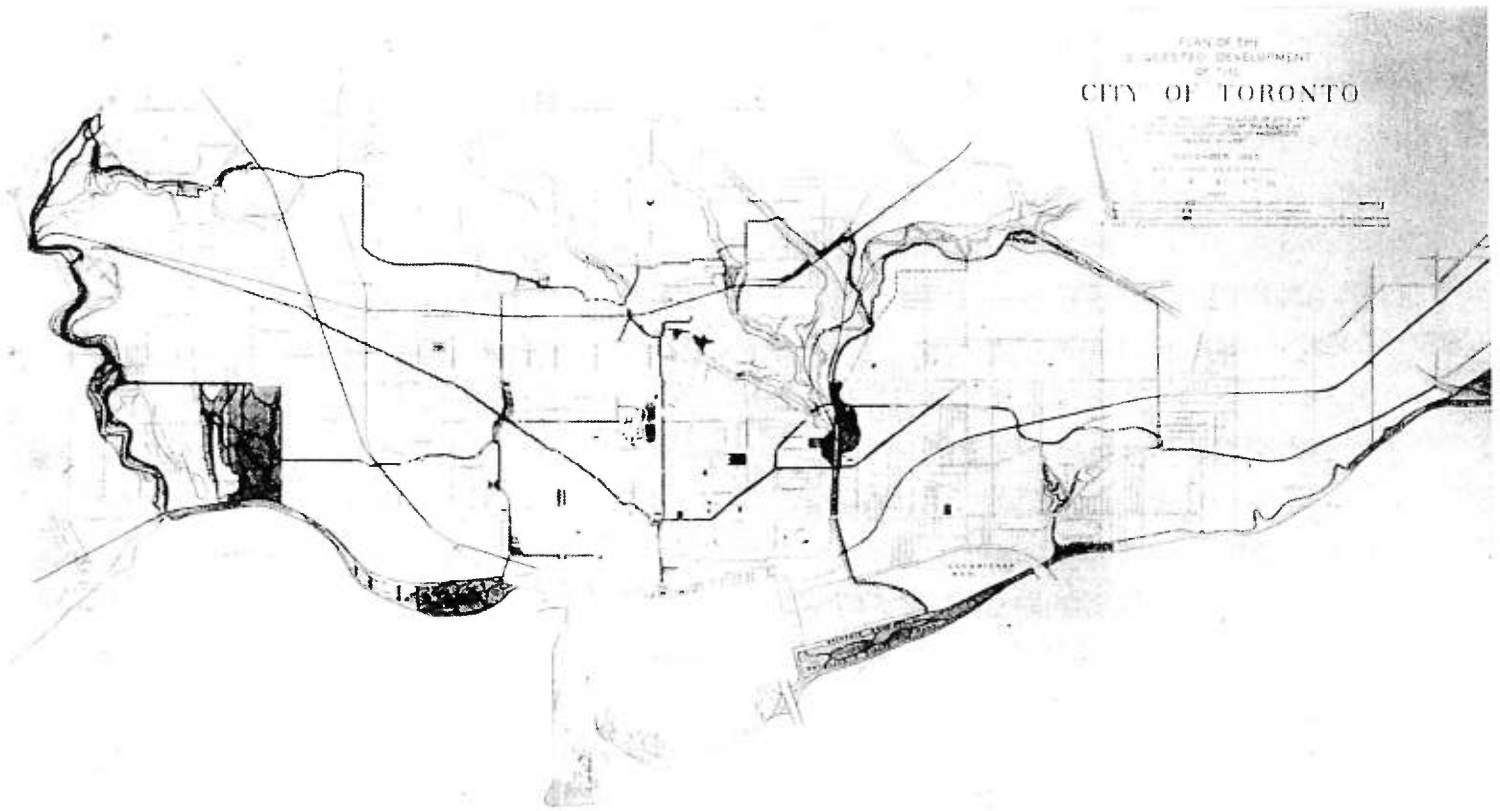


Pl. 2O _ Plan d'aménagement de l'avenue du Parc proposé par l'AAPQ, 1908. (Source: J.M. Wolfe, 1982)

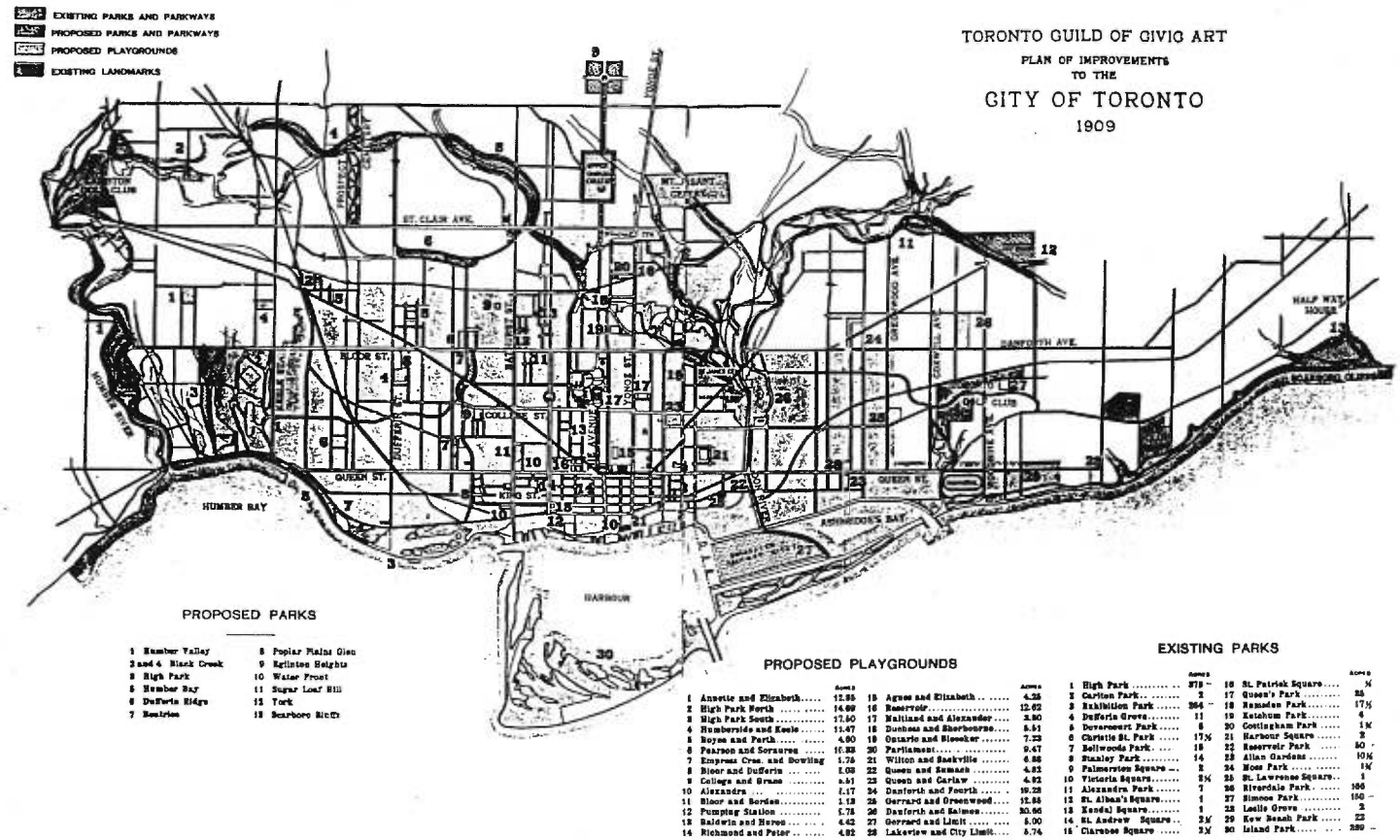


Pl. 2P _ Plan d'aménagement de l'avenue Atwater proposé par l'AAPQ, Montréal 1908. (Source: J.M. Wolfe, 1986)

Pl. 2Q _ Illustration de l'aménagement de la rue Ontario proposé par W. Lyall, Montréal, 1910. (Source: J.M. Wolfe, 1982)

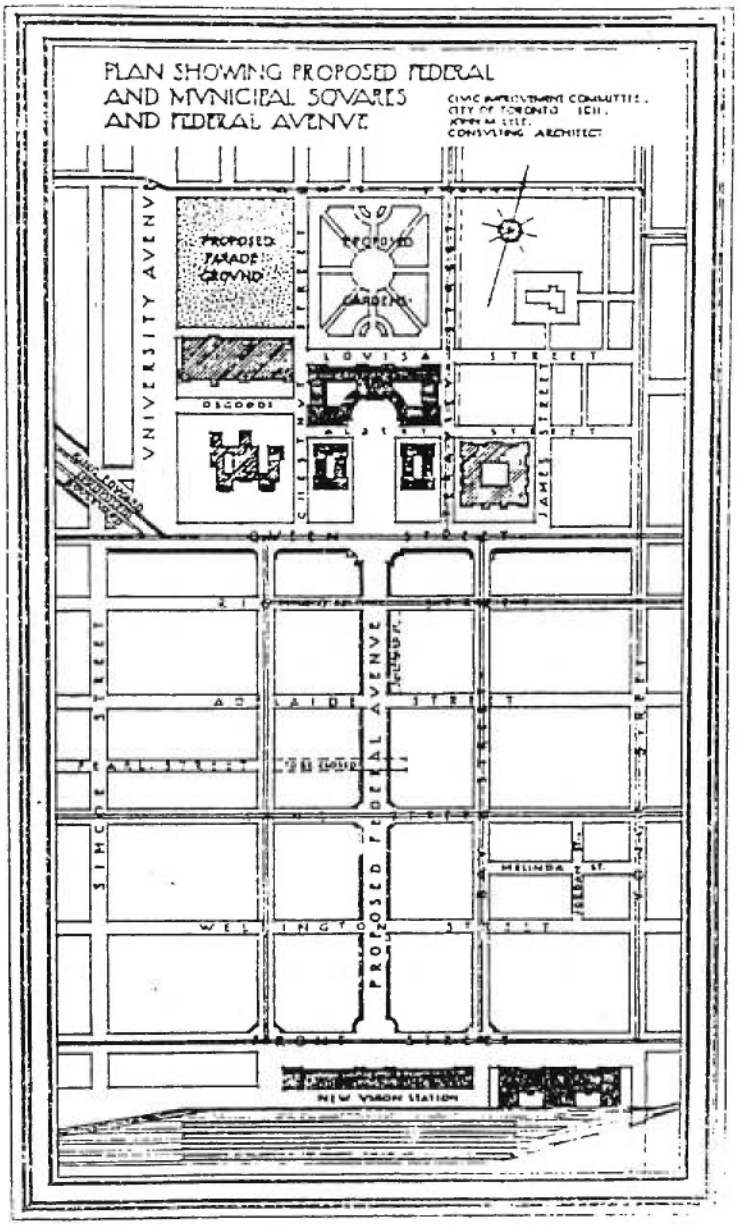


Pl. 2R _ Plan d'embellissement proposé pour Toronto en 1905. (Source: J. Lemon, 1989)



Pl. 2S _ Plan d'embellissement proposé pour Toronto en 1908. (Source: K. Greenberg, 1981)

Pl. 2T _ Plan d'embellissement proposé pour Toronto en 1911. (Source: Report of the CIC, 1911)



PI. 2U _ Plan du centre civique proposé pour Toronto par le CIC, 1911. (Source: Report of the CIC, 1911)

PARTIE II

L'EVENEMENT McGILL COLLEGE:
CONTEXTE GENERAL ET HISTOIRE
DE L'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE

INTRODUCTION

L'événement McGill College consiste en une controverse soulevée à Montréal en 1984 par un projet d'aménagement sur l'avenue McGill College. Il s'inscrit, d'une part, dans un contexte socio-économique, politique et culturel bien spécifique que la société montréalaise vivait alors. D'autre part, il concerne l'aménagement d'un espace urbain particulier situé aujourd'hui en plein coeur du centre-ville de Montréal; il s'agit d'un lieu hautement symbolique auquel s'identifie toute la communauté montréalaise. Concernant ce dernier point, il est important de noter que l'avenue McGill College n'est pas une simple rue parmi tant d'autres situées dans cet espace central de Montréal. Elle constitue pour cette ville l'avenue de prestige que tant de grandes villes du monde s'appliquent à rechercher. Tout cela, l'avenue McGill College l'a acquis avec le temps, mais surtout depuis que l'on s'est aperçu qu'elle est liée de façon bien particulière avec l'une des "deux mamelles de l'identité montréalaise", si l'on reprend les propres termes de J.C. Marsan[1]. En effet, c'est à partir de ce lieu du centre-ville que l'on peut non seulement apercevoir le mont Royal, forme saillante chargée de tant de valeurs, mais aussi avoir la vue la plus intéressante d'un large flanc escarpé au pied duquel se niche un milieu bâti d'un caractère fort pittoresque et constitué principalement par le campus de l'université McGill et l'hôpital Royal Victoria. La confrontation entre les milieux naturel et bâti y est à son meilleur.

L'aménagement de l'avenue McGill College fait partie intégrante du long processus de développement spatial du centre-ville de Montréal et du façonnement de son identité unique auprès de l'ensemble des Montréalais et de tous les "autres" en général. C'est dans ce cadre que, depuis son tout premier tracé, elle a connu une histoire et un développement spatial particuliers qui sont à eux seuls d'une importance majeure dans le déclenchement de l'événement McGill College et dans toute explication de sa nature.

Quant au contexte socio-économique, politique et culturel régnant à Montréal au

---

1 J.C. Marsan (1990) _ "La saga de l'avenue McGill College". In: Sauver Montréal. p. 249.

moment du déroulement de l'événement McGill College, il présente des caractéristiques particulières relevant principalement d'un état de réaction et de prise de conscience collective concernant la situation dans laquelle les Montréalais évoluaient en tant que communauté aspirant à une meilleure qualité de la vie en milieu urbain. Toutefois, cet état de réaction nous renvoie à la situation préexistante, soit le contexte général montréalais d'avant les années quatre-vingt. En effet, pour comprendre et saisir les éléments premiers du contexte immédiat de l'événement McGill College, il nous faut remonter vers celui des années soixante-dix, soixante et même cinquante. Ces années-là ont été pour Montréal celles d'un constant effort de re-développement socio-économique et politique, mais aussi de transformations socio-culturelles très importantes.

Sur le plan économique, par exemple, la quarantaine d'années que couvre la période qui nous intéresse ici est très significative. Elle se caractérise par des changements importants dont le déroulement est loin d'être linéaire. En effet, ballotée entre les crises cycliques de l'économie mondiale, la restructuration du réseau urbain canadien et la nouvelle division du travail dans le monde, l'économie de Montréal a traversé cette période avec des hauts et des bas tout en maintenant un certain effort de relance, de réorientation et de re-développement de ses structures et de ses activités.

Sur le plan politique, la situation est encore plus significative quant à cette évolution des pratiques. La longue période qui nous intéresse ici est dominée par le règne d'un seul maire, J. Drapeau, et de sa personnalité particulière, mais elle est aussi très fertile en changements et en transformations de la politique municipale.

Sur le plan socio-culturel, les quatre décennies en question sont celles d'un double changement de mentalité et de pratique de l'espace. On a d'abord rattrapé le temps perdu dans le cadre d'une vague de modernisation tous azimuts, puis on a réagi, et de manière relativement importante, aux conséquences qui en ont découlé.

Ainsi, l'objectif premier de cette seconde partie est de dresser un portrait général

de la situation montréalaise qui a constitué une toile de fond au déroulement et au dénouement de l'événement McGill College, mais aussi qui explique dans une large mesure l'émergence même de cet événement. Dans ce cadre, nous tenterons de retracer dans un premier temps l'évolution de tous les efforts et de tous les changements généraux qu'a connus Montréal jusqu'au milieu des années 1980, puis, dans un second temps, nous détaillerons l'histoire et l'aménagement de l'avenue McGill College jusqu'à la veille de cet événement. Pour cela, la présente partie s'organise en trois chapitres. Le premier est consacré à la situation préexistante, soit celle couvrant la période d'avant les années 1980. Nous y dresserons un portrait général du contexte montréalais à triple volets; à savoir, la situation socio-économique, politique et socio-culturelle, et ce, tout en les rapportant à la forme physique de l'espace, support des transcriptions de ces efforts et de ces changements.

Le second chapitre s'inscrit dans la suite chronologique du premier, soit les années 1980, mais aussi celles de la décennie 1970 qui ont connu les moments de couvaison de toutes les transformations à venir. Remarquons ici que les années 1970 constituent une décennie charnière entre les deux périodes (rattrapage et réaction) qui restent bien distinctes l'une de l'autre. Ce second chapitre a pour objet la délimitation précise des éléments premiers du contexte économique, politique et socio-culturel immédiat de l'événement McGill College. Il s'agit ici, et à la lumière des caractéristiques du contexte existant avant les années 1980, de retracer les caractéristiques générales de la situation qui prévalaient au moment du déroulement de l'événement McGill College.

Le troisième chapitre est consacré à l'histoire et au développement de l'aménagement de l'avenue McGill College. Il s'agit de retracer et d'analyser en détails les différents projets d'aménagement spatial envisagés pour l'avenue, de même que les différentes actions entreprises par les intervenants montréalais en vue de réaliser cet important secteur de leur espace centre-ville. Ici encore, il s'agit de couvrir la période allant du premier tracé de l'avenue jusqu'en 1982, soit à la veille de l'événement McGill College.

Chapitre 4

LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE, POLITIQUE ET SOCIO-CULTUREL MONTREALAIS D'AVANT LES ANNEES QUATRE-VINGT

Le contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique montréalais dont il est question ici concerne spécifiquement les années cinquante, soixante et soixante-dix. Il se caractérise par des changements importants que Montréal a connus durant cette période pour devenir une métropole moderne de la seconde moitié du 20e siècle. Les nombreuses transformations survenues ont touché à son économie, à sa scène politique, à la mentalité de ses résidents et à leur manière de vivre au quotidien. Mais elles se sont aussi transcrites dans l'espace physique de manière spectaculaire. Montréal a tout simplement franchi une autre étape dans son développement qui lui a permis de se distinguer de cette grande ville industrielle qu'elle était et (quoique de taille moyenne) de rentrer dans le circuit des grandes métropoles que l'on qualifie aujourd'hui de post-industrielles.

Mais ce cheminement de Montréal vers le statut de métropole moderne ne s'est pas fait de façon linéaire et surtout pas sans heurts. Montréal a traversé cette période avec des hauts et des bas et ce, même si globalement, la ville a soutenu un effort constant de re-développement et de réajustement. Nous tenterons de retracer à travers ce chapitre les changements qui se sont produits sur la scène montréalaise, les conséquences qui en ont découlé et les actions et réactions qu'ils ont suscitées. Le but est de cerner les éléments premiers de ce contexte montréalais sur les plans économique, politique et socio-culturel.

1 APERÇU DE L'HERITAGE DE LA PREMIERE MOITIE DU SIECLE

Le Montréal de la première moitié du 20e siècle est celui de la révolution industrielle avec ses bons et moins bons legs sur les plans socio-économique, politique, socio-culturel et spatial. Cette révolution, qui a comme support de base le progrès technique et scientifique (moteur à vapeur, électricité, télégraphe, machinerie, chaîne de montage, etc.), a transformé Montréal en une métropole[2] industrielle. Celle-ci concentre une grande masse de population et son économie est basée sur une importante activité industrielle soutenue par un secteur de services qui prend de plus en plus de place. Ainsi, à la fin des années 1920, l'agglomération montréalaise regroupait, pour la première fois de son histoire, un million d'habitants, qui ont été attirés globalement par les emplois offerts dans les différents secteurs d'activités économiques de la métropole. L'industrie manufacturière à elle seule occupait près de 30% de la main-d'oeuvre disponible à Montréal en 1921, et ce pourcentage est passé à 38,4% en 1941[3]. On y travaillait dans des industries dites légères comme l'habillement, les aliments et le tabac, mais aussi dans des industries dites lourdes telles que celles de la transformation de l'acier, la fabrication d'appareils électriques et du matériel roulant du chemin de fer, l'avionnerie, etc[4].

Ce dynamisme industriel de Montréal est aussi relié à celui des secteurs des

---

2 Le terme "métropole" est utilisé ici dans le sens d'une zone urbaine ou une agglomération concentrant d'importantes activités économiques basées sur l'industrie et les services et une masse critique de population, ce qui lui assure une position de domination à l'intérieur d'un territoire économique et géographique donné. Dans le cas du Montréal de la première moitié du 20e siècle, P.A. Linteau précise bien que la ville dominait, par ses banques, ses compagnies de transport, sa grande industrie, ses sociétés commerciales, l'ensemble de l'économie canadienne, mais aussi son hinterland, c'est-à-dire la plaine de Montréal s'étendant d'Ottawa (ouest) à Sherbrooke et Trois-Rivières (est), qui dépendait de ses activités spécialisées. P.A. Linteau (1992) _ Histoire de Montréal depuis la Confédération. p. 37-38.

3 Ce dernier pourcentage est atteint après les hauts et les bas qu'a connu ce secteur d'activités durant la Grande Dépression. Voir à ce sujet P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 299.

4 Pour plus de détails, se référer à P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 299-300.

transports et de la finance. L'un ne peut aller sans l'autre. En effet, P.A. Linteau[5] note que Montréal concentre les sièges sociaux des grandes puissances de la finance à l'échelle nationale et même continentale telles les grandes banques du Canada et de la province (Banque de Montréal, Banque Royale, etc.), ou encore les compagnies d'assurances d'envergure dont la Sun Life, classée première dans son secteur en cette première moitié du 20e siècle. A cela, vient s'ajouter l'institution financière par excellence que constitue la Bourse de Montréal, véritable baromètre de l'activité financière dans la métropole. Il faut noter que les progrès techniques ont transformé l'organisation structurelle du monde du travail. Division des tâches, complémentarité dans le travail, concentration de la production, etc., sont autant de facettes de cette nouvelle organisation structurelle.

Quant au secteur des transports, il a été révolutionné par l'arrivée du moteur à vapeur. Bateau et locomotive sont devenus des piliers de l'économie montréalaise et ils nous permettent à eux seuls de saisir facilement l'importance de cette métropole industrielle. Comme l'a montré J.C. Marsan[6], Montréal est devenu un point nodal sur la carte des échanges extérieurs du Canada grâce d'une part, aux activités de son port qui a occupé dans les années 1920 le deuxième rang en Amérique du Nord après celui de New York. On y a recensé 3000 emplois en 1921. D'autre part, le double réseau de chemins de fer au centre duquel Montréal se situe, lui assure une liaison directe aussi bien sur le plan continental avec l'ensemble des régions canadiennes (Vancouver, Toronto, Maritimes, etc.) et même New York et Portland (Maine), que sur le plan régional avec Québec, Ottawa-Hull, Saint-Jérôme, Valleyfield, etc. Montréal est devenue le lieu d'entrée et de sortie du pays, par où transitaient marchandises et voyageurs à destination ou en provenance du Vieux-Continent. De plus, les deux géants, propriétaires et exploitants de ce double réseau ferroviaire, soit le Canadien National (à partir des années

---

5 L'auteur explique en détails l'importance qu'a acquis la rue St-Jacques en tant que centre financier du Canada en regroupant les grandes institutions financières dont il est question ici. Pour des détails, se référer à P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 303-306.

6 J.C. Marsan (1994) _ Montréal en évolution. 3e édition. p. 163-168. L'auteur retrace avec détail le développement spectaculaire de ce secteur des transports à Montréal où le bateau et la locomotive se complètent de manière fort harmonieuse. Tous les chiffres avancés ici sont tirés de ce texte.

1920) et le Canadien Pacifique, sont basés à Montréal. Leurs centres d'administration et de décision localisés en plein coeur de la ville emploient un nombre important d'employés de gestion et de bureau, et leurs usines d'entretien, de réparation et de fabrication de matériels roulants offrent des milliers d'emplois aux Montréalais.

Mais les transports et les finances ne sont pas les seules branches du secteur des services développés à Montréal. Le commerce en est une autre qui représente un poids important, surtout si l'on regarde sa part du marché de l'emploi. A ce titre, P.A. Linteau[7] rapporte qu'en 1921, 40 000 personnes occupaient des emplois dans des activités de commerce. La rue Sainte-Catherine constitue le fleuron du commerce au détail (à l'échelle locale) alors que l'énorme quantité et la diversité des marchandises transbordées au port de Montréal établissent la vitalité de son commerce à l'échelle nationale et internationale. A côté de ces services de premier rang pour une métropole industrielle telle que Montréal, on retrouve l'hôtellerie, la restauration, la coiffure, la publicité, etc., mais aussi l'enseignement, la santé et une fonction publique qui devient de plus en plus visible. Ce sont là des services qui sont tout aussi importants que les premiers et ils témoignent du dynamisme économique, du niveau de vie élevé de la société montréalaise; ils emploient aussi près de 25% de la main-d'oeuvre dans les années 1920[8].

Voilà les principales caractéristiques de la nouvelle économie du Montréal industriel des années 1920. Et si elles nous montrent l'essor, le dynamisme et la transformation de cette économie, elles nous permettent aussi de noter l'existence d'une forte ressource humaine et financière derrière tout cela. Certes, les ressources naturelles y sont aussi pour beaucoup, mais les facteurs humains et financiers sont déterminants dans cette industrialisation rapide de Montréal. Sur ce plan, Montréal a bénéficié, d'une part, de la présence d'une élite anglophone riche et qui a pris l'initiative dans le monde

---

7 P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 306.

8 Ibid. p. 312.

des finances et de l'industrie. D'autre part, l'attrait qu'elle a exercé sur les gens à la recherche d'une amélioration de leur sort lui a procuré une main-d'oeuvre abondante et un marché local important. En effet, Montréal en tant que centre industriel, commercial et financier a aussi bénéficié du phénomène d'urbanisation rapide causée par les flux migratoires venant principalement du monde rural (francophone), mais aussi de l'étranger; ce qui lui a permis d'atteindre le million d'habitants à la fin des années 1920[9].

Toutes ces caractéristiques du Montréal industriel se sont transcrites de façon bien marquée dans son espace physique, et ce, pour former un modèle d'organisation spatiale dicté par les nouvelles interactions entre les différentes forces en présence sur le territoire. Ainsi, la trace la plus visible au premier coup d'oeil se situe au niveau de la taille du territoire urbanisé. La ville de Montréal s'est très vite retrouvée entourée d'un nombre important de villes de banlieue[10] qui ont été peuplées grâce, d'une part, au fort taux de croissance démographique et, d'autre part, aux nouveaux moyens de transport intra-urbain, notamment le transport en commun. La mobilité des gens étant ainsi facilitée, le mouvement de déplacement des résidents vers la banlieue s'est mis en branle rapidement. Quant aux usines, elles sont de deux sortes: celles reliées à l'industrie lourde sont toujours dépendantes de leurs sources d'énergie et de leurs moyens de transport existant alors. Pour cela, leur implantation se fait le long du Canal Lachine et du fleuve Saint-Laurent en général. Celles reliées à l'industrie légère (habillement, chaussure, et autres) sont dépendantes principalement de la main-d'oeuvre disponible et elles se sont implantées en majorité dans les faubourgs de Montréal et le long de l'axe nord-sud de la rue Saint-Laurent. Tout autour de ces centres industriels, des quartiers ouvriers se déploient. Quant au centre-ville, la concentration des fonctions administratives et commerciales se traduit très vite par l'érection des premiers gratte-ciel, de bâtiments

---

9 Pour plus de détails concernant l'ensemble de cette ressource humaine, se référer tout particulièrement à J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 168-172.

10 J.C. Marsan attribue le développement de cette première vague de banlieues à quatre facteurs principaux et à leur combinaison: le développement industriel, le démembrement de l'ancienne paroisse, la loi des corporations municipales et le progrès technique en général. Pour plus de détails, se référer à J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 172-179.

publics, etc., mais aussi par la spécialisation de certains secteurs comme la rue Saint-Jacques (finances), la rue Sainte-Catherine (commerce), ou encore la rue Sherbrooke (institutions et résidences somptueuses).

D'une manière globale, ce sont là les principaux éléments caractérisant Montréal, la métropole industrielle des années 1920. Ils nous dressent un portrait général d'une agglomération bien portante sur le plan socio-économique, mais surtout dominée par une ville centrale qui reste relativement en situation de contrôle de son développement urbain. Certes, elle présente une séparation de plus en plus poussée de ses fonctions urbaines, mais, du point de vue spatial, cela reste confiné aux limites imposées par la mobilité des gens et par les moyens techniques de production et de communication en général. En ce sens, ces mêmes années 1920 annoncent pour l'agglomération montréalaise en général et pour la ville de Montréal en particulier des changements importants à venir. En effet, c'est durant ces années-là que l'automobile, le camion, l'avion, le téléphone, etc., commencent à faire leur entrée dans la quotidienneté des Montréalais. Cette entrée sera plus ou moins retardée par la Dépression des années 1930 et la Seconde Guerre mondiale, mais l'après-guerre connaîtra leur déploiement et ses conséquences. C'est là le début de notre contexte socio-économique, politique et culturel montréalais d'avant les années 1980 et que nous retraçons dans les pages qui suivent.

2 LES CHANGEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES, POLITIQUES ET CULTURELS DE L'APRES-GUERRE A MONTREAL

Après une longue période de stagnation économique, de privation et d'incertitude dues à la Dépression des années 1930 suivie de la guerre, Montréal a renoué avec la croissance économique longtemps attendue, mais aussi avec le développement urbain, les changements politiques et les mutations socio-culturelles qui en découlent. C'est le début d'une autre étape dans son développement durant laquelle Montréal a connu des transformations importantes sur le triple plan économique, politique et socio-culturel et

le tout s'est encore une fois transcrit au niveau physico-spatial, touchant cette fois-ci l'ensemble de la grande région montréalaise. Nous tenterons de faire une synthèse de tous ces changements.

2.1 LE DYNAMISME DE LA SCENE ECONOMIQUE MONTREALAISE

La phase de croissance économique à Montréal a débuté à la fin du second conflit mondial et s'est poursuivie jusqu'au milieu des années 1960 sans trop de difficulté. A l'instar des autres régions en Amérique du Nord, elle s'est manifestée en premier lieu à travers ce que l'on a appelé un effort de rattrapage dans les investissements et la consommation. Elle a aussi été en même temps un facteur stimulant et une bénéficiaire de premier rang d'une forte croissance démographique de l'agglomération montréalaise, et surtout du progrès technique et scientifique extraordinaire connu durant cette période d'après-guerre.

Sur le plan des investissements, l'économie de Montréal a bénéficié d'abord de l'injection de nouveaux capitaux dans le secteur de l'industrie manufacturière en général. Cette dernière, n'ayant pas changé de structure, comprend toujours une industrie légère qui domine celle dite lourde. Puis, sous la pression du progrès technique touchant tout particulièrement les moyens de production, cette même industrie manufacturière a effectué, dès le début des années 1960, d'autres investissements importants pour moderniser ses équipements et pour agrandir et même construire de nouveaux espaces de production en conséquence.

Pour ce qui est du secteur tertiaire, la croissance économique de l'après-guerre a aussi été très bénéfique, de sorte qu'il a poursuivi son ascension entamée déjà depuis longtemps. P.A. Linteau[11] note qu'en 1950, Montréal concentrait plus de 25% des sièges

---

11 P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 430.

sociaux des grandes entreprises canadiennes, en plus des grandes banques nationales et provinciales. Quant au secteur des services aux entreprises, Montréal comptait 18 000 emplois directs en 1961[12]. Dans le domaine des transports, elle a profité de l'arrivée de l'aviation internationale, du développement du transport par camion et son port détenait toujours une part évaluée à 38% du transport maritime canadien en 1961[13]. Du côté du commerce, la situation s'annonce florissante et ce, pour des raisons de reprise de la consommation à l'échelle locale et de la production et des échanges à l'échelle internationale. A tout cela viennent s'ajouter les services socio-culturels (développement du secteur culturel), ainsi que la fonction publique et para-publique (instauration de l'Etat-providence, réforme scolaire...), etc. Le secteur des services à Montréal s'impose plus que jamais dans l'économie de l'agglomération.

Mais le phénomène le plus important pour le nouveau Montréal métropolitain en cette période d'après-guerre concerne sa démographie. "L'agglomération montréalaise avait mis trois siècles pour atteindre son premier million d'habitants en 1931. Il ne lui faudra que trois décennies pour arriver au deuxième million"[14]. L'augmentation de la population est rapide au début de cette période d'expansion et le taux d'accroissement est estimé à 4.2% par année durant les années 1950[15]. La hausse de ce taux de croissance démographique est due, d'une part, à un taux de natalité élevé, évalué en moyenne à 26 pour mille entre 1946 et 1960[16]. D'autre part, un mouvement d'exode rural vers la métropole vient en gonfler la population. Son volume est évalué à 100 000

---

12 Ibid. p. 456.

13 Ibid. p. 437.

14 R. Durocher et al (1989) _ Histoire du Québec contemporain. p. 285. Notons ici que l'expression "agglomération montréalaise" désigne "la région métropolitaine de recensement" utilisée par Recensements Canada et qui mesure, selon P.A. Linteau, l'ensemble de la population urbanisée de façon continue dans et autour du noyau central de la ville. Elle varie d'un recensement à un autre.

15 Ces statistiques ont été rapportées par P.A. Linteau (1992) _ Histoire de Montréal depuis la Confédération. p. 460.

16 Voir à ce sujet P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 462.

personnes en 1940 et 330 000 personnes en 1950[17]. Enfin, une vague d'immigrants étrangers complète la liste des déterminants de ce taux de croissance démographique. En 1951, on comptait 12% de Montréalais nés à l'étranger, et cette proportion est passée à 17% en 1961.

La croissance économique combinée à celle de la démographie a permis aux Montréalais d'améliorer leurs conditions de vie matérielle. A cet effet, la période d'après-guerre est caractérisée de façon significative par la hausse générale des revenus causée par l'essor du marché de l'emploi. On a même réussi à atteindre le plateau du plein emploi dans les années 1950. Cela a entraîné la relance de la consommation de façon importante, mais aussi à l'accroissement de la classe moyenne dans l'agglomération montréalaise. Parmi les biens de consommation recherchés, P.A. Linteau[18] mentionne le téléviseur, le réfrigérateur, mais aussi l'automobile et la propriété résidentielle chez la classe moyenne. Ce sont là deux biens de consommation qui vont bouleverser l'organisation spatiale de la métropole.

En effet, l'automobile et le camion équipés du moteur à combustion interne, le téléviseur et le téléphone tout particulièrement, comptent parmi les nouveaux moyens de transport et de communication dont l'utilisation devient de plus en plus généralisée. Le parc automobile montréalais a connu une croissance remarquable durant cette période d'après-guerre qui n'a cessé de se confirmer depuis (d'ailleurs). De 229 000 véhicules dénombrés en 1945, on a atteint le million en 1960 et 2,7 millions en 1975[19]. Quant au camion, il est de plus en plus utilisé au détriment du traditionnel chemin de fer à cause de sa souplesse en particulier, qui permet d'atteindre des destinations non accessibles au train en général.

---

17 Ibid. p. 462.

18 Ibid. p. 512 et 513.

19 Ibid. p. 438.

A l'ensemble de tous ces facteurs réunis – taux d'investissement élevé, démographie galopante, hausse des revenus, accroissement de la classe moyenne, déploiement des nouveaux moyens de communication – vient s'ajouter l'intervention des gouvernements en matière d'aide à l'accès à la propriété. En effet, dès la fin de la guerre, le gouvernement fédéral a lancé le premier programme du genre (1945) administré par la Société centrale d'hypothèque et de logement (SCHL), suivi trois années plus tard (1948) par un autre programme du même genre initié, cette fois-ci, par le gouvernement provincial[20]. L'objectif poursuivi étant sinon de régler, du moins d'alléger le problème de la crise de logement dont souffre Montréal en cette période d'après-guerre.

Tous ces éléments qui ont contribué ensemble au dynamisme de la scène économique montréalaise ont engendré une intense activité de construction commerciale, résidentielle, mais aussi d'infrastructures et d'équipements afin de répondre aux nouveaux besoins des Montréalais. Le secteur de la construction et du bâtiment vient ainsi prendre part à la croissance économique de Montréal, et surtout refléter, voire transcrire dans l'espace, cette image d'une ville en plein chantier. Montréal se transforme, s'ajuste aux nouveaux développements technologiques. Mais les changements ne sont pas seulement d'ordre socio-économique. Ils touchent aussi à la mentalité des Montréalais et à leur façon de vivre au quotidien comme nous le verrons dans les pages qui suivent.

2.2 LES CHANGEMENTS SOCIO-CULTURELS A MONTREAL

La période d'après-guerre est marquée par des changements majeurs dans la culture québécoise en général et montréalaise en particulier. Ce sont des années caractérisées globalement par un certain rattrapage dans tous les domaines. Cela a commencé par les conditions de vie matérielles et s'est répandu à tous les aspects de

---

20 Pour des détails concernant ces deux programmes, se référer tout particulièrement à P.A. Linteau (1992) Op. Cit. p. 492.

la vie en général. Ces changements sont l'essence même de ce que l'on a appelé la *Révolution tranquille*.

Ces changements socio-culturels sont le résultat de trois facteurs principaux qui sont inter-reliés et qui sont intervenus de manière successive dans le temps. Il s'agit en premier lieu du facteur économique. En effet, la croissance économique que les Montréalais ont connue après la Seconde Guerre a eu pour effet immédiat, d'une part, l'accroissement spectaculaire des revenus et de la classe moyenne. D'autre part, elle a entraîné les Montréalais en plein dans la société de consommation, y compris celle de la production culturelle. A ce titre, la vague d'acquisition de biens matériels durables (propriété résidentielle, voiture, gros électroménagers, etc.), de même que l'essor de la production et de la diffusion culturelles durant cette période, témoignent de cette entrée de Montréal dans la société de consommation et qui va aller en s'accentuant d'ailleurs. A ce titre, P.A. Linteau décrit la célèbre rue Sainte-Catherine à cette époque comme suit;

> "Paradis du magasinage le jour, la rue Sainte-Catherine et ses environs prennent le soir les allures d'un paradis du plaisir et du divertissement"[21].

Le facteur économique combiné à celui de la démographie a eu aussi pour effet un progrès dans le domaine de l'éducation et une hausse du taux de scolarisation. Ceci constitue un second facteur déterminant pour les changements socio-culturels à Montréal durant cette période. Dorénavant, la scolarisation est considérée comme étant la source par excellence de promotion et d'ascension sociales par la nouvelle classe moyenne. A cet effet, les années 1960 ont connu une vague importante de construction d'écoles et de collèges, de même qu'une réforme majeure du système scolaire. Quant au niveau universitaire, la demande est très forte, au point où l'on a décidé de créer une troisième université à Montréal, l'université du Québec à Montréal (UQAM), ouverte en 1969[22]. Le résultat de toute cette effervescence s'est cristallisé dans l'importante qualification

---

21 Ibid. p. 525.

22 Pour plus de détails sur la situation de l'éducation durant cette période d'après-guerre, voir P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 518-523.

professionnelle de la main-d'oeuvre montréalaise, ce qui a permis aux Francophones montréalais en particulier d'accéder à des postes importants au sein des entreprises. De même, cela a donné lieu au développement de l'entrepreneurship, des professions libérales et à l'avancement du secteur de la recherche scientifique.

Quant au troisième facteur ayant intervenu dans ce processus de changements socio-culturels à Montréal, il touche aux transformations d'ordre linguistique ou encore à la francisation du Québec en général, qui s'est manifestée de façon singulière à Montréal. Le phénomène de la francisation trouve ses racines dans le nationalisme québécois des années 1960. Comme le souligne l'historien de Montréal P.A. Linteau, ce mouvement "poursuit plusieurs objectifs, en particulier revaloriser l'Etat québécois, accroître l'usage et la reconnaissance de la langue française et permettre aux francophones d'accéder aux postes de commande dans tous les secteurs"[23]. A Montréal, métropole industrielle tenue par des hommes d'affaires majoritairement anglophones, cela voulait dire renverser une situation socio-culturelle qui prévalait depuis bien longtemps.

Dans les faits, c'est le rapport de pouvoir des Anglophones à Montréal qui constituait un obstacle insurmontable aux ambitions de la nouvelle classe moyenne francophone. Celle-ci a déployé, selon P.A. Linteau[24], des efforts considérables en matière d'éducation, de formation et de travail acharné pour pouvoir accéder à des postes importants dans le monde des affaires montréalais, mais ce voeu ne se réalisait pas dans les conditions de pouvoir (économique) existantes. C'est alors que les Francophones ont choisi de développer leur propre secteur -- fonctionnant bien entendu en français -- en parallèle à celui des Anglophones. Dès lors, on a développé le secteur public et para-public qui a absorbé une grande part de la main-d'oeuvre qualifiée francophone et qui a ouvert d'énormes possibilités aux cadres supérieurs et aux grands

---

23 Ibid. p. 474 et 475.

24 P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 476.

gestionnaires francophones. C'est le cas, par exemple, de la société Hydro-Québec. Mais il faut noter ici que le Québec en général et Montréal en particulier se sont dotés dès lors d'une nouvelle élite, celle des technocrates, qui se retrouvent à tous les niveaux de gestion et de prise de décision concernant le développement entrepris durant cette période de *Révolution tranquille*.

Sur le plan économique, les effets du progrès de l'éducation combinés au sentiment de confiance en soi engendré par le vent nationaliste ("maîtres chez nous") ont donné lieu à l'apparition d'un leadership québécois francophone qui a fini par prendre sa place d'élite à Montréal après le départ de nombreux Anglophones vers Toronto. Quant au niveau culturel, ces mêmes effets combinés ont généré une production culturelle francophone importante qui n'a jamais cessé de croître depuis, et surtout, qui a permis l'essor d'une industrie culturelle bien structurée à Montréal.

Après la francisation de la langue de travail dans les quelques secteurs mentionnés ci-haut, c'est à la langue d'enseignement que l'on s'est attaqué afin d'intégrer les immigrants à la communauté francophone plutôt qu'à celle des Anglophones comme c'était le cas depuis toujours. L'ensemble de ces efforts s'est cristallisé dans la loi 101 en 1977, après une longue bataille d'une dizaine d'années environ. Aussi, cette même loi a francisé la langue d'affichage; ce qui complète l'image publique de Montréal devenue francophone, ou du moins bilingue.

Ainsi, l'ensemble de ces trois facteurs, économique, linguistique et de progrès dans l'éducation, ont constitué une base importante pour les changements qui se sont produits dans la culture montréalaise et dans ses structures sociales. Mais ce qu'il y a de plus important à noter dans ce processus de changement, c'est le dénominateur commun à toutes les actions entreprises. Il s'agit de cette volonté commune de se prendre en main, de rattraper le temps perdu, de s'affirmer, de réclamer son dû et sa part, de se moderniser, etc. Cela est encore plus perceptible dans la réaction de la société vis-à-vis de l'Eglise et dans la réaction des femmes face aux préjugés de la

société. Dans le cas de l'Eglise par exemple, les Montréalais comme les Québécois ont tablé sur la laïcisation. En effet, l'Eglise catholique, qui avait une grande emprise sur la collectivité francophone et qui occupait une place importante dans la vie quotidienne de la société, a subi une désaffection sans précédent de la part de ses fidèles. A ce sujet, P.A. Linteau note que:

> "Les années 1960 marquent (...) pour l'Eglise montréalaise les débuts d'une véritable débandade. Elle perd une partie importante de ses effectifs cléricaux et doit se retirer d'une foule de champs d'activités maintenant pris en charge par l'Etat et les nouvelles élites laïques"[25].

Ce sont là les principaux éléments du changement socio-culturel qui a touché de façon globale l'ensemble du Québec, mais qui a marqué profondément sa métropole. Les nouvelles mentalités des Montréalais et les manières de vivre au quotidien qui en découlent se reflètent directement et de façon significative à travers l'espace physique de la ville. Mais encore une fois, la scène socio-culturelle montréalaise n'est pas la seule à avoir changé. La scène politique a elle aussi connu des transformations en profondeur durant cette période d'après-guerre.

2.3 LES TRANSFORMATIONS DE LA SCENE POLITIQUE MONTREALAISE

2.3.1 L'ARRIVEE DE JEAN DRAPEAU A L'HOTEL DE VILLE

Depuis la Seconde Guerre mondiale et d'une façon globale, la scène politique montréalaise a été dominée presque totalement par un seul maire, Jean Drapeau. Le destin de la métropole a été lié en quelque sorte à ce personnage très particulier qui va d'ailleurs la marquer de manière importante.

J. Drapeau était un jeune avocat de 38 ans lorsqu'il est arrivé en politique municipale en 1954. Le climat politique était alors très particulier. Il faut noter, en premier lieu, la nature du système de représentation politique existant à Montréal qui ne

---

25 Ibid. p. 483.

connaissait pas encore les partis politiques municipaux. L'Hôtel de Ville était en fait sous la domination, d'une part, d'un maire populiste, Camillien Houde, dont les pouvoirs étaient souvent remis en question par un gouvernement provincial qui s'ingérait directement dans les affaires de la ville. D'autre part, le conseil municipal était formé, d'après la réforme de 1940, de trois classes (A, B et C) de représentants municipaux comptant chacune pour un tiers des élus (33 représentants chacune). Le premier tiers est élu uniquement par les propriétaires. Le second est lui aussi élu mais par l'ensemble des électeurs, y compris les propriétaires. Et le troisième et dernier tiers est nommé par les associations et les corps publics.

En second lieu, il faut noter que Montréal sortait d'un scandale touchant à la moralité publique et qui impliquait le corps policier de la ville. Un vent de réforme a alors soufflé sur Montréal qui a mené à la formation d'un groupe de réformistes, la Ligue d'action civique (LAC). C'est la naissance du premier parti politique municipal à Montréal, auquel s'est associé J. Drapeau à la veille des éléctions de 1954.

L'objectif premier de la Ligue d'action civique était la conquête du pouvoir à l'Hôtel de Ville. Dans cette perspective, elle a articulé son programme de réformes autour de trois principaux points chauds de l'actualité d'alors. Il s'agit du renforcement du contrôle de la moralité publique et du règlement des problèmes de circulation et de logement à Montréal. Jean Drapeau n'a pas eu de difficulté pour se faire élire à la tête de ce groupe de réformistes et a même remporté une victoire importante qui lui a permis de prendre le contrôle de l'administration municipale montréalaise de 1954 à 1957. Il est alors défait aux élections à cause, notamment, de conflits et de déchirements à l'intérieur du jeune parti.

En 1960, J. Drapeau fonde son propre parti politique, le Parti civique de Montréal, et se lance à la conquête du pouvoir politique municipal en se proposant de régénérer la politique municipale à Montréal. Il remporte une victoire remarquable -- deux-tiers des sièges au comité exécutif --, mais surtout une cote de confiance auprès de l'électorat qui

ne sera pas démentie avant longtemps. Il restera maire de Montréal et chef du Parti civique de Montréal jusqu'en 1986, soit pendant 26 années consécutives.

Parallèlement aux élections de 1960, les Montréalais ont éliminé, par voie de référendum, la classe C dans la constitution du conseil municipal. C'est le second geste après la formation de partis politiques municipaux, vers une plus grande démocratisation de la scène politique montréalaise. Cela a été suivi en 1962 par l'élimination de la classe A. Mais il faut remarquer qu'il restait encore beaucoup à faire car le système ne laissait pas encore place à une opposition organisée en bonne et due forme.

2.3.2 LE PROJET DU MAIRE JEAN DRAPEAU POUR MONTREAL

En prenant le pouvoir à l'Hôtel de Ville en 1960, le Parti civique de J. Drapeau est majoritaire. Il commence alors à "se dégager d'une gestion à la petite semaine et [à] penser à long terme en développant une stratégie pour Montréal"[26]. Jean Drapeau est un visionnaire, comme l'ont qualifié les observateurs de la scène politique montréalaise. Jeune professionnel, il appartient à la nouvelle classe moyenne canadienne-française, et "il s'identifie aux milieux intellectuels nationalistes"[27]. Déjà, lors de son premier mandat entre 1954 et 1957, J. Drapeau avait commencé, comme promis, à solutionner le problème de la circulation au centre-ville. Le boulevard Dorchester (aujourd'hui René-Lévesque), entre autres, est alors élargi et conçu comme une importante artère urbaine est-ouest. De même, d'autres projets à situer au centre-ville ont été discutés, notamment la Place Ville-Marie, dont le chantier a été lancé en 1959, et le projet d'un centre des arts (future Place des Arts) dont on a fixé le site[28].

---

26 P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 536.

27 Ibid. p. 533.

28 Voir à ce sujet D. Lanken (1986) _ " Drapeau's Montreal: Great moments, monuments... and excesses". Canadian Geographic, nº 106. p. 10-23.

A son second mandat en 1960, le maire Drapeau et son administration précisent leur vision de Montréal. Ils lancent l'idée de Montréal, ville moderne et internationale, et orientent leurs efforts de re-développement de la ville dans cette optique, c'est-à-dire principalement par une modernisation du centre-ville. La stratégie adoptée alors était basée sur un double volet: le premier relevait de la modernisation de la ville et consistait en un ensemble de grands projets immobiliers et d'infrastructures pour le centre-ville de Montréal, et le second reposait sur l'organisation de grands évènements internationaux. Il s'agissait d'ouvrir Montréal sur le monde et de jeter les bases d'une ville internationale.

Ainsi, l'administration Drapeau a ouvert la voie à une pleine collaboration avec les investisseurs privés et les promoteurs immobiliers qui se sont lancés dans la transformation de l'espace centre-ville en profondeur. Nous reviendrons plus loin sur les conséquences que cela a entraîné au niveau spatial. Signalons ici que le premier grand projet à se réaliser pour Montréal est le complexe multifonctionnel Place Ville-Marie. Par la suite, la décennie 1960 a vu pousser plusieurs projets immobiliers du genre parmi lesquels on retrouve Place Bonaventure, Place du Canada, Place Victoria, etc. A côté de cela, on a entrepris de grands travaux d'équipements et d'infrastructures dans la métropole en général et dans le centre-ville en particulier. A ce titre, le métro (1962-1966), l'autoroute Ville-Marie et d'autres accès à l'île constituent les principaux projets de cette catégorie à se réaliser pour le centre-ville.

Il faut noter que cette première vague de constructions immobilières s'est faite dans la partie ouest du centre-ville. Cela a entraîné un déplacement du coeur de la ville du Vieux Montréal (rue St-Jacques) vers l'ouest. L'intervention de l'administration publique dans ce processus a été, pour le moins, inefficace, car elle a manqué l'occasion d'orienter le développement urbain plutôt que de le laisser aux mains des développeurs privés. En effet, l'administration de J. Drapeau a favorisé un développement à l'initiative du secteur privé, lequel pouvait compter sur son entière collaboration plutôt que sur son orientation. A ce titre, J. Léveillée et R.K. Whelan décrivent le régime de cette administration comme suit:

> "Drapeau presided over an urban regime that practiced a traditional and personalized politics. Montreal politics were similar to those of urban machines in the eastern and midwestern United-States. Moreover, Montreal's most important business leaders in Drapeau's early years were Anglophones. Redevelopment in Montreal was undertaken in the privatist tradition of the U.S. and U.K....
> "Mayor Drapeau worked closely with such developers as the American William Zekendorf. Renewal was undertaken by the private sector, with cooperation and accomodation from the city government"[29].

Une seconde vague de constructions immobilières a suivi celle des années 1960. En effet, une fois que le déplacement du centre-ville vers l'ouest a été confirmé, l'administration Drapeau a lancé dans les années 1970 son programme de plans d'ensembles, puis de cité des ondes pour la partie est du centre-ville de Montréal. Ce dernier programme était destiné tout particulièrement à rééquilibrer les investissements entre les deux zones du centre-ville. Il a abouti à la construction des complexes multifonctionnels Guy-Favreau et Desjardins, du Palais des congrès, de La Maison de Radio-Canada, des installations de Radio-Québec et Radio-Mutuel, de l'univesité du Québec à Montréal (UQAM), etc. Ces nouveaux investissements sont tantôt l'initiative du secteur privé, tantôt celle du secteur public qui cherchait à installer ses activités au centre-ville de Montréal.

Dans le cadre des grands événements internationaux, l'administration de Jean Drapeau a d'abord soutenu la propulsion de Montréal sur la scène internationale en organisant l'Exposition universelle de 1967. Puis, elle a récidivé en 1976 en tenant les Jeux Olympiques. A eux seuls, ces deux évènements ont permis de faire connaître Montréal au monde entier et ce, aussi bien en tant que milieu d'investissement que de destination touristique. Ils ont aussi entraîné toute une activité de construction et de transformations spatiales dans la métropole. Mais surtout, ils ont ouvert une grande fenêtre aux Montréalais sur le monde extérieur. Montréal en est sortie grandement transformée.

---

29 J. Léveillée et R.K. Whelan (1990) _ "Montreal: The struggle to become a 'World City'". p. 155.

Voilà les principaux changements que la scène politique montréalaise a connus en cette période d'après-guerre en général. Ils nous permettent de constater deux points importants: le premier concerne l'amorce du processus de démocratisation du système politique local et le second correspond à la manifestation d'une volonté politique d'intervenir directement dans le développement de la ville et de faire entrer celle-ci dans le club des grandes métropoles modernes de la seconde moitié du 20e siècle. Ce sont là la manifestation et l'entreprise d'un effort de rattrapage et de modernisation de la part de la classe politique montréalaise, qui viennent se joindre à celui du même genre observé au sein de la société en général. Mais tout cela ne se fait pas sans conséquences, surtout sur le plan spatial où se sont transcrits tous ces changements de la vie socio-économique, politique et socio-culturelle montréalaise.

3 LES CONSEQUENCES SUR L'ORGANISATION SPATIALE DE MONTREAL

Comme nous venons de le voir à travers notre analyse des changements socio-économiques, politiques et socio-culturels qui se sont déroulés à Montréal durant la période d'après-guerre, l'ancienne ville industrielle s'est transformée à la suite d'une intense activité de constructions de toutes sortes. Tous les secteurs ont été touchés. Cela a entraîné une réorganisation de l'espace existant au niveau de l'agglomération montréalaise en général et de sa ville centrale en particulier.

3.1 LA NOUVELLE STRUCTURE SPATIALE DE LA METROPOLE MODERNE

Les transformations de l'espace montréalais ont débuté dès que les conditions matérielles des Montréalais ont connu une certaine amélioration. En effet, au lendemain de la Seconde Guerre, la construction résidentielle a pris un élan alors que les possibilités d'accès à la propriété s'annoncent prometteuses. Celles-ci sont encouragées par les programmes de subvention de la SCHL (1945) et du gouvernement provincial

(1948)[30]. Toutefois, pour de nombreuses raisons, ce développement du secteur résidentiel à Montréal a profité aux zones de banlieue aux dépens de la ville centrale. Les nouveaux ménages ayant les moyens d'acheter une maison et de se procurer une voiture pour leurs déplacements recherchent des résidences de type unifamilial avec beaucoup d'espace autour pour élever leurs enfants. Ils se sont tournés vers la banlieue où la disponibilité de l'espace permettait de leur offrir un tel milieu de vie. De plus, P.A. Linteau[31] précise aussi que les incitations gouvernementales offertes dans le cadre de ces programmes favorisent elles aussi ce même type de maisons qui se construit facilement et à moindre frais à l'extérieur de la ville centrale. Le résultat de tous ces déplacements de population s'est cristallisé dans une extension urbaine vers la banlieue immédiate (sur l'île) de la ville centrale. C'est le phénomène de l'étalement urbain qui commence dans l'agglomération montréalaise. Quant à la ville centrale, elle a surtout vu pousser quelques tours d'habitation qui se sont greffées en périphérie du centre-ville et le long des voies rapides qui y mènent[32]. Nous y reviendrons en détails un peu plus loin dans ce chapitre.

L'autre secteur important ayant été touché directement par la vague de construction de l'après-guerre est celui de l'industrie manufacturière. Celui-ci a aussi déménagé un nombre important de ses installations (certaines nouvellement construites) vers la banlieue dès le début des années 1960, en suivant ainsi les nouveaux moyens et infrastructures de transport, notamment le camion et les autoroutes, mais aussi les nouveaux parcs industriels développés par les villes de banlieue. A ce titre, G. Nader note que:

> "Modern light-industrial firms have generally located in the many highway-oriented industrial parks which have developed since the 1950s in the west end; the largest of the new industrial concentrations is that of the fifteen-hundred-acre Pointe-

---

30 Ces programmes ont déjà été discutés précédemment. Voir p. 175.

31 P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 491-492.

32 Voir à ce propos les détails que nous précise J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 317-323.

Claire industrial park"[33].

Cela dénote qu'encore une fois, c'est aux dépens de la zone centrale de l'agglomération que se fait le développement urbain.

Quant au secteur commercial, il faut noter que le développement de la banlieue et son occupation par le secteur résidentiel a entraîné l'apparition et le développement du centre commercial dès le début des années 1960. Comme le précise P.A. Linteau[34], celui-ci est très vite passé d'une simple rangée de magasins desservant les nouveaux quartiers résidentiels à un grand centre fermé sur lui-même et de type plutôt régional. Ce centre commercial se présente dès lors comme un concurrent de premier rang pour l'activité commerciale du centre-ville (et de la ville centrale en général) et ses traditionnelles rues commerçantes, notamment la rue Sainte-Catherine. Il y a eu d'ailleurs une riposte assez claire de la part des commerçants du centre-ville qui ont favorisé le développement et l'extension de la ville souterraine, la plus développée au monde aujourd'hui (nous y reviendrons en détails plus loin).

Un autre secteur frappé par la vague de construction de cette période d'après-guerre est celui des infrastructures et des équipements. Devant l'explosion de la banlieue et de la croissance démographique, les autorités publiques se sont lancées dans la construction d'écoles, de collèges, d'universités, d'hôpitaux, etc., mais aussi de routes, d'autoroutes, d'aéroports et de ponts. A cet effet, la décennie 1960 à elle seule, a connu, entre autre, l'ouverture de l'autoroute des Laurentides, du pont Champlain et du pont-tunnel L.H. Lafontaine. Ce sont là trois nouveaux accès à l'île de Montréal qui viennent s'ajouter à ceux déjà existant et qui ont entraîné dans l'immédiat le développement spectaculaire respectivement de l'île Jésus (aujourd'hui Laval), Brossard et Boucherville. C'est là le début du développement de la banlieue résidentielle à l'extérieur de l'île de Montréal. Ce qui ne règle en rien la situation critique de la zone centrale en matière de

---

33 G. Nader (1975) _ Cities of Canada. p.143.

34 P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 452.

maintien de l'équilibre entre ses différentes fonctions urbaines.

Le dernier secteur d'activité urbaine touché par la fièvre de construction en cette période d'après-guerre concerne celui des services. A ce niveau, il faut noter que celui-ci est le seul secteur parmi tous les autres dont le développement a profité plutôt au centre-ville de Montréal. Ceci est dû en grande partie à la nature même de ces fonctions urbaines. En effet, comme nous l'explique J.C. Marsan[35], ces activités de services se concentrent dans le centre-ville – créant ainsi le centre des affaires (CDA) – pour des raisons de visibilité et d'accessibilité maximale, pour des questions d'attrait, de complémentarité et de prestige, mais aussi pour d'autres raisons liées au phénomène de la centralisation dans la gestion des affaires en général.

Cette croissance des services à Montréal s'est traduite par un accroissement du centre-ville à l'horizontale et à la verticale, selon les termes utilisés par J.C. Marsan[36]. Nous reviendrons plus loin sur les détails du développement et des caractéristiques générales de ce nouveau centre-ville. Signalons ici tout simplement que les limites de cette zone centrale de la ville de Montréal ont été repoussées vers l'extérieur durant la décennie 1960, et que la superficie correspondante est passée de 536 à 710 ha[37]. Quant aux différentes branches du secteur tertiaire qui y ont été développées, la surface de plancher réservée aux activités de bureaux a fait un bond de 146% entre 1949 et 1972, passant de 1,05 à 2,6 millions de mètres carrés[38]. Celle consacrée à l'hôtellerie a connu une augmentation évaluée à 78% durant la même période. On est passé de 2,5 à 4,4 millions de mètres carrés. La superficie de plancher correspondant aux espaces de production et de diffusion culturelles, de même que ceux du divertissement, a totalisé une

---

35 J.C. Marsan (1994) _ Montréal en évolution. p. 314-316.

36 Ibid. p. 314.

37 Ce sont là les données du Service d'urbanisme de la ville de Montréal qui ont été rapportées par J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 314.

38 Ces statistiques sont aussi rapportées par J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 316.

hausse de 104% pour la même période.

Ce sont là les principales conséquences d'ordre spatial qui ont résulté de l'intense activité de construction engendrée par l'ensemble des changements socio-économiques, politiques et socio-culturels à Montréal. Elles nous permettent de constater que l'organisation et la structuration de l'espace de l'agglomération montréalaise ont complètement changé. D'une part, les fonctions urbaines et les espaces qui leur correspondent, jadis tous bien centralisés, ont éclaté. D'autre part, la ville centrale a perdu le contrôle sur le développement de ses périphéries, aussi immédiates qu'elles soient. Dès lors, la nouvelle structure de l'agglomération montréalaise issue de cette période d'après-guerre se présente comme un immense réseau de communication (routière surtout) opérant à une échelle régionale, auquel viennent se greffer des ensembles de fonctions urbaines le plus souvent homogènes. On peut compter parmi ceux-ci les nouveaux quartiers résidentiels de banlieue, les parcs industriels, les centres commerciaux, les parcs régionaux de récréation, etc., et bien entendu le centre-ville lui même. C'est là une ségrégation entre les différentes fonctions urbaines fortement pensée en fonction de l'utilisation intensive de l'automobile[39]. Quant à la place du centre-ville dans ce réseau, on peut constater qu'il n'est plus considéré comme étant le petit espace central par rapport à la ville de Montréal et les municipalités qui l'entourent (sur l'île), mais plutôt le coeur battant d'une immense région qui est directement relié à l'échelle régionale, nationale et même internationale.

Mais si ce nouveau modèle d'organisation spatiale permet à l'agglomération montréalaise d'accéder au rang de métropole moderne de la seconde moitié du 20^{e} siècle, la question est tout autre pour la ville centrale, qui compte un bilan relativement négatif comparativement à ce qu'elle était auparavant. En effet, celle-ci a enregistré des pertes importantes au niveau de son secteur résidentiel lorsque les classes moyennes

---

39 A ce titre, J.C. Marsan (1994) rapporte une statistique significative de l'utilisation de plus en plus généralisée de la voiture comme moyen de déplacement. Il s'agit du pourcentage des ménages de la région métropolitaine possédant une automobile qui est passé de 27,8% en 1951 à 68,1% en 1971. Cela a plus que doublé en vingt années. Op. Cit. p. 317-318.

ont déménagé dans la banlieue. Elle a aussi vu son secteur industriel s'effondrer alors que les usines quittaient en grand nombre vers les nouveaux parcs industriels des villes périphériques. Quant à son secteur commercial, il subit une concurrence féroce de la part des grands centres commerciaux des banlieues en général. Ce qui nous mène à nous questionner sur le rôle joué par les autorités publiques municipales pour prévenir, voire contrer, ces effets négatifs du développement de l'agglomération sur la ville centrale en général et sur son centre-ville en particulier.

3.2 LE ROLE JOUE PAR LES AUTORITES PUBLIQUES MUNICIPALES DE MONTREAL

Selon notre analyse de la situation, le rôle joué par l'administration publique montréalaise dans le processus de développement de son territoire en général et de son centre-ville en particulier lui a été dicté par son approche globale du développement urbain. L'équipe de l'Hôtel de Ville de Montréal et son patron, le maire J. Drapeau, croyaient fermement en l'initiative du secteur privé pour assurer un développement global et équilibré à Montréal sans qu'il y ait intervention directe et trop poussée de la part de l'administration publique (locale). Cela est très perceptible à travers la manière dont ils ont traité les dossiers de la planification urbaine à moyen et long termes et de la question du logement, notamment au centre-ville. Nous synthétiserons ici leurs différentes interventions dans ces domaines afin de cerner la nature et l'esprit de leurs actions.

Les efforts de planification urbaine à Montréal ont commencé au tout début des années 1940 alors que l'Hôtel de Ville intégrait en son sein pour la première fois un service d'urbanisme en bonne et due forme. Celui-ci a vu le jour en 1941 et avec lui, ce sont les premières volontés de contrôle du développement urbain qui se sont ouvertement manifestées. On a alors déployé des efforts pour élaborer le premier plan directeur d'urbanisme de Montréal, efforts qui ont abouti à une première esquisse en 1944. Il faut tout de suite noter ici que ce plan concerne uniquement la ville de Montréal (limites administratives). Son contenu est basé sur trois principaux points que l'on a

analysés et sur lesquels on a fait des propositions et des prévisions à moyen et long terme. Ces trois points sont: un système de grandes artères, de parcs et d'espaces libres; un zonage pour les implantations industrielles, résidentielles et commerciales; et un repérage de sites et monuments (naturels, historiques ou artistiques) à préserver[40].

L'analyse et la critique de cette première esquisse d'un plan d'urbanisme de Montréal a été faite par plusieurs historiens de l'urbanisme, parmi lesquels se trouve J.C. Marsan. Ce dernier, hormis tous les aspects positifs qu'il a retracés dans ce plan, relève une faiblesse de taille qui "se reflète dans les modèles d'occupation du sol et de la circulation proposés"[41]. En effet, les objectifs concernant la circulation des véhicules se limitent à des prévisions pour dé-congestionner le centre-ville et pour réorganiser la circulation autour des gares et du port[42]. Et même si l'on semblait conscient de l'importance de relier le réseau local à celui de l'ensemble de la région déjà entamé par le gouvernement provincial, on ne saisissait pas encore l'importance montante de la circulation routière à l'échelle de la région. De la même manière, les zones d'extension prévues pour le secteur industriel suivent toujours les axes des traditionnels moyens de transport que sont le fleuve (et le canal Lachine) et le chemin de fer, et font aussi abstraction de la montée de la circulation routière[43]. Résultat: ce plan de 1944 ne prévoit pas du tout l'inscription de Montréal dans une perspective régionale. Ce plan n'a jamais dépassé le stade de l'esquisse et a vite été relégué aux oubliettes.

Près d'une dizaine d'années plus tard, Jean Drapeau est arrivé à la mairie de Montréal avec la promesse de régler le problème de la crise de logement et de la

---

40 Voir à ce sujet, l'article du JRAIC (1945), vol. 22, n° 5 intitulé: "Planning for Montréal". p. 89-107.

41 J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 329.

42 Ceci est clairement indiqué dans le rapport publié par le JRAIC (1945) _ Op. Cit. p. 96-97.

43 A cet effet, il faut noter que même si J.C. Marsan note que l'on ne pouvait prévoir à l'époque un boom dans la croissance de Montréal dans l'après-guerre, la critique de ce plan en 1945 faite par John Bland mentionne bien la sous-estimation du développement du transport routier tout particulièrement. Voir à ce sujet, J. Bland (1945) _ "Review". In: JRAIC _ Op. Cit. p. 108-109.

circulation des véhicules au centre-ville. On a alors procédé au milieu des années 1950 à l'élargissement de quelques artères principales situées au centre-ville, parmi lesquelles on peut citer le boulevard Dorchester, aujourd'hui René-Lévesque (1954-1955) et la rue Sherbrooke[44]. Il faut noter qu'à ce moment là, on n'avait toujours pas, de manière officielle tout au moins, une vision globale et précise du développement futur de cette zone centrale de la ville de Montréal, ni même de la ville par rapport à sa région en général.

Sur le plan des logements, on a lancé les premiers programmes de rénovation urbaine impliquant le gouvernement fédéral (Loi nationale d'habitation, 1949), et qui ont donné lieu au "Plan Dozois" en 1954. Il s'agissait de démolir un certain secteur d'habitations vétustes au centre-ville et de le remplacer par des tours et des immeubles d'appartements destinés à loger convenablement les locataires à faible revenu. L'opération a abouti à la construction des Habitations Jeanne-Mance. Mais la réaction du maire Drapeau à ce sujet était de non endosser la localisation de ce projet de logement social dont le site, selon son point de vue, devrait être réservé à un projet de Cité des ondes. Cela lui a valu, selon ce que rapporte D. Lanken[45], sa réélection en 1957 et ce, après avoir réussi, comme nous l'avons déjà mentionné, à ouvrir des discussions sur des projets précis à situer au centre-ville de Montréal, comme la Place Ville-Marie et la Place des Arts[46].

Durant la décennie 1960, le centre-ville de Montréal a connu une période de construction intense qui a entraîné plusieurs démolitions et une spéculation très importante. J. Drapeau a été réélu à l'Hôtel de Ville de Montréal au tout début de la

---

44 Il faut noter que cet élargissement était prévu dans l'esquisse du plan de 1944. Voir à cet effet, l'article du JRAIC (1945) _ Op. Cit. p. 106.

45 D. Lanken (1986) _ Op. Cit. p. 14. L'auteur rapporte à la page 14 que le maire J. Drapeau a manifesté une opposition féroce au projet d'habitation et voulait transférer les résidents pauvres dans un nouveau développement situé au nord de la ville.

46 Voir à ce sujet D. Lanken (1986) _ Op. Cit. p. 14, et R.K. Whelan (1991) _ "The politics of urban redevelopment in Montreal: Regime Change from Drapeau to Doré". Quebec Studies, n° 12. p. 155-169.

décennie (1960) et, avec lui, c'est l'esprit de modernisation du centre-ville qui commence à régner à l'Hôtel de Ville. Ce sont alors les grands promoteurs immobiliers oeuvrant à l'échelle nationale et même nord-américaine qui prennent cette opération de modernisation en main. Le cas de William Zeckendorf et de la Place Ville-Marie est très révélateur en ce sens. Quant à la ville, elle s'est contentée d'élargir certaines artères, de promouvoir la construction du métro, de rechercher les moyens d'obtenir la tenue de l'Exposition universelle de 1967, etc., mais surtout de délivrer les permis de démolition avec célérité[47]. Le but était de paver le chemin aux investisseurs privés et, à ce titre, R.K. Whelan précise que: "All of these undertakings were facilitated by Drapeau's use of city powers of zoning and expropriation, with land swaps, and concessions to the developers"[48]. Le résultat de tout ce processus s'est cristallisé dans une poussée du nombre de gratte-ciel et de complexes multifonctionnels dans la partie sud-ouest du centre-ville et de tours d'habitations dans la partie nord (le long de la rue Sherbrooke surtout).

Puis, vers le milieu des années 1960, l'administration Drapeau s'est tournée vers la rénovation des logements existants, ce qui s'est traduit par un programme de subvention et d'aide financière. Le projet de la Petite-Bourgogne lancé en 1965 constitue la première expérience du genre qui s'est étendue au reste du territoire de la ville par la suite (1969). Mais le fait le plus important de cette deuxième moitié des années 1960 concerne la reprise de l'effort de planification urbaine par le Service d'urbanisme de la ville de Montréal. L'opération intitulée "Horizon 2000" et achevée en 1967, a consisté en l'élaboration d'un plan directeur d'urbanisme pour l'expansion métropolitaine de Montréal. Au centre-ville, cela a abouti à un plan détaillé de l'utilisation du sol. Le plan dans son ensemble a été reçu avec beaucoup d'enthousiasme de la part des observateurs du développement de Montréal comme région. En effet, contrairement au plan de 1944, le

---

47 A ce sujet, D. Gabeline et al (1975) notent que: "Montreal cannot legally refuse to issue a demolition permit to anyone who files an application and pays a $5 fee...". D. Gabeline et al. (1975) _ Montreal at the Crossroads. p. 170.

48 R.K. Whelan (1991) _ Op. Cit. p. 157.

nouveau plan tient compte du statut de Montréal, et particulièrement de son centre-ville, comme coeur battant d'une vaste région (territoriale, mais aussi économique, démographique, sociale et culturelle) qui s'étale sur un rayon d'environ cinquante kilomètres[49]. Par contre, tout comme le plan de 1944, "'Horizon 2000' was quickly forgotten", comme le rapporte R.K. Whelan[50]. Le maire J. Drapeau a choisi de procéder par "grands projets" pour développer et moderniser Montréal. Ce qui a donné lieu au développement de quelques plans d'ensembles parmi lesquels on peut citer les complexes Desjardins et Guy-Favreau, le Palais des congrès, la Maison de Radio-Canada, etc., qui datent tous de la décennie 1970.

Ces principales interventions au centre-ville représentent l'essentiel de ce que l'administration publique montréalaise a effectué durant cette période d'après-guerre dominée par la croissance économique. Elles nous permettent de constater que la volonté et le désir de l'équipe du maire Jean Drapeau de moderniser Montréal est bel et bien présente et de manière très forte. Toutefois, cette même équipe n'a jamais mis de l'avant des orientations précises, ni même des études détaillées sur le développement de la ville. Elle s'en est remis plutôt aux investisseurs privés et aux promoteurs immobiliers qui ont eux-mêmes initié et complété le caractère régional du centre-ville montréalais. La silhouette de cette partie de la ville a été transformée de façon importante et de fond en comble. Cette transformation a touché à la hauteur, à l'architecture, etc., de ses bâtiments, mais aussi à son sous-sol. Tout cela a été mis en oeuvre par le secteur privé, aidé largement par l'administration de l'Hôtel de Ville de Montréal. Nous reviendrons plus loin sur les conséquences que cela a eues chez les Montréalais, mais avant, nous examinerons les transformations spatiales qui ont eu lieu dans le centre-ville de Montréal.

---

49 Pour plus de détails descriptifs sur "Horizon 2000", se rapporter à J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 330-332.

50 R.K. Whelan (1991) _ Op. Cit. p. 157.

3.3 LE NOUVEAU VISAGE DU CENTRE-VILLE DE MONTREAL

Le centre-ville montréalais a changé énormément. Sa silhouette s'est transformée à la suite d'une poussée sans précédent d'immeubles-tours, notamment ceux abritant des espaces à bureaux, et de complexes multifonctionnels. Quant à son sous-sol, la construction des lignes et des stations de métro a joué un rôle important dans la configuration et la distribution des transformations spatiales survenues au-dessus du sol. De même, on a vu naître et se développer le réseau de la ville intérieure qui va faire toute l'originalité de ce nouveau coeur de la ville.

3.3.1 LES COMPLEXES MULTIFONCTIONNELS ET LES TOURS A BUREAUX DU NOUVEAU CENTRE-VILLE MONTREALAIS

Lorsque Montréal est entrée dans sa phase de croissance économique au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, il n'y avait que quatre gratte-ciel[51] datant des années 1920 qui dominaient le centre-ville. Il s'agit de l'édifice de la Sun Life, donnant sur le square Dorchester et qui a été construit en plusieurs étapes, dont l'une d'elles correspond à l'ajout d'une tour entre 1927 et 1931. Le second édifice est celui la Banque Royale situé sur la rue Saint-Jacques et qui consiste en une tour de 23 étages construite entre 1927 et 1928. Le troisième édifice est le siège social de Bell Téléphone, construit entre 1927 et 1929 sur la côte du Beaver Hall. Le quatrième est l'édifice Aldred, mis en chantier en 1929 sur la Place d'Armes. Il a fallu que deux hommes se rencontrent vers le milieu des années 1950 pour que la construction de ce type de bâtiments soit relancée de plus belle. Ce sont Donald Gordon, président du Canadien National, et William Zeckendorf, promoteur immobilier new yorkais.

De cette rencontre est né le projet de la Place Ville-Marie, qui a été mis en chantier en 1959 et a ouvert ses portes trois années plus tard, soit en 1962. Ce projet

---

51 Ces quatre immeubles étaient les premiers à dépasser la limite de la hauteur fixée auparavant à dix étages par la municipalité.

s'est avéré des plus importants pour le développement du nouveau visage du centre-ville de Montréal. Il est, comme le décrit G. Nader:

> "...without question the single most important development in the modern history of Montreal's downtown (...). Its construction has represented many things to the city: it was the first major office development to be undertaken in Montreal since the early 1930s, the main reason for the shift of commercial offices away from the old town to the upper town, and the direct cause of the development of the most extensive underground pedestrian system of any city in the world"[52].

En effet, hormis le fait que la Place Ville-Marie soit le premier édifice à bureaux à être construit dans la période d'après-guerre, il est surtout le projet par excellence qui a été au centre du déplacement du centre-ville du Vieux-Montréal vers l'ouest. De plus, par son concept architectural et urbanistique, Place Ville-Marie a été l'élément déclencheur de la construction du réseau de la ville intérieure et du principe de la superposition et de l'imbrication des différentes fonctions dans un même bâtiment. Plusieurs constructions du genre érigées dans le centre-ville ont suivi cet exemple.

Le projet de la Place Ville-Marie a vu le jour en raison de nombreuses circonstances favorables qui étaient réunies sur ce site. Tout d'abord, il y avait la décision de D. Gordon, président du CN, de relancer le projet de construction d'un ensemble immobilier sur ce site désert de 22 acres situé en plein centre-ville et qui appartenait à cette société de la Couronne. Nous reviendrons en détail sur les efforts et les interventions du CN pour développer ce site en relation avec l'histoire du développement de l'avenue McGill College (chapitre 6 de la thèse). Signalons ici que cette décision est, selon ce que rapporte D. MacKay, due principalement à la santé financière de la compagnie qui traversait, au milieu des années 1950, une période où sa balance budgétaire était plutôt bénéficiaire[53]. C'est alors que le promoteur immobilier new yorkais, W. Zeckendorf, qui comptait à son actif plusieurs projets immobiliers d'envergure situés

---

52 G. Nader (1975) _ Op. Cit. p. 149.

53 A ce sujet, D. MacKay (1992) _ Op. Cit., rapporte que "Mille neuf cent cinquante-cinq est une année pleine d'espoirs, tant pour le CN que pour l'ensemble du pays. La production, l'emploi et la consommation progressent d'année en année. Le CN fait un saut vertigineux, passant d'un énorme déficit de 29 millions de dollars en 1954 à un profit de 11 millions...". p. 277.

en plein coeur des grandes villes américaines, a suggéré de produire à ses frais les plans d'une proposition d'aménagement du site au complet[54].

L'expérience de W. Zeckendorf lui a permis non seulement de voir tout de suite les atouts importants de ce site, mais aussi les tendances futures du marché pour les édifices à bureaux qui, selon sa propre estimation, devaient dorénavant offrir une surface de plancher par étage d'au moins 1858 mètres carrés, soit le double de ce qui se faisait à Montréal à l'époque[55]. Quant aux atouts du site, W. Zeckendorf a d'abord vu la disponibilité d'une énorme surface de terrain située en plein centre de la ville de Montréal et qui, de surplus, appartenait au même propriétaire public qu'est le gouvernement du Canada (tuteur du CN). Il s'agit de 22 acres de terrain disposés autour de la gare centrale du CN[56], mais aussi à quelques pas de la gare Windsor, propriété de l'autre géant du transport ferroviaire au Canada, le Canadien Pacifique. Ce qui permettait au site d'être extrêmement bien desservi si l'on considère les voyageurs qui pourraient y transiter. De la même manière, l'achalandage de ce même site pouvait être assuré en raison de sa proximité avec l'artère commerciale montréalaise Sainte-Catherine, située à quelques coins de rues. C'est là le second atout que le promoteur considérait comme étant très important pour son projet. De plus, l'existence d'hôtels de grande qualité dans les environs immédiats du site, dont le Reine Elizabeth[57], construit à la même époque (1955), de même que le projet du maire Drapeau de doter Montréal d'un métro ont aussi attiré

---

54 Voir à ce titre, D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 277.

55 Voir à ce sujet J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 342 et 344, de même que J.C. Rowan (1960) _ "The story of Place Ville Marie". Progressive Architecture vol. XLI, n° 2. p. 125.

56 Notons ici que la gare Centrale du CN faisait partie intégrante du projet initial d'ensemble immobilier mis de l'avant par le CN dans les années 1920. Elle a été construite seule au début des années 1940 à cause de problèmes financiers. Pour plus de détails, se rapporter au chapitre 6 de la thèse qui traite de l'histoire et de l'aménagement de l'avenue McGill College, section 2.1.1 et 2.2.

57 Cet hôtel est construit en 1955 par le CN sur une partie de son site dont il est question ici. L'hôtel est adjacent à la gare Centrale qui a été construite en 1943.

l'intérêt de W. Zeckendorf sur ce site particulier[58].

La proposition d'aménagement initiale du site faite par W. Zeckendorf comprenait un plan d'aménagement directeur pour l'ensemble du site, c'est-à-dire pour les 22 acres, et un projet de construction d'immeubles à bureaux sur les 7 acres situés au nord du site. Mais, plus le programme prévu pour ce dernier projet se précisait, plus il devenait évident pour l'équipe des concepteurs qu'il fallait élargir leurs prévisions quant à la circulation autour du site, du centre-ville et même à l'échelle de l'île de Montréal. En effet, les 7 acres étaient programmés pour recevoir une tour à bureaux abritant 1,5 millions de pieds carrés, une galerie marchande d'environ 160 000 pieds carrés, une plaza, des stationnements étagés, des aires de services et d'autres occupées par les rails du CN. Ce qui fait de ce projet, appelé Place Ville-Marie, un énorme développement situé au coeur de la ville et qui va générer une multitude d'activités et un flux de circulation pouvant créer des problèmes d'embouteillage et de retard dans une ville où l'on recherche avant tout l'efficacité. Les concepteurs du projet ont alors proposé une autoroute qui ceinture le centre-ville et vient canaliser ainsi toute la circulation de transit.

L'exécution du projet n'a pas donné lieu à tout ce qui a été planifié sur papier. Plusieurs choses ont été modifiées, notamment en ce qui concerne le plan directeur d'aménagement du site en entier. Mais, il faut noter avec J.C. Marsan[59] que la proposition d'aménagement de W. Zeckendorf et son équipe de professionnels présente au moins quatre principes urbanistiques bien réfléchis. Le premier concerne l'inscription d'un projet de cette envergure dans une vision d'aménagement et de développement à moyen et long termes. Le second principe touche à la ségrégation complète entre les différents types de circulation. A ce titre, le projet applique le principe aussi bien à l'horizontale qu'à la verticale. Le troisième principe a trait à la multiplicité, la superposition et l'imbrication des différentes fonctions. Comme le note J.C. Marsan, pour la première fois, le terrain

---

58 Il faut noter que tous ces atouts du site qui ont attiré l'intérêt de W. Zeckendorf ont été rapportés par P. Blake (1966) _ "Downtown in 3-D". Architectural Forum, vol. 125, n° 2. p. 31-49.

59 J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 341-342.

n'est plus le site d'un seul bâtiment qui abrite une seule fonction dominante, mais plutôt d'un complexe immobilier où s'imbriquent une multitude de fonctions tout aussi importantes les unes que les autres. Le quatrième et dernier principe concerne le respect et même l'intégration relative du projet dans son contexte physique. A ce titre, le projet respecte et tente de s'inscrire dans le concept d'aménagement mis de l'avant par la ville de Montréal et son consultant, l'urbaniste J. Gréber au milieu des années 1940, soit celui de traiter le pôle sud de l'avenue McGill College en une plaza.

Le complexe multifonctionnel de la Place Ville-Marie, qui a ouvert ses portes en 1962, comprend une tour à bureaux en forme de croix de 48 étages au pied de laquelle s'étend une plaza d'environ 4 acres. En dessous de cette dernière sont logés 4 niveaux, dont trois sous-sol: le premier est occupé par une galerie marchande de 160 000 pieds carrés. Les deux sous-sols suivants sont réservés au stationnement (1500 voitures). Le dernier sous-sol abrite des aires de services et les rails du CN.

De l'extérieur, le projet s'impose principalement par la monumentalité de sa tour cruciforme. Celle-ci a été choisie par le promoteur en raison des possibilités d'éclairage naturel maximum qu'elle offre. Ce projet constitue le début de la prolifération des tours à bureaux dans le centre-ville, mais aussi celui d'une architecture résolument moderne et de style international. A l'intérieur, le projet est très fonctionnel et l'aménagement présente une originalité, comme le note J.C. Marsan, liée à "...la variété et la complémentarité de ses fonctions, sa galerie marchande à climat protégé et ses circulations, séparées physiquement les unes des autres selon leur caractère propre"[60]. De plus, le projet est directement relié en sous-sol au reste des développements immobiliers du CN existant sur le site, notamment à l'hôtel Reine-Elizabeth et à la gare centrale, situés tous deux au sud de la Place Ville-Marie. Cela constitue le premier départ de la construction du réseau de la ville intérieure de Montréal.

---

60 J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 345.

Au moment de l'ouverture de la Place Ville-Marie, deux autres tours à bureaux ont été inaugurées au voisinage de celle-ci. Il s'agit de la tour de 34 étages du CIL (1962) et de l'édifice de 43 étages de la CIBC. Ces deux oeuvres d'architecture moderne sont situées sur le boulevard Dorchester (aujourd'hui René-Lévesque), une artère nouvellement élargie. Cette dernière a joué un rôle important dans l'implantation de ces nouveaux édifices à bureaux. La présence de squares prestigieux (Dorchester et Victoria) dans ses environs a ajouté à ce rôle pour en faire un catalyseur de premier ordre[61] qui a entraîné l'apparition d'un nouveau centre-ville situé à l'ouest de l'ancien, appelé aujourd'hui le Vieux-Montréal. A ce titre, J.C. Marsan écrit:

> "Bien que ces deux bâtiments soient établis en bordure du boulevard René-Lévesque [ex-Dorchester], c'est bien la Place Ville Marie qui a constitué le pôle d'attraction, plutôt que l'élargissement de cette artère au début des années 1950. Alors que l'élargissement de ce boulevard devait, selon les urbanistes de la ville, contribuer à orienter le développement du centre-ville vers l'est, la présence de la Place Ville Marie et les squares de prestige Victoria et Dorchester, tout près, ont freiné d'un seul coup cette migration"[62].

L'attrait des squares s'est aussi répété en 1964 pour l'implantation de Place Victoria (Tour de la Bourse), qui s'est nichée en bordure du square du même nom, situé au sud du boulevard Dorchester. Cette implantation s'est faite au coeur même de l'ancien centre de la finance de Montréal organisé autour de la rue Saint-Jacques, qui, selon ce que rapporte S. Wilson[63], devait revitaliser ce centre et lui permettre de survivre à la concurrence du nouveau centre des affaires polarisé par la Place Ville-Marie.

Lorsque Place Victoria a ouvert ses portes en 1966, elle présentait un programme architectural qui, selon J.C. Marsan, "...ressemble beaucoup à celui de la Place Ville

---

61 Notons ici que la tour de 43 étages de la CIBC a été construite en bordure du square Dorchester.

62 J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 346.

63 S. Wilson (1965) _"Place Victoria". In: JRAIC, vol. 42, n° 10. p. 60-69.

Marie"[64]. En effet, le projet réalisé[65] offre une superficie totale de plancher de 2,75 millions de pieds carrés répartis entre une tour à bureaux de 47 étages (dont 3 sont occupés par les services mécaniques), un volume plus large de 4 étages situé à même le sol et abritant les services de la Bourse de Montréal, et 5 autres niveaux enfouis dans le sol. Ces derniers sont divisés comme suit: les 2 premiers niveaux à partir du sol sont occupés par des commerces, restaurants, cinémas, et autres; les deux niveaux suivants sont réservés au stationnement; et le dernier sous-sol abrite des services mécaniques. Quant à l'architecture du bâtiment, ici aussi, elle est résolument moderne, c'est-à-dire celle du mur rideau mariant verre et aluminium anodisé.

L'année 1966 est aussi celle de l'inauguration de Place du Canada. Il s'agit d'un complexe immobilier appartenant à la compagnie ferroviaire Canadien Pacifique et est situé lui aussi au sud du boulevard Dorchester, tout près de la gare Windsor, propriété de la même compagnie de chemin de fer. Place du Canada donne directement sur le square du même nom et présente elle aussi un programme multifonctionnel. Ce dernier comprend une tour à bureaux de 28 étages, une autre tour de 38 étages abritant l'hôtel Le Château Champlain (640 chambres), et un volume de 5 étages au sol servant de podium aux deux tours et de base à une large esplanade. On y trouve des commerces au détail, un cinéma, un théâtre, une banque et d'autres services[66]. Sur le plan architectural, le complexe multifonctionnel est dominé par la tour du Château Champlain qui présente une enveloppe particulière grâce à ses baies cintrées et bombées et son toit cylindrique. Selon J.C. Marsan, Le Château Champlain a une plastique qui a "...échappé en partie aux modèles véhiculés par le style international"[67].

---

64 J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 347.

65 Il faut noter que la proposition initiale de l'architecte L. Moretti et de l'ingénieur P.L. Nervi était très ambitieuse. Elle comprenait 3 tours à bureaux de 50 étages chacune. Mais le projet a été révisé en fonction d'estimations plus modestes des besoins.

66 Voir P. Blake (1966) pour plus de détails sur ce complexe immobilier. Op. Cit. p. 43.

67 J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 351 .

Toujours sur le modèle de Place Ville-Marie, l'année 1967 a vu l'inauguration de Place Bonaventure. Elle se situe dans l'axe nord-sud de Place Ville-Marie et fait partie du plan d'aménagement de l'ensemble du site du CN présenté par W. Zeckendorf. Place Bonaventure consiste en un énorme bloc abritant 3,1 millions de pieds-carrés de surface de plancher et occupant un terrain d'environ 5 acres (appartenant au CN). Elle s'élève sur 15 étages et est entièrement tournée vers l'intérieur. Son enveloppe de béton nu rappelle à P. Blake le "New Brutalism"[68]. A l'intérieur, le programme (des fonctions) est énorme et est multifonctionnel ici aussi. Il comprend une galerie commerciale sur 2 niveaux, un centre de convention et d'exposition d'une capacité de 17 000 places[69], un centre de commerce international, un hôtel de 400 chambres, un stationnement au sous-sol, etc. De plus, Place Bonaventure est reliée directement, par le biais du réseau souterrain, à la gare centrale et à Place Ville-Marie.

Ce sont là les principaux grands complexes multifonctionnels qui ont vu le jour durant la décennie 1960. Ils ont bouleversé l'équilibre existant entre les différentes fonctions urbaines du centre-ville montréalais et les espaces qui leur correspondent, mais ont aussi entraîné un transfert du centre des affaires vers l'ouest, autour de la nouvelle Place Ville-Marie. Plus encore, ils ont introduit cette nouvelle façon d'organiser les différentes activités urbaines dans l'espace partout au pays[70].

La décennie 1970 a aussi connu la construction d'autres complexes multifonctionnels et de tours à bureaux au centre-ville. En fait, ces années sont dominées par les plans d'ensembles favorisés par l'administration municipale montréalaise et l'intervention directe des deux autres paliers de gouvernement par le biais du

---

68 P. Blake (1966) _ Op. Cit. p. 43.

69 Notons qu'à l'époque, Place Bonaventure présentait la plus grande surface de commerce au détail au centre-ville de Montréal, de même que le plus grand centre de convention et d'exposition au Canada. Voir à ce sujet G. Nader (1975) _ Op. Cit. p. 152.

70 J.C. Marsan fait mention de cas comme Scotia Square à Halifax, Dominion Center à Toronto, Lombard Place à Winnipeg, Gulf Center à Calgary, etc. J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 352.

financement. Parmi ces plans importants, on retrouve les complexes Desjardins et Guy-Favreau, le Palais des congrès et la Maison de Radio-Canada. Toutes ces réalisations sont situées dans la partie est du centre-ville et se veulent des tentatives pour rééquilibrer le développement de l'ensemble de l'espace central de Montréal. En effet, après avoir assisté au déplacement du centre des affaires vers la partie ouest, et par conséquent, dans la zone principalement anglophone, les années 1970 ont été plus favorables à la partie est de ce même centre-ville, soit celle majoritairement francophone. Ce sont les investissements venant du secteur public et de représentants du secteur privé francophone qui ont initié et pris en main cet effort de rééquilibrage.

La première réalisation à voir le jour en ce début des années 1970 est la Maison de Radio-Canada, mise en chantier en 1966 et inaugurée en 1972. Ce projet, situé sur le boulevard Dorchester Est, occupe un terrain de près de 25 acres d'une manière qui peut être qualifiée d'anti-urbaine. En effet, l'aménagement du site consiste principalement en une tour hexagonale de 23 étages enveloppée de panneaux de béton et de verre de couleur sombre et implantée au milieu de ces 25 acres sur un long podium enfoui à moitié dans le sol. Ce dernier est entouré d'une vaste aire de stationnement, à l'image des grands centres commerciaux des banlieues. Du point de vue architectural et urbanistique, la Maison de radio-Canada s'avère, de l'avis de toute la critique en la matière, une catastrophe, et ce, bien que l'équipement qu'elle constitue reste très important pour la dimension régionale du nouveau centre-ville.

Concernant les trois autres complexes immobiliers, à savoir les complexes Desjardins et Guy-Favreau et le Palais des congrès, ils s'inscrivent tous dans un projet de développement d'un axe nord-sud parallèle à celui formé par les Places Ville-Marie et Bonaventure, mais situé dans la partie est du centre-ville. Cet axe, qui se veut un contrepoids à celui de l'ouest, relie les stations de métro Place des Arts et Place

d'Armes[71]. La Place des Arts, inaugurée en 1963, et le complexe Desjardins, dont la construction a été lancée en 1971, ont été suivi du complexe Guy-Favreau, puis du Palais des congrès qui a été mis en chantier en 1978. Le tout est relié par un corridor souterrain au même titre que l'autre axe ouest.

Le complexe Desjardins a ouvert ses portes en 1976. C'est sur le modèle de la Place Ville-Marie que l'on a conçu son programme. En effet, le projet situé sur la rue Sainte-Catherine, juste en face de la Place des Arts, se déploie sur environ 8 acres de terrain. Il comprend trois tours à bureaux comptant respectivement 27, 35 et 41 étages, et une quatrième tour de 12 étages abritant un hôtel de 600 chambres. Le tout est posé sur un basilaire de trois étages affectés à une galerie commerciale et d'autres services, dont un stationnement pour 1150 voitures. Au coeur du basilaire, on retrouve une grande place intérieure publique ouverte sur deux niveaux. Selon J.C. Marsan:

> "...le complexe Desjardins demeure jusqu'à maintenant le plus vaste ensemble immobilier de la métropole et l'un des plus importants au Canada. Couvrant une aire de 3,2 hectares, avec un indice de superficie de plancher de 8,6, il dépasse avec ses quelque 391 026 mètres carrés d'espace utile ses grandes rivales, la Place Ville Marie et la Place Bonaventure"[72].

Par contre, du point de vue architectural, le complexe Desjardins se distingue principalement par l'aménagement de son basilaire, qui présente une recherche au niveau de l'intégration du projet à son environnement physique et social. A cet effet, la modeste échelle et le traitement de la façade actuelle donnant sur la rue Sainte-Catherine, de même que la place publique intérieure qu'il abrite, constituent ses deux points forts qui sont appréciés par tous les Montréalais.

L'autre composante de cet axe nord-sud est le complexe Guy-Favreau, situé sur le boulevard Dorchester (aujourd'hui René-Lévesque), au sud du complexe Desjardins.

---

71 Ces trois complexes immobiliers, de même que le projet de cet axe nord-sud constituent un plan d'ensemble conçu en 1967 par la firme d'urbaniste Jean-Claude LaHaye. Voir à ce sujet J.C. Marsan (1998) _ "Quand l'histoire se répète sans en avoir les moyens". ARQ, n° 102. p. 17.

72 J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 352-353.

Ce projet a été lancé au tout début des années 1970 par le gouvernement fédéral, qui voulait installer ses activités au centre-ville de Montréal. On parlait alors d'une tour d'une cinquantaine d'étages. Mais ce concept n'a pas été réalisé et le projet a évolué tout au long d'une dizaine d'années environ pour aboutir, en 1984, à un complexe multifonctionnel abritant deux tours à bureaux, une galerie marchande, des unités d'habitation et une cour-jardin à ciel ouvert accessible au public. Les deux immeubles à bureaux donnent directement sur le boulevard Dorchester et s'élancent dans le ciel respectivement sur 10 et 12 étages. Au sol, les tours sont reliées par un hall central vitré et ouvert sur deux niveaux. Ce dernier fait face directement au complexe Desjardins. Quant au reste de l'îlot, il est entouré par des unités de logement disposées dans des volumes de 4 à 12 étages qui viennent le fermer sur une cour intérieure.

Le complexe Guy-Favreau constitue une réussite du fait que l'on a réussi intégrer dans son programme un volet résidentiel en particulier. Ceci étant dit, le projet a progressé dans le temps et son histoire, à elle seule, permet de constater une certaine évolution des pratiques en matière d'aménagement urbain dans le centre-ville.

L'axe nord-sud de la partie est du centre-ville a été complété en 1978 alors que le projet du Palais des congrès fut lancé. Il s'agit d'un équipement de taille qui permet à Montréal d'être sur l'échiquier des grandes villes du monde par où transitent les grands décideurs financiers du secteur privé et où se tiennent les rencontres importantes à l'échelle internationale. Il se situe aux abords de la station de métro Place d'Armes, le pôle sud de notre axe en question, et est construit sur l'autoroute Ville-Marie. A l'occasion de son ouverture en 1983, les Montréalais ont découvert "son allure de vaisseau spatial"[73], comme le décrit J.C. Marsan, qui le considère comme "un témoin distinctif d'un monde urbain nouveau auquel la société aspirait dans les années de rattrapage..."[74].

---

73 J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 411.

74 Ibid. p. 411.

3.3.2 LE ROLE DU METRO ET LE DEVELOPPEMENT DE LA VILLE INTERIEURE MONTREALAISE

Le projet de construction du métro de Montréal date du début du siècle, mais il ne se concrétisa que dans les années 1960. Cela est dû, comme le note J.C. Marsan[75], à l'état d'avancement du développement du centre-ville en particulier et de l'agglomération en général. En effet, la rentabilité d'un tel équipement de transport en commun, de même que son efficacité, nécessitent une concentration appréciable de population et d'activités urbaines qui génèrent des déplacements quotidiens de milliers de personnes. Ce sont là deux conditions qui étaient bien en voie d'être réunies à Montréal au début des années 1960 et qui ont permis le lancement de ce projet cher au maire J. Drapeau, alors que le complexe de la Place Ville-Marie s'apprêtait à ouvrir ses portes.

Le réseau initial du métro de Montréal, qui a été inauguré en 1966, comprend les deux lignes parallèles qui traversent le centre-ville d'est en ouest[76]. L'année suivante, c'est la ligne 4 reliant Longueuil sur la rive sud à l'actuelle station Berri-UQAM qui est mise en service. Cette dernière station est conçue comme le point de convergence de tout le réseau et est positionnée dans la partie est du centre-ville de Montréal. De plus, le métro comme tel est conçu à l'intérieur d'un réseau complet de transport en commun pour l'île qui intègre les circuits d'autobus aux lignes et stations de métro. Ainsi, l'espace centre-ville devient rapidement en quelque sorte la porte d'à côté pour beaucoup de résidents de l'ensemble de la région montréalaise. On y vient facilement pour travailler, se divertir, faire ses emplettes, etc. D'autres extensions du réseau auront lieu au milieu des années 1970, puis à nouveau au milieu des années 1980, pour aboutir dans les années 1990 à un réseau de lignes long de 61 kilomètres et comprenant 65 stations[77].

---

75 Ibid. p. 365.

76 La ligne 1 s'étendait de la station Atwater jusqu'à la station Frontenac, et la ligne 2 reliait les stations Henri-Bourassa et Bonaventure.

77 Pour plus de détails sur le développement de ce réseau et de son architecture, voir J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 364-369.

Mais le métro de Montréal n'a pas seulement facilité l'accès au centre-ville et son achalandage. Il a aussi beaucoup contribué au développement spatial de cet espace. La proximité d'une station de métro et la facilité d'y accéder deviennent rapidement des éléments clés pour les développements immobiliers dans le centre-ville. Ainsi, les deux lignes parallèles traversant cette zone passent en dessous non pas des grandes artères, mais plutôt de deux rues qui étaient moins développées à l'époque, le boulevard de Maisonneuve et la rue Viger. La raison à cela est simple: éviter les difficultés relatives à l'expropriation et à la construction de l'infrastructure elle-même[78], de même que celles reliées à l'entrave des activités quotidiennes dans cette zone. Le résultat s'est soldé par le développement rapide de ces rues et de leur voisinage immédiat.

Le métro de Montréal à lui seul ne peut rendre compte de la nature des transformations spatiales du centre-ville, ni de la distribution des différents développements immobiliers qui s'y sont faits. En effet, le réseau de la ville intérieure lancé avec la Place Ville-Marie est tout aussi important à cet égard. Il s'est développé avec le temps en réponse à des besoins existants chez les utilisateurs que les promoteurs ont détectés et ont décidé de combler, mais aussi dans le cadre d'une stratégie plus ou moins "publicisée" de contrer l'attrait des centres commerciaux des banlieues. Ainsi, le premier tronçon est apparu lorsque l'on a relié de la manière la plus logique le complexe de Place Ville-Marie et sa galerie marchande à la gare Centrale et à l'hôtel Reine-Elizabeth. La solution s'est alors avérée des plus réussies et, très vite, elle a été reprise, d'abord à Place Bonaventure, que l'on a reliée à la station de métro du même nom située à proximité. Puis, lors de la construction du projet de la Place du Canada, on a saisi l'opportunité de relier par voie souterraine les deux complexes et ce, en plus de la gare Windsor. C'est alors que s'est développé un axe nord-sud de réseau souterrain et qui commence même à s'étendre vers l'est pour rejoindre la Place Victoria et la station de métro (Victoria) qui lui est contiguë. Ce réseau met déjà en liaison directe et surtout à climat protégé deux gares ferroviaires, deux stations de métro, des galeries

---

78 Ces raisons là sont clairement notées par J. Hamilton (1988) _ "Montreal's underground city". Canadian Geographic, vol. 107, n° 6. p. 53

commerciales, des hôtels, des salles de cinéma et de théâtre, des milliers de places de stationnement et d'espaces de bureaux.

L'application de cette même solution de liaison souterraine s'est répétée aussi plus à l'est au centre-ville mais, cette fois-ci, de manière planifiée. En effet, et comme nous l'avons mentionné précédemment, le deuxième axe nord-sud reliant la Place des Arts au complexe Guy-Favreau et au Palais des congrès consiste en un lien direct, voire même visuel, entre les deux extrémités. Il en a résulté là aussi un corridor reliant deux stations de métro (Place des Arts et Place d'Armes), des galeries commerciales, des équipements culturels, des stationnements, des espaces de bureaux, etc.

D'autres développements de ce type de liaison souterraine se sont faits par la suite au nord de la rue Sainte-Catherine où les stations de métro McGill et de Berri-UQAM, ainsi que d'autres, ont constitué des catalyseurs à ces développements. La ville intérieure avec toutes ses ramifications que nous connaissons aujourd'hui n'a pas fait l'objet d'un plan global (directeur) élaboré au préalable. Elle s'est développée, comme le note J.C. Marsan, "au gré des projets et des occasions"[79]. Mais elle ne manque pas pour autant de qualité au niveau de son environnement, ni même de vitalité dans son animation. Fortement appréciée par ses utilisateurs (résidents ou visiteurs), elle s'impose aujourd'hui dans cet espace centre-ville par son étendue avant tout. A cet effet, notons qu'à l'aube de la décennie 1990, elle se déploie sur environ 30 kilomètres comprenant des places, des galeries marchandes et des corridors. Elle relie 60 édifices à bureaux, soit 35% de la surface totale de bureaux disponible au centre-ville, 1400 boutiques, 3800 chambres d'hôtel, trois grandes salles de concert, six stations de métro, deux gares ferroviaires, 11500 places de stationnement, etc.[80]

---

79 J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 362.

80 Toutes ces statistiques sont rapportées par J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 359.

3.3.3 LES TOURS D'HABITATION DU NOUVEAU CENTRE-VILLE MONTREALAIS

Le nouveau centre-ville de Montréal n'a pas vu émerger uniquement des tours à bureaux et des complexes multifonctionnels qui rivalisaient en hauteur dans son ciel. Il a aussi vu s'ériger des tours d'habitation. En effet, parallèlement à l'effervescence de la construction des tours de bureaux et des complexes multifonctionnels des années 1960, concentrée dans la partie sud du centre-ville, il y a eu d'autres opérations de construction, touchant cette fois-ci à l'habitation et se concentrant surtout dans la partie nord du centre-ville.

A cet effet, il faut noter que les opérations d'élargissement des artères ont mené les spéculateurs dans cette partie du centre-ville, notamment sur la rue Sherbrooke. Cette grande rue bordée de résidences victoriennes majestueuses a elle aussi subi un élargissement au milieu des années cinquante, de sorte que l'intérêt des promoteurs pour les terrains qui lui sont riverains a vite entraîné une transformation de son caractère. Ainsi, dès le début des années 1960, des tours d'habitation s'y sont installées, au détriment des résidences victoriennes du siècle passé. Parmi celles-ci, on compte Le Colisée, une tour d'habitations de 22 étages située au coin de la rue Sainte-Famille; Le Cartier (1966), une autre tour d'habitations de 183 appartements répartis sur 31 étages et située à l'angle de la rue Peel; Le Port-Royal, un immeuble résidentiel de luxe de 30 étages situé au coin de la rue Redpath; et, Le Cantile House (1964), une autre tour de 26 étages abritant 250 appartements[81].

Le traitement architectural de ces tours, de même que leur apport à la qualité de l'aménagement urbain dans l'espace centre-ville, restent très conventionnels, voire médiocres, selon J.C. Marsan[82]. Toutefois, il existe deux projets d'habitation au centre-

---

81 Pour plus de détails à ce sujet, voir D. Marchand (1992) _ "La conquête du ciel". Continuité n° 53. p. 10.

82 J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 357.

ville qui s'inscrivent directement et de manière significative dans les efforts (ou encore la vague) de modernisation de cet espace central de Montréal. Il s'agit des Habitations Jeanne-Mance et de la Cité Concordia. Tous deux ont nécessité la démolition de maisons, de logements, de commerces de quartier et le déplacement de résidents.

Le cas des Habitations Jeanne-Mance fait partie, comme nous l'avons vu précédemment, des efforts de rénovation urbaine entrepris par les autorités publiques fédérales dans les années 1950 afin de fournir aux habitants des logements salubres et confortables. Le projet est lancé en 1958 sur un site situé au nord de la rue Sainte-Catherine et dans la partie est du centre-ville. Il occupe un terrain de 8 hectares sur lesquels 796 logements ont été érigés. Ce projet, construit en plein dans l'âge d'or de la Charte d'Athènes, en applique directement les principes qui visent à optimiser l'aération, l'ensoleillement et la verdure. Il consiste en un ensemble de 5 tours d'habitation de 12 et 14 étages, une barre de 3 étages et une série de maisons en rangées. Le tout est disposé sur un tapis de verdure et de plantation.

Quant à la cité Concordia, elle a été construite entre 1973 et 1977 après une longue bataille avec les citoyens du quartier appelé Milton Park[83]. Le projet réalisé comprend trois tours d'habitation de 30 étages chacune abritant un total de 1352 appartements, un hôtel de 15 étages (500 chambres) et un édifice à bureaux de 26 étages. En sous-sol, l'ensemble de toutes ces tours repose sur un bloc de 5 étages. Ces derniers sont affectés, entre autres, à une galerie commerciale d'environ 200 000 pieds carrés.

Il faut noter que ces tours d'habitation inspirées de la Charte d'Athènes ont été favorisées par l'administration municipale de l'époque, qui n'a pas hésité à adopter le fameux règlement de zonage du flanc sud du mont Royal (n° 3722) qui visait un objectif de re-développement du secteur délimité par le chemin de la Côte-des-Neiges, l'avenue

---

83 Nous reviendrons plus loin sur les tenants et les aboutissants de cette bataille de Milton Park.

des Pins et les rues McTavish et Sherbrooke au moyen d'unités d'habitation de grande taille. Il préconisait la fermeture de petites rues existantes et leur remplacement par une seule voie large; ce qui aurait permis de constituer des îlots de grande taille pouvant accueillir ces unités d'habitation avec toute leur réserve de verdure tout autour[84].

4 LES CARACTERISTIQUES DU CONTEXTE GENERAL MONTREALAIS D'AVANT LES ANNEES QUATRE-VINGT

Nous avons tenté à travers l'analyse des changements socio-économiques, politiques et culturels qui ont touché la société montréalaise durant les décennies d'après-guerre, de même que par l'examen de leurs conséquences sur l'organisation de l'espace montréalais, de cerner les caractéristiques premières du contexte général régnant alors à Montréal. Nous les récapitulerons ici une à une afin de préciser un portrait global de la situation qui nous permettra de saisir plus loin les revirements de situation qui caractérisent le contexte de l'événement McGill College comme tel.

Concernant les changements qui ont touché la société montréalaise, nous avons d'abord analysé ceux reliés à la scène socio-économique de l'agglomération en général. La situation se caractérise par une croissance économique soutenue et basée aussi bien sur le traditionnel secteur manufacturier que sur celui des services, qui s'est développé plus que jamais auparavant. Quant au facteur démographique, nous avons noté que l'accroissement de la population montréalaise constitue une caractéristique importante de cette période. En fait, nous avons observé que l'effort de rattrapage dans les investissements en cette période d'après-guerre a suscité le même effet au niveau de la production, de la modernisation des équipements et des installations industrielles et économiques de l'ensemble de l'agglomération, mais aussi au niveau de la croissance démographique qui a rendu disponible le bassin de main-d'oeuvre nécessaire à cette

---

84 Pour plus de détails sur ce sujet, se référer à J.C. Marsan (1982) _ "Montréal: repenser l'aménagement". ARQ, n° 10. p. 8-11.

expansion de l'économie.

Sur le plan socio-culturel, la période d'après-guerre est globalement synonyme de hausse appréciable des revenus, d'accès à la propriété, d'entrée de plein pied dans la société de consommation, de déménagement massif vers la banlieue, de hausse du niveau de scolarisation, etc., mais surtout de francisation de Montréal et de montée importante d'une élite francophone. Ce sont là des changements importants qui se caractérisent par leur profondeur, mais aussi par la vitesse énorme à laquelle ils se sont produits. En effet, en l'espace de deux décennies à peine, la société montréalaise s'est débarrassée du poids et de l'emprise de son institution cultuelle (l'Eglise), elle s'est prise en main en tant que société francophone avant tout, mais surtout, elle s'est mise au diapason de la modernité et de la prospérité nord-américaines en général. Là encore, c'est un effort de rattrapage que l'on a déployé tous azimuts.

Sur la scène politique, l'heure est aussi aux transformations. Tout d'abord, Montréal connaît la naissance de son premier parti politique municipal (LAC) et l'amorce d'une démocratisation de son système de représentation "à la parlementaire". Elle voit aussi arriver un personnage clé, le maire J. Drapeau, qui l'a imprégnée fortement de sa personnalité et ce, durant une trentaine d'années consécutives. En effet, avec J. Drapeau, Montréal s'est prise en main et s'est lancée dans un processus de modernisation sans précédent qui a marqué profondément l'espace physique de la métropole. Pour ce faire, l'administration municipale s'en est entièrement remise à l'initiative des investisseurs privés, des promoteurs immobiliers et des deux autres paliers de gouvernement qui ont financé ou entrepris eux-mêmes les travaux de modernisation de Montréal. Le rôle de l'administration municipale s'est limité à accommoder ces différents bailleurs de fonds par des moyens aussi réduits et à courte vision que les permis de démolition. Des quartiers résidentiels entiers ont ainsi été ravagés afin d'assurer à Montréal une place dans le club sélect des grandes métropoles modernes de la seconde moitié du 20^{e} siècle.

Le résultat de tous ces changements s'est transcrit dans l'espace physique de la métropole, marquant ainsi sa structure (spatiale) et son centre-ville. En effet, la nouvelle réalité spatiale de l'agglomération montréalaise a complètement changé par rapport à ce qu'elle était lors de son heure de gloire de métropole industrielle du Canada. D'une part, elle s'étend presque sans limite dans l'espace, suivant la flexibilité montante des nouveaux moyens de communication et de transport. D'autre part, elle se compose de plus en plus d'ensembles urbains distincts qui se caractérisent par leur spécialisation fonctionnelle relative. De plus, son espace central a lui aussi complètement changé. D'un côté, il répond à cette spécialisation fonctionnelle accrue qui caractérise les différents ensembles urbains de la nouvelle métropole; de l'autre, il devient, par la nature même des fonctions urbaines qu'il abrite, le coeur battant de toute la région montréalaise, qui s'étend dorénavant sur un rayon d'une cinquantaine de kilomètres.

Cette régionalisation du centre-ville montréalais s'est traduite par un développement physique spectaculaire qui l'a transformé de fond en comble. On a assisté à une poussée fulgurante des gratte-ciel et des complexes multifonctionnels dont l'architecture et l'aménagement des espaces qui leur sont associés sont résolument modernes, rompant ainsi complètement avec ceux de la ville traditionnelle. A ce titre, il faut noter que cela ne constitue pas une spécificité propre à Montréal, mais plutôt un mouvement qui a touché l'ensemble des sociétés d'économie avancée en cette période d'après-guerre. J.C. Marsan résume ce mouvement comme suit:

> "L'urbanisme et l'architecture à Montréal et au Québec après la guerre seront donc des manifestations en rupture par rapport à l'héritage urbain et architectural traditionnel. Selon la théorie développée par Françoise Choay, ils s'inscrivent dans un courant "progressiste", à savoir un courant inspiré par l'idéologie du progrès, qui considère l'individu comme un type universel identique en tout lieu et en toute culture, et qui rejette la production de l'espace bâti traditionnel comme inefficace et incapable de répondre aux défis de la vie contemporaine"[85].

Ce courant de modernisation a aussi entraîné l'installation en bonne et due forme d'un centre des affaires légèrement en dehors de l'ancien coeur de la ville, la mise en place

---

85 J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 339.

du réseau souterrain et le déploiement de la ville intérieure, la mise en service du réseau des lignes du métro, etc. Pour desservir ce coeur régional, toute une infrastructure de routes, d'autoroutes, de ponts et de ponts-tunnels a été construite sur et autour de l'Ile.

C'est donc là toute une période que l'on pourrait appeler avec J.C. Marsan les années de rattrapage[86], dans tous les sens du terme. Rattrapage qui a touché la croissance (économique et démographique), la prospérité et la modernité. Si tous ces changements ont permis une transformation importante de Montréal dans le but d'en faire une métropole moderne, ils ne se sont pas faits sans conséquences négatives sur la vie des Montréalais. Si à toute médaille il y a un revers, dans le cas de Montréal, ce revers a été vécu et, quelques fois contesté haut et fort, comme nous allons le voir dans le prochain chapitre.

---

86 Ibid. p. 332-333.

Chapitre 5

LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE, POLITIQUE CULTUREL ET IDEOLOGIQUE MONTREALAIS DANS LES ANNEES QUATRE-VINGT

Comme nous venons de le voir, les changements qui se sont opérés à Montréal durant les décennies de l'après-guerre sont nombreux, importants et touchent à tous les domaines de vie de la société. Ils ont par conséquent entraîné des réactions qui se sont affirmées tout au long des années 1970 et 1980. Elles ont commencé en premier lieu au sein de la population et ont fini par atteindre la scène politique. Parallèlement à cela, la scène économique montréalaise a vécu de son côté une mutation qui a été le résultat de la combinaison d'un certain nombre de faits historiques. Elle a, elle aussi, connu des changements importants au niveau de ses pratiques et de sa vision du développement urbain. Nous retracerons à travers ce chapitre la nature de ces différents changements, leurs déterminants et leurs raisons d'être et ce, au triple plan économique, politique et socio-culturel. Le but visé est la délimitation de manière assez précise des éléments premiers du contexte général de l'événement McGill College.

1 LA SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE MONTREALAISE EN MUTATION

Après une période caractérisée par la double croissance économique et démographique, l'agglomération montréalaise a entamé la décennie 1970 avec des ralentissements aussi bien de l'activité économique que de l'accroissement de la population en général. En fait, son économie a subi des transformations en devenant dominée nettement par le secteur tertiaire, mais aussi tournée vers une région, le Québec, plutôt que tout un pays, soit le Canada en entier. Mais la lenteur de cette

transformation de l'économie montréalaise, de même que les conséquences importantes concernant le chômage structurel et autres facteurs historiques, ont suscité l'éveil et le leadership de la communauté des affaires locale. Celle-ci a alors déployé des efforts appréciables dans le but de remettre l'économie de Montréal sur le rail de la croissance et lui permettre de renouer avec la prospérité en général. Nous tenterons de retracer ici les raisons et les caractéristiques de ces deux étapes successives de ralentissement puis de relance de l'économie de Montréal.

1.1 LE TOURNANT DES ANNEES SOIXANTE-DIX

La phase de ralentissement économique à Montréal a débuté en réalité dès le lendemain de l'Expo 1967. Après le grand enthousiasme suscité par les préparatifs pour la célébration, vient en fait une période d'essoufflement caractérisée de façon globale par une baisse de l'activité économique. Cette situation a continué de se détériorer d'ailleurs à mesure que l'on avançait dans les années 1970. De plus, ce ralentissement s'est accompagné d'un essoufflement dans la croissance de la population.

Le taux d'accroissement démographique à l'échelle de l'agglomération montréalaise a ralenti d'abord dans les années 1960 où, selon P.A. Linteau[87], il est estimé en moyenne à 2,7%. Par contre, durant la quinzaine d'années qui a suivi cette décennie, ce taux a dégringolé pour se stabiliser à 0,4% (entre 1970 et 1985)[88].

Quant au relâchement économique, il s'est traduit par une performance de plus en plus faible du secteur manufacturier montréalais et par une perte du statut de métropole du Canada au profit de Toronto. Les causes de cette nouvelle situation sont nombreuses et ne sont pas toutes du ressort de l'agglomération montréalaise. Certaines

---

87 P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 460.

88 Ibid. p. 461.

sont propres à l'état de son économie, d'autres agissent à une échelle continentale, et même mondiale, et affectent Montréal en tant que maillon de l'ensemble de la chaîne. Ainsi, à l'échelle globale, nous pouvons citer en premier lieu la restructuration de l'économie mondiale et ses conséquences sur le marché de l'emploi manufacturier en général.

De ce point de vue, Montréal a affronté les effets de la restructuration de l'économie à l'échelle planétaire qui a eu lieu au milieu des années 1970 et dont la principale conséquence a été la nouvelle division du travail dans le monde. Dorénavant, les multinationales opérant à l'échelle du globe transfèrent leurs activités de production là où la main-d'oeuvre coûte moins cher, c'est-à-dire, dans les pays du tiers-monde. Une autre conséquence importante concerne les opérations de concentration et le regroupement des capitaux dans un exercice de rationalisation qui a durement touché les centres industriels petits et moins performants. C'est le cas de nombreuses usines à Montréal qui ont été amenées à fermer leurs portes et à procéder à des mises à pied massives. Selon P. Lamonde et M. Polèse[89], à Montréal, l'accroissement des emplois manufacturiers n'a été que de 7,5% entre 1971 et 1981. Ils font également remarquer que ce taux se compare très bien à celui observé à travers les économies avancées du monde occidental.

Par contre, une autre conséquence de cette restructuration économique à l'échelle mondiale concerne la tertiarisation de l'économie montréalaise. Le secteur des services a fait un autre bond en avant estimé à +48,3%[90] durant la décennie 1970. Cette situation a permis de compléter la transformation de la base économique de Montréal pour devenir tertiaire par excellence. A ce titre, les statistiques rapportent qu'en 1981, le taux d'emploi dans le secteur des services est évalué à 66,8% de l'ensemble de la population active

---

89 P. Lamonde et M. Polèse (1984) _ "L'évolution de la structure économique de Montréal 1971-1981: désindustrialisation ou reconversion?". L'Actualité Economique, vol. 60, n° 4. p.471-494.

90 Toutes ces statistiques ont été rapportées par B. Higgins (1986) et M. Polèse et P. Lamonde (1984).

à Montréal. Parmi les nouveaux débouchés, on retrouve les services aux entreprises, les assurances, la finance et l'immobilier.

Concernant la perte du statut métropolitain canadien de Montréal, il faut noter que les années 1970 sont celles où l'ancienne rivalité entre Montréal et Toronto pour détenir ce statut tire à sa fin. A cet effet, J. Léveillée et al. résument la situation comme suit:

> "Pour le secteur financier,la prépondérance torontoise apparaît dès la fin des années quarante. Pour le secteur manufacturier, c'est au cours des années soixante que la région métropolitaine torontoise dépasse celle de Montréal. Quant au nombre de sièges sociaux d'entreprises nationales et transnationales, la comparaison est déjà favorable à Toronto en 1971...."[91]

En effet, plusieurs indices sont utilisés pour rendre compte de cette situation entre les deux agglomérations, dont le nombre de sièges sociaux d'entreprises nationales et internationales. P.A. Linteau[92] rapporte que Montréal, qui avait 25% de ces sièges sur son territoire en 1950 contre 20% pour Toronto, était complètement dépassée en 1970 alors que Toronto en comptait deux fois plus qu'elle, soit 48% contre 24% pour Montréal, selon les chiffres de 1977[93]. Sur le plan démographique (un autre indice de comparaison utilisé), on rapporte qu'au recensement de 1976[94], Montréal était devancée par Toronto. La situation s'inscrit alors dans un phénomène de chute démographique que le Québec a connu en général[95].

Montréal a perdu son statut de métropole du Canada pour des raisons qui se situent à une échelle globale par rapport à l'agglomération, de même qu'à une échelle

---

91 J. Léveillée et al (1985) _ "Les leaders socio-économiques et politiques montréalais: à la recherche d'une nouvelle fonctionnalité". In: Aménagement et pouvoir local. Cahiers de l'ACFAS. p. 10.

92 P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 430.

93 Ces dernières statistiques sont aussi rapportées par B. Higgins (1986) _ Op. Cit. p. 77.

94 Voir à ce sujet, entre autres, P.A. Linteau (1992) à la page 430 et B. Higgins (1986) à la p. 74.

95 Le Québec a connu une chute du taux de natalité, accompagné par un ralentissement de l'immigration étrangère, mais aussi une baisse de la population anglophone qui a déménagé ailleurs au Canada pour des raisons politiques et historiques. Voir à ce sujet R. Durocher et al (1989) _ Op. Cit. p. 427.

locale. En effet, la seconde moitié du 20e siècle a connu l'émergence et le développement du phénomène de la concurrence entre les grands centres urbains canadiens. L'entrée en scène de Vancouver comme métropole de la région ouest avec, notamment, ses activités portuaires, ont raflé au port de Montréal une bonne part de son marché. Ce traditionnel élément structurant de l'économie de Montréal en tant que métropole canadienne a subi, au surplus, les effets négatifs de l'ouverture de la voie maritime du fleuve Saint-Laurent en 1959. Cette chute de son trafic maritime au profit de Vancouver, entre autre, a permis à celle-ci d'accéder au rang de premier port canadien. Montréal détenait 38% du transport maritime canadien relié particulièrement aux matières premières en 1961[96] . Cette proportion a baissé à 18% en 1977, puis à 6% en 1987. Ce qui a été dramatique pour l'économie de Montréal aussi bien comme agglomération que comme ville centrale de la région métropolitaine.

Quant à Toronto, ses performances économiques s'expliquent en grande partie, selon P.A. Linteau, par sa proximité de la région la plus industrialisée de l'Amérique du Nord, à savoir, les Grands-Lacs. En effet, ce foyer de l'industrie américaine a profité beaucoup à la croissance du secteur industriel torontois au moment où il s'est développé au nord des frontières américaines. A ce titre, P.A. Linteau cite l'exemple de l'industrie automobile américaine concentrée dans le Michigan.

Mais, comme le fait remarquer M. Polèse[97], le facteur de la localisation géographique dans le cas particulier de Montréal ne suffit pas à lui seul pour expliquer ce glissement du pôle urbain canadien de Montréal vers Toronto. Pour l'auteur, le facteur linguistique et culturel – et par conséquent exclusivement local – est aussi déterminant

---

96 Ibid. p. 437.

97 M. Polèse (1990) _ "La thèse du déclin économique de Montréal, revue et corrigée". L'Actualité Economique, vol. 66, n° 2. p. 133-146. L'auteur explique que le secteur tertiaire se divise en trois branches: les services à la consommation; les services gouvernementaux et para publics; et les services à la production. Quant à l'activité tertiaire à Montréal, elle s'appuie principalement sur les deux premières branches. Et la troisième a dû faire face aux défis posés par la politique linguistique (au Québec et) à Montréal.

dans une large mesure. En effet, dans son étude sur le déclin économique de Montréal, M. Polèse montre bien que la francisation en général de Montréal est la principale cause du déménagement ou tout simplement de l'installation des sièges sociaux des grandes entreprises nationales et internationales à Toronto. Ces dernières utilisant en général l'anglais comme langue de travail et leurs cadres supérieurs, préférant vivre dans un milieu socio-culturel anglophone, choisissent Toronto plutôt que Montréal pour établir leurs activités de décision et de gestion. Dès lors, le marché de Montréal se régionalise et se limite de façon globale au Québec.

Ce sont là les principaux changements de la scène économique et leurs conséquences qui ont touché directement l'agglomération montréalaise. S'ils s'avèrent dans l'ensemble moins problématiques pour la région métropolitaine, la situation est tout autre pour Montréal, ville centrale de l'agglomération. En effet, la décennie 1970 affiche un bilan assez désastreux pour cette zone qui a continué de perdre de son poids démographique et ses activités industrielles au profit de la banlieue. Le phénomène de l'exode vers les périphéries entamé dans les années précédentes s'est poursuivi de plus belle durant les années 1970 mais cette fois-ci, c'est à l'extérieur de l'île que se fait l'extension urbaine. A ce sujet, P.A. Linteau précise qu'en 1970 la communauté urbaine de Montréal, qui regroupe l'ensemble des municipalités de l'île, rassemblait 71% de la population de la grande région métropolitaine. Cette proportion a baissé à 60% en 1986. Les raisons à cela sont nombreuses et, en tête de liste, on retrouve toujours l'utilisation intensive de l'automobile, le développement poussé des moyens de communication et de transport et le déménagement de plusieurs établissements industriels en banlieue extérieure à l'île de Montréal. M. Polèse et P. Lamonde rapportent qu'entre 1971 et 1980, "la ville de Montréal a subi une forte baisse de son volume d'emploi manufacturier, de 184 800 à 136 600, soit une chute de 25%"[98].

Les conséquences de ce double déplacement des industries et des classes

---

98 P. Lamonde et M. Polèse (1984) _ Op. Cit. p.480.

moyennes vers la banlieue se sont manifestées principalement au niveau social et fiscal de la ville de Montréal et l'ont fortement secouée. La fermeture des usines a entraîné un taux de chômage de plus en plus élevé et de nature structurelle qui a fini par se stabiliser autour de 10% dans les années 1980[99]. Montréal se retrouve ainsi non seulement moins peuplée que sa banlieue[100] mais aussi avec beaucoup moins de résidents à l'aise financièrement. En fait, ses résidents se composent de locataires dans la grande majorité des cas, et de locataires pauvres. P.A. Linteau résume la situation comme suit:

> "Il en résulte une situation préoccupante au cours des années 1980: la formation, en marge du monde du travail, d'une importante couche sociale vivant de l'aide sociale en permanence et de génération en génération. Cette situation entraîne le désoeuvrement, la pauvreté, la sous-alimentation et même la criminalité. Elle accentue les différences entre, d'une part, le Montréal de la banlieue, relativement prospère, et, d'autre part, celui du centre, aux prises avec des problèmes sociaux croissants. La géographie sociale de Montréal s'en trouve ainsi transformée de façon significative"[101].

1.2 LES EFFORTS DE LA RELANCE ECONOMIQUE

Il faut noter que Montréal est un organisme urbain qui est en mouvement continuel. Comme nous venons de le voir, la ville ne fait pas face à un déclin total, mais plutôt à un ensemble de facteurs de changement de son économie. Dans ce cadre, l'ensemble des efforts des différents intervenants dans son économie, conjugués à un certain nombre de facteurs historiques, ont permis à la ville de Montréal de sortir de cette période de bouleversements avec une base économique complètement transformée.

Parmi ces facteurs, on peut noter en premier lieu le fait que même si Montréal a

---

99 Voir à ce sujet P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 485-486.

100 A ce titre, J.C. Marsan (1994) rapporte que le poucentage de la population de la ville de Montréal par rapport à celle du Grand Montréal est passé de 44,1% en 1971 à 31,5% en 1991; ce qui constitue une chute importante. J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 321.

101 P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 486.

été supplantée par Toronto comme métropole canadienne, elle n'a pas pour autant perdu toutes ses fonctions métropolitaines; bien au contraire, P.A. Linteau précise que:

> "Montréal conserve d'importantes fonctions métropolitaines d'envergure pancanadienne. Certaines grandes entreprises, parmi lesquelles se trouvent des sociétés multinationales, y conservent leur siège social et leur principal centre de décision; c'est le cas pour Alcan, Air Canada, Bell Canada, la Banque Nationale, le Canadian National, Domtar, Dominion Textile, Hydro-Québec, Power Corporation (...) auxquelles s'ajoutent Bombardier, le Groupe La Laurentienne, Provigo, Québecor, Lavalin et SNC (...). Montréal est encore le principal foyer de la mode au Canada. Avec ses universités, ses centres de recherche et ses grands hôpitaux, sa production scientifique la situe dans la catégorie supérieure des villes nord-américaines"[102].

On peut ainsi remarquer que parmi ces sièges de grandes entreprises se trouvent des noms de compagnies québécoises et francophones récemment développées en grandes puissances financières aux mains d'une nouvelle élite francophone. Ces entreprises ont, elles aussi, installé leurs centres de décision et de gestion à Montréal, devenue désormais la métropole du Québec francophone avant tout. A cet effet, il faut noter qu'en 1981, Montréal concentrait 44% de la population québécoise et qu'elle maintenait toujours une importante part du marché de l'emploi manufacturier québécois estimée autour de 50,5%[103].

Aussi, ces mêmes entreprises ont eu un effet important au niveau des intervenants montréalais en matière d'économie et de développement. En effet, leurs responsables francophones ont constitué un noyau autour duquel s'est développé et renforcé un leadership francophone montréalais. Ce qui n'a pas été sans conséquence, selon notre point de vue, sur l'éveil d'un leadership local dans le développement de la ville de Montréal. A cet effet, J. Léveillée et al. qui ont mené une recherche sur les différents groupes d'intervenants sur le plan économique à Montréal durant les années soixante-dix, précisent que:

> "... La Chambre de commerce fut avec le Montreal Board of Trade, qui s'associe à elle au sein d'un comité de promotion économique de Montréal, le seul groupe

---

102 Ibid. p. 433.

103 A ce sujet, voir P. Lamonde et M. Polèse (1984) _ Op. Cit. p. 474.

économique montréalais à avoir développé une sensibilité accordée à la situation des années soixante-dix à Montréal"[104].

De plus, la compilation des données[105] par les auteurs de la recherche en question révèle deux faits importants: le premier est que la Chambre de commerce de Montréal (francophone) a été très active tout au long des années de la crise économique, en s'impliquant dans tous les dossiers économiques possibles. Un des effets directs de cela s'est manifesté dans l'augmentation régulière du nombre de ses membres durant les années soixante-dix. Le second fait que les données montrent est qu'à la fin de ces mêmes années, le nombre de représentants des entreprises de service au sein de l'organisme était majoritaire; soit un indice de plus qui montre la transformation de l'économie de Montréal.

Ainsi, le milieu des affaires local a fini par réagir face aux problèmes économiques de la ville. Après une longue période où le développement de Montréal était laissé aux mains de leaders extérieurs à la ville[106], la communauté des affaires montréalaise a décidé de se prendre en main et de passer à une étape plus interventionniste sur le territoire de la ville et ce, par le biais de stratégies de développement local et de représentations auprès des leaders politiques montréalais. La nouvelle élite économique montréalaise s'est ajustée au niveau de ses attitudes face à son rôle dans la collectivité, de même qu'à celui de ses actions dans le processus du développement urbain du milieu. Les résultats ont commencé à se cristalliser de manière visible et palpable dès la seconde moitié des années soixante-dix.

---

104 J. Léveillée & al. (1985) _ Op. Cit. p. 16.

105 Voir à ce sujet J. Léveillée & al. (1985) _ Op. Cit. p. 15, 16 et 17.

106 J. Léveillée & al. (1985) rapportent que "les phénomènes liés à la croissance économique et au développement urbain de l'agglomération montréalaise au cours de la période d'après-guerre jusqu'au tournant des années soixante-dix furent encadrés par une présence active des leaders politiques des gouvernements supérieurs. Les stratégies de déploiement économique et spatial des grands intervenants privés s'exprimèrent donc sans contrainte sur le territoire montréalais. En conséquence, les groupes économiques [locaux] ne semblent pas avoir été incités à mobiliser leurs structures de représentation pour pousser les leaders politiques locaux à des actions plus volontaires sur le territoire montréalais". p. 13.

En effet, les deux organismes regroupant l'ensemble des leaders économiques, à savoir, la Chambre de commerce de Montréal et le Montreal Board of Trade, ont reconnu qu'"il était nécessaire pour assurer un rayonnement économique à Montréal, de 'susciter un leadership fort au sein du monde des affaires' par le biais d'une collaboration de l'ensemble des élites de ce milieu, et de 'ranimer le climat de confiance et d'éliminer l'atmosphère de morosité ambiante'"[107].

Cette volonté de rapprochement entre les deux organisations représentant les deux principaux groupes ethniques à Montréal, afin de faire face à la situation préoccupante, s'est cristallisée dans la création d'un groupe de travail commun en 1979. Il s'agit du Comité de promotion économique de la région de Montréal (COPEM) dont l'objectif principal est d'exploiter les meilleures ressources des deux communautés des affaires, anglophone et francophone, pour les meilleurs intérêts de la région montréalaise dans son ensemble. Sa mission tel qu'elle a été rapportée par J. Léveillée et al. est:

> "L'identification de façon pragmatique d'objectifs réalisables, capables de redonner à court terme, dans des secteurs précis et à partir des forces distinctives de Montréal, la vocation véritable de Montréal, centre important de décision du Canada et métropole nord-américaine à vocation internationale"[108].

Le COPEM a alors tout de suite entrepris des recherches de pistes pour stimuler le développement dans des secteurs ciblés à l'avance et qui sont: les finances, l'aéronautique, la recherche et le développement, le port de Montréal[109], l'École internationale, la construction, les activités internationales, la fiscalité et les sièges sociaux. Il a aussi préparé une présentation audio-visuelle intitulée "Montreal means business" que les délégations d'hommes d'affaires montréalais ont utilisée pour vanter

---

107 Ce sont là les propos tenus par la Chambre de commerce de Montréal lors de son congrès de 1979 et rapportés par J. Léveillée & al .(1985) _ Op. Cit. p. 16.

108 Idem.

109 Notons que sur l'initiative des intervenants économiques montréalais, le port de Montréal qui faisait face à un déclin bien marqué, a réorienté ses activités vers le transport par conteneur, et est arrivé à se replacer en bonne position sur la carte mondiale du transport maritime par conteneur. En 1990, le Port de Montréal est parmi les plus importants en Amérique du Nord dans ce type de transport. Voir à ce sujet tout particulièrement P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 437-438.

les mérites économiques de Montréal lors de leurs visites dans les métropoles nord-américaines. De même, le COPEM s'est activé sur la scène publique locale en participant activement à la préparation du sommet économique du Grand Montréal qui s'est tenu en 1984 (automne). Il y a tout particulièrement indiqué ses positions sur des dossiers chauds touchant à la métropole (port, aéroports, tourisme, industrie...). Et, face au pouvoir politique réparti sur trois paliers, le COPEM a rédigé des mémoires à l'intention des élus dans lesquels il a précisé ses points de vue et ses positions.

Parallèlement, la Chambre de commerce de Montréal a, elle aussi, mené des activités du genre[110]. L'offensive de la communauté des affaires pour assurer son leadership dans le développement de la ville et relancer effectivement l'économie de Montréal s'est poursuivie tout au long des années quatre-vingt, montrant, d'année en année, un sentiment de confiance en soi dans la communauté. A ce sujet, R.K. Whelan note qu'à la fin de cette décennie, "the business community has become more assertive, and is more important as a political actor than it was two or three decades ago"[111]. Cela est tout particulièrement perceptible dans un communiqué de Serge Godin, président de la Chambre de commerce de Montréal, datant de 1988. Dans un langage concis et dégageant une assurance en soi certaine, le communiqué d'une page présente des objectifs stratégiques pour le développement de Montréal. On y lit ce qui suit:

"1. Montreal must favor the conversion of its entreprises to new technologies.
2. Montreal must bring about the emergence and the development of high technology entreprises.
3. Montreal must increase the share and the quality of research and development at the heart of its entreprises.
4. Montreal must be recognized for the high quality of its schools and for the collaboration between schools and businesses.
5. Montreal must accentuate its character as an international city.
6. Finally, Montreal must distinguish itself from other great cities by its

---

110 Voir à ce sujet, J. Léveillée & al. (1985) _ Op. Cit. p. 17.

111 R.K. Whelan (1991) _ Op. Cit. p. 165.

exceptional quality of life"[112].

Ce sont là les principaux changements et les retournements de situation qui ont touché la scène économique montréalaise après une première phase caractérisée par des efforts de rattrapage tous azimuts. Cependant, cette situation économique n'est pas le seul déterminant du contexte montréalais durant les années 1980. La scène politique locale a, elle aussi, connu des développements dans le même sens et représente une part importante de ce contexte général; car si l'économie constitue le moteur du changement dans la ville en général, le pouvoir politique, quant à lui, constitue la volonté collective de ce même changement. Pour cela, nous retracerons, dans la prochaine section, le cheminement du pouvoir politique à Montréal durant ces années.

2 LE REAJUSTEMENT DE LA SCENE POLITIQUE MONTREALAISE

Comme nous l'avons vu précédemment, le maire J. Drapeau a entrepris avec vigueur son programme de modernisation de Montréal afin d'en faire une ville connue à travers le monde entier. Pour cela, il n'a pas lésiné sur les moyens. Il s'est associé aux investisseurs privés et aux promoteurs immobiliers pour reconstruire tout particulièrement le centre-ville de fond en comble, et il s'est contenté de gérer cette reconstruction projet par projet et occasion par occasion, sans l'appui d'une vision à long terme précise et définie au préalable. Les résultats, comme nous l'avons déjà mentionné, sont satisfaisants à plus d'un titre, mais il reste que tous ces développements se sont faits sur la base de démolitions parfois massives touchant à des quartiers résidentiels en entier; ce qui n'a pas tardé à faire réagir la population montréalaise en général. La large popularité de J. Drapeau durant les années 1960 s'est alors vite mêlée à une critique de ses façons de faire et de procéder dans le développement de la ville. Il s'agit d'une prise de conscience collective qui a entraîné est des actions à Montréal. Elle s'est combinée

---

112 Ce sont les propos du communiqué-manifeste (1988) de S. Godin, président de la Chambre de commerce de Montréal, rapportés par R.K. Whelan (1991) _ Op. Cit. p. 161-162.

aussi à d'autres facteurs tout au long de la décennie 1970 pour finir par obliger un réajustement du discours et des pratiques au sein de l'administration Drapeau. Ce qui constitue tout un changement de situation à Montréal.

2.1 LA CRITIQUE DU MAIRE DRAPEAU ET SES CONSEQUENCES

Les racines d'une certaine prise de conscience collective concernant les pratiques de l'administration Drapeau remontent bien aux années 1950. Les Montréalais ont alors réagi contre la détérioration des zones résidentielles, tout particulièrement dans la partie centrale de la ville. Cela s'est traduit par la mise sur pied de programmes de rénovation urbaine qui consistaient à démolir les bâtiments vétustes et à les remplacer par des habitations salubres et modernes. Mais l'opération n'a pas abouti et le remplacement du tissu résidentiel n'a pas eu lieu par manque de volonté de la part des autorités publiques en général.

Quelques années plus tard (au milieu des années 1960), les démolitions répétées du tissu ancien ont amené la critique à militer en faveur de la rénovation des structures existantes et de la protection des bâtiments anciens. Mais, en 1970, les actions de cette critique se précisent nettement. Les milieux populaires et syndicaux reprochent à l'administration Drapeau son insensibilité face à la détérioration du tissu urbain ancien et son manque d'action quant au problème du logement (social). Ils forment un nouveau parti politique – le troisième sur la scène politique municipale –, le Front d'action politique (FRAP), dont le programme est, selon P.A. Linteau, "d'inspiration socialiste centré sur les besoins des travailleurs"[113]. Son cheval de bataille politique était la participation des citoyens au processus de décision. Pour une fois, le maire J. Drapeau est talonné pour partager le pouvoir et cesser de régner en maître à l'Hôtel de Ville.

---

113 P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 540.

Le FRAP a aussi proposé quelques actions dans le domaine du logement, de la santé, du transport en commun, des loisirs, de la culture et du développement économique et social. Mais ses espoirs ont vite été étouffés alors que J. Drapeau a remporté une autre victoire à l'unanimité, cette fois-ci, aux élections de 1970. Il faut noter que la crise d'octobre 1970 a grandement perturbé ces élections et le FRAP en a payé le prix. Mais, cela ne signifie pas pour autant la fin de la critique du régime Drapeau.

En 1974, un nouveau parti politique municipal est fondé. Il s'agit du Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM). Il est de type social-démocrate et ses militants proviennent des milieux syndicaux, du Parti québécois et du Nouveau parti démocratique. Son programme est, comme le note P.A. Linteau, "centré sur les besoins immédiats de la population en matière de logement, de transport en commun, de loisirs et de santé"[114]. De même que le FRAP avant lui, le RCM propose d'ouvrir le processus de décision et de gestion de la ville aux citoyens en les invitant à y participer activement au sein de conseils de quartier. Encore une fois, la façon de faire du maire J. Drapeau est remise en question. Parmi les analystes des régimes politiques à Montréal, P.A. Linteau décrit l'administration Drapeau comme étant "un régime de type présidentiel, et les conseillers du parti au pouvoir s'abstiennent de discuter publiquement des décisions de leur chef"[115]. Plus encore, D. Gabeline et al. ont comparé ce régime à celui de Louis XIV;

> "The heart of the problem lies within City Hall (...). Montreal's city government was essentially a modern parallel to Versailles in the days of Louis XIV – one man dictatorial rule prevailed. All the city councillors belonged to one party – the Mayor's Civic Party – leaving little room for disagreement with his policies.
> "Mayor Drapeau not only had the municipal politicians sewn up. He also kept his civil servants on a very short leash. City employees are required to take a secrecy oath and are forbidden to make public statements or to speak to the press. Not all city employees obey these instructions, but those who don't run the risk of a sharp reprimand from the Mayor's office"[116].

---

114 Ibid. p. 541.

115 Ibid. p. 545.

116 D. Gabeline et al. (1975) _ Montreal at the Crossroads. p. 166.

Le RCM a réussi à percer aux élections de 1974 avec dix-sept conseillers élus. Il a formé alors l'Opposition à l'Hôtel de Ville et fait un travail de critique élaboré sur la gestion du parti au pouvoir; ce qui a permis de porter les revendications des différents groupes de pression montréalais dans l'enceinte de la salle du Conseil municipal. Mais le RCM arrive difficilement à s'acquitter de sa tâche; son statut d'Opposition n'étant pas accompagné des droits et des moyens nécessaires à l'exercice de cette fonction. Sur cela, le RCM va insister auprès du gouvernement provincial pour qu'il intervienne avec une réforme du système. Ce qui finit par arriver en 1978. C'est ce qui complète alors la transformation du système politique montréalais en système parlementaire.

Aux élections de 1978, le RCM perd son statut d'Opposition officielle à cause de déchirements internes au parti. C'est une nouvelle formation politique, le Groupe d'action municipal (GAM), qui le remplace alors. Encore une fois, c'est le parti de J. Drapeau qui profite de la division de l'opposition pour emporter cinquante-deux sièges sur cinquante-quatre. Le Parti civique a, cependant, effectué une réorientation complète de ses actions à la tête de la ville.

2.2 LA REORIENTATION DU DISCOURS POLITIQUE A L'HOTEL DE VILLE DE MONTREAL

Au lendemain des Jeux Olympiques de 1976, les factures sont énormes, l'économie de Montréal est en stagnation, les paliers de gouvernement supérieurs révisent à la baisse leurs interventions directes dans l'économie de la ville (à cause de leurs propres problèmes financiers)[117] et la critique du maire J. Drapeau devient de plus en plus virulente. Le parti civique est alors forcé de procéder à une réorientation de ses priorités. La stratégie des grands projets étant épuisée, l'administration Drapeau s'est

---

117 Sur ce point, J. Léveillée & al. rapportent que "les gouvernements supérieurs, et en particulier le gouvernement fédéral, ne peuvent plus accompagner les investisseurs éventuels ou suppléer aux investisseurs privés...". J. Léveillée & al. (1985) _ "Les leaders socio-économiques et politiques montréalais: à la recherche d'une nouvelle fonctionnalité". In: Aménagement et pouvoir local. Cahiers de l'ACFAS. p. 18.

retournée vers les acteurs montréalais dans un discours sur la relance économique, la régénération de la ville traditionnelle et la revitalisation des quartiers. Un discours qui, selon J. Léveillée et al., "se confond souvent plus à un exercice de "gonflement" (boosterism) qu'à un processus de mise en forme de programmes disposant des moyens législatifs et financiers essentiels à son succès"[118].

Quoi qu'il en soit, la nouvelle orientation à l'Hôtel de Ville constitue un renouveau avant tout dans l'attitude des leaders politiques montréalais. Ceux-ci, qui jadis se contentaient de suivre et de superviser des développements initiés par des intervenants extérieurs à la communauté (promoteurs, gouvernement fédéral, gouvernement provincial, etc.), se sont débarrassés de ce rôle passif pour devenir plus entrepreneurs dans leurs tâches. Ainsi, les amendements de la Charte de Montréal en cette fin des années 1970, permettant à la ville une plus grande – mais qui reste limitée tout de même – manoeuvre dans l'initiation de quelques programmes pouvant avoir un impact sur la situation critique de son économie, montrent ce changement dans le rôle et l'attitude des politiciens de la scène municipale montréalaise.

Une autre facette de ce changement d'attitude chez les leaders politiques municipaux concerne leurs rapports avec les autres acteurs de la scène socio-économique montréalaise. En mettant l'accent sur la relance économique, l'administration de J. Drapeau s'est tournée vers la communauté des affaires locale pour établir avec elle un dialogue et un partenariat où sont mis en commun tous les efforts, les réflexions, les expertises et les ressources matérielles afin de faire face au défi de la relance économique de la ville.

Ainsi, l'année 1979 constitue une année charnière pour l'administration Drapeau, mais aussi pour la politique municipale montréalaise. L'équipe du maire a entrepris la mise en marche de différentes stratégies dans le cadre du renouveau de son discours,

---

118 J. Léveillée et al. (1985) _ Op. Cit. p. 21.

des stratégies que J. Léveillée et al. résument en trois catégories[119]:

1) des stratégies organisationnelles qui touchent principalement à la réorganisation des structures de gestion de la ville et de leur fonctionnement. Les objectifs poursuivis par de telles actions, selon J. Léveillée et al., sont:

> "– constituer au niveau de l'appareil politico-administratif montréalais, des lieux de rencontre et de concertation des principaux intervenants économiques;
> – associer le gouvernement municipal aux prises de position et aux pressions de ces intervenants auprès des gouvernements supérieurs;
> – fournir aux intervenants économiques un accès plus facile et plus efficace auprès de l'administration publique montréalaise en constituant un "guichet unique";
> – planifier, avec les intervenants économiques, la mise sur pied d'entreprises communes..."[120].

L'ensemble de ces stratégies s'est cristallisé dans la création, en 1979, de la Commission d'initiative et de développement économique de Montréal (CIDEM). Il s'agit d'un groupe de travail chargé principalement d'élaborer et de proposer des politiques en matière de développement économique, touchant aussi bien aux secteurs de l'industrie et du commerce qu'à ceux de l'habitation, du transport et du tourisme. Cette commission se veut aussi le lien direct entre les autorités de la ville et les intervenants économiques à Montréal avec qui l'on cherche à s'associer;

2) des stratégies programmatiques qui consistent à mettre sur pied des programmes initiés par la ville elle-même en vue de susciter un impact positif sur l'économie, qui est en état de stagnation. Dans le cadre de ces stratégies, on retrouve l'opération 10 000 logements qui a été bonifiée par la suite (1982) pour comprendre 20 000 logements. Le but de ce programme étant double: soutenir l'industrie du bâtiment à Montréal et créer un parc de logements susceptible d'intéresser la classe moyenne qui a fuit vers la banlieue quelques années auparavant.

Un autre volet de ces stratégies programmatiques concerne la création de parcs

---

119 Ibid. p. 18.

120 Ibid. p. 19.

industriels. L'administration municipale poursuit l'objectif d'attirer des industries dans la limite de ses territoires, de les rapprocher de ses habitants qui y travaillent au lieu que les deux – l'industrie et les travailleurs – migrent vers la banlieue.

Sur le plan commercial, un troisième programme vise à revitaliser les artères commerciales (RAC) dans la ville en général et dans les quartiers en particulier. L'objectif est, encore une fois, de soutenir l'action des commerçants locaux face aux nombreux centres d'achat des banlieues.

Enfin, un dernier volet, qui s'inscrit bien dans les stratégies programmatiques, concerne la mise sur pied d'entreprises mixtes gérées à parts égales par des hauts fonctionnaires de la ville et des intervenants du secteur privé. Dans ce cadre, on a vu naître, tout particulièrement, l'Association montréalaise d'action récréative et culturelle (AMARC), la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) et la Société immobilière du patrimoine architectural (SIMPA)[121];

3) des stratégies politico-idéologiques qui peuvent être résumées dans le nouveau discours des leaders politiques montréalais. Ce discours met de l'avant la relance économique alors que le secteur vit en plein marasme; la régénération de la ville traditionnelle alors que les démolitions et l'abandon des infrastructures anciennes ont déstructuré cette partie du patrimoine montréalais; et la revitalisation de la vie de quartier alors que la spéculation et les démolitions répétées ont dénaturé cette structure de vie communautaire. Ainsi, ce nouveau discours présente une réponse à tous les groupes montréalais préoccupés par la situation globale de leur ville.

Dans l'ensemble, ce programme semble très louable sur le plan économique, mais il fait encore abstraction totale des revendications relatives à la participation des

---

121 Notons qu'avec la SIMPA est né le Programme d'intervention dans les quartiers anciens (PIQA) qui vise à mettre en valeur le tissu urbain existant par la promotion, notamment du principe de l'intégration architecturale et urbaine des nouvelles implantations immobilières.

Montréalais au processus de prise de décision. Sur ce point, le maire J. Drapeau a échoué. Son contact avec les milieux populaires montréalais qui l'ont mené au pouvoir en 1954 et en 1960, s'est effrité de sorte que la contestation s'est poursuivie de plus belle et qu'aux élections de 1986, les réformistes du RCM ont accédé au pouvoir avec une victoire éclatante. Le nouveau maire de Montréal est alors Jean Doré.

Comme nous l'avons vu, le RCM a perdu son statut d'Opposition officielle à l'Hôtel de Ville aux élections de 1978. Il l'a reconquis en 1982 avec un programme toujours axé sur la décentralisation et la transparence du pouvoir municipal. Puis, en se préparant aux élections de 1986, le RCM rajoute, à ses chevaux de bataille politique, la mise sur pied d'un processus de consultation publique – une façon de préciser son idée de participation au processus de prise de décision –, et le lancement d'une opération de planification urbaine (élaboration d'un plan directeur) pour Montréal. Son chef, J. Doré, l'a expliqué clairement lors de sa campagne électoral en indiquant lors d'une de ses interventions que:

> "My first act, if I'm elected (...) is to establish a system of consultation and of planning and architectural controls which would permit citizens to express themselves with the support of the professionals in urban design"[122].

Il faut noter ici que c'est la première fois que l'on parle finalement d'élaborer un plan directeur pour la ville de Montréal. Enfin, dira la critique, des moyens de contrôle du développement urbain et d'articulation des différentes actions des intervenants montréalais sur le plan spatial sont mis en perspective. Une fois au pouvoir, le RCM s'est lancé de plein pied dans la réalisation de cette promesse de planification du développement. Le résultat a abouti effectivement à un plan directeur d'urbanisme adopté officiellement en 1992. Par ailleurs, le programme politique en général du RCM s'avère correspondre à ce que les Montréalais attendaient de la part de leurs leaders politiques. Toutefois, il faut noter que, sur le plan économique, le passage du régime de J. Drapeau à celui de J. Doré se caractérise par la continuité. L'agenda des réformes

---

122 Citation rapportée par J.F. Léonard & J. Léveillée (1986) _ Montreal after Drapeau. p. 76.

élaboré à la fin des années 1970 par le Parti civique a été maintenu et reconduit avec quelques bonifications en 1982, puis en 1986. A ce sujet, M.V. Levine écrit:

> "This reshaping of Montreal's redevelopment agenda continued in 1986 following the retirement of Drapeau and the ascension of Jean Doré and the RCM to City Hall. In the early 1980s, the RCM made its peace with Montreal's corporate establishment and the early economic development policies of the Doré administration bear little resemblance to the "neighborhood socialism" advanced by the RCM in the 1970s. Nevertheless, City Hall under Jean Doré has extended the push toward concertation and strategic planning begun in the last stages of the Drapeau regime"[123].

Ainsi, d'une façon globale, Montréal a connu un changement de régime politique. Celui-ci s'est traduit par le passage d'une administration véhiculant le développement urbain comme un processus économique qui répond à des besoins économiques locaux à une autre administration qui a doté ce même développement urbain d'un volet social exprimé par les différents groupes d'acteurs montréalais. Ce changement correspond, en réalité, aux bouleversements du contexte économique, comme nous l'avons vu, mais aussi à des changements socio-culturels survenus au sein même de la population montréalaise en général.

3 L'EVOLUTION DE LA SCENE SOCIO-CULTURELLE MONTREALAISE

La société montréalaise a vécu durant les années d'après-guerre une période de rattrapage qui a touché à tous les aspects de sa vie et ce, aussi bien en tant qu'individus que communauté. Cela a résulté en une nouvelle mentalité et de nouvelles pratiques qui se sont révélées de façon significative à travers l'espace physique de la métropole. Tout cela nous l'avons vu précédemment. Mais, même si les Montréalais ont manifesté une adhésion massive aux changements profondément teintés de modernisation de la société, ils n'ont pas pour autant sombré dans la passivité devant les effets négatifs de toutes ces transformations. Leur ville a subi des bouleversements en tant que milieu de

---

123 M.V. Levine (1989) _ Op. Cit. p. 145.

vie et ils ont réagi dès les premières manifestations de ces effets. Ils ont travaillé à éveiller une conscience collective capable de créer une force de réaction à la mesure de celle qui est en action sur leur environnement de vie en communauté. Cela a pris un long et sinueux cheminement pour aboutir à une période où le reste des acteurs sociaux ont commencé enfin à s'approprier les revendications de ces Montréalais. C'est le temps de la convergence des intérêts de tous qui s'annonce. Nous retracerons ici ce cheminement de même que les marques (spatiales) qu'il a laissées à travers l'espace montréalais.

3.1 LES GROUPES POPULAIRES DE PRESSION A MONTREAL

Comme nous l'avons déjà mentionné, les efforts de modernisation de Montréal ont été basés dès le départ, et de manière globale, sur des opérations de démolition souvent massive et touchant aux zones résidentielles et de patrimoine historique. Le cas du centre-ville en particulier est très révélateur de l'ampleur de ces opérations. On a rasé des logements familiaux, des commerces de quartier et des demeures victoriennes. On a forcé la re-localisation de gens ailleurs sur le territoire de la région, sinon dénaturé leur environnement de vie par des usages incompatibles avec leur milieu. Tout cela s'est fait dans le but de laisser la place à des complexes multifonctionnels, à des tours d'habitation luxueuse, à des infrastructures et des équipements d'envergure comme la Maison de Radio-Canada. Certes, au tout début de l'opération de modernisation (les années 1950), on a entrepris des projets de rénovation urbaine qui consistaient à démolir les logements vétustes et insalubres et à les remplacer par d'autres neufs, modernes et confortables. Cela a abouti d'ailleurs au seul projet (au centre-ville) des Habitations Jeanne-Mance, dont on a parlé précédemment. Mais, très vite, ces programmes ont cessé leur volet remplacement des logements au centre-ville, et il n'y restait que les démolitions massives tout simplement. Les habitants, quant à eux, devaient déménager ailleurs, là où leurs moyens financiers leur permettaient de se loger.

Cette situation a entraîné la réaction des citoyens dès le milieu des années 1960.

D'autant plus que la ville de Montréal pratiquait en quelque sorte deux politiques distinctes en matière de développement urbain et de rénovation des logements. En effet, en 1965, la ville appliquait un programme de rénovation (subventions) uniquement dans le quartier de La Petite-Bourgogne, alors qu'au centre-ville, les opérations de démolition dans les zones résidentielles et leur envahissement par la spéculation étaient chose courante, voire normale, pour les autorités municipales. C'est l'esprit de modernisation du centre-ville qui régnait alors à l'Hôtel de Ville.

Cette réaction des citoyens contre les démolitions est devenue très importante avant même la fin des années 1960, et cela s'est manifesté de façon significative dans la création de nombreux comités de citoyens pour défendre leur quartier contre l'envahissement extérieur (démolition ou tout autre développement incompatible). Il faut noter ici que ces regroupements des citoyens et leurs réactions collectives face aux différents problèmes font partie de cette ambiance générale qui régnait à Montréal et qui consistait à vouloir se prendre en main, réclamer son dû et faire valoir son point de vue. Le nombre de ces regroupements est impressionnant et leurs actions sont importantes en tant que groupes sociaux agissant sur la scène urbaine. J.C. Marsan écrit à ce propos ce qui suit:

> "...Ils [les groupes populaires de pression] se comptent (...) par centaines: comités de citoyens, d'action, de conservation, d'information, d'occupation; associations de locataires et de résidents; centres communautaires, de recherche, de services; coopératives d'habitation, fronts communs, etc.
> "....Ils ont tous poursuivi plus ou moins les mêmes objectifs, à savoir la défense des intérêts de ceux et celles qui vivent la ville"[124].

Le regroupement des citoyens pour défendre leurs intérêts est un phénomène qui a toujours existé à Montréal, comme ailleurs. Mais, leur montée spectaculaire à partir de la fin des années 1960 dans cette ville est très significative. Elle représente une prise de conscience au sein de la population (de différentes classes sociales) concernant son environnement de vie quotidienne et de son vécu en tant que communauté. Comme le

---

[124] J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 384-385.

précise P.A. Linteau, les comités de citoyens, qui se sont formés partout à travers la ville, affichent leur refus d'embarquer dans des projets de modernisation et de transformations radicales de leur environnement urbain. Ils proposent comme alternatives des solutions beaucoup plus modestes, mais surtout étudiées à l'avance et planifiées selon les besoins de la collectivité dans son ensemble. P.A. Linteau écrit sur ce point:

> "Aux projets des promoteurs ou des pouvoirs publics qui veulent moderniser et transformer les quartiers anciens, le comité Milton-Parc et d'autres qui surgissent ailleurs dans la ville opposent une vision communautaire et proposent comme solution la revalorisation de la vie de quartier"[125].

Toutefois, il faut noter, comme le montre James Lorimer[126], que toutes les grandes villes canadiennes ont eu à faire face durant cette période à ce genre de réaction de la part de leurs citoyens. D'ailleurs, les années 1960 sont elles-même des années de contestation générale, de déception face au développement technologique et de ses conséquences à travers tout le monde occidental.

J. Lorimer[127] fait remarquer que ces citoyens protestataires se divisent en deux groupes qui se différencient entre eux principalement par l'échelle de leurs actions. Le premier groupe, qu'il a nommé "primary groups", est apparu comme une organisation à l'échelle d'une rue, d'un quartier, pour exprimer l'indignation et le refus des quelques citoyens concernés, face à un projet ou un développement qui fait du tort à leur environnement immédiat. Le second groupe, nommé "secondary groups", a émergé à une échelle plus grande, celle de la ville en général, pour sauver un boisé ou un espace vert, s'opposer à la construction d'une autoroute, protéger le patrimoine ou encore, tenter de faire changer des politiques de planification, quand elles existent bien entendu. Remarquons que ce second groupe est logiquement composé de membres appartenant

---

125 P.A. Linteau (1992) _ Op. Cit. p. 517.

126 J. Lorimer (1983) _ "Citizens and the Corporate Development of the Contemporary Canadian City". UHR/RHU, vol.XII, n° 1. p. 3-9.

127 Ibid. p. 4 et 5.

au premier; le but de tous étant d'ordre stratégique ("l'union fait la force").

A Montréal, les groupes de pression entrent bien dans cette catégorisation de J. Lorimer. Il y a eu formation de groupes de citoyens partout à travers la ville pour défendre leurs propres intérêts et ce, à tous les niveaux des couches sociales. A ce titre, D. Gabeline et al.[128] dénombrent des centaines de ces groupes en 1975 et de toute taille. Leurs objectifs ultimes se résument essentiellement en trois points: améliorer le cadre physique de la ville, rendre l'administration municipale plus transparente, et s'opposer à tout projet susceptible d'abîmer le caractère et la beauté de la ville. Ainsi, c'est à l'environnement urbain existant que l'on s'attache, y compris ses espaces naturels et ceux construits.

Parmi les regroupements de citoyens de la seconde catégorie appelée "secondary groups", Montréal en a connu au moins trois principaux. Il s'agit de Espaces verts, Sauvons Montréal et Héritage Montréal. Les deux premiers sont nés à la suite de deux grandes batailles que les Montréalais ont menées contre des projets de promoteurs et contre l'indifférence manifestée par l'administration montréalaise dans ces dossiers. Le troisième est apparu en 1975 suite à une volonté du milieu professionnel montréalais d'éduquer l'opinion publique, de diffuser l'information et de soutenir les actions des citoyens en vue de préserver leur milieu de vie. Ainsi, dans le cas du groupe Espaces verts, c'est en 1971 qu'il a vu le jour pour défendre le domaine des Sulpiciens, situé dans la rue Sherbrooke, contre une démolition envisagée par un promoteur immobilier. Ce dernier projetait de remplacer le bâtiment et les espaces verts qui l'entourent par un ensemble résidentiel de 5000 logements. La bataille, qui a mobilisé une forte opinion publique, s'est terminée en faveur du groupe de citoyens Espaces verts.

Quant au groupe Sauvons Montréal, D. Gabeline et al. rapportent qu'il est formé de citoyens de tous âges et de tous horizons professionnels. Ils écrivent que ce sont des

---

128 D. Gabeline & al. (1975) _ Op. Cit. p. 183 et ss.

"...architects, planners, pensioners, students, artists, housewives and people displaced by urban renewal"[129]. Cela se perçoit facilement si l'on examine la liste[130] des différents "primary groups" de citoyens qui se sont alliés pour le former en 1973. Ils sont plus d'une vingtaine, parmi lesquels nous pouvons nommer Bishop St. Tenants' Association, Comité des citoyens Milton-Parc, Comité des citoyens de Rivière-des-Prairies, Comité de conservation de Montréal, Community Design Workshop, Conservation Society of McGill University, Esplanade Residents Association, Faubourg Cherrier, Friends of Windsor Station, Green Avenue Village Association, Green Spaces, Human Rights for Senior Citizens, Montréal Society of Architecture, Society for the Preservation of Great Places, Students Society (université McGill).

Le groupe Sauvons Montréal est né à la suite de la célèbre bataille concernant la démolition de la maison Van Horne, une grande demeure victorienne ayant appartenu à Sir William Van Horne, grand constructeur du chemin de fer Canadien Pacifique[131]. Les Montréalais ont perdu cette bataille, mais l'affaire a pris beaucoup d'ampleur et a constitué un point tournant pour l'opinion publique montréalaise, puis canadienne[132], sur la gestion du développement urbain face au patrimoine bâti. Les gens ont pris conscience d'un fait important: l'héritage qu'ils ont reçu de leurs aînés et qui constitue leur identité culturelle (visible) est en train de disparaître aux mains de gens (promoteurs et représentants publics) qui poursuivent "la croissance pour la croissance", comme l'écrit J.C. Marsan[133]. Ce ne sont plus des constructions de routes et d'infrastructures modernes que l'on peut à la limite justifier et négocier, mais plutôt des projets de développement axés sur la rentabilité économique et qui profitent avant tout aux promoteurs immobiliers. L'intérêt du citoyen ne trouve son compte ni dans la qualité architecturale et urbaine des

---

129 Ibid. p. 187.

130 Voir la liste complète dans D. Gabeline & al. (1975) _ Op. Cit. p. 187-192.

131 Voir la description de la maison Van Horne présentée par J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 385.

132 Voir à ce sujet J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 385-386.

133 Ibid. p. 386.

nouvelles réalisations, ni dans la valeur de la référence culturelle et sentimentale que constitue le site comme tel.

Les différents groupes populaires de pression à Montréal mènent généralement des actions sur le terrain en faisant signer des pétitions, en manifestant leur opposition aux responsables des projets, en assistant aux séances du Conseil municipal et en exprimant leurs points de vue dans les médias et à travers toutes les instances publiques et sociales. Ces actions ont souvent porté fruit dans l'immédiat, mais elles se sont cristallisées dans une action politique qui a mené à la création de partis politiques municipaux. Ces derniers ont fondé leurs programmes électoraux sur les revendications de ces groupes populaires. C'est le cas, tout particulièrement, du Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM).

Sur le plan de la ville comme environnement de vie quotidienne et espace collectif, les groupes populaires ont signifié clairement que la ville dans son ensemble n'appartenait pas uniquement aux promoteurs immobiliers ou aux représentants politiques qui leur tendent l'oreille sans trop se soucier de besoin autres que ceux d'ordre économique. Par leurs actions intensives et axées essentiellement sur l'espace physique, sur ses bâtiments, son architecture, ces groupes ont nourri une prise de conscience collective concernant la qualité de la vie en ville en général, et de l'espace urbain en particulier. La ville avec ses quartiers anciens, ses monuments, son architecture, appartient à l'ensemble de la collectivité, et à ce titre, J. Lorimer écrit:

> "... There have always been amongst citizen groups echoes of the view that land, even urban land, and buildings are not mere commodities whose ownership and exchange should be subject to no special concern. The prospect of large scale foreign ownership of Canadian land has given rise to worries along this lines in Canada. The debate about the demolition of significant buildings underlines the fact that buildings are more than just consumption object, expression of the community..."[134].

Les groupes populaires de pression ont ainsi constitué le volet le plus important

---

134 J. Lorimer (1983) _ Op. Cit. p. 8-9.

dans le dynamisme du changement socio-culturel de la société montréalaise. Ils dénotent le changement de mentalité concernant la manière de concevoir le développement économique, qui dorénavant doit être, selon ces groupes, le vecteur par excellence du développement social et culturel à Montréal. En cela, le phénomène des groupes de citoyens cristallise autant les débats politiques que ceux sur le développement économique de la ville, et leurs actions ont été concentrées sur l'espace physique de la ville, laissant des empreintes visibles que nous retracerons dans ce qui suit.

3.2 LES TRACES SPATIALES DU CHANGEMENT SOCIO-CULTUREL A MONTREAL

Nous venons de voir plus haut que le changement socio-culturel qui s'est produit au sein de la société montréalaise en général consiste en l'émergence d'une nouvelle mentalité qui s'est reflétée avant tout dans l'attitude des gens face à leur environnement de vie et sa qualité. Cette même mentalité se retrouve aussi dans leurs réactions face à leur héritage et leurs racines, face à la manière d'articuler développement économique, progrès technique et facteurs socio-culturels importants. Cette situation n'est pas propre à la société montréalaise, comme nous le fait remarquer J.C. Marsan, mais elle s'inscrit plutôt "dans un mouvement en faveur de la qualité de la vie, qui s'impose un peu partout dans les sociétés d'économie avancée à partir des années 1970" [135]. Cette mentalité s'est aussi transcrite à travers l'espace physique de Montréal et ce, en donnant lieu à des réalisations, mais aussi à des débats et des tentatives de recherche et d'exploration dans le domaine de l'aménagement urbain et de l'architecture. A ce titre, le Montréal de l'après 1970 présente des expériences tout aussi différentes qu'intéressantes.

Ainsi, selon notre analyse de la situation, les manifestations spatiales de cette nouvelle mentalité durant les années 1970 et 1980 peuvent être classées globalement en trois catégories principales. Deux d'entre elles s'inscrivent directement dans le

---

135 J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 384.

mouvement du retour sur les traces du passé en matière d'aménagement de l'espace et d'héritage urbain, et la troisième tend plutôt vers la continuité des pratiques et des manières de penser l'espace urbain que l'on a connues dans les années 1960. Ces catégories sont: la redécouverte du patrimoine urbain; la remise en question de l'architecture moderne; et, la continuation de l'architecture moderne comme tel.

Concernant la redécouverte du patrimoine urbain, il faut noter que la notion de patrimoine urbain a connu tout un développement durant les dernières décennies pour s'élargir et comprendre aujourd'hui non seulement ce qui est ancien et ayant des valeurs sûres (qualité et savoir-faire), mais aussi tous les usages et l'ambiance qui vont avec ce bâti (urbanité et savoir-vivre). A ce titre, J.C. Marsan écrit:

> "D'une part, toutes les valeurs sûres des périodes précédentes sont retenues. D'autre part, l'architecture de la période victorienne, l'architecture vernaculaire et industrielle en font désormais partie. Y sont inclus désormais des rues (...), des ensembles (...), des corridors visuels (...), des quartiers (...) et des secteurs urbains complets...."[136].

A propos du sens que l'on recherche à travers ce large éventail de la conservation du bâti, l'auteur ajoute ce qui suit:

> "...Il s'agit d'un patrimoine d'usage et d'ambiance (...).
> "Le patrimoine qui semble motiver les gens maintenant est celui de l'habitat traditionnel, du cadre de vie des quartiers anciens. Ces quartiers, avec leur aménité et leurs institutions, avec leurs rues animées où existe une solidarité, avec leurs activités et leurs services, qui favorisent la convivialité, avec, enfin, leurs formes urbaines et architecturales qui réjouissent l'oeil et l'esprit, sont d'autant plus chers au coeur du citoyen ordinaire..."[137].

A Montréal, cette nouvelle notion du patrimoine urbain a donné lieu à une série d'interventions et d'opérations de construction qui se différencient fortement de celles de la *tabula rasa* et du bulldozer des années 1960. Ces expériences peuvent être divisées en cinq groupes, selon nos propres constatations. Tout d'abord, il y a eu des projets de conservation-restauration qui ont permis tout particulièrement de sauver le Château

---

136 Ibid. p. 390.

137 Ibid. p. 391.

Dufresne en 1976, puis la Chapelle du Sacré-Coeur en 1980. Le second groupe d'interventions est celui de la rénovation qui a permis une remise en forme et a donné un second souffle notamment à l'Hôtel Windsor dans la deuxième moitié des années 1980. L'exemple a été suivi durant les années 1990 par d'autres projets concernant tout particulièrement des théâtres. Le troisième groupe d'interventions est celui du recyclage. Ici, il y a eu des opérations qui ont permis de donner une seconde vie à des constructions existantes tels les Jardins Prince-Arthur, une série de cinq résidences en rangée, le Cours Le Royer (1979-1981), le Cours Saint-Pierre (1980-1982), l'Hôtel Mont-Royal (1986-1988), etc. Le quatrième groupe d'interventions concerne la sauvegarde et la revitalisation d'ensembles urbains. Parmi les projets qui s'y inscrivent, nous pouvons citer la gare Windsor, le domaine des Sulpiciens, le couvent des Soeurs grises[138], le quartier chinois, le caractère et l'aménagement urbain de la rue Saint-Pierre (Vieux-Montréal), les programmes municipaux de revitalisation des artères commerciales (RAC) et d'intervention dans les quartiers anciens (PIQA), etc. Le cinquième et dernier groupe d'interventions concerne les opérations d'aménagement d'espaces publics d'une manière que l'on peut qualifier de traditionnelle. Ce sont des projets de parcs de récréation régionaux, de places publiques aménagées à travers le tissu urbain existant, et surtout du réaménagement du Vieux-Port à des fins récréatives, accessible à tous et en tout temps.

Dans la catégorie (deuxième) de la remise en question de l'architecture moderne, les expériences et les projets sont aussi diversifiés et s'appuient tous sur cette demande générale exprimée par les gens, à savoir, le retour aux sources, le respect de l'héritage reçu, la continuité de l'histoire, le rejet du projet de l'architecture moderne, c'est-à-dire le fait de vouloir nier l'histoire et de repartir à zéro comme sur une page blanche. Ces expériences peuvent elles aussi être divisées en trois groupes principaux. Tout d'abord, il y a les expériences d'architecture dite de style postmoderne. Celle-ci, tout en restant d'inspiration moderne, présente des traits formels qui reprennent les éléments

---

138 Notons que dans le cas de ces trois derniers complexes, il s'agit plutôt d'exemples de conservation qui n'ont pas connu de projet de revitalisation.

architecturaux et urbanistiques traditionnels. Sa description par J.C. Marsan nous en donne une idée précise. Il écrit:

> "L'architecture postmoderne tente de se libérer de l'approche réductrice de l'architecture moderne dans le but de susciter davantage de contentement et d'émotion dans la population. Pour ce faire, elle renoue avec les formes historiques appartenant au bagage culturel de l'humanité ou avec celles de l'expression vernaculaire d'une culture en particulier. Pour satisfaire le besoin d'enracinement, elle revient aux matériaux locaux traditionnels, habituellement les plus prestigieux"[139].

Ainsi, c'est dans le cadre de cette nouvelle conception de l'espace architectural et urbain qu'ont vu le jour à Montréal un nombre important de projets de tours à bureaux et de complexes multifonctionnels. Parmi eux, on peut citer la tour de l'Industrielle-Vie, qui a ouvert ses portes en 1986, la Place Félix-Martin, dont la première partie (tour de la SNC) a été inaugurée en 1988, la Maison des Coopérants, datant de 1988 elle aussi, la Place Montréal Trust et le 1000 de La Gauchetière, ouverts respectivement en 1991 et 1992.

Le second groupe de projets dérivant de la remise en question de l'architecture moderne est celui de l'architecture dite de façade. Celle-ci s'emploie en fait à rechercher une animation visuelle au niveau de la façade du bâtiment dans une tentative ultime de faire dialoguer le mur écran de l'architecture moderne elle-même. Ce même mur à qui on a fortement reproché sa froideur et sa manière insolite de nous renvoyer notre image sans forcément établir un dialogue avec les utilisateurs de l'espace urbain qu'il génère. A Montréal, J.C. Marsan dénombre au moins deux exemples de cette architecture[140]. Il s'agit de l'Edifice Aetna et du centre Manu Vie qui ont été inaugurés tous deux en 1980.

Le troisième et dernier groupe dans la catégorie de la remise en cause de l'architecture moderne est celui de l'architecture dite urbaine. Ici, les expériences et les

---

139 Ibid. p. 414.

140 Ibid. p. 411-414. On y trouve beaucoup de détails sur ces exemples et autres.

projets qui ont été menés à terme à travers l'espace montréalais se caractérisent tous par une exploitation recherchée des conditions existantes et offertes par le site lui-même, y compris ses données morphologiques et typologiques, qui le relie forcément à son histoire et à l'espace urbain traditionnel. Parmi ces projets, nous pouvons citer, avec J.C. Marsan[141], les cas suivants: le centre d'accueil Armand-Lavergne, construit entre 1979 et 1983, le siège social de Johnson & Johnson, réaménagé entre 1983 et 1986, un autre siège social, celui de la Maison Alcan, réalisé entre 1982 et 1983, et enfin, le cas du Centre de commerce mondial, commencé en 1987 et inauguré en 1991. Dans les trois derniers projets cités, il y a eu intégration harmonieuse et complète de bâtiments anciens existant sur les différents sites[142].

Mais l'architecture moderne des années 1960 n'a pas pour autant disparu à Montréal devant toutes les expériences que nous venons de citer. Notre troisième catégorie regroupe bien des projets et des réalisations de ce type d'architecture qui est, selon les propres termes employés par J.C. Marsan, "narcissique, et possédant en elle-même sa propre raison d'être, trop souvent au détriment de son insertion dans les paysages urbains"[143]. Parmi ces réalisations, on peut citer l'ensemble Bell-Banque Nationale, achevé au tout début des années 1980, et la tour de la Banque nationale de Paris (BNP), ouverte en 1981. Les années 1990 ont aussi vu pousser la tour IBM-Marathon (1993) dans ce même style d'architecture.

Ce sont là les principales traces spatiales transcrites par la nouvelle mentalité de réappropriation de l'espace et de la ville à Montréal. Par leur quantité et leur qualité spatiales, elles nous révèlent non seulement le changement observé dans les manières

---

141 Ibid. p. 419-423. Des détails importants et intéressants sur les différents projets s'y trouvent.

142 Il est important de noter ici que, dans le cas de la Maison Alcan, c'est le président lui-même de la compagnie qui a demandé à l'architecte R.T. Affleck d'intégrer les bâtiments anciens au nouveau projet. On est bien loin des opérations de la *tabula rasa*. Voir à ce sujet l'entrevue de L. Ouellet (1985) avec l'architecte Affleck parue dans Continuité, n° 29. p. 12-13.

143 Ibid. p. 411. On y trouve aussi des détails concernant les exemples ici cités.

et les pratiques quotidiennes des Montréalais, mais aussi un dynamisme important qui soutient les efforts déployés dans le cadre de ce même changement socio-culturel. Quant à leur distribution à travers l'espace Montréalais, ces traces sont nombreuses à se concentrer au centre-ville. Ceci n'est pas déplaisant en soi, mais le programme fonctionnel de ces nouvelles constructions dans cet espace affiche, selon J.C. Marsan, une faiblesse de taille. En effet, suivant un portrait général du centre-ville de Montréal qu'il a établi en 1987[144], il appert qu'au moment où la fonction de bureaux occupe plus de 46% de la surface de plancher disponible dans cet espace, les autres fonctions urbaines sont en régression nette. Les nouvelles tours datant des années 1980 sont plutôt monofonctionnelles (bureaux), contrairement à celles de la décennie précédente. Ainsi, en 1983, l'industrie ne représente qu'un maigre 14% de la superficie totale de plancher. Les habitations n'occupent que 7% de cette même surface et ce, après une perte de la population résidente estimée à 65% entre 1961 et 1981. La fonction de commerce de détail est relativement active, mais il faut tenir compte du déséquilibre dans sa distribution entre la ville intérieure et la ville de surface. Quant aux équipements culturels et aux espaces verts, le centre-ville montréalais présente un déficit certain.

Ainsi, nous pouvons constater que le développement du centre-ville s'est poursuivi dans les années 1980 suivant les mêmes efforts de modernisation et de régionalisation que dans les décennies précédentes. En ce sens, l'intense activité de construction et la poussée des espaces à bureaux reflète largement le dynamisme et les efforts déployés par les leaders économiques montréalais depuis la fin des années 1970 en particulier. Par contre, le déséquilibre fonctionnel que ce centre-ville affiche témoigne du handicap important que représente l'absence d'une vision précise de son développement à moyen et long terme, c'est-à-dire un processus de planification et d'orientation (et de contrôle) du développement urbain. C'est précisément ce que les différents groupes populaires de pression réclament depuis le tout début des années 1970.

---

144 J.C. Marsan (1987) _ "Montréal: l'avenir d'un centre-ville, problèmes et défis". In: Aménager l'urbain. De Montréal à San Francisco. de: A. Germain & J.C. Marsan (dir.). p. 15-36.

4 LES ELEMENTS PREMIERS DU CONTEXTE GENERAL DE L'EVENEMENT McGILL COLLEGE

Notre analyse de la triple scène économique, politique et socio-culturelle montréalaise durant les années 1970 et 1980 nous révèle qu'il s'agit là d'un contexte de réaction par rapport à ce qui se passait dans la ville et ce, que cela soit pratiqué de l'intérieur ou imposé de l'extérieur. En effet, après une période de modernisation intense qui a touché tous les aspects de la vie des Montréalais et qui a marqué profondément leur espace physique, le temps d'évaluation des conséquences et de remise en question est arrivé.

Cela a d'abord commencé au sein des milieux populaires montréalais qui ont dénoncé la manière des autorités publiques de gérer le développement de leur ville. A une administration des affaires municipales basée sur l'accommodation et l'entière confiance par rapport aux investisseurs privés, aux promoteurs immobiliers et aux autres paliers de gouvernement, ces milieux populaires présentent leurs propres alternatives fondées, d'une part, sur la participation et la transparence en matière de gestion municipale et, d'autre part, sur la planification du développement urbain à court, moyen et long terme. C'est là un système culturel qui se caractérise par le collectivisme et le réformisme. De plus, ces groupes ne rejettent en rien les investissements du secteur privé d'où qu'ils viennent, mais ils s'opposent à toute conséquence négative qui pourrait avoir lieu sur leur environnement de vie alors que le développement est laissé aux mains de gens externes à la ville. A ce titre, H. Aubin écrit:

> "... They [ordinary Montrealers] have become disenfranchized from their own city. Since 1960, decisions on what to build and how to build it have been made largely by outsiders and their local lackeys. With decision-making on urban growth concentrated in the hand of people with few roots or commitments here, it is understandable why the character of this growth has been so impersonal"[145].

Ce qui revient à dire qu'il faut prendre en considération les besoins propres et réels de la population montréalaise dans toute opération de développement urbain, aussi petite

---

145 H. Aubin (1982) _ "Mayor's Liberation of Montreal". ARQ, n° 10. p. 19.

qu'elle soit.

Ces besoins des Montréalais sont loin d'être simplement d'ordre matériel, mais touchent plutôt à des aspects culturels, identitaires et même sensoriels exprimés par les groupes de pression populaire en général. A cet effet, les Montréalais ont clairement signifié leur désaccord avec la destruction de leur milieu de vie urbaine, leur recherche d'identification et de retour vers les valeurs et la culture traditionnelles, leur attachement à leur héritage en matière d'espace urbain, de même que d'ambiance et d'usage qui lui correspondent. Pour eux, le développement économique n'a plus uniquement comme objectif l'enrichissement matériel, mais il doit plutôt être le vecteur du développement social et de l'édification d'une civilisation humaniste transférable aux générations futures.

Ainsi, nous pouvons dire que cette mentalité de réappropriation retracée au sein du milieu socio-culturel montréalais depuis le tout début des années 1970 est soutenue par une idée de changement qui s'effectue par des améliorations successives (contrairement à toute idée révolutionnaire). Elle se caractérise par ses désirs de promotion et de participation au développement de Montréal, de recherche de la cohésion sociale et de l'unité entre l'ensemble des Montréalais, mais aussi d'un rapport équilibré entre les différents acteurs sociaux actifs dans la ville. Du point de vue de l'histoire et de la culture, cette même mentalité puise dans la recherche d'enracinement et d'identité, dans le rapport nature-culture plutôt que technique-culture, et accorde par conséquent toute l'importance aux traditions, aux valeurs culturelles et à la continuité de l'histoire.

Cette mentalité de réappropriation qui a émané du milieu socio-culturel a mûri et s'est organisée tout au long des années 1970 pour se cristalliser en une action politique et donner lieu à la naissance du Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM). Ce dernier s'est emparé du statut d'Opposition officielle, et à ce moment là, l'Hôtel de Ville de Montréal devient animé par une confrontation entre deux visions du développement urbain. La première est celle de l'administration en place (Drapeau) et elle conçoit ce

développement comme étant un processus axé sur la croissance économique locale. La seconde est celle de l'opposition (Doré) et elle prône la participation, la décentralisation du pouvoir vers les quartiers, la transparence dans la gestion des affaires de la ville et la planification urbaine comme moyen de contrôle collectif du développement urbain. Cette nouvelle manière de gérer les affaires municipales fait ainsi son entrée à l'Hôtel de Ville de Montréal où on n'est pas encore habitué à partager ses pouvoirs avec beaucoup de gens. Le système politique est local et présente des traits caractéristiques du progressisme.

Mais, à elle seule, l'Opposition du RCM ne réussit pas à faire changer les choses à l'Hôtel de Ville. C'est plutôt la combinaison d'autres facteurs d'ordre économique et financier qui ont fini par forcer l'administration Drapeau à changer de discours et même de pratique pour s'orienter vers le partenariat, le dialogue et la concertation avec les acteurs économiques dans la ville. En effet, devant la crise économique du milieu des années 1970, qui a mis un frein à l'aide des gouvernements supérieurs et qui a eu des conséquences énormes en matière de chômage, l'administration de Montréal est devenue interventionniste et s'est tournée vers ses ressources locales et ses potentialités propres pour tenter de trouver des solutions. Mais il faut noter que le virage présenté par l'équipe du maire Drapeau reste insuffisant en ce sens qu'il ne se fait qu'en direction des acteurs économiques montréalais et non pas vers les milieux socio-culturels. Ainsi, nous pouvons dire que les caractéristiques du système politique (en développement) à Montréal se résument principalement en quatre points: l'importance de la politique locale et la tendance vers une forme d'autonomie; l'importance accordée à l'expertise; les efforts de coopération, de concertation et de partenariat; et, la manifestation d'un intérêt pour le présent et le futur. La recherche de la planification et de l'équilibre social resteront sans réponse de la part de l'administration Drapeau.

Sur le plan de la scène économique, le contexte montréalais des années 1970 et 1980 est celui des acteurs économiques locaux et de leurs réactions face à la stagnation relative de la croissance dans leur ville. En effet, tout au long de la décennie 1970 et de

manière tout à fait isolée, les leaders économiques montréalais (locaux) se sont activés à comprendre la situation de transformation de l'économie de la ville et à tenter des efforts de relance à répétition. A ce moment là, l'économie de Montréal connaissait des changements profonds qui ont relégué son secteur manufacturier au second rang et ont propulsé son secteur des services loin en avant. Aussi, cette période a vu les autres intervenants extérieurs à la ville s'éclipser petit à petit de la scène des investissements à Montréal, notamment le gouvernement fédéral et ses financements divers des investissements privés.

Vers la fin de la décennie, les fruits de tout le labeur de la communauté des affaires locale ont commencé à paraître. Celle-ci a réussi à établir un contact, puis un dialogue et ensuite à mener des actions communes avec les leaders politiques locaux et ce, dans le but de remettre Montréal sur les rails de la croissance économique. En cela, les hommes d'affaires montréalais appartenant aux deux principaux groupes linguistiques (francophone et anglophone) ont démontré un changement important dans leur attitude face au développement de leur ville. Tout d'abord, ils sont sortis de leur rôle passif pour en jouer un autre beaucoup plus actif et, par conséquent, beaucoup plus productif en terme de retombées à court, moyen et long terme. Puis, ces mêmes leaders de la scène économique montréalaise ont pris conscience de leur rôle de leadership auprès de leur communauté et des différents groupes d'acteurs sociaux qui la composent, et ont décidé cette fois-ci de l'assumer pleinement.

Ainsi, nous pouvons dire que les principales caractéristiques du système économique montréalais en ce début des années 1980 se résument en trois points majeurs. Tout d'abord, le système en lui-même est de type capitaliste avancé à l'échelle locale. Il recherche avant tout le leadership du capital local et sa pérennité. Pour cela, il tente de relancer l'économie, ce qui permettrait à Montréal de renouer avec la croissance, mais aussi avec le prestige et la rentabilité qui lui correspondent et dont jouissent les grands centres urbains de l'échiquier mondial. Les deux autres caractéristiques de ce système sont respectivement sa fonctionnalité et son efficacité.

A cet effet, les efforts de partenariat, de collaboration et de concertation entrepris avec les leaders de la scène politique montréalaise, de même que ceux de coopération et de mise en commun des expertises entre les deux organismes représentants les deux communautés des affaires visent avant tout l'atteinte de ces deux objectifs de fonctionnalité du système économique en place et de son efficacité. Il faut noter ici que toutes ces caractéristiques globales du système économique montréalais en ce début des années 1980 ne font pas de lui encore un système sensible aux appels des groupes populaires de pression. Du moins, cette sensibilité n'existe pas encore de manière officielle et formelle, car il ne l'exprime toujours pas en termes clairs et nets comme cela arrivera plus tard vers le milieu des années 1980, puis vers la fin de ces mêmes années.

Voilà les principales caractéristiques du contexte général de l'événement McGill College que nous résumons dans la figure 8 qui suit. Elles nous permettent de constater un fait important: après une première période de développement de Montréal où il se dégageait une certaine divergence dans les points de vue entre ses différents groupes d'acteurs sociaux, voilà qu'une nouvelle phase s'ouvre avec une convergence de certains points de vue et d'intérêts. Celle-ci regroupe les leaders économiques et politiques, mais il manque les groupes populaires et les milieux socio-culturels en général. Les observateurs de la scène politique montréalaise diront que cette large coalition viendra car le RCM se renforce de jour en jour et ce n'est qu'une question de temps. C'est effectivement ce qui est arrivé en 1986 alors que le RCM accédait au pouvoir après vingt-six années de règne du régime Drapeau. A ce moment-là, l'événement McGill College avait déjà eu lieu et les caractéristiques générales de ce contexte se sont précisées encore mieux, comme nous le verrons à travers l'étude de cet événement dans la prochaine partie (III) de la thèse. Mais avant de passer à cela, il nous faut retracer l'histoire de l'aménagement de l'avenue McGill College, le coeur même de cet événement. C'est l'objet du chapitre qui suit.

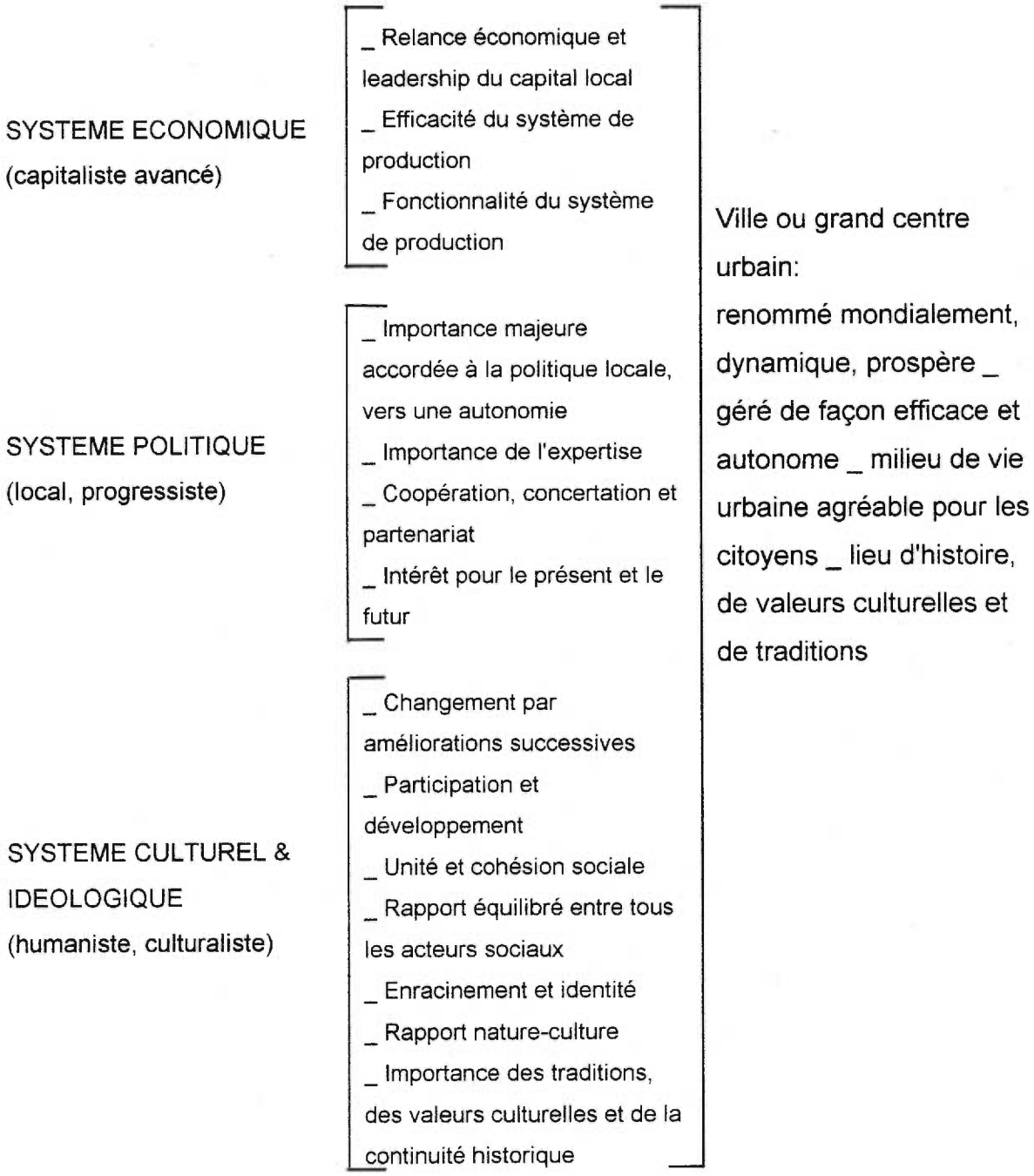


Figure 8 _ Les éléments premiers du contexte général de l'événement McGill College

Chapitre 6

HISTOIRE ET AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE

Comme nous l'avons déjà noté, l'avenue McGill College a connu une histoire et un développement spatial particuliers et ce, depuis son tout premier tracé partiel remontant au milieu du siècle passé. Elle a vu naître, s'effondrer et parfois même se réaliser des projets d'aménagement mis de l'avant au gré des conditions économiques, politiques et socio-culturelles que la ville de Montréal en tant que communauté a traversées durant tout ce temps. Dans ce chapitre, nous tenterons de retracer ces différentes propositions d'aménagement qui ont permis d'aboutir directement ou indirectement à ce lieu urbain fortement rattaché à l'identité de Montréal aujourd'hui. D'une manière globale, nous nous intéresserons à ses origines premières en tant qu'espace urbain servant principalement à la circulation. Puis, nous nous attarderons sur les interventions de la compagnie ferroviaire Canadien National qui a joué un rôle de premier plan dans l'aménagement de cette avenue. Par la suite, ce sont les interventions de la ville de Montréal dans l'aménagement de cet espace qui seront examinées. Tout cela nous amènera à la fin à délimiter l'état d'aménagement de l'avenue existant en 1982, soit à la veille de l'événement McGill College, objet de notre étude.

1 L'ORIGINE DE L'AVENUE McGILL COLLEGE

1.1 M. JAMES McGILL ET L'AVENUE McGILL COLLEGE

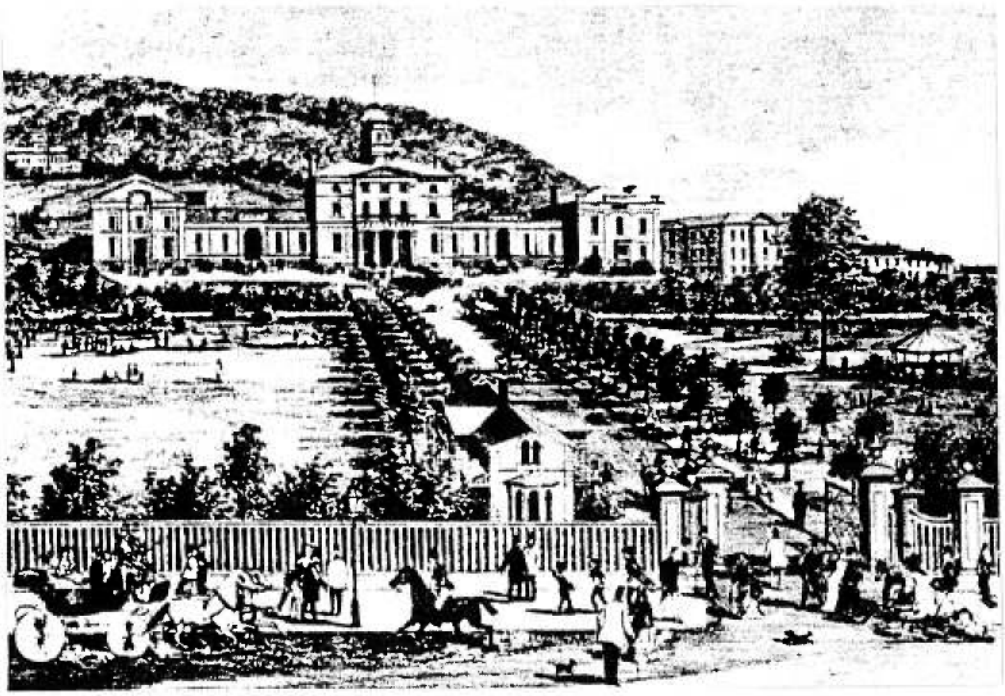
Le premier tracé de l'avenue McGill College remonte, selon M.A. Balfour et A.H. Reifenstein[146], au milieu du XIX^{e} siècle et il s'inscrit en quelque sorte dans un plan d'aménagement du campus de l'université McGill. A l'époque, le premier édifice de

---

146 M.A. Balfour - A.H. Reifenstein (1983) _ Whatever happened to McGill College Avenue? Thèse de maîrise,_School of Urban Planning, Université McGill _ Montréal. p. 49.

l'université, le Pavillon des Arts conçu par l'architecte John Ostell et construit entre 1839 et 1843, vient fermer la perspective nord d'une allée bordée d'une rangée double d'arbres et menant à l'entrée principale du campus située à l'autre extrémité (voir Pl. 6A). Par la suite, le reste des bâtiments universitaires, disposés autour de cette allée, sont venus circonscrire une place rectangulaire au pied de la façade parfaitement symétrique du Pavillon des Arts.

A ce stade-ci, il faut noter que l'aménagement de cet espace, qui semble être réfléchi en fonction d'une certaine direction axiale et d'une scénographie urbaine, est encore confiné à l'intérieur de l'enceinte de l'université. A l'extérieur, et plus exactement au sud de l'entrée principale du campus, les terrains n'ont commencé à être développés qu'à partir de 1858[147]. Toujours selon M.A. Balfour et A.H. Reifenstein, ce premier développement concerne la partie située entre les rues Sherbrooke et Ste-Catherine et



Pl. 6A _ Vue sur le Pavillon des Arts de l'université McGill dans les années 1840. (Source: P.R. Bisson et J. Lachapelle, 1990)

147 Idem.

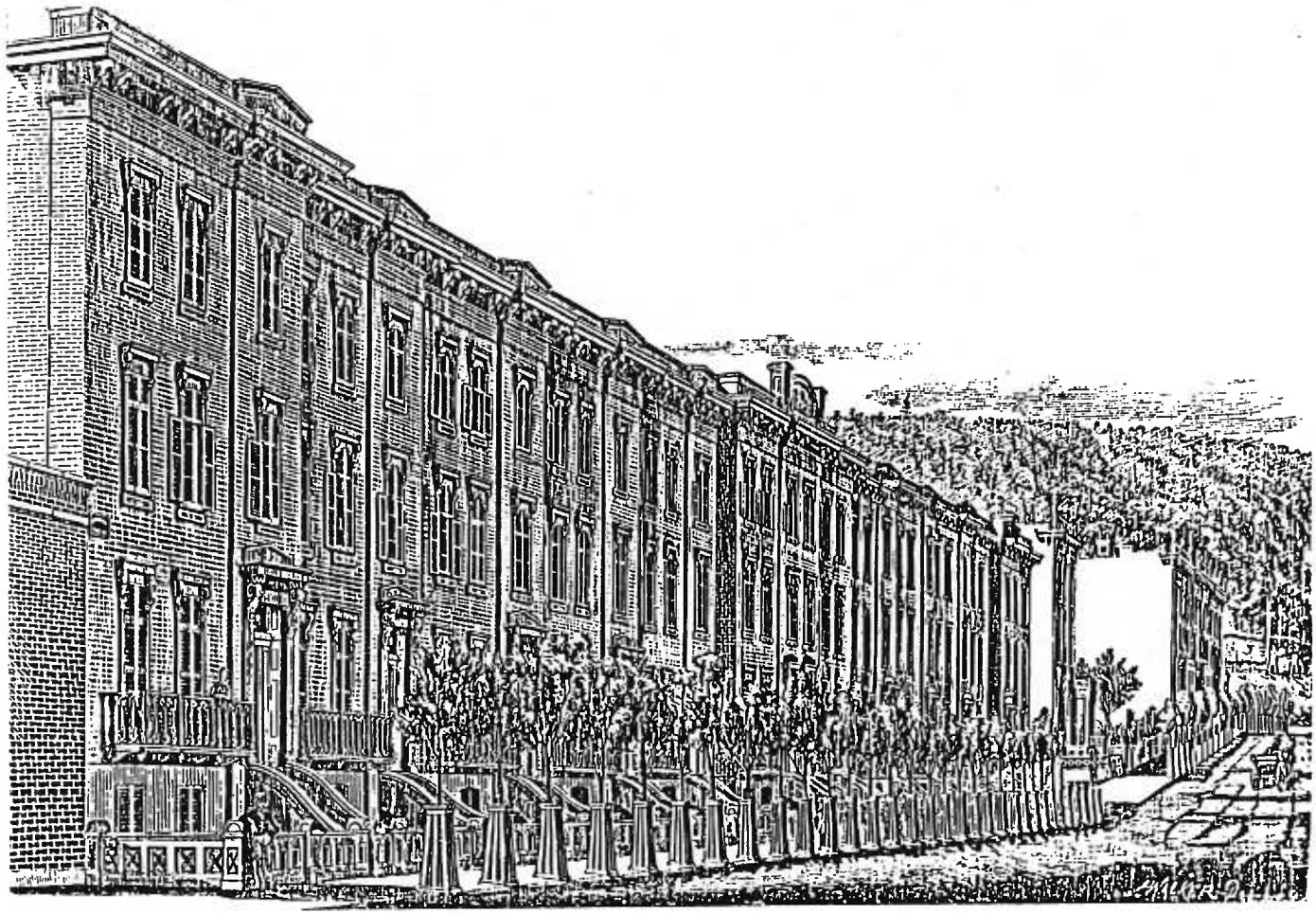
consiste en une zone résidentielle pour des familles bien nanties. Ce premier tronçon de l'avenue McGill College est aménagé en une large avenue dont l'axe coïncide parfaitement avec celui du Pavillon des Arts et, par conséquent, avec celui de l'allée centrale plantée d'arbres. De part et d'autre de cette avenue s'élèvent d'élégantes façades d'habitations en terrasses empruntant beaucoup aux modèles bourgeois connus alors en Angleterre (voir Pl. 6B). L'avenue McGill College présente ainsi dès le départ un aménagement particulièrement planifié.

Par ailleurs, et sans pouvoir retracer l'aménagiste de cette zone résidentielle, nous apprenons avec J. Lachapelle[148] que c'est en 1856 que l'université, premier propriétaire de ces terrains, avait cédé à la ville de Montréal ce premier tronçon de l'avenue correspondant à ce même développement. Le second tronçon, situé entre les rues Ste-Catherine et Cathcart n'a été cédé qu'en 1878. Dans le cadre de cette transaction, on a inclus une entente entre les deux parties stipulant que la ville doit macadamiser la rue et en faire une avenue de prestige. Ce qui laisse entendre que le premier tracé de l'avenue a été fait par l'université même et se situe dans le prolongement du plan d'aménagement du campus.

Ainsi, l'idée d'une avenue prestigieuse sur ce site montréalais est née et ce, avec tout ce qu'elle comporte comme éléments physiques d'aménagement distinctif; à savoir, une largeur suffisante, des rangées d'arbres plantées de part et d'autre de la rue, des façades urbaines harmonieuses et unifiées, une direction axiale permettant la création de perspectives visuelles importantes aux deux extrémités, etc. Pour ce qui est du dernier point, l'axe visuel de l'avenue McGill College aboutit au nord non seulement sur l'entrée majestueuse du Pavillon des Arts, mais aussi sur le paysage naturel du mont Royal qui constitue la toile de fond de cette perspective (voir Pl. 6A précédente). Il reste alors à définir et à développer la perspective visuelle sud de ce même axe.

---

148 J. Lachapelle (1984) _ La perspective de l'avenue McGill College. Montréal, Héritage Montréal. p. 8.



Pl. 6B _ Vue sur les habitations en terrasse situées sur l'avenue McGill College en 1860. (Source: Balfour et Reifenstein, 1983)

Par la suite, il semble que le développement de l'avenue McGill College s'est poursuivi toujours dans cet esprit d'avenue prestigieuse et en respectant l'environnement construit existant. Une photo d'une synagogue ayant existé en 1905 sur l'avenue même témoigne, par son architecture et son emplacement, de l'importance de cette avenue dans son environnement immédiat (voir Pl. 6C). Toutefois, dès le début de la seconde décennie du 20e siècle, l'avenue McGill College va connaître d'autres projets de développement d'une portée beaucoup plus importante que celle que lui a imposé son simple voisinage jusqu'à maintenant. C'est l'entrée en scène d'un important acteur dans le développement des centres urbains en Amérique du Nord à l'époque. Il s'agit d'une compagnie de chemin de fer, en l'occurrence le Canadian Northern Railway (CNoR).

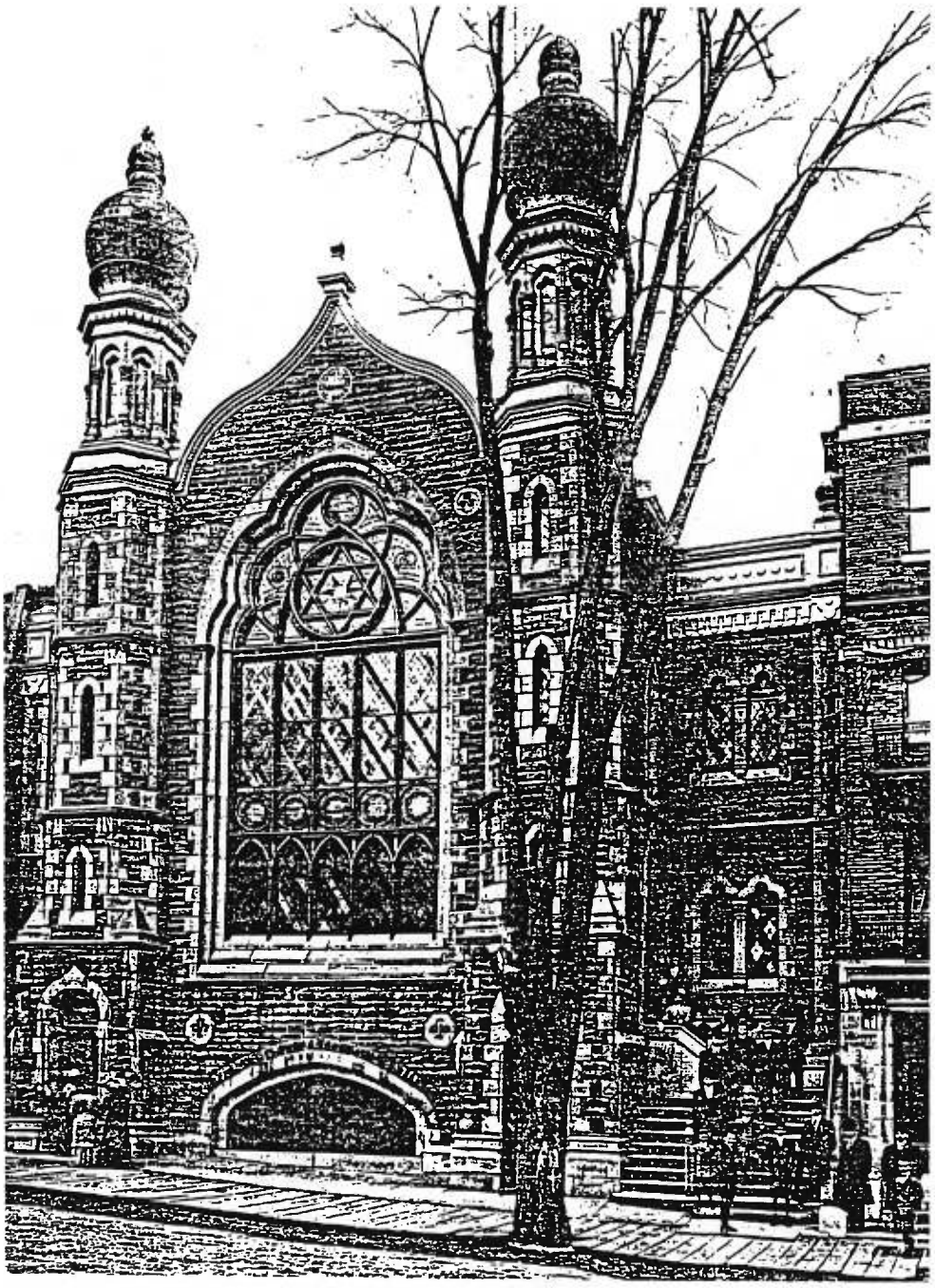
1.2 LE CANADIAN NORTHERN RAILWAY ET SA PROPOSITION D'AMENAGEMENT

Au début du 20e siècle, le Canadian Northern Railway (CNoR) constituait l'une des quatre grandes compagnies de chemin de fer sillonnant le Canada[149] et ce, aux côtés d'autres petites et moyennes compagnies tantôt privées, tantôt publiques. Il est aux mains d'investisseurs privés qui cherchent à s'imposer devant leurs concurrents en cette période d'âge d'or pour le transport ferroviaire. C'est dans ce cadre là qu'il tente d'accéder au centre-ville de la métropole canadienne de l'époque qu'est Montréal. Ses rails qui vont jusqu'à la petite gare de la rue Moreau (Ville de Maisonneuve) ne semblent plus répondre à ses besoins et il décide de les faire entrer jusqu'au centre-ville au même titre que ses deux autres concurrents que sont le Grand Trunk et le Canadian Pacific. Le CNoR choisit alors une entrée du côté nord par le biais d'un tunnel à creuser sous le mont Royal.

Le projet du CNoR est ambitieux et coûteux et, pour le financer, ses dirigeants ont dû imaginer toute une opération de financement basée sur une sorte d'"aventure immo-

---

149 Ces quatre grandes compagnies sont le Grand Trunk Railway, l'Intercolonial, le Canadian Pacific et le Canadian Northern Railway. Pour plus de détails, voir D. Mackay (1992) _ L'histoire du CN. p. 19.



Pl. 6C _ Façade d'une synagogue donnant sur l'avenue McGill College, 1905. (Source: Balfour & Reifenstein, 1983)

bilière", selon les propres termes de L.D. McCann[150]. Ils ont opté pour la construction d'une ville à vocation résidentielle qui se situe au pied du mont Royal du côté nord. La vente des lots de terrain de ce nouveau développement est sensée permettre le financement de la construction du tunnel sous la montagne et de tout un projet d'aménagement urbain situé à la sortie de ce même tunnel au centre-ville de Montréal (voir Pl. 6D-a). C'est là le projet du CNoR qui a été rendu public dans le quotidien montréalais La Patrie du 7 juillet 1911[151]. Il faut noter qu'à ce moment là, le travail sur la conception du dit projet était déjà bien avancé et l'on s'apprêtait à lancer le chantier d'excavation du tunnel. En effet, pour des raisons de stratégie en matière d'investissement et de spéculation, les dirigeants du CNoR ont travaillé dans le secret depuis 1910 à acheter les terrains situés aux deux extrémités de leur futur tunnel et à collaborer avec différents professionnels à la conception de leurs projets d'aménagement[152].

Ainsi, l'élaboration du plan d'aménagement du développement résidentiel sur un terrain d'environ 4000 acres a été confié à l'architecte-paysagiste montréalais très connu alors, Frederick G. Todd[153]. Celui-ci, jugé comme un protégé de Frederick Law Olmsted Jr., est aussi en contact direct avec le milieu anglais de l'époque promoteur du concept de la "Garden Suburb"[154]. Les résultats de ces efforts ont abouti en 1912 au plan d'amé-

---

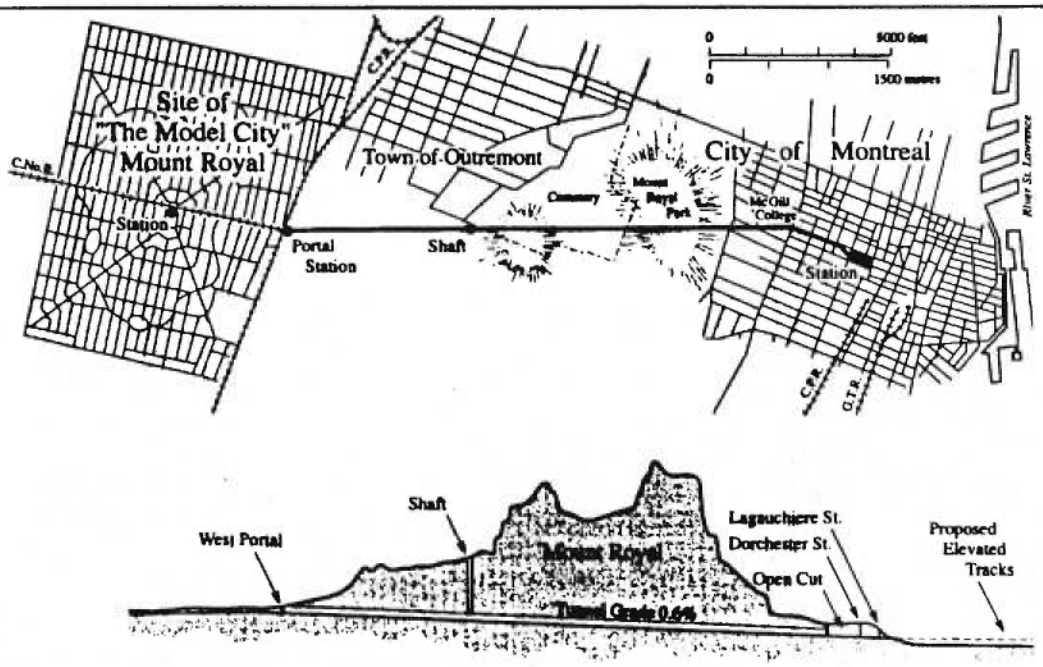
150 L.D. McCann (1996) _ "Planning and building the corporate suburb of Mount Royal, 1910-1925". Planning Perspectives, vol. 11, n° 3. p. 263.

151 Pour plus de détails, voir l'article de L.D. McCann (1996) _ Op. Cit. p. 263-265 et ss. On y trouve notamment des détails concernant la recherche de financement pour l'achat des terrains de la future Ville Mont-Royal à l'extérieur du Canada.

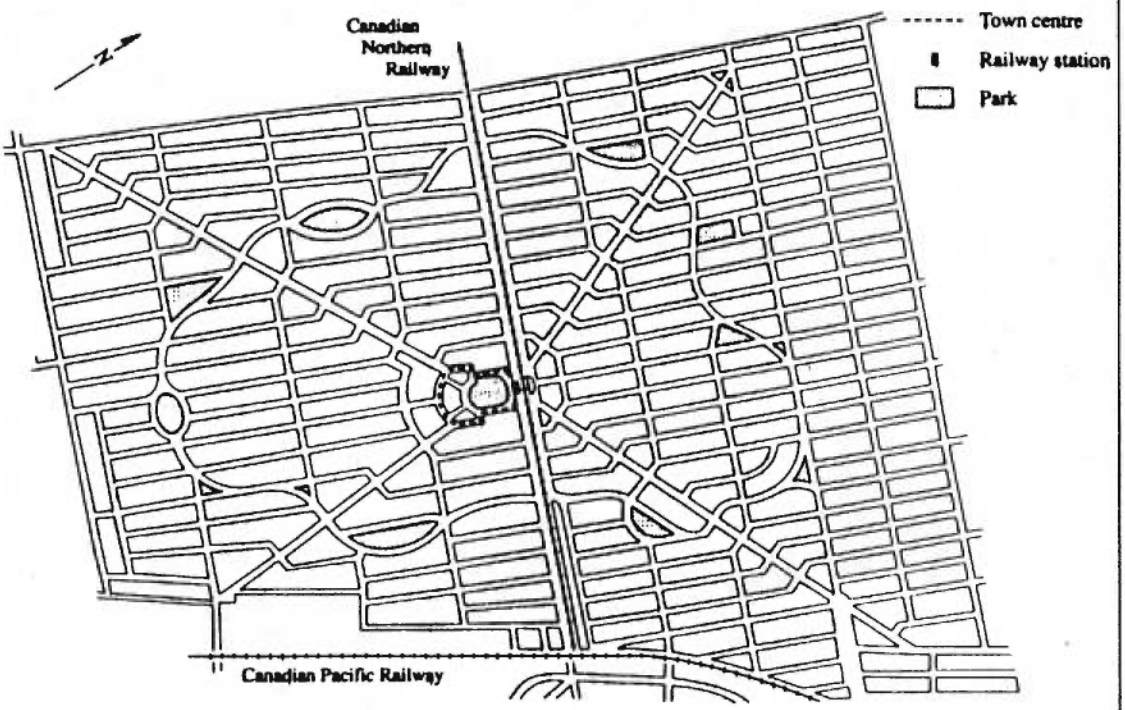
152 Pour des précisions, se référer à la page 4 du livret souvenir 75e anniversaire (1987), préparé par Ville Mont-Royal, et aux pages 271-273 de l'article de L.D. McCann (1996) _ Op. Cit.

153 Notons que Frederick G. Todd est le premier architecte-paysagiste professionnel au Canada. Il travaillé sur plusieurs projets d'un bout à l'autre du pays. Pour des détails, se référer aux travaux de P. Jacobs (1983) _ "Frederick G. Todd and the creation of Canada's urban landscape". APT, vol. XV, n° 4, p. 27-34.

154 Sur les liens de Todd avec ces différents milieux, voir les propos de L.D. McCann (1996) _ Op. Cit. p. 266-271.



a _ Tracé et coupe du tunnel sous la montagne



b _ Plan de Ville Mont-Royal

Pl. 6D _ Plan du tracé du tunnel du CNoR et de la Ville Mont-Royal, 1912. (Source: L.D. McCann, 1996)

nagement final de la ville connue aujourd'hui sous le nom de Ville Mont-Royal[155]. Sans nous attarder sur les détails de ce plan qui constitue un des quelques efforts de planification intégré à survenir sur l'île de Montréal en ce 20e siècle, nous pouvons signaler tout simplement avec L.D. McCann qu'il constitue "...a hybrid pattern (...), part Garden City, part Garden Suburb, all set within a City Beautiful frame..."[156] (voir Pl. 6D-b).

Concernant le tunnel, son excavation a débuté en juillet 1912 alors que la vente des lots de terrain à Ville Mont-Royal battait son plein. Celle-ci s'est poursuivie d'ailleurs tout au long de 1912 et 1913, selon L.D. McCann[157], pour connaître un ralentissement substantiel avec le déclenchement de la Première Guerre mondiale. Quant au tunnel, il s'agit d'un passage souterrain de deux voies s'étendant sur 3,5 milles et ayant 28,3 pieds de largeur. Les travaux de creusage ont duré près d'une année et demi (décembre 1913) alors que ceux reliés à son bétonnage ont pris trois années environ. Le tunnel a été inauguré le 17 avril 1917 et depuis, Ville Mont-Royal n'est qu'à sept petites minutes du coeur de la ville de Montréal[158]. On peut imaginer ce que cela a eu pour effet sur la valeur des terrains qui étaient alors en vente dans ce nouveau développement résidentiel.

Du côté de la sortie sud du tunnel, le Canadian Northern Railway a acquis des terrains totalisant une superficie de 14 acres situés au sud de l'avenue McGill College et délimités à l'ouest par la rue Mansfield, à l'est par la rue Sainte-Monique[159] et au nord par

---

155 Le plan a été rendu public dans le quotidien La Patrie du 16 février 1912. Information rapportée par L.D. McCann (1996) _ Op. Cit. p. 278.

156 L.D. McCann (1996) _ Op. Cit. p. 260. L'auteur donne des détails très importants sur ce plan et les différentes inspirations qui sont à son origine. Se rapporter tout particulièrement aux pages 275 à 281.

157 Ibid. p. 266.

158 Pour plus de détails sur ces informations, se référer au Livret souvenir 75e anniversaire (1987) préparé par Ville Mont-Royal. Op. Cit. p. 6.

159 A l'époque, la rue Ste-Monique, située légèrement à l'est de l'avenue McGill College, reliait les rues Cathcart et Dorchester. Aujourd'hui, elle n'existe plus.

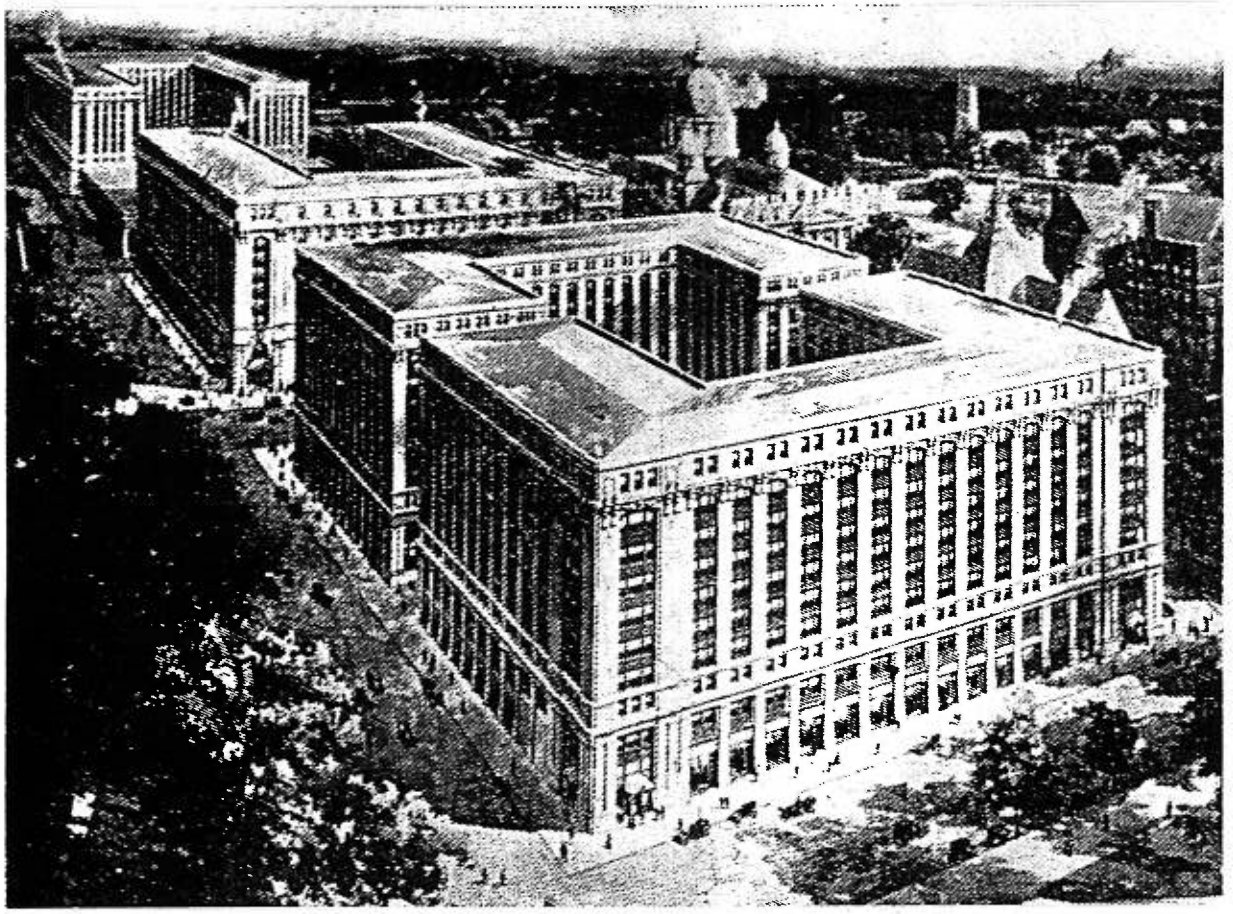
la rue de La Gauchetière[160]. Notons que le tracé du tunnel depuis le flanc sud de la montagne et jusqu'à la rue de La Gauchetière passe en dessous de l'axe de l'avenue McGill College. Comme nous l'avons noté précédemment, le projet du CNoR est de construire principalement une gare, mais aussi des immeubles abritant différentes fonctions urbaines. A cet effet, l'illustration de la planche Pl. 6E nous montre une suite de quatre édifices en forme de U de 10 étages chacun. Ce qui nous permet de dire que c'est là un projet d'aménagement intégré important qui comprend probablement des fonctions résidentielle, commerciale et administrative et qui se superpose à une infrastructure ferroviaire située en sous-sol. De plus, c'est un ensemble immobilier qui vient se positionner à l'extrémité sud de l'axe de l'avenue McGill College, fermant ainsi la perspective visuelle dans cette direction et s'opposant à celle donnant sur le Pavillon des Arts, le campus de l'université McGill et le mont Royal qui était toute constituée à l'époque.

Ce projet du CNoR n'a pas été réalisé et ce, pour des raisons financières, comme nous le verrons plus loin. En 1917, la compagnie ferroviaire n'a réussi à construire qu'une gare provisoire, appelée Gare du tunnel et qui, selon D. MacKay[161], consiste en un immeuble de deux étages construit en béton armé et donnant directement sur la rue de La Gauchetière (voir Pl. 6F).

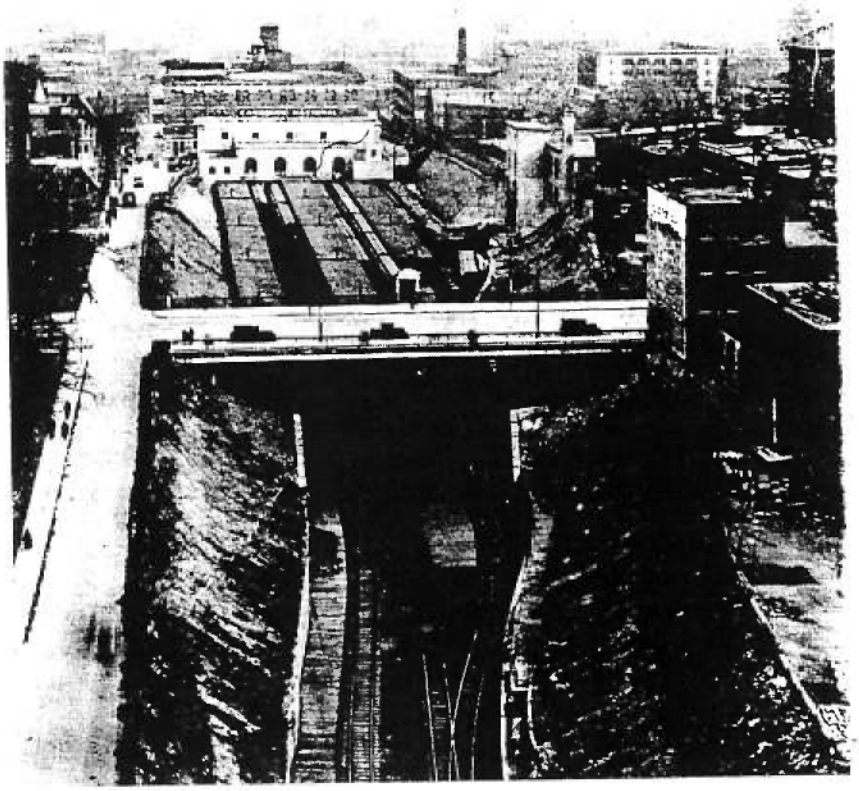
---

160 La délimitation exacte de ces terrains acquis n'a pas été retracée comme tel dans les documents, mais en procédant à un recoupage entre les différentes informations retracées, nous avons pu établir cette délimitation, notamment au sud où le CNoR a construit une gare provisoire en 1917 donnant directement sur la rue de La Gauchetière.

161 D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 113.



Pl. 6E _ Vue sur le projet immobilier du CnoR au centre-ville de Montréal datant de 1913. (Source: J.C. Rowan, 1960)



Pl. 6F _ Vue montrant la Gare du Tunnel (construite en 1917) durant les années 1920. (Source: J. Bland, 1963)

2 LE CANADIEN NATIONAL ET L'AVENUE McGILL COLLEGE

Comme nous venons de le voir, c'est le CNoR qui possédait les terrains situés au sud de l'avenue McGill College en cette fin des années 1910. Ses projets de développement de ces terrains autour d'une gare importante étaient tombés à l'eau à cause de problèmes financiers. A cet effet, D. MacKay[162] nous révèle que ces difficultés du CNoR avaient commencé dès 1915. Il faut noter que cette compagnie n'est pas la seule à connaître de telles difficultés à l'époque et qu'il y avait d'autres concurrents privés

---

162 L'auteur retrace la création et la formation de la compagnie de chemin de fer publique connue ajourd'hui sous le nom de Canadien National (CN) dans les pages numérotées de 37 à 50. D. MacKay (1992) _ Op. Cit.

dans ce secteur d'exploitation des lignes de chemin de fer qui éprouvaient des difficultés aussi et de même nature. Le gouvernement fédéral, qui avait subventionné largement le CNoR, a lancé alors l'idée de nationalisation du chemin de fer.

On a alors mis sur pied une commission royale d'enquête (1916) et la politique de nationalisation a pris forme en 1917 alors que le gouvernement annonce qu'il va prendre possession du CNoR. Quelques mois plus tard (septembre 1917), il confie au conseil d'administration de ce même CNoR la responsabilité de gestion des différents chemins de fer appartenant au gouvernement à travers le pays[163]. L'unification de tout cet ensemble a pris une forme visible le 20 décembre 1918 sous la bannière de Chemins de fer nationaux du Canada (en français) ou encore Canadian National Railways (CNR)[164]. Par la suite, ce dernier a intégré dans ses rangs le Grand Trunk Pacific qui a déclaré faillite en 1920 et le Grand Trunk Railway en 1923 (officiellement).

Ainsi, la nouvelle compagnie appartenant à la Couronne a pris possession de l'ensemble des acquis et des propriétés de toutes les compagnies de chemin de fer qu'elle a incorporées. Elle devient par là même un géant du transport et de l'exploitation des lignes de chemin de fer qui sillonnent l'ensemble du territoire canadien. Elle possède aussi une flotte de gros bateaux, une chaîne hôtelière, des biens immobiliers et fonciers, etc., dispersés à travers les grandes et petites villes canadiennes. Elle se cherche alors un dirigeant d'expérience et ayant de grande qualité de leadership qu'elle a fini par trouver à Londres en Angleterre. Il s'agit de Sir Henry Thornton.

---

163 Parmi ces compagnies publiques, D. MacKay cite le National Transcontinental, l'Intercolonial, le Prince Edward Island Railway, le Hudson Bay Railway... D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 43.

164 Notons que cette appellation de la compagnie de la Couronne va persister jusque dans les années 1960 où l'on a procédé à la francisation du nom et du sigle même. Le Canadian National Railways (CNR) devient Canadian National en anglais et Canadien national en français, soit le même sigle CN. Voir à ce sujet D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 47 et 312-313.

2.1 Sir HENRY THORNTON ET L'AVENUE McGILL COLLEGE

Sir Henry Thornton est un Américain, né dans l'Etat d'Indiana et diplômé en Génie Civil de l'université de Pennsylvanie. En 1914, il est invité en Angleterre pour devenir le directeur général du réseau ferroviaire du Great Eastern où il acquiert une très grande expérience, mais il démontre aussi un énorme talent de haut gestionnaire. Et, lorsque le premier ministre canadien Willian L. Mackenzie King annonce qu'il se cherche un gestionnaire de haut calibre pour sa nouvelle société de la Couronne qu'est le CNR, il se fait recommander Sir H. Thornton[165]. Sur invitation, ce dernier prend alors les commandes de la société le 10 octobre 1922 avec tout ce qu'elle présente comme avantages et inconvénients. A ce titre, D. MacKay écrit:

> "...Thornton est nommé président du conseil [d'administration] et président de la compagnie. Il hérite des dettes, des problèmes, des avoirs et des possibilités d'un chemin de fer qui possède un tiers de plus de voies que le CP [Canandian Pacific], soit 22 000 milles (...), neuf hôtels, des biens immobiliers, des gisements pétrolifères, une mine de charbon, 50 000 milles de lignes télégraphiques et des flottes de navigation maritime et côtière"[166].

Pour l'avenue McGill College, l'arrivée de ce nouveau propriétaire public, riche et dirigé par un homme de grande qualité, annonce le début d'une nouvelle période de développement. En effet, Sir H. Thornton commence par prendre une décision concernant l'installation du siège social de la compagnie à Montréal aux côtés de celui de son concurrent, le Canadian Pacific (CP). Puis il annonce sa politique en matière de gestion du CNR dans laquelle il déclare que "le CN se doit d'être une entreprise patriotique autant que commerciale"[167]. Tous ces choix s'annoncent de bon augure pour le centre-ville montréalais et, par conséquent, pour les propriétés du CNR à développer dans ce secteur.

---

165 Pour plus de détails sur H. Thornton et son arrivée au Canada et à la tête du CNR, se référer à D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 57-62 et ss.

166 D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 61.

167 Citation rapportée par D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 68.

Ainsi, après une première période d'installation et de réorganisation des activités de la compagnie, H. Thornton décide de se pencher sur le projet d'une gare centrale à situer dans le centre-ville. En effet, se rendant compte que les activités du CNR sont dispersées entre trois petites gares - la gare du CNoR sur la rue Moreau (est), la Gare du tunnel sur la rue de La Gauchetière et la gare du Montreal and Southern Counties Railway sur la place d'Youville -, le président du CNR propose en 1927 de construire une gare unique qui regrouperait l'ensemble de ses activités et permettrait de faire entrer le CNR en plein coeur du centre-ville[168]. C'est le début d'un nouveau projet de développement des terrains situés au sud de l'avenue McGill College.

2.1.1 LA PROPOSITION D'AMENAGEMENT DE 1929

La décision de H. Thornton a abouti deux années plus tard, soit en 1929, à une proposition d'aménagement conçue par les architectes Hugh G. Jones et John S. Archibald qui ont reçu la collaboration de l'ingénieur en chef du CNR, C.B. Brown[169]. Cette proposition concerne l'énorme superficie que couvrent les terrains délimités par la rue St-Antoine au sud, la rue Mansfield à l'ouest, la rue Burnside (ou l'actuel boulevard de Maisonneuve) au nord et la rue University à l'est. En fait, le projet peut être divisé en deux parties: la première consiste à aménager les terrains propres au CNR, soit les quatre blocs qui s'échelonnent depuis la rue St-Antoine jusqu'à la rue Cathcart (voir Pl. 6G); et, la seconde concerne une re-configuration de l'avenue McGill College au niveau de sa largeur, de ses façades urbaines et de l'organisation de la circulation des véhicules (voir Pl. 6H). Le tout gravitant autour de l'élément central du projet qu'est la gare du CNR.

---

168 A cet effet, D. MacKay rapporte que H. Thornton voulait une nouvelle gare unique au centre-ville qui desservirait les deux compagnies, le CNR et le CP, comme dans le cas de Toronto, mais le CP a refusé et Thorton a décidé alors d'aller de l'avant seul avec son propre projet de gare du CNR. Voir D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 113.

169 Ces informations sont rapportées dans l'article consacré à la gare Centrale dans la revue Architectural Record (1943), vol. 94, n° 12. p. 91-101. (p. 100). On y lit aussi que, pour le CNR, il était important d'intégrer ses propres professionnels dans l'équipe chargée de concevoir des projets pour son compte.

Le programme du projet de Jones et Archibald est important. Il comprend des espaces de commerce au détail, beaucoup d'édifices à bureaux, la nouvelle gare appelée gare Centrale et d'autres espaces d'utilité publique comme, par exemple, un auditorium municipal[170] situé sur la rue St-Antoine. Toutefois, c'est le projet de la gare qui semble dicter l'organisation du plan d'aménagement de tout le secteur, notamment sur le plan de la circulation (voir Pl. 6I-a). Cette gare, située à la sortie d'un tunnel sous la montagne et dans un secteur en dénivellation, ne déploie pas une enveloppe à l'image des grandes gares ferroviaires nord-américaines de l'époque. Elle est enfouie à moitié dans le sol et présente "une architecture sans façade" si l'on reprend les termes de J.C. Marsan[171]. Par contre, elle constitue un équipement très moderne et offre une capacité très importante en matière de trafic de voyageurs (et de marchandises).

Sur le site, l'extérieur du bâtiment de la gare se présente comme un immense bloc rectangulaire, haut de trois étages et s'alignant sur la rue Belmont (est-ouest). Il vient ainsi se positionner dans une direction est-ouest alors que les îlots voisins sont plutôt dirigés nord-sud. Par contre, en sous-sol, l'édifice qui s'enfonce d'un niveau complet correspondant à l'espace du hall et de la salle d'attente de la gare, se place perpendiculairement aux voies ferrées comme une sorte de point d'aboutissement de celles-ci. A ce même niveau, deux espaces de stationnement intérieur sont disposés au nord et au sud du hall de la gare (voir Pl. 6I-b). Et le tout se superpose à un immense sous-sol abritant les rails et les services qui leur sont reliés (voir Pl. 6J). Il faut noter ici que le vaste hall combiné à la salle d'attente a été conçu de façon bien particulière. Comme on le note dans l'article de la revue Architectural Record, "On the precedent of Rockefeller Center, the concourse has been treated as the nucleus of a vast possible

---

170 Dans l'article paru dans la revue Architectural Record (1943) _ Op. Cit., on parle de "municipal auditorium splendidly placed for out-of-towners". p. 93.

171 J.C. Marsan (1994) _ Montréal en évolution. p. 340.

future understreet area of connected passages and spaces"[172].

Quant à l'accès à la gare, il se fait de multiples façons sauf en façade principale de l'édifice. En effet, comme le hall est enfoui à moitié dans le sol, les différents accès sont organisés à ce niveau là du sous-sol. On y accède à pied par le biais d'une sorte de deux bouches (comme des bouches de métro) situées sur le boulevard Dorchester (aujourd'hui René-Lévesque), ou encore en voiture au moyen de rampes et de passages desservant le côté nord depuis la rue Cathcart et le côté sud directement à partir de la rue de La Gauchetière. Pour organiser convenablement toute cette circulation des véhicules autour de la gare, les concepteurs du projet ont dû remembrer les îlots, créant ainsi trois rues supplémentaires: deux d'entre-elles sont dirigées nord-sud, Inspector Street et East Street, et relient directement les rues Cathcart et de La Gauchetière en passant en dessous du boulevard Dorchester. La troisième, North Street, est contiguë au boulevard Dorchester, mais à un niveau plus bas. Elle sert à relier les deux autres nouvelles rues nord-sud (voir Pl. 6I-a & b).

Ce sont là les éléments premiers qui, selon notre analyse, semblent avoir présidé à l'organisation de l'ensemble de l'aménagement spatial du site. Nous ne nous attarderons pas ici sur l'aménagement des îlots situés au sud de la gare Centrale sauf pour dire que l'ensemble consiste principalement en des édifices à bureaux hauts d'environ une douzaine d'étages chacun (voir Pl. 6G). Toutefois, du côté nord, la proposition d'aménagement de Jones et Archibald touche directement à l'avenue McGill College qui se retrouve au coeur de l'accès nord à la gare Centrale. A cet effet, les deux illustrations des planches Pl. 6H et Pl. 6I-a nous montrent que l'avenue comprend des voies de circulation en surface et d'autres en sous-sol. Il s'agit en fait d'un passage souterrain qui relie directement et en dessous de la rue Ste-Catherine, la rue Burnside (ou boulevard de Maisonneuve) au nord à North Street et le boulevard Dorchester au

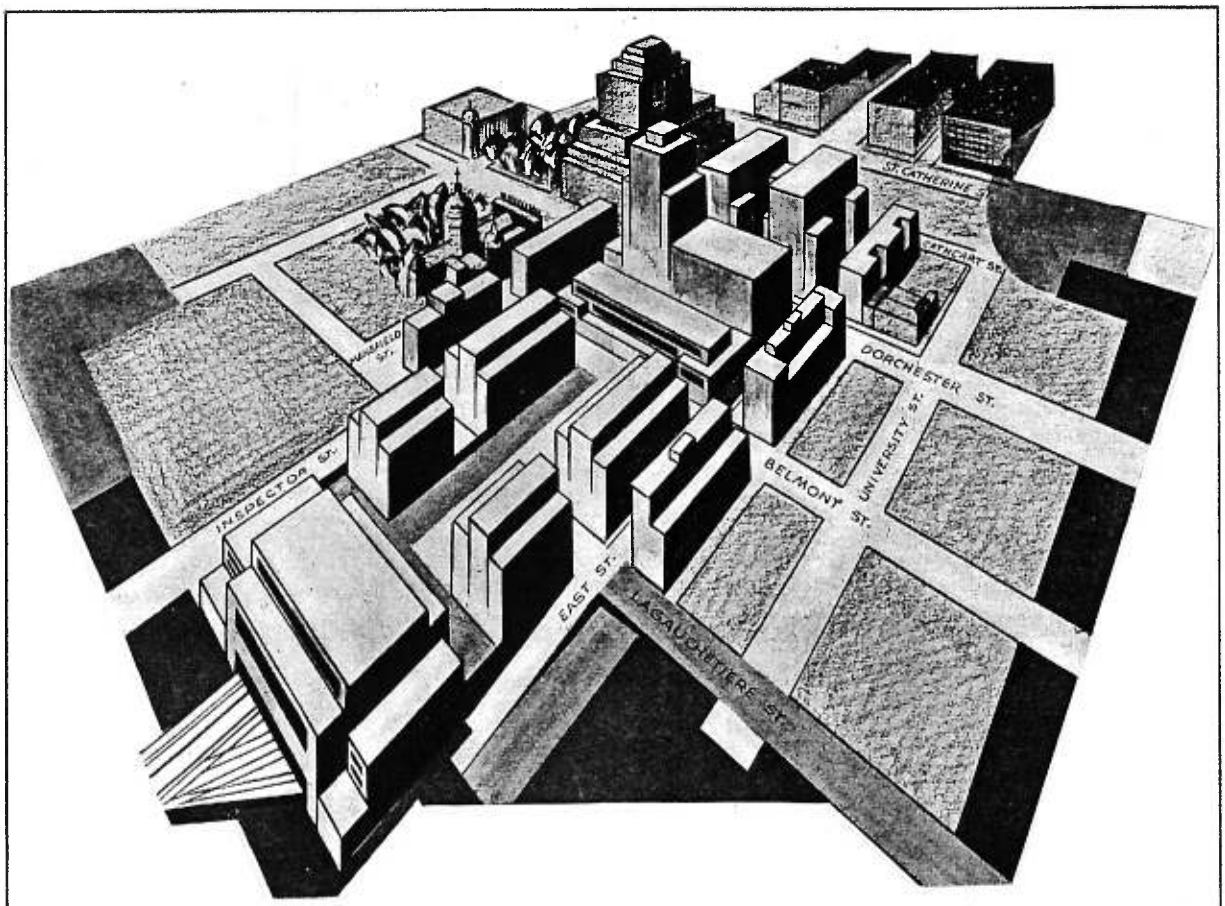
---

172 "A Modern Station for Montreal". In: Architectural Record (1943) _ Op. Cit. p. 91. Notons à cet effet que D. MacKay (1992) rapporte que Sir Henry Thornton a déjà oeuvré comme expert-conseil auprès de John D. Rockefeller. D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 60.

sud. Ainsi, l'avenue McGill College constitue un axe de circulation important dans le projet de la gare Centrale. Elle permet de diriger le trafic directement sur les rues (est-ouest) Cathcart et Burnside et d'éviter tout encombrement au niveau de l'artère commerciale Ste-Catherine.

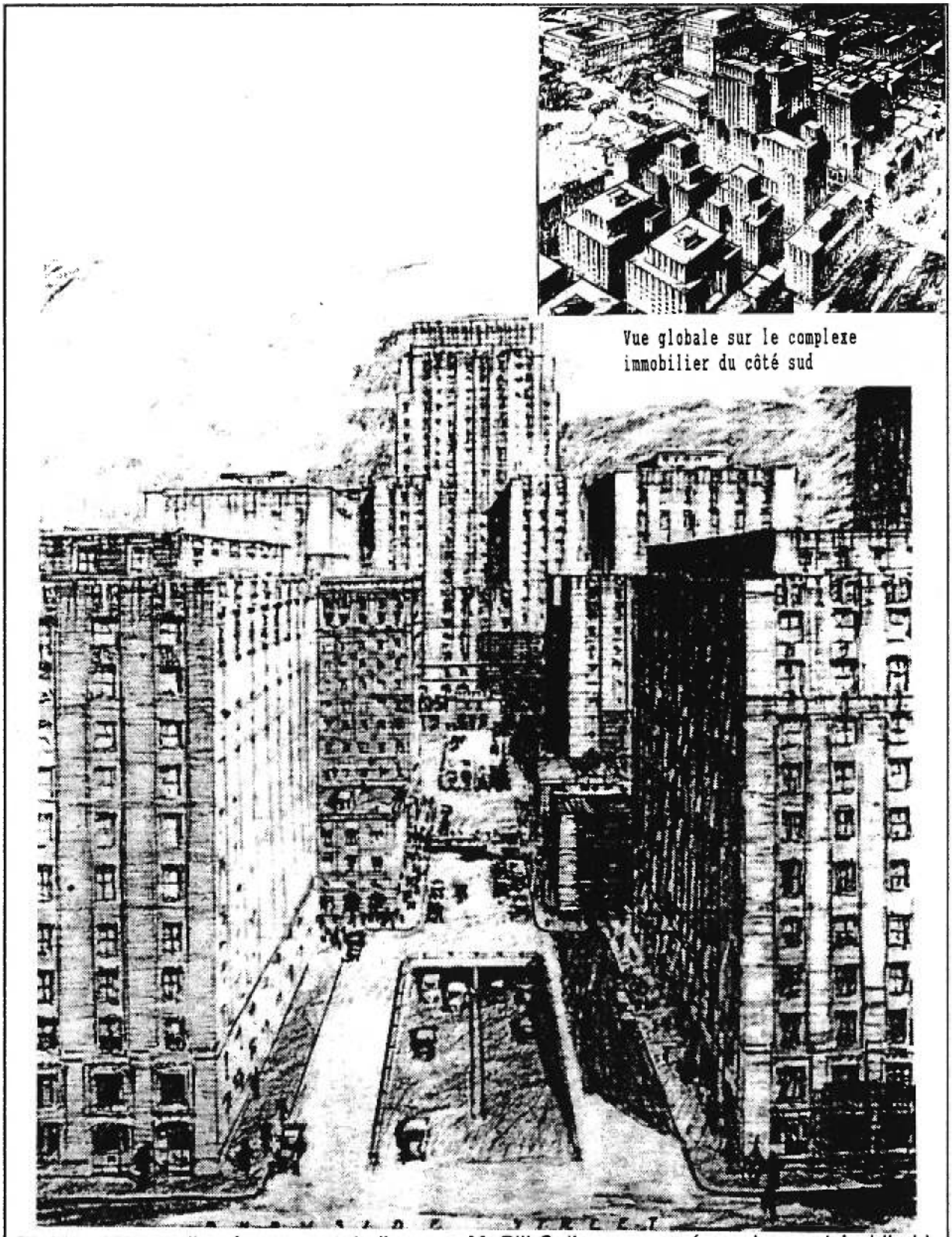
Mais l'avenue McGill College n'est pas conçue uniquement comme un axe de circulation nord-sud desservant simplement la gare Centrale. En raison du traitement architectural que lui réservent Jones et Archibald, nous pouvons déduire qu'elle est une importante artère où sont nichées différentes fonctions commerciales, administratives et même fort probablement résidentielles. Comme le montre la planche Pl. 6H, les deux façades de l'avenue situées au sud de la rue Burnside sont composées de façon presque symétrique et comprennent une suite d'édifices de hauteur assez uniforme allant jusqu'à une douzaine d'étages. De plus, les étages situés au niveau du sol présentent des traitement différenciés; ce qui laisse entendre qu'ils sont prévus pour des commerces ou des fonctions directement ouvertes sur la rue.

L'avenue ne présente pas une largeur unique d'un bout à l'autre, mais plutôt deux élargissements au niveau des ouvertures du passage souterrain. Mais l'élément central de l'aménagement de cette avenue reste sans contredit la fermeture de la perspective sud de son axe (voir Pl. 6H). Ici, les concepteurs du projet ont prévu un gratte-ciel de forme quelque peu pyramidale et dans un style art-déco. L'édifice, qui est destiné à abriter les bureaux du CNR, est situé sur le même îlot que la gare Centrale (au nord) et donne de plein pied sur le boulevard Dorchester. Par sa silhouette bien intégrée à l'ensemble des deux façades urbaines, il confère à l'avenue un caractère de grandeur très fort. De plus, en tant que point focal de l'axe de l'avenue McGill College, cette composition semble avoir été pensée en fonction de l'autre perspective panoramique nord existante déjà; à savoir, la façade du Pavillon des Arts de l'université McGill, l'allée centrale qui se déploie à ses pieds et le flanc de la montagne qui constitue la toile de fond du tableau.

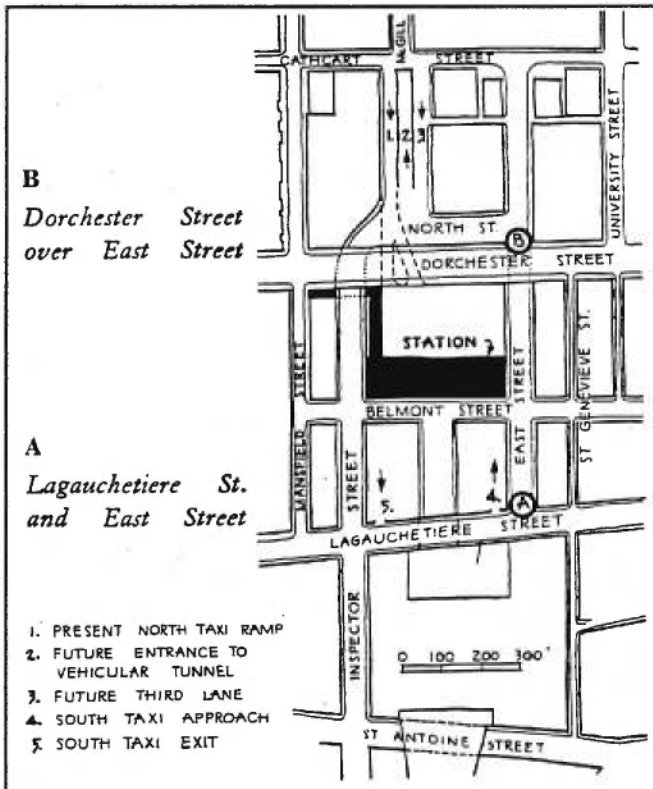


Pl. 6G _ Vue axonométrique du projet d'aménagement des terrains du CNR conçu par H.G. Jones et J.S. Archibald, 1929. (Source: Architectural Record, 1943)

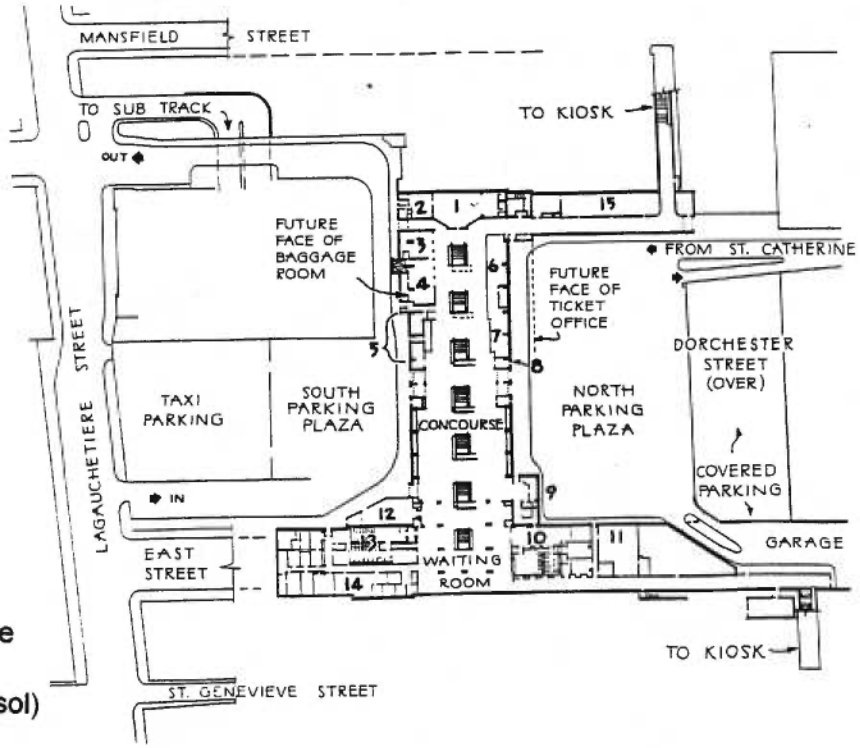
Plusieurs remarques peuvent être faites à propos de ce complexe immobilier présenté par le CNR et les architectes Hugh G. Jones et John S. Archibald. Tout d'abord, il présente un intérêt marqué pour les problèmes de la circulation, notamment celle de l'automobile. On prévoit à cet effet une différenciation entre les différents accès et sorties aussi bien au niveau du hall de la gare qu'à celui des vastes stationnements. De même, il démontre un réel souci d'aménagement intégré au niveau de l'ensemble des composantes du projet. Cependant, il constitue un énorme développement immobilier qui aurait pu reconfigurer tout le centre-ville de Montréal et ce, dès les années 1930. L'avenue McGill College aurait alors constitué sans doute le coeur de ce nouveau centre-ville. Et c'est peut-être cet aspect là de la proposition d'aménagement du CNR qui a soulevé une controverse à Montréal au moment de la présentation du projet. Cette



Pl. 6H _ Vue sur l'aménagement de l'avenue McGill College proposé par Jones et Archibald, 1929. (Source: J. Bland, 1963)

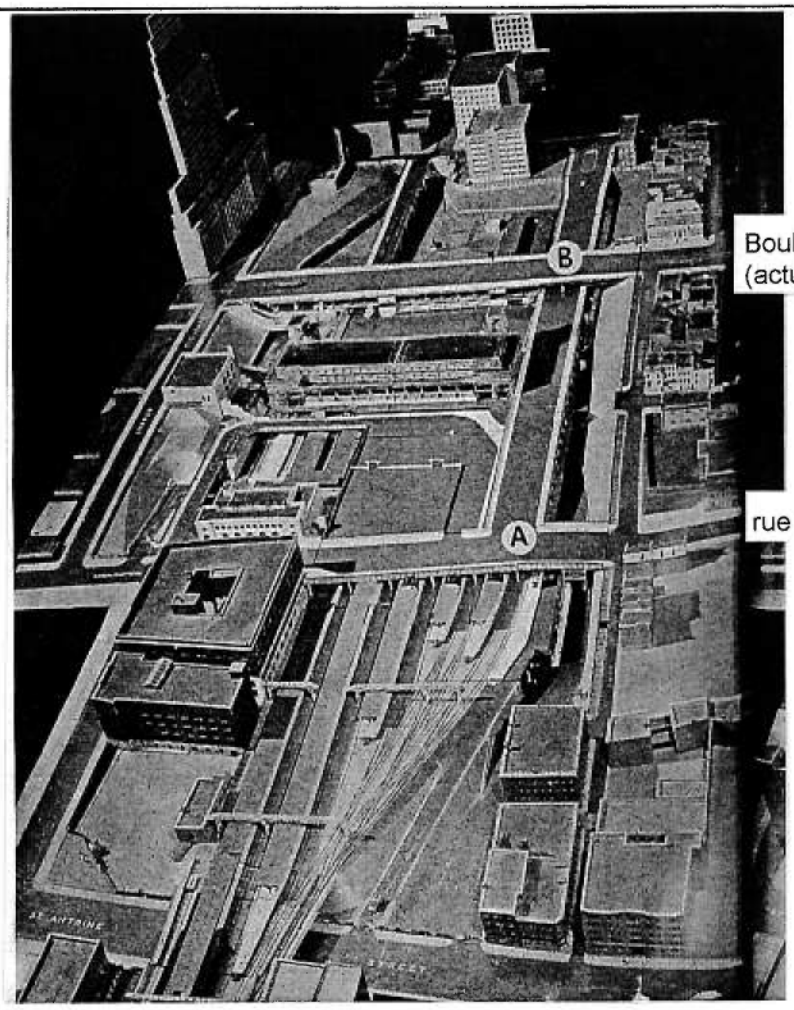


a _ Plan d'implantation de la gare Centrale



b _ Plan du hall de la gare Centrale dans son environnement (1er sous-sol)

Pl. 6l _ Plans de la Gare Centrale telle que réalisée en 1943. (Source: Architectural Record, 1943)



Pl. 6J _ Vue sur le bâtiment de la Gare Centrale dans son environnement, 1943. (Source: Architectural Record, 1943)

controverse a impliqué le maire Camillien Houde et le milieu des affaires montréalais qui se sont opposés à l'initiative du CNR[173]. A cela s'est ajoutée la Grande Dépression des années 1930, ce qui a bloqué complètement la réalisation du projet, du moins dans l'immédiat.

---

173 A propos de cette controverse, D. MacKay rapporte que le maire C. Houde et le milieu des affaires montréalais se sont opposés au projet car ce dernier "se méfie toujours de tout ce qui touche à la propriété publique". Quant à Sir Thornton, il a suspecté son concurrent, le CP, d'être derrière tout cela. D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 113.

2.2 LES PROJETS ET LES REALISATIONS DES ANNÉES 1940 et 1950

La proposition d'aménagement de Jones et Archibald a été mise de côté jusqu'en 1938, date à laquelle on a ressorti le projet dans le cadre d'un programme fédéral d'aide à l'emploi. On a construit alors la gare Centrale toute seule. Sir H. Thornton avait alors démissionné du CNR. Les travaux ont duré cinq années sous la supervision des professionnels de la compagnie ferroviaire (voir Pl. 6I et Pl. 6J précédentes). Il s'agit de John Shofield, architecte en chef, George L. Drummond, architecte assistant, C.B. Brown, ingénieur en chef et A.O. Stewart, ingénieur assistant[174]. La gare est entrée en service en juillet 1943. D. MacKay la décrit alors comme suit:

> "Pendant la première année, trente-cinq mille quarante trains et six millions et demi de voyageurs passent par la gare Centrale, qui se présente sous la forme d'un immeuble rectangulaire et utilitaire dépourvu de la pompe de la gare Union de Toronto. D'après une affiche, elle est "une des gares les plus modernes du monde". Un centre d'accueil pour femmes, "havre de paix pour le repos et le confort des voyageuses", y est aménagé et vingt et un bas-reliefs de grandes dimensions signés Charles Comfort ornent le hall, illustrant la vie des Canadiens, leur savoir-faire, leurs loisirs et leur culture"[175].

Lors de la cérémonie d'inauguration de la gare Centrale, le CNR promet qu'à la fin de la guerre, il y aura la construction d'un hôtel et de tours à bureaux sur le reste des terrains appartenant à la compagnie ferroviaire[176]. C'est ainsi que l'on a repris, dans les années 1940, le travail sur l'aménagement du site situé au sud de l'avenue McGill College qui comprend, cette fois-ci, l'édifice de la gare. L'architecte du CNR, G.F. Drummond avec la collaboration de Holabird et Root, Ass.[177], présentent la première proposition d'aménagement de cette décennie qui comprend, encore une fois, beaucoup d'édifices à bureaux et un grand hôtel appelé plus tard l'hôtel Reine Elizabeth (voir Pl. 6K-

---

174 Voir à ce sujet Architectural Record (1943) _ Op. Cit. p. 100.

175 D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 201.

176 Cette information est rapportée par D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 201.

177 A ce sujet, voir J. Bland (1963) _ "Appraisal". JRAIC, vol. 40, n° 2. p. 47-51. Il s'agit d'une collection d'articles regroupés sous le titre "Place Ville-Marie".

a). Selon J. Lachapelle, cette proposition date de 1953[178].

Dans ce projet, l'îlot compris entre la rue Cathcart et le boulevard Dorchester est aménagé de façon bien particulière tenant compte principalement de l'accès direct à la gare Centrale. Pour cela, le tronçon de l'avenue McGill College, qui traverse cet îlot, suit la dénivellation du site pour arriver à même le niveau de l'entrée principale du hall de la gare, c'est-à-dire, à un niveau plus bas que le boulevard Dorchester. De plus, l'emprise de la rue est large et comprend en son milieu une entrée d'un passage souterrain qui semble mener au stationnement couvert situé à un niveau plus bas. Quant aux volumes des immeubles qui englobent l'avenue dans cet îlot, l'illustration de la planche Pl. 6K-a nous montre que les façades latérales de l'avenue sont relativement basses en comparaison avec les gratte-ciel qui les entourent en général. De plus, l'architecture de ces bâtiments est résolument moderne, et en cela, elle diffère complètement de celle du concept d'aménagement présenté par Jones et Archibald en 1929. Par contre, l'axe visuel (sud) de l'avenue est encore ici fermé par un immeuble plus haut que les façades latérales. Il s'agit de la façade rectangulaire de l'hôtel appelé Reine Elizabeth.

De ce projet, seuls l'hôtel et deux édifices à bureaux situés le long de la rue University ont été construits et achevés au milieu des années 1950 (voir Pl. 6K-b). Concernant l'hôtel (ouvert en 1958), il s'agit d'un édifice haut d'une vingtaine d'étages reposant sur un bloc de deux étages qui lui sert de base, mais aussi de lien avec le niveau de la rue. L'édifice est en forme de L fermant ainsi le coin Dorchester-Mansfield, et il est destiné à accueillir des réunions et des congrès. A son ouverture, D. MacKay le décrit comme suit:

> "La façade rectangulaire de l'hôtel, qui contraste avec son intérieur engageant, devient un établissement populaire et rentable, propice aux réunions et aux congrès. Le personnel, qui comprend mille quatre cents employés, est bilingue et la salle des banquets peut accueillir deux mille cinq cents personnes, ou trois mille dans le cas d'une réunion"[179].

---

178 Voir à ce sujet J. Lachapelle (1984) _ La perspective de l'avenue McGill College. p. 14.

179 D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 291.

Quant aux édifices à bureaux, celui situé au coin formé par la rue University et le boulevard Dorchester est occupé par le siège social de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)[180].

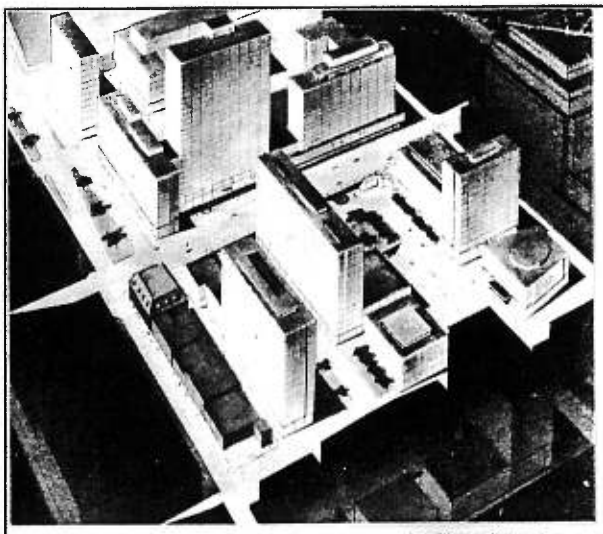
Mais l'architecte du CNR, G.F. Drummond, n'a pas scellé définitivement les plans de ce projet tel quel au début des années 1950. En effet, à la suite de la proposition de l'urbaniste français, Jacques Gréber, datant de ces mêmes années – et sur laquelle nous reviendrons plus loin avec plus de détails –, l'architecte Drummond a modifié son projet pour y ajouter une place publique de dimensions importantes sur l'îlot compris entre la rue Cathcart et le boulevard Dorchester. Ce nouveau projet date de 1956, selon J. Lachapelle[181]. Comme le montre l'illustration de la planche Pl. 6K-c, les transformations concernent particulièrement cet îlot et consistent à aménager une plaza par dessus un stationnement intérieur (et l'accès des voitures à la gare Centrale); ce qui situe cette dernière au pied de l'hôtel Reine Elizabeth. Ainsi, le pôle sud de l'axe visuel de l'avenue McGill College est constitué maintenant d'une plaza qui semble être traitée par un aménagement paysager et qui vient se déployer devant un grand hôtel un peu à l'image des squares que l'on retrouve ailleurs dans le centre-ville.

Du point de vue des façades urbaines et des volumes qui délimitent cette plaza, les architectes ont diminué considérablement la hauteur des bâtiments latéraux (est et ouest) et ce, en plus de doter la base de leurs immeubles d'un volume d'un à deux étages qui assure la transition avec l'échelle de l'espace public qu'est la plaza. Du côté nord, deux gratte-ciel sont placés de manière symétrique de part et d'autre de l'accès à la plaza. Ils ont eux aussi leur volume de base qui les relie à l'échelle de la rue en général. En fait, le lien de la plaza avec l'avenue McGill College dont le tout constitue maintenant un ensemble intégré, se fait au niveau de la rue Cathcart au moyen de deux

---

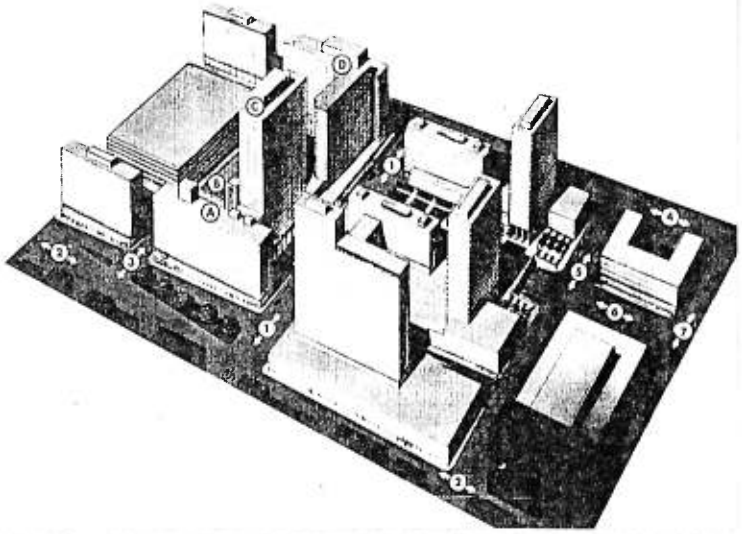
180 Au sujet de l'installation de l'OACI dans cet édifice, D. MacKay rapporte que C.D. Howe (du gouvernement fédéral) s'est arrangé pour que ce siège social soit construit sur les terrains du CNR à Montréal. D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 277.

181 J. Lachapelle (1984) _ Op. Cit. p. 14.



a _ Vue axonométrique sur la proposition d'aménagement des terrains du CNR conçue par G.F. Drummond et Holabird & Ass., 1953

b _ Vue sur l'état du site dans les années 1950



c _ Vue axonométrique sur la 2e proposition d'aménagement des terrains du CNR conçue par G.F. Drummond, 1956

Pl. 6K _ Vues sur les propositions d'aménagement et les réalisations faites dans les années 1950. (Source: J. Bland, 1963)

grands escaliers placés de part et d'autre de l'entrée du stationnement intérieur et de l'accès des voitures à la gare Centrale. Cette entrée (double fonctionnellement) est située en retrait par rapport à la ligne d'implantation des bâtiments; ce qui semble donner plus de visibilité et de présence aux deux escaliers menant vers la plaza. De plus, une partie du rez-de-chaussée des deux gratte-ciel qui cadrent cet accès, soit celle qui se situe au niveau des escaliers, est ouverte, permettant d'embrasser visuellement l'ensemble de l'espace de la plaza à travers les pilotis (voir Pl. 6K-c). Il faut noter qu'ici aussi l'architecture des bâtiments est des plus modernes et on est, encore une fois, loin du style art-déco étalé dans la proposition d'aménagement de 1929.

Ainsi, ce second projet de l'architecte du CNR s'accorde pleinement avec la proposition de J. Gréber qui a été faite pour la ville de Montréal (voir les détails correspondant plus loin dans le texte). Selon notre analyse du projet, le lien entre la plaza et l'avenue McGill College aurait été des plus réussis aussi bien sur le plan de la perception que sur celui de l'efficacité. Notons que nous excluons ici le style et l'architecture de la façade de l'hôtel Reine Elizabeth qui ne présente aucune recherche élaborée dans le sens de constituer un point focal de l'avenue. Ce projet nous permet aussi de constater qu'il y a eu collaboration entre les architectes de la compagnie ferroviaire et les autorités de la ville concernant l'aménagement de ce secteur. Plus encore, cela nous montre l'importante sensibilité des dirigeants du CNR quant à l'aménagement urbain, surtout dans un espace aussi marqué que celui du centre-ville. Ici, la déclaration de Sir Thornton sur le fait que le CNR se doit d'être une compagnie aussi bien patriotique que commerciale[182] prend tout son sens.

Quoi qu'il en soit, ce projet de l'architecte G.F. Drummond n'a pas été réalisé. A partir de 1949, un nouvel homme arrive à la tête du CNR et il va jouer un rôle important dans le développement immobilier du secteur et de l'ensemble du centre-ville montréalais. Il s'agit de Donald Gordon, le nouveau président de la compagnie, qui a

---

182 A ce sujet, voir ce qui a été dit auparavant à la page 265.

collaboré à la réalisation du projet de la Place Ville-Marie. Mais avant d'aborder cette seconde phase sur l'implication du CNR dans l'aménagement de l'avenue McGill College, nous examinerons l'intervention de la Ville de Montréal dans ce même aménagement.

3 L'INTERVENTION DE LA VILLE DE MONTREAL DANS L'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE

L'administration municipale montréalaise a manifesté réellement son intérêt dans la planification et le contrôle du développement urbain lorsqu'elle a mis sur pied son Service d'urbanisme en 1941. Concernant l'avenue McGill College, nous avons vu précédemment que cette administration a dû s'opposer avec vigueur à la première proposition d'aménagement de Hugh Jones et John S. Archibald en 1929. S'alliant au milieu d'affaires montréalais réticent quant au développement présenté par le CNR, le maire Camilien Houde a soulevé toute une controverse autour du projet et l'a refusé à l'exception de la gare Centrale où il a exigé que sa construction soit retardée de trois années[183].

Quoi qu'il en soit, la création du Service d'urbanisme annonce une nouvelle ère pour la planification et le contrôle du développement urbain à Montréal. C'est dans cette perspective que se situe la consultation, en 1945, de l'urbaniste français Jacques Gréber concernant un plan directeur d'urbanisme pour la ville de Montréal. Il faut noter qu'à ce moment là, le Service d'urbanisme de la ville avait déjà à son actif l'esquisse du premier plan directeur d'urbanisme datant de 1944[184]. J. Gréber est alors appelé à formuler quelques idées maîtresses sur l'aménagement urbain à Montréal. Ce qui se cristallise en une proposition d'un plan directeur d'aménagement publiée en 1952[185]. Nous retracerons ici les éléments de cette proposition qui touchent à l'avenue McGill College, de même

---

183 Voir à ce sujet D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 113.

184 L'analyse détaillée de ce plan apparaît dans le chapitre 4, section 3.2, p. 189-190.

185 Cette date est rapportée par J. Lachapelle (1984) _ Op. Cit. p. 12.

que les réactions et les actions de la ville de Montréal suite à cette même proposition.

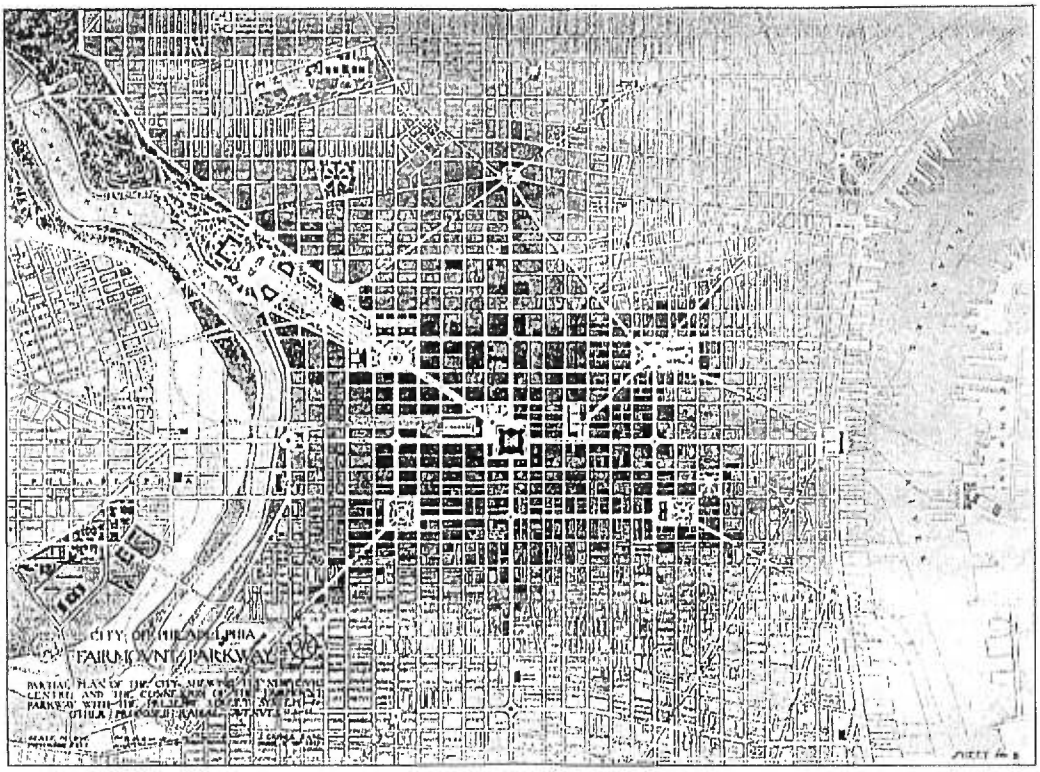
3.1 LA PROPOSITION D'AMENAGEMENT DE L'URBANISTE JACQUES GREBER

Jacques Gréber est un architecte-urbaniste français qui a été formé à l'Ecole des Beaux-Arts de Paris et qui a participé pleinement à la mise en pratique des principes du mouvement City Beautiful. En effet, diplômé en 1909, il part pour les Etats-Unis dès l'année suivante (1910) où il débarque à New York, puis il rejoint Boston et par là, l'agence d'un autre ancien de l'Ecole des Beaux-Arts, Guy Lowell. Il y travaille comme dessinateur et on lui doit à ce titre les jardins de la résidence Mackay à Long Island. Par la suite, il devient dessinateur pour l'architecte Trumbauer jusqu'en 1916. Ce dernier étant membre de la commission chargée des embellissements de Philadelphie, il semble que c'est à lui que revient la première implication de J. Gréber dans des travaux d'aménagement dans cette ville américaine. En effet, à partir de 1917, le professionnel français est chargé de réaliser les aménagements du Fairmount Parkway par la commission portant le même nom à Philadelphie. Il s'agit d'une avenue-promenade conçue dans les règles d'art du mouvement City Beautiful. Par la même occasion, il dessine des esquisses pour le musée d'Art qui constitue le point focal de la perspective visuelle de l'avenue. Toujours à Philadelphie, J. Gréber est appelé à dresser un plan d'embellissement de la ville pour le compte de la General Plan Division et du Bureau of Surveys[186] (voir Pl. 6L et Pl. 6M).

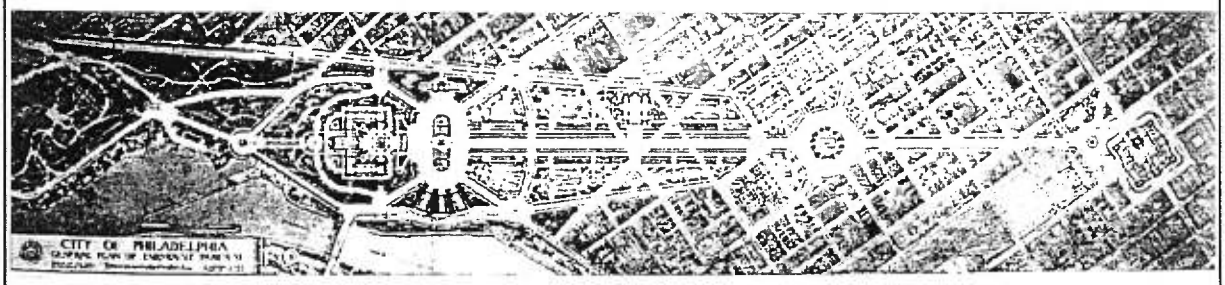
Gréber a aussi travaillé au Canada, où on lui doit le plan d'aménagement directeur de la ville d'Ottawa. Ici, il a été appelé dès 1937 pour une consultation sur l'aménagement des terrains appartenant au gouvernement du Canada et situés au centre d'Ottawa. Il part alors de ce qui a été déjà fait depuis le début du siècle, c'est-à-dire qu'il reprend les

---

186 Pour plus de détails sur les travaux de J. Gréber à Philadelphie, se rapporter à A. Lortie (1993) "Détour par les Etats-Unis". Les cahiers de la recherche architecturale, n° 32/33. p. 16 à 19. C'est un numéro spécial intitulé: "Ville et Architecture".



a _ Plan d'embellissement de Philadelphie



b _ Plan du Fairmount Parkway

Pl. 6L _ Plan d'embellissement de Philadelphie conçu par J. Gréber en 1917. Le Fairmount Parkway constitue sa pièce maîtresse. (Sources: J.L. Cohen, 1995 et A. Lortie, 1993)

Pl. 6M _ Vue sur le Fairmount Parkway. (Source: Th. B. White, 1975)

premières propositions de l'architecte-paysagiste F. Todd datée de 1903 et de l'architecte-urbaniste Edward Bennett (ancien associé de D.H. Burnham) datée de 1915. Puis il formule un plan d'aménagement pour le centre-ville d'Ottawa en 1938 (voir Pl. 6N). Au sujet de ce rendu, G. Utas rapporte que;

> "La localisation du monument de la guerre fut incluse dans le mandat d'étude donné à Gréber, mais les recommandations de ce dernier ne furent pas nécessairement suivies (...). Il semble qu'il [Gréber] ait offert des conseils d'ordre esthétique au sujet du square de la Confédération et de la place située à l'arrière de la Cour suprême...
> "Son plan de la colline [parlementaire] ouest est semblable à celui de Holt [c'est-à-dire d'E. Bennett]..."[187].

Pressé par la Seconde Guerre, Ottawa a suspendu ses travaux d'aménagement pour les reprendre en 1945[188]. L'urbaniste français est invité alors à élaborer, cette fois-ci, un plan d'ensemble pour la capitale nationale. Il s'y est mis avec toute son énergie pour proposer, en 1950, un projet d'aménagement englobant l'ensemble de la ville. Il s'agit du plan directeur d'Ottawa qui a été, "... à peu de chose près, construit et terminé aux environs de 1970", nous dit G. Utas, qui résume quelques principes généraux ayant guidé Gréber dans l'élaboration de ce plan comme suit:

> "Dans son plan, Gréber recycla ses travaux d'urbanisme traditionnaliste des années trente. Son plan confirma l'importance du square de la Confédération en tant qu'espace cérémonial ouvert et reprit le parti de la transformation de la rue Elgin en voie cérémoniale....
> "A l'extérieur du centre, le plan de Gréber était beaucoup plus moderne par sa dépendance de l'automobile, son dédain d'une densité "urbaine" et son exigence de complexes gouvernementaux isolés et dégagés..."[189].

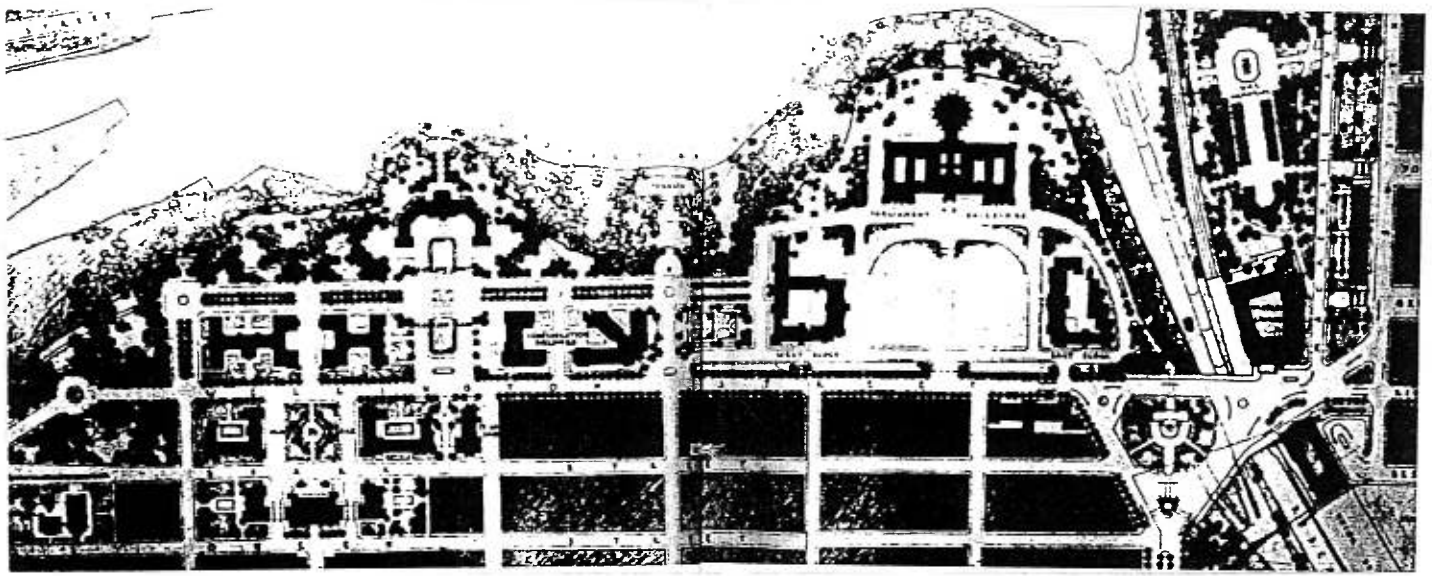
Ainsi, c'est lorsqu'il est arrivé à Ottawa en 1945 que J. Gréber a été invité par la

---

187 G. Utas (1989) _ "La croissance urbaine et la planification à Ottawa". ARQ, n° 48. p. 20. Notons qu'il s'agit d'une adaptation française du texte faite par A. Cormier.

188 Notons ici que la présence de Gréber à Ottawa pour les fins de préparation d'un plan d'ensemble pour cette ville date bien de 1945. Cela est confirmé par la lettre que lui a adressée à Ottawa le président du RAIC datant de novembre 1945 et qui a été publiée dans le JRAIC (1945), vol. 22, n° 5. p. 271. La réponse de Gréber y est aussi publiée, p. 271 et 273.

189 G. Utas (1989) _ Op. Cit. p. 21.



Pl. 6N _ Plan d'aménagement du centre d'Ottawa conçu par J. Gréber en 1938. (Source: G. Utas, 1989)

Ville de Montréal comme consultant sur un plan directeur de la ville. En 1952, il remet sa proposition, qui présente, entre autres, l'aménagement de deux avenues avec perspective visuelle sur le mont Royal. Il s'agit de la rue Rachel réaménagée en boulevard-promenade reliant les parcs Lafontaine et Jeanne-Mance (situé au pied du mont Royal), et de l'avenue McGill College faisant le lien entre le campus de l'université McGill et son Pavillon des Arts (nord) et la gare Centrale (sud). Gréber confirme par sa proposition l'unicité du centre-ville de Montréal coincé entre une montagne et un fleuve et la pertinence d'une mise en contact direct de ces deux éléments. Pour cela, il suggère de créer une percée visuelle au niveau de l'avenue McGill College.

Ainsi, à l'image de ses autres compositions architecturales et urbaines formulées à travers le continent nord-américain, et même en France (notamment à Paris et Marseille[190]), J. Gréber propose pour l'avenue McGill College un concept qui peut être résumé en une rue droite, large, bordée de rangées d'arbres et reliant deux points focaux. De plus, ces deux extrémités de l'axe visuel McGill College ont fait l'objet d'une attention particulière de la part du professionnel (voir Pl. 6O). En effet, il a remanié l'aménagement de la place rectangulaire située au pied du Pavillon des Arts en remplaçant son allée centrale par deux autres plutôt latérales qui enserrent un jardin de forme oblongue. Le but de cela étant, selon l'analyse de J. Lachapelle, de camoufler le fait que les deux axes de l'avenue et de la façade du Pavillon des Arts ne coïncident pas entre eux[191]. Du côté sud, Gréber a proposé de créer, au centre de l'îlot délimité par la rue Cathcart et le boulevard Dorchester, une place publique traitée d'un aménagement paysager "à la française". En dessous de celle-ci, un passage souterrain est creusé. Il rejoint l'entrée du hall de la gare Centrale et le stationnement intérieur situés tous deux à un bloc plus loin au sud.

Ainsi, ce concept nous rappelle beaucoup celui de l'architecte du CNR, G.F.

---

190 Voir à ce sujet A. Lortie (1993) _ Op. Cit. p. 18-23.

191 J. Lachapelle (1984) _ Op. Cit. p. 12.

Pl. 60 _ Proposition de réaménagement de l'avenue McGill College conçue par J. Gréber en 1952. (Source: G. McNichols-Tétreault, 1990)

Drummond, datant de 1956 et que nous avons vu précédemment. En fait, la collaboration entre Gréber et les professionnels de l'aménagement du CNR est bien évidente à ce niveau. De plus, si l'on sait que J. Gréber tente toujours de partir de ce qui existe déjà sur le site, comme c'était le cas particulièrement à Ottawa, on comprend facilement son contact direct avec le CNR, propriétaire du site, et ses architectes.

A la Ville de Montréal, le plan de J. Gréber concernant l'avenue McGill College semble avoir fait l'unanimité entre les politiciens et les professionnels du Service d'urbanisme. De la même manière, le CNR a réagi positivement à ce concept. Ce qui a permis de dégager une entente entre les autorités municipales et la compagnie

ferroviaire stipulant que le CNR s'engage à réserver les terrains nécessaires à la réalisation du concept de place publique sur l'îlot compris entre la rue Cathcart et le boulevard Dorchester, et que la Ville s'engage, pour sa part, à élargir les rues et à décongestionner la circulation des véhicules autour du site[192]. C'est le début de la matérialisation de l'idée d'une plaza publique qui forme le pôle sud de l'axe visuel McGill College. L'administration municipale y jouera un rôle non négligeable, comme nous allons le voir.

3.2 LA REGLEMENTATION ET LES ACTIONS DE LA VILLE DE MONTREAL

En acceptant l'entente conclue avec le CNR, la Ville de Montréal s'est engagé à entériner les recommandations de l'urbaniste J. Gréber concernant l'aménagement de l'avenue McGill College, c'est-à-dire, à élargir l'emprise de l'avenue de bout en bout entre les rues Sherbrooke et Cathcart, à la planter de deux rangées d'arbres, à trier les activités qui s'y installeront et à réglementer la hauteur et la ligne d'implantation des bâtiments qui s'y construiront. C'est en 1956 qu'une première résolution concernant l'élargissement de l'avenue à 120 pieds et un zonage restrictif des activités qui s'y déroulent est adoptée à l'Hôtel de Ville[193]. Un climat d'optimisme y régnait alors et le directeur du Service d'urbanisme a déclaré que le but ultime de ces actions était de "faire de l'avenue McGill College (...) un magnifique boulevard qui constituera un élément de beauté, indispensable au prestige d'une métropole comme Montréal"[194].

Cette résolution a été reconduite plusieurs fois par la suite, mais elle n'a pas été

---

192 Notons que cette entente est datée de 1945 dans l'article de la revue The architectural Forum (1963), vol. 118, n° 2. p. 82.

193 Il s'agit du règlement n° 2354, datant du 6 décembre 1956. Dans cette résolution, l'accent est mis sur le zonage restrictif sur les activités. Quant à l'élargissement de l'avenue à 120 pieds, cela est affirmé par J. Lachapelle (1984) _ Op. Cit. p. 12.

194 Cité dans J. Lachapelle (1984) _ Op. Cit. p. 12.

respectée une première fois lors de la présentation du projet de la Place Ville-Marie. En effet, ce projet avait prévu une largeur de 115 pieds pour l'avenue McGill College et il a été accepté malgré la dite résolution reconduite le 26 septembre 1960[195]. De la même manière, la localisation de l'entrée au stationnement sur l'avenue n'a pas été corrigée pour satisfaire aux exigences de la résolution. Cette dernière stipulait l'interdiction de situer des accès aux stationnements intérieurs sur l'avenue McGill College. Or, dans le cas de celui de la Place Ville-Marie, la situation était plus que pressante pour apporter des corrections suite à la non-acceptation du concept de la rampe-promenade projeté par I.M. Pei. Mais la ville n'a pas réagi dans ce sens. Elle a plutôt changé son règlement en 1972 en éliminant l'article relié à cette même interdiction. Ce qui a permis l'érection d'un autre accès du genre situé en plein sur la façade urbaine est de l'avenue, soit celui de l'édifice Les Terrasses.

La réglementation municipale s'est limitée au seul aspect concernant l'élargissement de l'avenue. Pour cela, la Ville a tenté des opérations d'expropriation, surtout du côté ouest de l'avenue où elle a acheté en 1979 le terrain occupé par l'édifice de Woolworth (voué à la démolition). Mais rien n'a été envisagé pour édifier l'axe de cette avenue suivant celui du Pavillon des Arts, ni même l'unité de ses façades urbaines. Pourtant, tout cela est bien recherché dans la proposition de J. Gréber qui est à la base de toute cette réglementation, mais aussi de tous les efforts fournis par les investisseurs privés sur l'avenue (la façade est tout particulièrement) en vue d'édifier une avenue prestigieuse.

---

195 Il s'agit de la résolution inscrite sous le nom de "Règlement n° 2576".

4 DONALD GORDON, LA PLACE VILLE-MARIE ET L'AVENUE McGILL COLLEGE

Donald Gordon est un canadien d'origine écossaise. Il s'est spécialisé avec le temps dans les affaires financières et a occupé différents postes dans ce secteur[196] en gravissant les échelons. Au moment où le CNR lui a proposé de prendre la direction de la compagnie para-publique, il étudiait une offre d'emploi de vice-président de la Banque mondiale. Entre les deux, il choisit celle du CNR et il est nommé officiellement le 11 octobre 1949[197] comme président de la compagnie ferroviaire et de son conseil d'administration.

Quelques années plus tard, D. Gordon décide de relancer le projet de développement des terrains du CNR dans le centre-ville de Montréal. C'est là où le promoteur immobilier américain (New York) William Zeckendorf entre en scène. Il propose à Gordon de préparer à ses frais un plan d'aménagement directeur pour les 22 acres de terrains en question[198]. C'est le début du projet du complexe multifonctionnel Place Ville-Marie. Le président du CNR pose alors ses propres conditions qui sont:

> "_ Any money required to build and improve this project had to be supplied by the builder and the developer;
> _ The concept had to be offered by the CN. Not less than $250 000 had to be spent on research and designing of a suitable concept for this site"[199].

Ainsi, W. Zeckendorf est tenu avant tout de prendre en considération le concept de plaza avancé par J. Gréber, lequel a déjà fait l'objet d'une entente entre la compagnie ferroviaire et les autorités municipales (comme nous l'avons vu précédemment).

W. Zeckendorf est un puissant promoteur immobilier de New York. Lorsqu'il s'est

---

196 Pour plus d'information sur les antécédents académiques et professionnels de Donald Gordon, se référer à D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 224-225.

197 Voir à ce sujet D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 225.

198 Voir à ce sujet D. MacKay (1992) _ Op. Cit. p. 277.

199 W. Zeckendorf (1963) _ "Financing of Place Ville Marie". JRAIC (1963), vol. 40, n° 2. p. 52.

présenté à D. Gordon, il comptait déjà à son actif plusieurs grands projets immobiliers qui ont aidé à la rénovation et à la renaissance de certains grands centres urbains américains. Parmi ceux-ci, J. C. Marsan[200] cite le complexe Gateway Center à Pittsburgh, érigé une dizaine d'années avant la Place Ville-Marie. Le concept de la tour cruciforme de cette dernière est une copie du modèle des trois gratte-ciel du Gateway Center[201]. Pour le cas des terrains du CNR, le promoteur new yorkais s'est d'abord entouré d'une solide équipe de professionnels de l'aménagement urbain regroupant "I.M. Pei & Associates & Planners (Henry N. Cobb, partner in charge; Vincent de Ponte, City Planner); Affleck-Desbarats-Dimakopoulos-Lebensold-Michaud-Sise, Associated Architects..."[202]. Par la suite, les deux firmes se sont affairées à préparer un plan directeur d'aménagement pour l'ensemble des 22 acres de terrains du CNR et, plus encore, un plan de réaménagement de la circulation automobile à l'échelle du centre-ville et de la région montréalaise dans son ensemble (voir Pl. 6P et Pl. 6Q).

En fait, l'importance de ce plan directeur se situe dans le programme architectural et fonctionnel ambitionné par W. Zeckendorf pour le bloc situé au sud de l'avenue McGill College, entre la rue Cathcart et le boulevard Dorchester[203]. Sur ce site de 7 acres qui revient à W. Zeckendorf par le biais d'un bail emphytéotique, on a prévu un complexe multifonctionnel qui abrite plusieurs fonctions urbaines superposées et imbriquées les unes par rapport aux autres. On y retrouve des espaces de bureaux en grande quantité, une galerie marchande de grande capacité et de vastes espaces de stationnement intérieur. Nous ne reviendrons pas ici sur l'importance et les retombées de ce projet sur

---

200 J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 341.

201 Pour des détails sur les liens entre le Gateway Center et la Place Ville-Marie, se référer à F. Toker (1987) _ "Pittsburgh: une renaissance et demi". In: A. Germain - J.C. Marsan (1987) _ Aménager l'urbain: de Montréal à San Francisco. p. 163-177.

202 J.C. Rowan (1960) _ "The story of Place Ville Marie". Progressive Architecture (1960), vol. XLI, n° 2 . p. 123.

203 Notons que ce plan directeur a été accepté par le CNR en 1954, selon ce que rapporte J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 341.

le développement du centre-ville de Montréal [204]. Par contre, nous nous attarderons sur l'importance du projet par rapport au développement et à l'aménagement de l'avenue McGill College. A ce niveau, deux points de discussion s'imposent: d'abord, l'étude du concept d'aménagement du site avancé par les professionnels de W. Zeckendorf en relation avec l'avenue McGill College; puis, la qualité et les atouts de prestige de ce même projet en liaison avec le développement de l'avenue.

Le concept d'aménagement proposé par les architectes de W. Zeckendorf constitue un effort de planification intégrée qui tente, d'une part, de faire de l'avenue McGill College un axe visuel reliant le Pavillon des Arts de l'université McGill et le mont Royal au nord à une plaza surélevée au sud (voir Pl. 6Q). D'autre part, le projet s'efforce de mettre en relief les éléments exceptionnel du site qui lui confèrent un sens particulier. A ce titre, Henry N. Cobb, un des architectes montréalais impliqués directement dans la conception de la Place Ville-Marie, écrit:

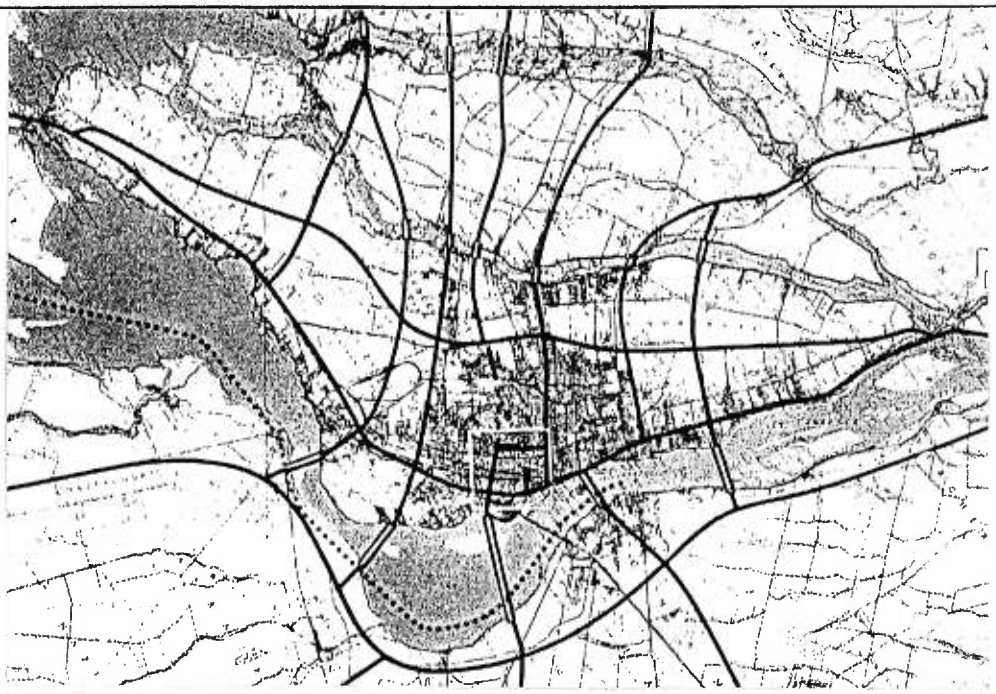
> "For the visual drama and emotive force of this relationship are deeply stirring. The marvelous vista from boulevard to mountain casts a spell that virtually eclipses the clamorous disarray of the immediate surroundings. We feel ourselves momentarily in the presence of a larger, more coherente urban order; the distinctive form of the city becomes articulated here; and the gaping hole, almost in spite of itself, communicates a powerful sense of place...
> "By vitue of its situation, our plaza is more than the forecourt to a monumental building and the spatial focus of a private precinct. It is a major protagonist in the dramatic confrontation of city and mountain, and its surface is the principal medium through which Place Ville Marie respond to its environment..."[205].

Nous ne connaissons pas les étapes de développement du concept d'aménagement du promoteur, ni les négociations entre les deux partenaires le concernant, alors que le tout était encore sur les planches à dessin, mais, selon notre première constatation sur le projet initial rendu public (voir Pl. 6R-a & b), le concept de

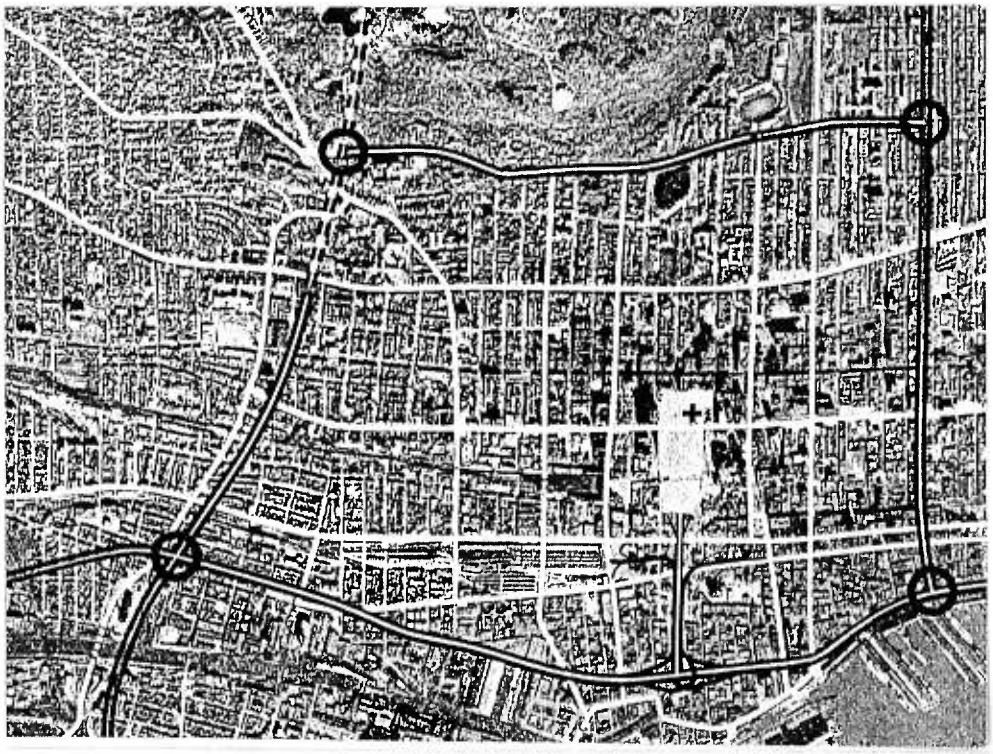
---

204 Voir à ce sujet le chapitre 4 de la thèse, section 3.3, p. 193-203.

205 H.N. Cobb (1963) _ "Some notes on the design of Place Ville Marie". JRAIC, vol. 40, n° 2. p. 54 et 56.



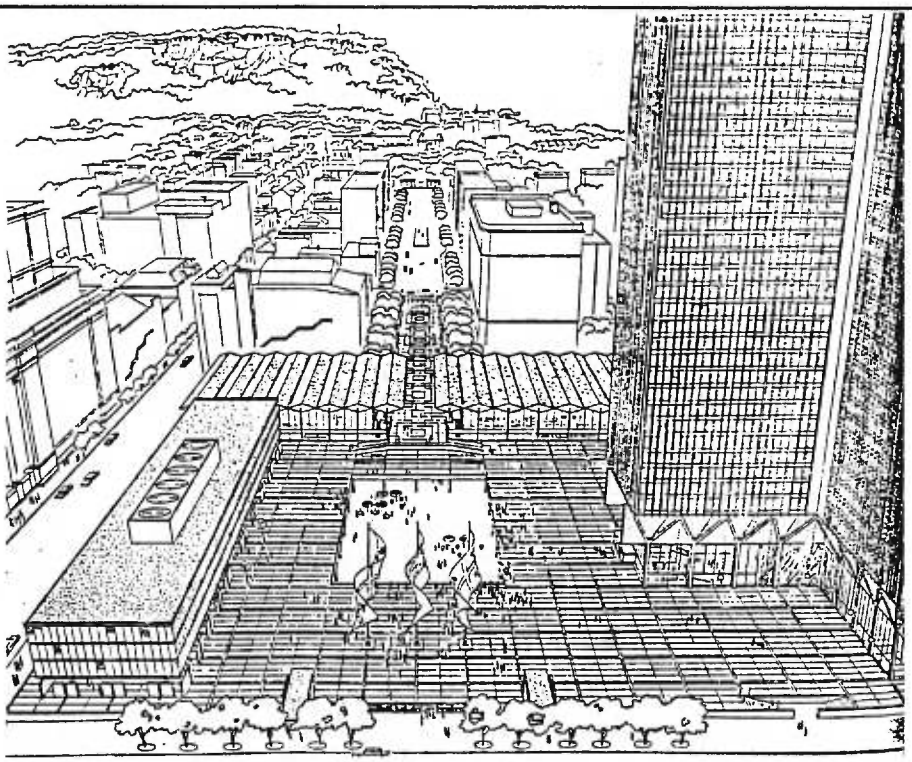
a _ Proposition d'aménagement de la circulation à l'échelle régionale



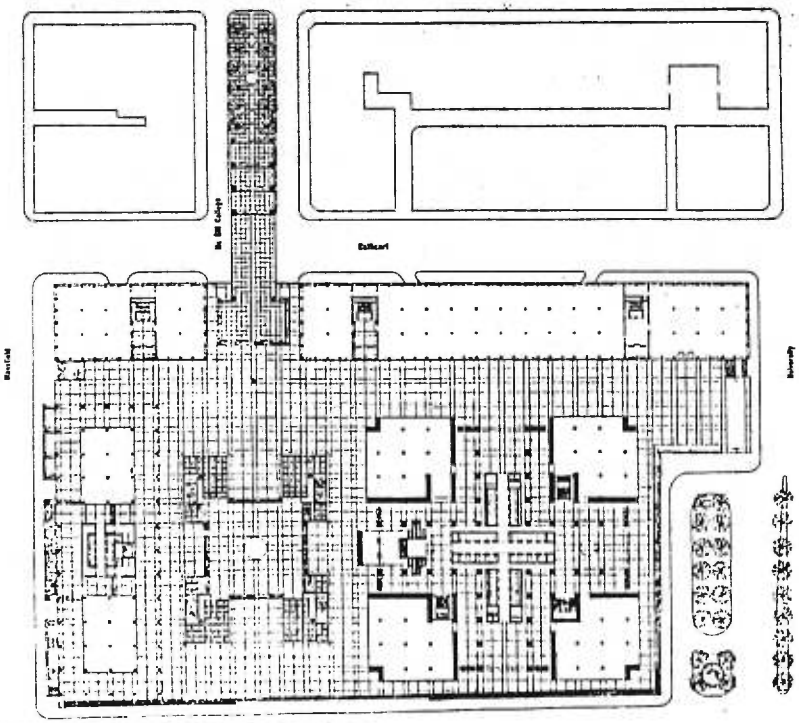
b _ Proposition d'aménagement de la circulation à l'échelle du centre-ville

Pl. 6P _ Plans d'aménagement de la circulation à l'échelle de la région et du centre-ville de Montréal proposés par l'équipe de W. Zeckendorf, 1958. (Source: J.C. Rowan, 1960)

Pl. 6Q _ Plan directeur d'aménagement des terrains du CNR et de l'avenue McGill College proposé par l'équipe de W. Zeckendorf, 1958. (Source: J.C. Rowan, 1960)



a _ Vue axonométrique sur le concept initial de la plaza



b _ Vue en plan du concept initial de la plaza

Pl. 6R _ Le concept initial de la plaza de la Place Ville-Marie datant de 1958. (Source: J.C. Rowan, 1960)

la Place Ville-Marie emprunte beaucoup à celui proposé par l'architecte G.F. Drummond (du CNR) et que nous avons vu précédemment. En effet, l'îlot situé au sud de la rue Cathcart dans son ensemble est constitué d'une plate-forme surélevée d'un niveau par rapport à cette rue et sur laquelle on retrouve une large plaza placée dans l'axe de l'avenue McGill College. En dessous de cette même plaza, on retrouve le même principe d'accès du côté nord et toujours suivant l'axe de l'avenue McGill College, en direction du hall de la gare Centrale et du stationnement intérieur. A ce niveau, Pei et ses collaborateurs, contrairement à Drummond, ont choisi de camoufler cet accès au passage souterrain situé au niveau de la rue Cathcart au moyen d'une large rampe qui relie directement la plaza à la rue Ste-Catherine. Ce qui détourne la circulation automobile liée à la Place Ville-Marie et à la gare Centrale sur les rues avoisinantes, Mansfield et University, en passant par Cathcart.

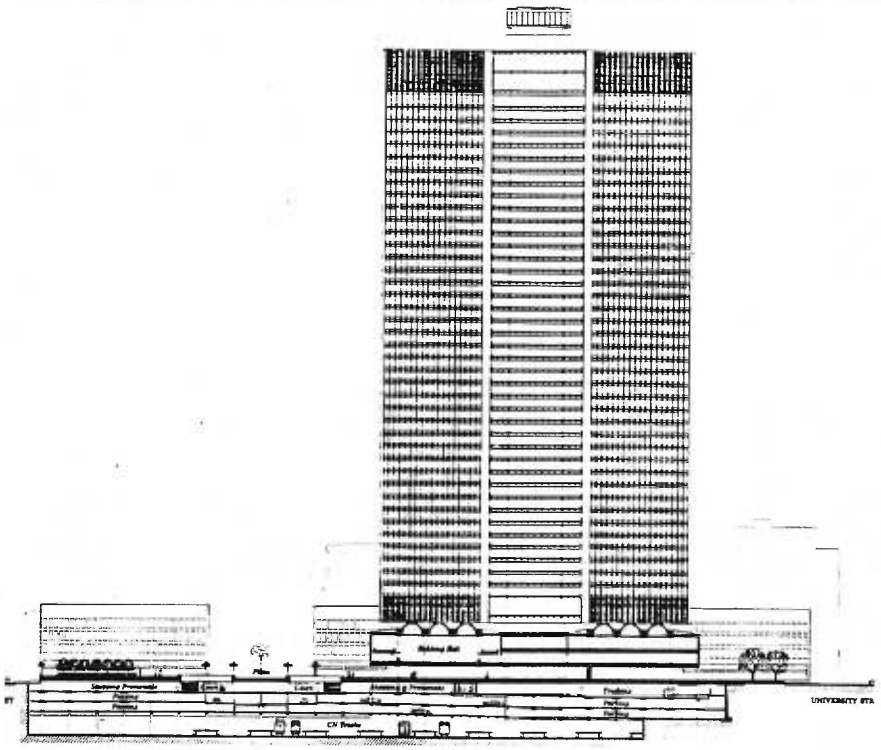
L'avenue McGill College est élargie à 115 pieds entre les rues Ste-Catherine et Cathcart. Au niveau de la Plaza même, les deux projets (de Zeckendorf et de Drummond) présentent des ressemblances quant à la hauteur des bâtiments qui délimitent cet espace public des deux côtés nord et ouest. Les architectes de W. Zeckendorf ont limité cette hauteur à quatre niveaux. De plus, les rez-de-chaussée de ces immeubles sont réservés à des fonctions urbaines liées directement à la rue et à l'espace public (ex.: cafés, terrasses, restaurants, boutiques, etc.). Par contre, les deux propositions sont différentes au niveau de la composition interne de ce pôle sud de l'avenue McGill College. Ainsi, il ne s'agit plus d'une place publique qui se déploie au pied de la façade de l'hôtel Reine Elizabeth, qui ferme la perspective visuelle de l'avenue McGill College de ce côté sud, mais plutôt d'une place qui fait entièrement corps avec l'immense tour cruciforme située à l'est de l'axe visuel McGill College. La totale transparence des murs des premiers niveaux de cette tour accentue cet effet de façon considérable. De même, la surélévation de la plaza par rapport au boulevard Dorchester, aussi faible soit-elle, renforce ce détachement de la plaza de la façade du Reine Elizabeth. Ce qui crée, à notre avis, une sorte de démembrement de cette perspective visuelle sud de l'avenue McGill College (voir Pl. 6R précédente).

Ce concept initial de W. Zeckendorf a été dévoilé en 1958 au moment de la mise en chantier du complexe Place Ville-Marie. Il n'a pas été réalisé tel quel, mais il a plutôt subi des transformations tout au long des trois années qu'a duré le chantier. En 1962, lorsque l'ensemble immobilier a ouvert ses portes, bien des éléments avaient changé. En premier lieu, l'idée d'une rampe reliant la plaza à la rue Ste-Catherine n'a réussi à passer ni auprès de la Ville de Montréal (réglementation), ni même chez les propriétaires des terrains riverains de l'avenue McGill College à ce niveau (voir Pl. 6S). En ce qui concerne la plaza même, les activités commerciales et d'animation, qui étaient prévues pour se nicher dans les rez-de-chaussées des immeubles qui l'entourent, n'ont jamais eu lieu, faute de réalisation d'espaces à cet effet. Quant à l'immeuble délimitant la plaza du côté ouest, sa hauteur a passé de trois à douze étages. De plus, la transparence des premiers niveaux de la tour à bureaux a été compromise par l'ajout de quatre volumes opaques intégrés à l'ensemble de la base de l'édifice (voir Pl. 6T-a). Le résultat a donné lieu à une avenue qui a bel et bien maintenant une perspective visuelle du côté sud. Mais, à défaut d'avoir un point focal intéressant pour le promeneur sur cette avenue, la perspective en question présente en premier plan une énorme entrée d'un passage souterrain flanqué de deux petits accès à la galerie marchande (voir Pl. 6T-b). De plus, la hauteur de surélévation de la plaza est tellement importante que l'on n'aperçoit même pas cette esplanade publique conçue pourtant pour faire partie intégrante de l'avenue et de sa vue panoramique sud.

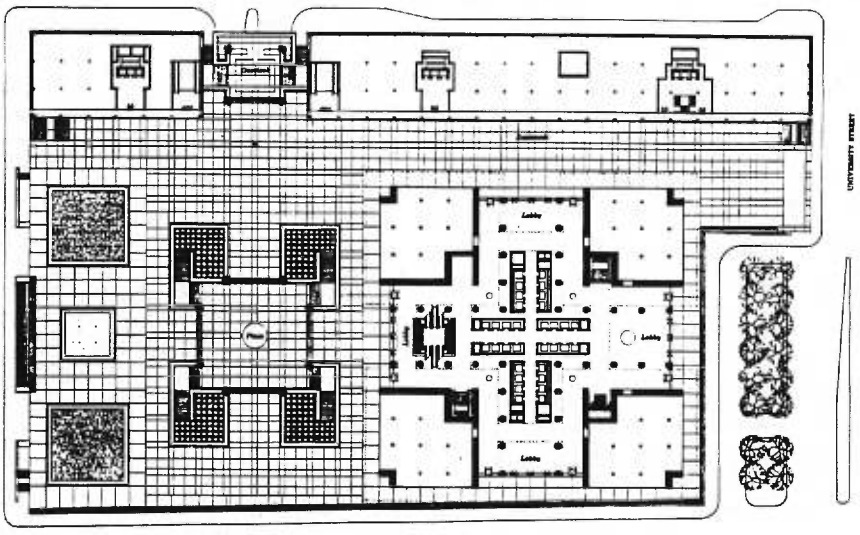
Est-ce que cette réalisation incomplète du pôle sud de l'axe visuel de l'avenue McGill College a bloqué la poursuite des objectifs concernant une avenue prestigieuse avec tout ce que cela comprend comme éléments d'aménagement physique (tel que avancé par J. Gréber)? La réponse est non, et le complexe multifonctionnel de la Place Ville-Marie en est largement responsable. En effet, celui-ci constitue l'élément par excellence qui a contribué directement à l'accélération du déplacement du coeur de la ville depuis le Vieux-Montréal en direction ouest[206]. Par son architecture très moderne,

---

206 Notons que ce déplacement du centre-ville vers l'ouest avait déjà commencé avec l'installation de la Sun Life (et d'autres) autour du square Dominion et celle de Bell Telephone près du square Victoria.

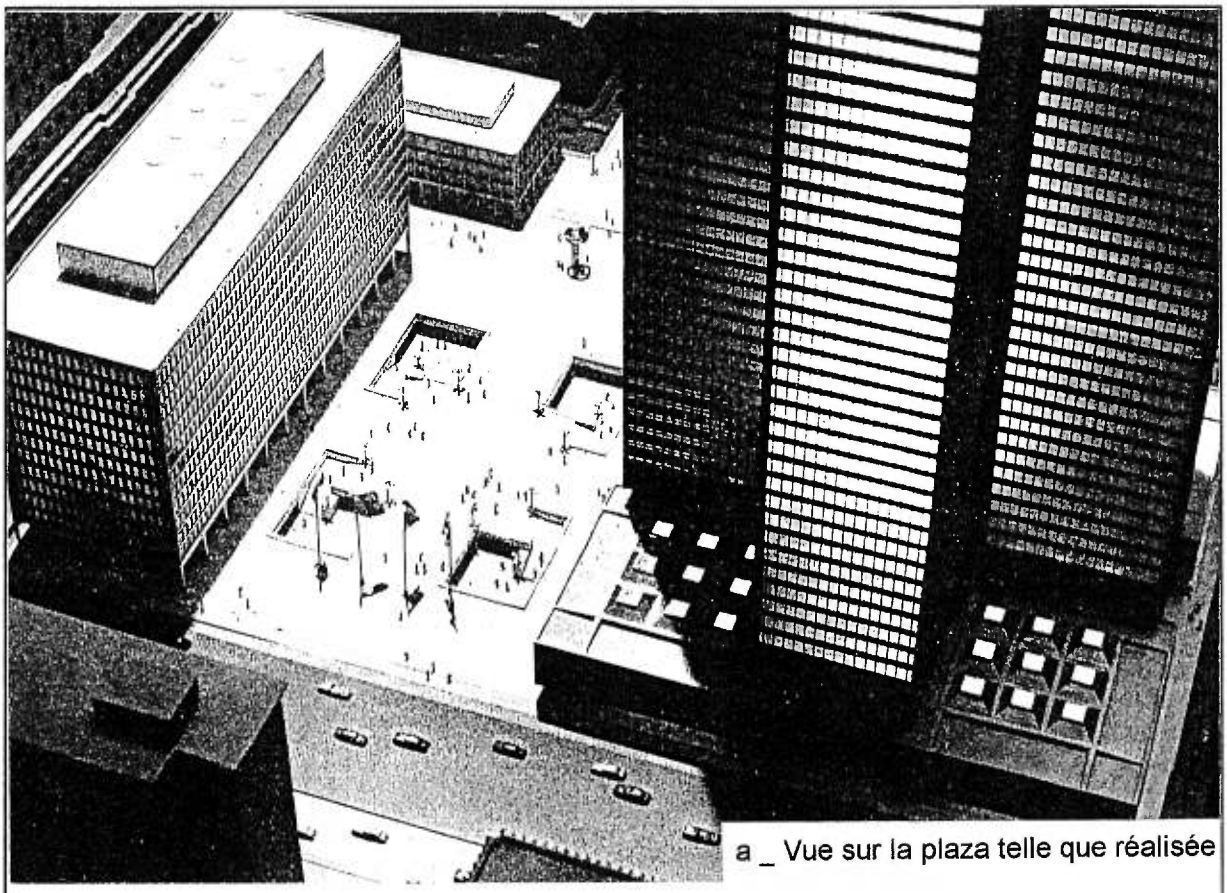


a _ Coupe (est-ouest)

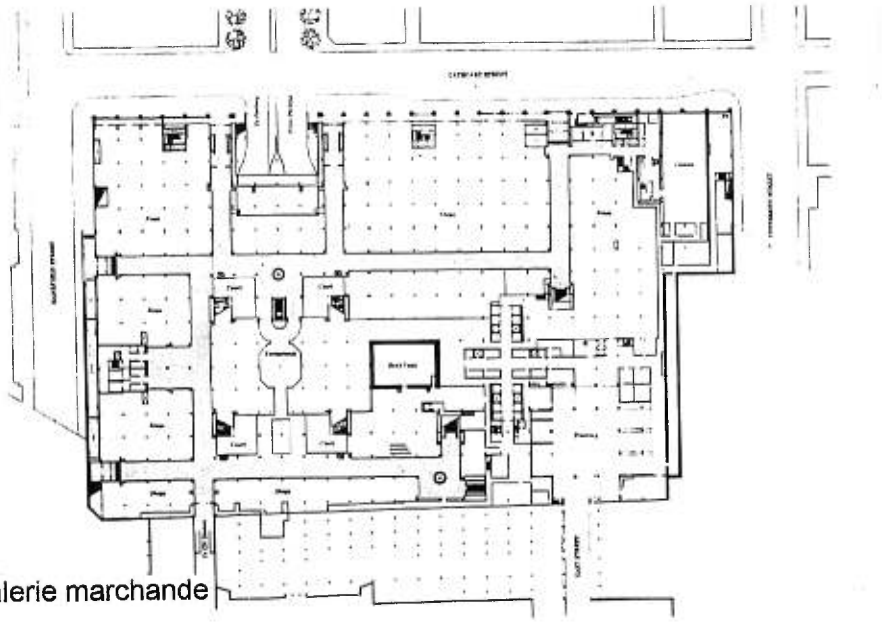


b _ Plan (niveau de la plaza)

Pl. 6S _ Plan et coupe sur le complexe multifonctionnel de la Place Ville-Marie réalisé en 1962. (Source: R.T. Affleck, 1963)



a _ Vue sur la plaza telle que réalisée



b _ Plan de la galerie marchande

Pl. 6T _ Vue sur la plaza de la Place Ville-Marie réalisée en 1962 et plan de sa galerie marchande. (Source: J.C. Rowan, 1960 _ R.T. Affleck, 1963)

la qualité de ses espaces à bureaux et son envergure par rapport à tout le secteur du centre-ville montréalais, Place Ville-Marie a positionné l'avenue McGill College au coeur du nouveau centre-ville. Elle lui a permis non seulement d'entrer dans l'imaginaire des Montréalais et de faire partie intégrante de la symbolique urbaine de cet espace central, mais aussi de la conforter dans cette position.

Ainsi, Place Ville-Marie occupe un terrain d'environ 7 acres et est conçue comme un immense complexe multifonctionnel se déployant aussi bien en hauteur qu'en profondeur (sous-sol). Son énorme tour cruciforme de 48 étages et sa plaza surélevée reposent en fait sur quatre niveaux, dont trois sont en sous-sol. Le premier est occupé par une galerie marchande d'environ 160 000 pieds carrés accessible directement depuis l'avenue McGill College. Les deux niveaux suivants sont destinés à accueillir un stationnement intérieur d'une capacité de 1500 voitures. Le quatrième niveau est réservé aux services du CNR et à ses rails qui y débouchent depuis le tunnel sous la montagne et le sous-sol de l'avenue McGill College. De plus, ce complexe est relié par des passages souterrains au reste des propriétés du CNR situées au sud du boulevard Dorchester; à savoir, la gare Centrale, l'hôtel Reine Elizabeth, les édifices des bureaux du CNR[207], etc. Plus tard, ce même réseau de connexions souterraines va être étendu au sud, puis au nord, reliant la gare du Canadien Pacifique, d'autres complexes multifonctionnels, de grands magasins de la rue Ste-Catherine, etc. Ainsi, Place Ville-Marie devient une plaque tournante du centre-ville montréalais où travaillent environ 15 000 personnes et par où transitent entre 60 000 et 100 000 individus par jour[208].

De plus, le complexe Place Ville-Marie est typiquement moderne et il est le premier du genre à lancer Montréal dans la voie du mouvement moderne. Que ce soit son architecture ou son concept d'organisation des fonctions urbaines et des espaces qui leur sont destinés, tout respire la modernité du 20^{e} siècle. Sans revenir sur les

---

207 Rappelons ici que le CNR n'est devenu CN qu'au tout début des années 1960, suite à la francisation du nom de la compagnie ferroviaire. Voir note 164 dans le présent chapitre.

208 Ces chiffres sont rapportés par J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 341.

différents principes d'urbanisme moderne qui l'organisent – car cela a été discuté dans le quatrième chapitre de la thèse[209] – et qui ont fait que ce soit un ensemble immobilier d'envergure et relié au niveau régional du transport (auto et train), nous pouvons signaler tout simplement que les matériaux, les techniques de construction et le style architectural utilisés ont permis d'atteindre un niveau de confort, d'élégance et d'efficacité très recherchés dans cette période où le fonctionnalisme est roi. La tour à bureaux à elle seule symbolise toutes ces qualités réunies. Pour la première fois à Montréal, la superficie des espaces à bureaux par plancher a atteint les 1858 mètres carrés, soit le double de ce qui existait dans la ville à l'époque. De plus, ces spacieux espaces de bureaux baignent dans la lumière naturelle grâce à la forme en croix choisie pour la tour de 48 étages.

Tous ces éléments réunis ont fait que les environs de la Place Ville-Marie sont devenus prisés par les promoteurs immobiliers, mais aussi et surtout par les grandes entreprises qui recherchent le prestige et l'efficacité du centre-ville moderne. C'est dans cette perspective que l'avenue McGill College s'est positionnée comme le coeur par excellence du nouveau centre-ville de Montréal. Le pôle sud de son axe visuel, même s'il n'est pas articulé de la meilleure façon possible sur le plan formel, lui assure quand même ce prestige recherché depuis le tout début de sa création. L'avenue McGill College devient le lieu d'implantation des grands édifices à bureaux (sièges sociaux), des grands commerces, etc., mais aussi un lieu auquel l'imaginaire des Montréalais se réfère lorsqu'il est question d'identification et d'appartenance à cette ville. Tout le monde veille depuis à ce que cette avenue soit réalisée comme elle a été appropriée par ce même imaginaire montréalais. Henry N. Cobb précise à la fin de la réalisation de la Place Ville-Marie que:

> "In one important respect, the urban scheme of which Place Ville Marie is a part remains unfulfilled. For until the widening of McGill College Avenue is extended to Sherbrooke Street, the full drama of Montreal's extraodinary topography will not be felt at the heart of the city.
> "Even in its present partially obscured state, the tree crowned crest of Mount Royal stirs the imagination to vivid memory and special affection. But with the

---

209 Voir à ce sujet le chapitre 4, section 3.3.1, p. 193-198.

widening of this Avenue for its length, not only the crest, but the entire splendid profile and green flank of the mountain including the lovely university campus, will be brought into view"[210].

5 L'ETAT EXISTANT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE EN 1982

Comme nous venons de le voir, le rêve de faire de l'avenue McGill College une avenue de prestige située dans le prolongement de l'axe du Pavillon des Arts de l'université McGill remonte loin dans les années 1920. Projet après projet, on a cherché à donner forme à cette idée, qui s'est ancrée peu à peu dans l'imaginaire des Montréalais. J. Gréber l'a enfin conçue et I.M. Pei & Ass. ont commencé à la matérialiser dans le projet de la Place Ville-Marie. Il restait alors à poursuivre cet effort pour compléter ce concept que l'on a "...pompeusement qualifié de "Champs-Elysées montréalais"", nous dit J.C. Marsan[211]. La réglementation municipale a essayé d'aller dans ce sens, même s'il s'avère après coup qu'elle a manqué de vigueur de façon bien importante. Du côté des investisseurs privés et des professionnels de l'aménagement, on a tenté, et dans la mesure du possible, d'aller dans le sens d'achèvement de ce concept de départ. Pour les fins des objectifs de la thèse, nous verrons ici le résultat auquel ont abouti tous ces efforts en 1982, après avoir retracé quelques propositions d'aménagement de l'avenue qui ont été faites entre le début des années 1960 (projet de la Place Ville-Marie) et le début des années 1980.

5.1 QUELQUES PROJETS D'AMENAGEMENT PROPOSES POUR L'AVENUE APRES LA PLACE VILLE-MARIE

Depuis que le projet de la Place Ville-Marie a lancé la matérialisation du concept d'avenue prestigieuse, plusieurs propositions d'aménagement concernant directement

---

210 H.N. Cobb (1963) _ Op. Cit. p. 57.

211 J.C. Marsan (1994) _ Op. Cit. p. 394.

l'avenue McGill College ont été enregistrées. M.A. Balfour et A.H. Reifenstein dénombrent sept projets datant de la période comprise entre 1962 et 1978[212]. Certains sont importants en terme d'impacts et de liens directs avec les propriétés avoisinantes, d'autres le sont moins car ils sont concentrés sur l'emprise de l'avenue elle-même, élargie à 115 ou 120 pieds, suivant le cas. Selon l'analyse que ces auteurs font de ces projets, il apparaît qu'ils ont tous en commun l'objectif de doter l'avenue d'un mail piétonnier; ce qui permet de dire que l'on accordait beaucoup de place aux piétons, mais aussi une importance marquée à l'organisation de la circulation sur et autour de l'avenue.

Aucun de ces projets n'est parvenu à terme. Toutefois, le premier d'entre eux mérite que l'on s'y attarde ici. Il s'agit de ce qu'il est convenu d'appeler le Plan MACE, qui date de 1965. Ce projet est conçu dans la foulée de la Place Ville-Marie. En effet, lorsque cette dernière a ouvert ses portes en 1962, très vite, elle a été adoptée par les Montréalais. L'originalité de son concept d'aménagement a remporté un important succès aussi bien chez les utilisateurs que chez les promoteurs immobiliers actifs dans le centre-ville. Mais ces derniers ont aussi compris l'intérêt vital que présentait ce site particulier. Le fait que le propriétaire de l'ensemble des terrains soit unique, à savoir le CNR, a facilité grandement la tâche du promoteur W. Zeckendorf et des concepteurs du projet de la Place Ville-Marie. On a alors tenté de refaire un exploit similaire sur le site de l'avenue McGill College alors qu'il y avait là un ensemble de 18 acres de terrains appartenant en grande partie à la Maison Eaton.

L'idée est initiée par un consortium de promoteurs britanniques qui s'est associé à la Maison Eaton pour développer ces terrains à la manière de la Place Ville-Marie. Pour cela, on a fait appel au même trio de professionnels, Pei-Cobb-Ponte, pour concevoir le projet, qui consiste en un ensemble immobilier composé de tours à bureaux, de magasins de vente au détail et de restaurants. Pour ces concepteurs, l'occasion que leur offrait le consortium britannique était en or. Enfin, ils allaient pouvoir poursuivre les lignes

---

212 Voir à ce sujet M.A. Balfour & A.H. Reifenstein (1983) _ What happened to McGill College Avenue? p. 60-75. Quelques détails descriptifs intéressants sur ces projets y apparaissent.

directrices de leur concept de la Place Ville-Marie intégrée à une avenue prestigieuse. A ce sujet, la position des promoteurs leur était complètement acquise comme l'a déclaré le président du groupe en 1965. A cet effet, M.A. Balfour et A.H. Reifenstein rapportent que;

> "...Mr. Emilio Gioia, president of MACE, clearly stated the developers' intention to predicate the Master Plan on previous city planning for the area, which intended to create a grand "Parisan-style" widened Avenue with uniform building heights"[213].

Ainsi, I.M. Pei, H.N. Cobb et V. Ponte n'ont pas raté l'occasion. Il ont proposé un projet d'ensemble englobant les six îlots compris entre les rues Ste-Catherine, Mansfield, Sherbrooke et University. Celui-ci consiste en une suite d'édifices à bureaux traités de manière parfaitement symétrique par rapport à l'axe de l'avenue McGill College, qui est à son tour élargie à 115 pieds sur toute sa longueur. Cette avenue devient en fait une sorte d'épine dorsale de l'ensemble du développement immobilier (voir Pl. 6U et Pl. 6V). Elle est flanquée de deux galeries sous arcades et comprend en son milieu un mail paysager planté de deux rangées d'arbres. De plus, le projet imite la Place Ville-Marie et dote certains des édifices projetés d'une galerie marchande sur laquelle située en sous-sol. L'ensemble de toutes ces promenades commerciales est relié par des passages souterrains[214].

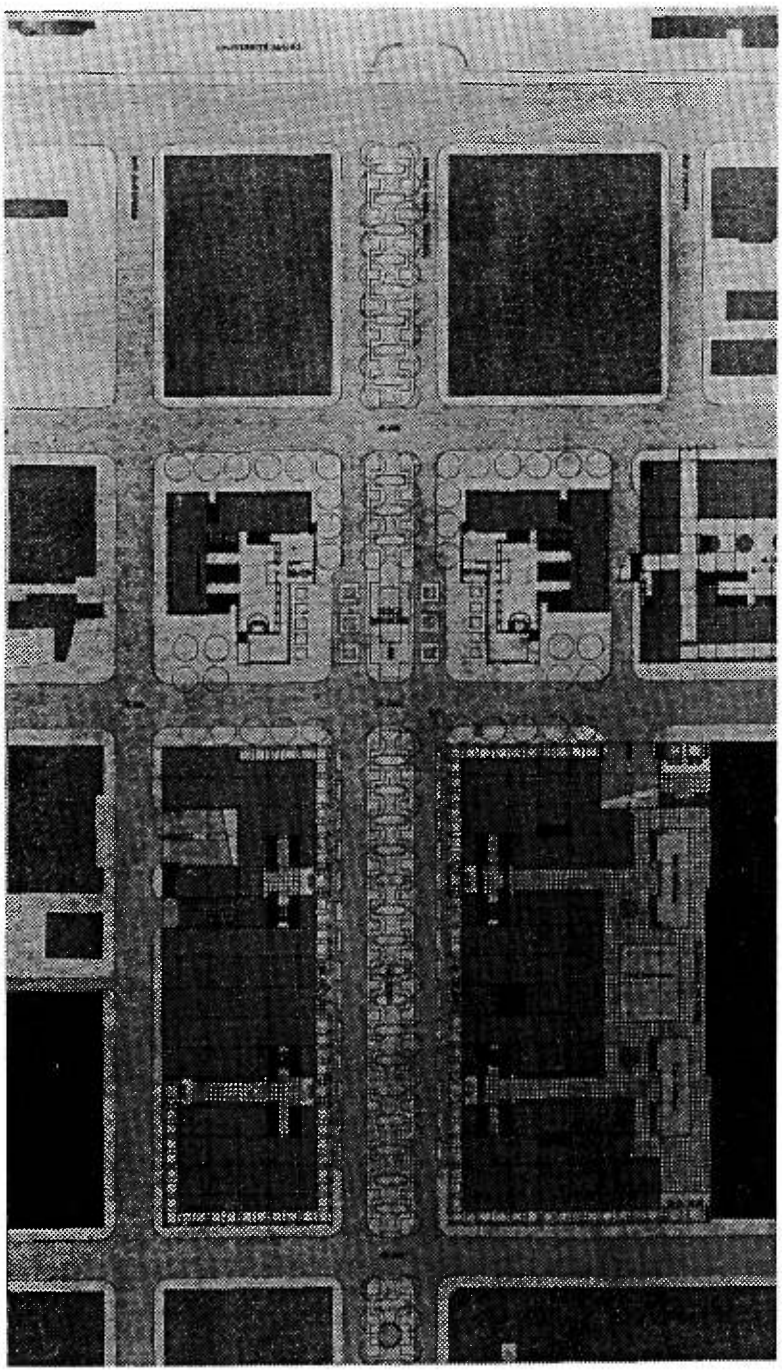
Les caractéristiques architecturales et fonctionnelles de cette proposition d'aménagement ont été résumées par M.A. Balfour et A.H. Reifenstein comme suit:

> "The Avenue itself was to be flanked by mixed use commercial buildings. Above the retail centre, between Ste-Catherine street and Burnside Avenue [actuel boul. de Maisonneuve], a variety of commercial uses were planned within buildings of uniform height and profile. To the north of this block, a pair of office towers, each of 33 storeys, located between Burnside and President Kennedy Avenues would

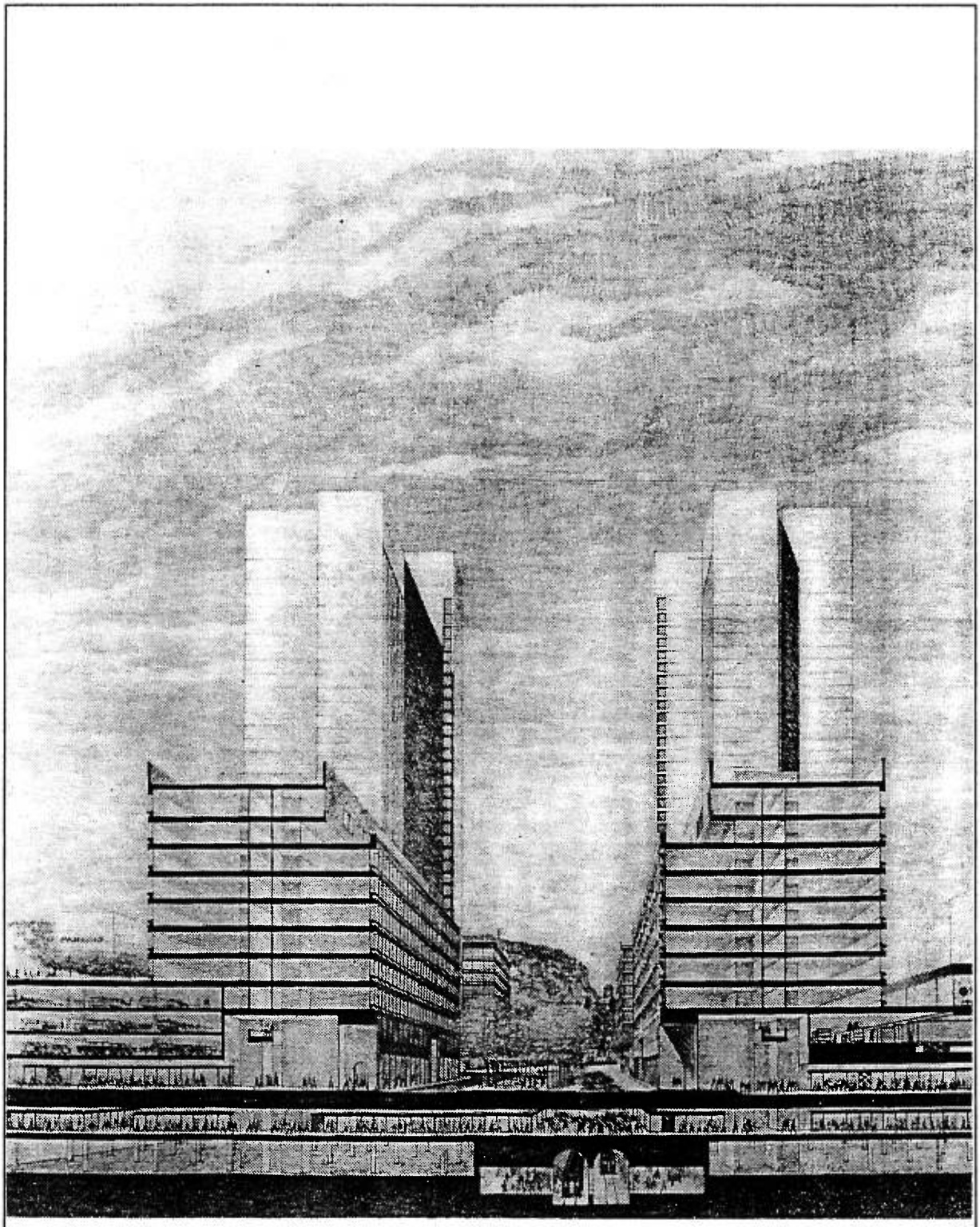
---

213 M.A. Balfour & A.H. Reifenstein (1983) _ Op. Cit. p. 64. Notons que l'on retrouve dans le document beaucoup d'informations sur la formation du consortium et ses tractations autour du Plan MACE.

214 En plus des illustrations présentées ici, ces détails sont bien rapportés par P. Blake (1966) _ "Downtown in 3-D". Architectural Forum, vol. 125, n° 2. p. 46.



Pl. 6U _ Vue en plan de la proposition d'aménagement du groupe MACE datant de 1965. (Source: J. Lachapelle, 1984)



Pl. 6V _ Coupe-perspective sur la proposition d'aménagement du groupe MACE datant de 1965. (Source: J. Lachapelle, 1984)

> be set back from McGill College Avenue, creating an important public space, Place du Mail. The twin towers would give the Avenue a strong focus at this plateau before the next ascent to the base of the mountain, enriching the professional character of the street and enhancing the visual drama of the splendid vista to Mount Royal. The final block between President Kennedy Avenue and Sherbrooke street would offer residential and office blocks of a scale oriented towards the University Campus, while retaining the integrity of the processional character of the Avenue"[215].

Aussi, il est important de noter que la symétrie parfaite présentée par le concept d'aménagement du plan MACE emprunte beaucoup à celui de H.G. Jones et J.S. Archibald datant de 1929. Ce dernier a constitué une source d'inspiration manifeste pour les nouveaux concepteurs et la seule différence entre les deux projets réside dans la hauteur des immeubles qui n'est plus uniforme dans le nouveau projet.

Le plan MACE n'a pas été réalisé en raison de nombreux facteurs. Tout d'abord, il nécessitait une intervention importante de la part de la Ville de Montréal. Le consortium britannique et la Maison Eaton ne possédant qu'une partie des terrains situés à l'est de l'avenue McGill College, il fallait que les autorités municipales procèdent à l'expropriation du reste des lots, ce qui constitue une faiblesse évidente du projet. Puis, le groupe d'investisseurs lui-même a eu des difficultés financières considérables qui l'ont obligé à laisser tomber le projet[216]. Quoi qu'il en soit, il est important de noter que le non aboutissement de ce projet a permis de sauver l'un des plus beaux édifices de l'avenue McGill College, à savoir, l'édifice de la Banque d'épargne, qui était voué à la démolition pure et simple dans ce plan MACE.

5.2 L'ETAT DE L'AVENUE EN 1982

Après avoir connu la réalisation de son pôle sud, soit la Place Ville-Marie et sa plaza, l'avenue McGill College n'a pas vu d'autres projets se concrétiser sur ses abords

---

215 M.A. Balfour & A.H. Reifenstein (1983) _ Op. Cit. p. 68 et 70.

216 Pour des détails sur les obstacles qu'a rencontrés ce projet, se rapporter à M.A. Balfour & A.H. Reifenstein (1983), à J. Lachapelle (1984) et à P. Blake (1966).

jusqu'à la seconde moitié des années 1970. Ce sont alors les terrains situés sur son côté est qui ont été développés en premier et de manière plutôt individuelle par des promoteurs différents. Puis, le développement s'est étendu à quelques-uns des lots situés du côté ouest, de sorte qu'en 1982, soit à la veille de l'événement McGill College, l'avenue présentait un paysage urbain spécifique que nous détaillerons dans ce qui suit en relation avec le concept d'une avenue de prestige recherché par les Montréalais. Mais avant cela, nous décrirons d'abord ces bâtiments composant l'avenue en ce début des années 1980[217].

En 1982, l'avenue McGill College est bordée à l'est et à l'ouest de sept édifices et de quelques lots non construits. Parmi ces édifices, trois sont anciens et sont situés au croisement de l'avenue avec la rue Ste-Catherine. Ce sont l'Edifice de la Confédération, la Banque d'épargne et l'édifice de Woolworth. Ils forment tous trois une certaine unité dans la forme, les matériaux et le style. Le premier, celui de la Confédération, est un bâtiment commercial de 11 étages dont le rez-de-chaussée est occupé par des commerces au détail. Fait de pierres jaunes, ce bâtiment est de forme massive et présente une façade symétrique et très rythmée sur l'avenue McGill College. Comme tous les hauts immeubles de son époque, il présente une ligne de corniche au troisième étage et un traitement d'angle au coin de la rue Ste-Catherine.

La Banque d'épargne, pour sa part, est un édifice de trois étages fait de pierre dans un style très élégant. Sa façade sur l'avenue McGill College est symétrique et est rythmée par une suite de colonnes qui s'élancent depuis le soubassement jusqu'à la ligne de corniche. Cette dernière constitue un important point de repère dans la continuité de la façade urbaine que forme ce bâtiment avec son voisin, celui de la Confédération.

Quant à l'édifice de Woolworth, il a trois étages et abrite un magasin à rayons relativement important. Il est de forme massive et présente une façade très rythmée par

---

217 Notons que cette description se base sur nos observations sur le site, mais surtout sur le travail de M.A. Balfour & A.H. Reifenstein (1983) _ Op. Cit. p. 75-115.

ses ouvertures. Son traitement d'angle est imposant du fait qu'il est basé sur l'emplacement de l'entrée principale de l'édifice qui s'y niche.

Les quatre autres édifices qui bordent l'avenue McGill College datent tous de la période 1976-1982. Il s'agit de l'édifice Les Terrasses, l'immeuble de la Banque nationale de Paris, l'édifice Place Mercantile et le Centre Capitol. Les trois premiers sont situés sur le côté est entre les rues Ste-Catherine et Sherbrooke, et le quatrième se place sur la façade ouest au coin de la rue Ste-Catherine. Ce qui est commun avant tout à ces bâtiments – on s'en doute –, ce sont le verre et le métal comme matériaux, le mur rideau comme façade et leur hauteur très élevée.

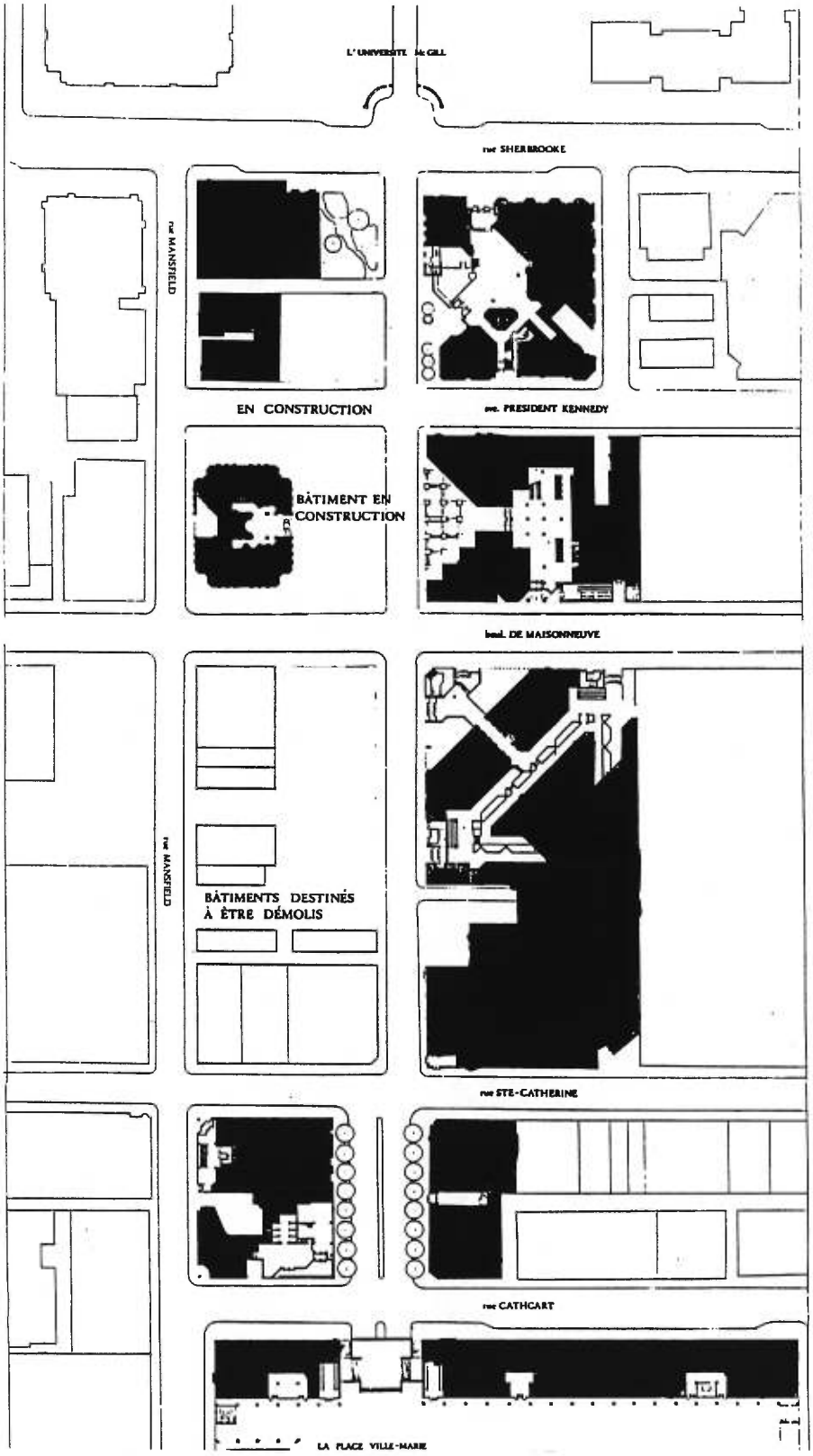
Les Terrasses est un centre multifonctionnel de 150 000 pieds carrés qui compte 125 boutiques et restaurants, huit étages d'espaces à bureaux et 500 places de stationnement en sous-sol. Sa façade donnant sur l'avenue McGill College est faite en terrasses et, au niveau de la rue, elle se compose principalement de vitrines et ne permet aucun accès direct aux différents magasins. Toutefois, l'élément le plus nuisible de cette façade relativement au concept d'avenue recherché reste celui que constitue l'énorme entrée au stationnement donnant en plein sur l'avenue McGill College. Quant à l'immeuble de la Banque nationale de Paris, il est composé principalement de deux tours à bureaux de 16 et 20 étages chacune qui reposent sur trois étages de stationnement en sous-sol. Sa façade est d'une géométrie très angulaire donnant l'impression d'un bâtiment qui s'élance sans fin dans le ciel. Le troisième édifice, celui de la Place Mercantile, constitue une autre tour de 24 étages abritant des bureaux et reposant, elle aussi, sur un stationnement en sous-sol d'une capacité de 320 places. Ces trois immeubles qui sont alignés le long de la façade est (plus au nord), présentent quelques aménagements extérieurs caractérisés principalement par leur exiguïté et une pauvreté qui n'invite à aucune utilisation ni fréquentation de la part du public.

Quant au quatrième édifice, c'est celui du Centre Capitol. Il occupe le quatrième coin du croisement avec la rue Ste-Catherine et il est formé de deux parties: l'une est

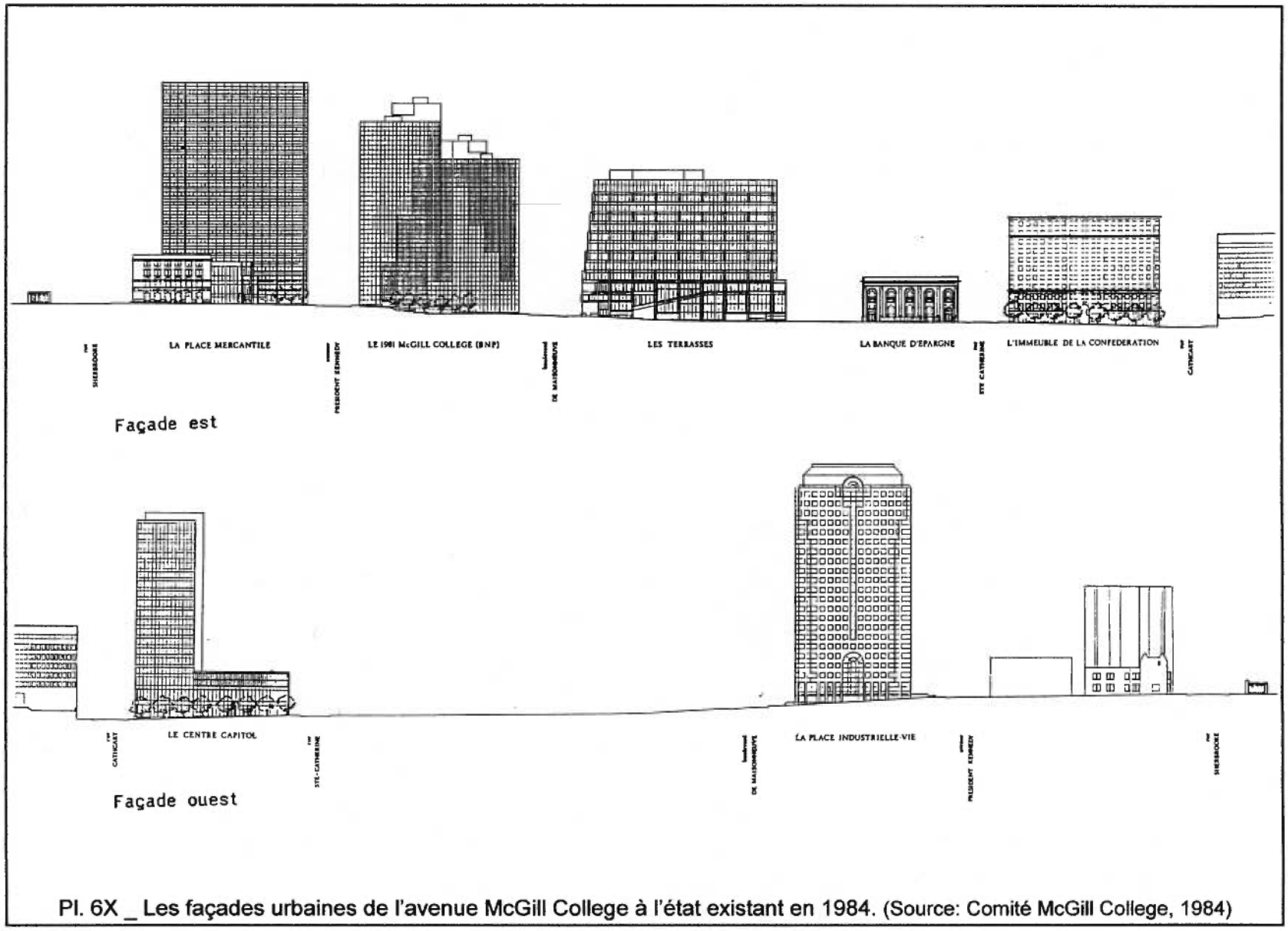
composée de trois étages et est placée dans le coin en question. Elle s'aligne ainsi avec les autres édifices de la rue Ste-Catherine et le Woolworth qui lui fait face. L'autre partie consiste en une tour d'une vingtaine d'étages située au coin de l'avenue McGill College et de la rue Cathcart. Elle abrite des espaces à bureaux et son rez-de-chaussée est occupé en grande partie par des commerces et des restaurants. Il faut noter que la teinte foncée (noire) du vitrage de son mur rideau n'aide pas à rendre cette façade attrayante, ni même à l'intégrer facilement et convenablement à son environnement immédiat.

Voilà les caractéristiques individuelles des différents immeubles qui constituent les deux façades urbaines de l'avenue McGill College en 1982. Elles nous montrent qu'il existe des différences marquantes au niveau du design urbain de l'avenue que chacun des bâtiments véhicule. Ce qui influe beaucoup sur le paysage urbain présenté dans l'ensemble par cette avenue. En effet, celui-ci s'annonce bien particulier si l'on tente de le confronter au concept d'avenue prestigieuse tant recherché. A ce titre, une première lecture du paysage présenté dans les planches Pl. 6W, Pl. 6X et Pl. 6Y nous montre bien l'existence marquée de quelques éléments de ce concept de départ (avenue de prestige): une largeur convenable, des façades urbaines unifiées et un axe dirigé sur des points focaux situés aux deux extrémités. Ce dit concept est bien ressenti à travers quelques-uns des aménagements existants et la réglementation municipale concernant la largeur de 120 pieds fixée pour l'avenue. Cependant, on ne peut s'empêcher de perdre de vue constamment ce même concept à mesure que l'on examine chacune de ses composantes.

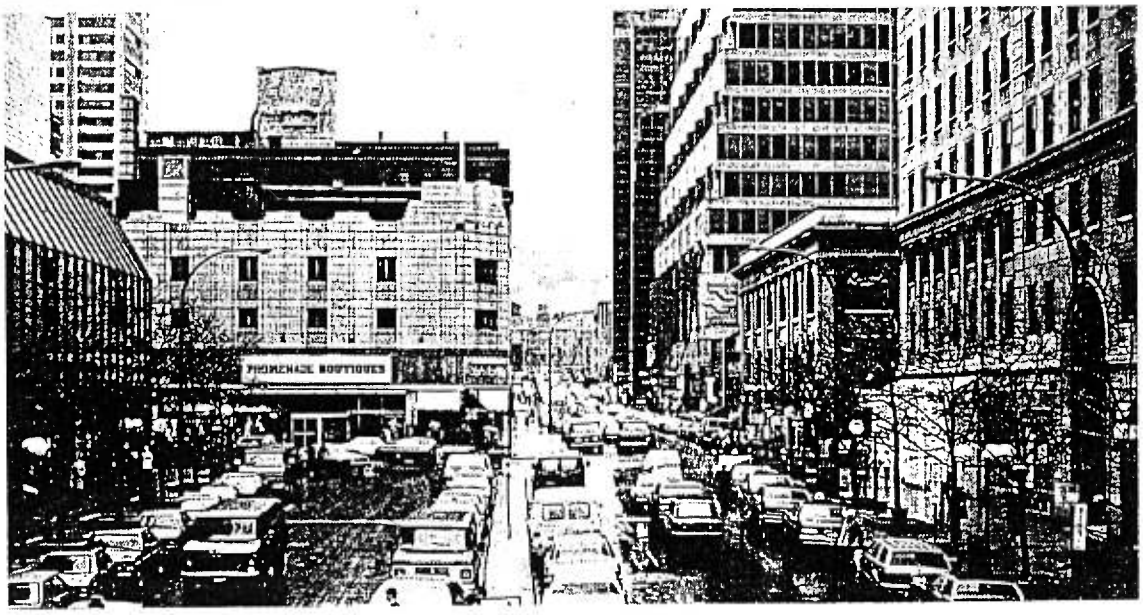
Ainsi, au niveau de l'axe de l'avenue, on peut facilement noter la fermeture des deux perspectives visuelles aux extrémités de l'avenue: d'un côté, la plaza de la Place Ville-Marie, de l'autre, le campus de l'université McGill et le mont Royal. Mais, à bien examiner la situation, on remarque tout de suite que le tracé de l'avenue se compose de deux tronçons: l'un situé entre les rues Cathcart et Ste-Catherine et qui mesure environ 115 pieds de large, l'autre reliant les rues Ste-Catherine et Sherbrooke et dont la largeur est quasiment égale à la moitié de celle du premier. De plus, ces deux segments de



Pl. 6W _ Plan de l'avenue McGill College à l'état existant en 1984. (Source: Comité McGill College, 1984)



Pl. 6X _ Les façades urbaines de l'avenue McGill College à l'état existant en 1984. (Source: Comité McGill College, 1984)



a _ Vue vers le nord sur l'avenue McGill College

b _ Vue vers le sud donnant sur la plaza de la Place Ville-Marie
et l'entrée du stationnement souterrain

Pl. 6Y _ Quelques vues montrant l'état existant de l'avenue McGill College en 1984. (Source: Comité consultatif McGill College, 1984 _ G. McNichols-Tétreault, 1990)

l'avenue sont complètement désaxés l'un par rapport à l'autre. Ce qui ne nous permet nullement de parler d'axe de l'avenue McGill College comme tel. Dans un second temps, on s'aperçoit que l'un des deux points focaux de cette avenue est plutôt une gigantesque entrée d'un stationnement pour 1500 véhicules, alors qu'à l'autre extrémité se situe un édifice, soit le Pavillon des Arts de l'université McGill, dans la tradition classique avec son fronton, sa symétrie, ses colonnes et une longue allée bien droite se déployant à ses pieds.

Sur le plan des façades urbaines de l'avenue, la situation est différente car l'unité recherchée par le concept de base n'y est tout simplement pas. On distingue dans l'ensemble sept édifices qui se placent de part et d'autres de l'avenue et un certain nombre de lots non construits encore. Parmi ces édifices, il y en a trois – l'Edifice de la Confédération, la Banque d'Epargne et le magasin Woolworth – qui sont anciens et sont regroupés autour du croisement de la rue Ste-Catherine et l'avenue McGill College. Ils se caractérisent par des traits architecturaux qui leurs sont communs tels la façade rythmée, la symétrie, le traitement d'angles et de l'entrée principale, la ligne de corniche commune, les matériaux traditionnels, etc., mais aussi par leurs fonctions urbaines - commerces de détails et services aux clients - qui les mettent en liaison directe avec la rue et les passants.

Quant aux quatre autres édifices restants, nous avons vu qu'ils datent tous de la seconde moitié des années 1970 et présentent comme éléments communs des matériaux constitués de verre teinté et de métal, des façades formées de murs rideaux, des silhouettes de tours très élevées et des fonctions principalement de bureaux; ce qui les exclut de tout lien direct avec l'extérieur et l'environnement de l'avenue en général, mais aussi de toute harmonisation avec les anciennes façades existantes.

A un niveau plus ponctuel, on remarque une certaine distinction entre les deux façades urbaines de l'avenue. Celle située à l'est est pratiquement complétée et présente un alignement des bâtiments au sol. L'autre façade à l'ouest est plutôt irrégulière. Alors

qu'au sud de la rue Ste-Catherine, elle se rétracte vers l'intérieur de l'îlot pour assurer les 115 pieds nécessaires à la largeur de l'avenue, cette même façade ouest reprend son positionnement sur l'ancien îlot au niveau de la façade du magasin Woolworth. Par la suite, on retrouve une série de lots qui ne sont pas construits ou plutôt un large îlot destiné à être rasé. Il est suivi d'un dernier édifice situé au coin de la rue Sherbrooke et de l'avenue et dont la façade a la particularité de présenter un retrait substantiel par rapport à la voirie pour venir se placer dans l'alignement du premier segment situé au sud de la rue Ste-Catherine (115 pieds).

Ainsi, on note en général une recherche d'alignement des bâtiments au sol et d'élargissement de l'avenue à 115 pieds. Les terrains non construits offrent la possibilité d'atteindre cet objectif. Mais, encore une fois, le concept d'origine se perd lorsque l'on examine l'unité de chacune des deux façades urbaines de l'avenue McGill College. Celle du côté est tout particulièrement, et qui est complétée, présente une suite de bâtiments qui sont loin de "dialoguer" entre eux. A l'exception de l'Edifice de la Confédération et de la Banque d'Epargne, le reste de la façade urbaine est constitué de murs-rideaux de tours de verre et de métal qui, au lieu de présenter une recherche d'unité entre elles, affichent plutôt une concurrence pour se démarquer en hauteur toujours plus élevée. Chacun de ces bâtiments semble se refermer sur lui-même et présente un langage plutôt individuel. Plus encore, ces tours à bureaux semblent tourner complètement le dos à l'avenue McGill College à laquelle elles sont sensées offrir une enveloppe prestigieuse. Le lien direct avec l'ambiance extérieure et les passants n'existe pas, et le cas de l'accès au stationnement du complexe Les Terrasses situé en plein milieu de cette façade semble même nier complètement le concept de base de l'aménagement de cette avenue.

Ce sont là les éléments premiers qui constituent l'état d'aménagement de l'avenue McGill College existant à la veille de ce que nous avons convenu d'appeler "l'événement McGill College" et qui fait l'objet de la partie de la thèse qui suit. Ces éléments nous permettent de constater que du côté des autorités municipales, on ne s'est préoccupé que de la largeur de l'avenue sans préciser davantage la réglementation sur l'unité

architecturale de l'avenue, ni sur l'édification de l'axe de l'avenue dans le prolongement de celui du Pavillon des Arts. Du côté des promoteurs et de leurs architectes, on n'a pas non plus saisi l'importance d'un langage architectural unificateur pour la réalisation du concept de l'avenue prestigieuse. Ce qui reste quand même surprenant, surtout lorsque l'on sait que sur cette même façade est de l'avenue, deux des trois édifices construits après 1976 ont été conçus par la même firme d'architectes montréalaise, à savoir, Webb Zarafa Menkes et Housdon. Quoi qu'il en soit, le résultat est maintenant là et il prouve, d'une part, que l'on ne peut arriver à des solutions probantes sans un effort de planification élaboré et une volonté forte de contrôle et de gestion de l'aménagement de l'espace. D'autre part, le civisme et une prise de conscience chez les intervenants économiques et leurs professionnels concernant la portée de leur geste en milieu aussi sensible est d'une grande importance lorsqu'il s'agit de bâtir et non simplement de construire.

Université de Montréal

AMENAGEMENT ET DYNAMIQUE URBAINE:
Etude du projet McGill College (1984) en rapport avec le mouvement City Beautiful

Tome 2 de 2

par

Souhila DJIAR

Faculté de l'aménagement

Thèse présentée à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de
Philosophiae Doctor (Ph.D.) en aménagement

Septembre 1998

© Souhila Djiar, 1998

NA
9000
U54
1999
V. 009
t. 2

Université de Montréal

AMÉNAGEMENT ET DYNAMIQUE URBAINE:
Étude du projet McGill College (1984) en rapport avec le mouvement City Beautiful

Tome 2 de 2

par

Soulila DJIAR

Faculté de l'aménagement

Thèse présentée à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de
Philosophiae Doctor (Ph.D.) en aménagement

Septembre 1998

© Soulila Djiar, 1998

PARTIE III

L'EVENEMENT McGILL COLLEGE, UN PROJET D'AMENAGEMENT ET DES ACTEURS SOCIAUX

INTRODUCTION

L'événement McGill College consiste en cette controverse soulevée à Montréal en 1984 par un projet d'aménagement touchant à l'avenue McGill College. La corporation immobilière Cadillac Fairview voulait construire le plus grand centre commercial au pays. Elle a vu dans le projet d'aménagement du quadrilatère délimité par les rues Sainte-Catherine et Mansfield, le boulevard de Maisonneuve et l'avenue McGill College, l'occasion idéale pour réaliser un tel objectif. En effet, le site est non seulement situé entre deux lieux de commerce intensif – le centre Eaton et le magasin Simpson (aujourd'hui fermé) –, mais il donne aussi directement sur l'artère commerciale de Montréal par excellence – la rue Sainte-Catherine – et se prête assez bien à une intégration au réseau du commerce de la ville intérieure.

La viabilité économique du projet semblait ainsi garantie. La corporation immobilière y allait d'un aménagement du site de façon très particulière. Elle proposait de relier son centre commercial au magasin Simpson à l'ouest et au centre Eaton à l'est par d'énormes passerelles enjambant la rue Mansfield et l'avenue McGill College. De son côté, l'administration municipale se montrait d'accord avec ce concept de passerelles – que le promoteur présentait comme une sorte de jardin d'hiver – et s'apprêtait à donner le feu vert au projet.

Mais, comme nous l'avons vu précédemment, le secteur de l'avenue McGill College est un site très particulier à Montréal et pour les Montréalais. Il est complexe par sa charge symbolique et l'histoire même de son aménagement. Il a fait l'objet de plusieurs projets d'aménagement tout au long de la soixantaine d'années passées dans le but d'en faire une avenue de prestige. Le concept privilégié assurait à l'avenue une largeur de 120 pieds, ce qui faisait un axe visuel direct entre le pavillon des Arts de l'université McGill et la plaza de la Place Ville-Marie, tout en protégeant le lien visuel avec la montagne que l'on peut avoir à partir de ce site du centre-ville montréalais. Le consensus qui s'est construit autour de ce concept d'aménagement a regroupé l'ensemble des acteurs

sociaux montréalais, de sorte qu'il a plus ou moins régi toutes les constructions qui se sont faites avant 1982.

L'initiative de Cadillac Fairview d'aménager des passerelles et son endossement de la part des autorités municipales ont donc enclenché un processus de contestations générales de la part des différents milieux montréalais. Ce qui a entraîné la corporation immobilière Cadillac Fairview dans un tourbillon de négociations, de propositions et de consultations publiques unique en son genre de nos jours, lequel a abouti à une projet d'aménagement urbain de compromis.

Ce concept d'aménagement de compromis est le fruit d'un réel débat public où les Montréalais se sont exprimés sur la qualité des espaces urbains de leur ville – marque d'une tradition d'aménagement et de culture urbaine –, sur la préservation de leur patrimoine urbain – source de leur enracinement et de leur identité –, et enfin, sur les objectifs et les moyens de contrôle politique et social du développement de leur ville. Le résultat de ce débat s'est cristallisé dans un projet d'aménagement de l'avenue McGill College fondé sur des concepts précis et mis en forme au moyen de principes d'aménagement s'inspirant du répertoire des formes architecturales traditionnelles et du design urbain. Nous tenterons dans cette troisième partie de la thèse d'étudier l'événement McGill College dans son ensemble et d'expliciter tous les éléments de cette proposition d'aménagement, de même que les principes qui l'organisent en une forme et une structure spatiale bien déterminées. Pour cela, cette étude se présente en trois chapitres.

Le premier chapitre est consacré à l'analyse de ce que l'on pourrait appeler la controverse McGill College. Il s'agit de cerner l'ensemble des éléments qui ont déclenché cette controverse. Nous retracerons les interventions de Cadillac Fairview dans l'aménagement du quadrilatère délimité par les rues Ste-Catherine et Mansfield, le boulevard de Maisonneuve et l'avenue McGill College entre 1982 et 1984, soit à la veille du déclenchement public de la controverse. Suivra l'étude du projet d'aménagement de

Cadillac Fairview qui a suscité la controverse et la réaction des différents milieux montréalais.

Le second chapitre s'intéresse à la réaction de la corporation immobilière Cadillac Fairview face à la controverse. C'est, en d'autres termes, l'étude détaillée du processus de consultation publique mis sur pied par le promoteur immobilier. Nous nous attarderons tout particulièrement sur les interventions des participants, leurs objets de discussions, leurs intérêts et besoins exprimés face à l'aménagement de cet espace de leur centre-ville. Cela nous permettra de cerner les premiers éléments conceptuels et les premiers principes d'aménagement qui ont émané des propos des Montréalais ayant participé à la consultation publique et qui sous-tendent l'esquisse de la proposition d'aménagement avancée par le comité consultatif.

Le troisième et dernier chapitre se veut en quelque sorte une synthèse de l'étude de l'événement McGill College. Tout d'abord, nous étudierons les résultats finaux de la consultation publique, qui consistent en fait en une proposition d'aménagement dessinée pour l'ensemble de l'avenue McGill College et une série de recommandations formulées à la base du concept suggéré. Ces recommandations ont été déduites d'une synthèse de tous les propos des participants à la consultation publique et de tous les résultats des études commandées aux experts-conseils par le comité. Cela nous permettra de saisir définitivement les concepts et les principes d'aménagement contenus dans cette solution dessinée par les professionnels du comité consultatif.

Par la suite, nous résumerons les réactions suscitées par cette proposition d'aménagement urbain au sein des différents groupes d'intérêts à Montréal. Nous finirons par une synthèse des résultats de toute cette troisième partie de la thèse, qui consiste en fait en une récapitulation générale permettant de préciser les éléments conceptuels, le programme et les principes d'aménagement issus de tout l'événement McGill College.

Chapitre 7

LA CONTROVERSE McGILL COLLEGE

1 1983: LES NOUVEAUX PROJETS D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE

Comme nous venons de le voir à la toute fin de la partie précédente, l'état d'aménagement de l'avenue McGill College existant en 1982 offrait -- malgré les insuffisances qu'il présentait tant au niveau de ce qui a été déjà construit qu'à celui de la réglementation -- des possibilités de continuer la réalisation du concept d'origine d'une avenue prestigieuse et ce, en complétant la construction de la façade ouest, où une bonne partie des terrains était encore vacants et, par conséquent, disponibles.

Ces terrains ont commencé, en fait, à faire l'objet de propositions d'aménagement concrètes à partir de 1982. Ils sont situés, rappelons-le, sur le côté ouest de l'avenue McGill College, entre les rues Ste-Catherine et du Président Kennedy, et sont délimités à l'est et à l'ouest respectivement par l'avenue McGill College et la rue Mansfield. Ces terrains sont divisés en parcelles, propriétés de différents groupes et personnes; ce qui nécessitait de la part des promoteurs qui s'y intéressaient soit l'acquisition de l'ensemble de ces lots, soit l'invitation de leurs propriétaires à participer à l'initiative d'aménagement de ces sites. La seconde possibilité étant bien entendu très difficile à mettre en oeuvre, il ne reste alors que la première.

Dans le cas qui nous intéresse ici, deux promoteurs étaient en action en 1982: la corporation immobilière Québec Première, qui a réussi à acquérir le terrain situé entre le boulevard de Maisonneuve et la rue du Président Kennedy, et le promoteur immobilier

Cadillac Fairview, qui a acquis quelques parcelles de l'îlot situé entre la rue Ste-Catherine et le boulevard de Maisonneuve. A cela vient s'ajouter un troisième acteur important, la ville de Montréal, qui était propriétaire des parcelles riveraines de l'avenue qu'elle réservait à l'élargissement de cette dernière. Il faut aussi noter que l'édifice de Woolworth était voué en 1982 à la démolition; ce qui devait libérer la parcelle qu'il occupait. A partir de ce stade-ci, on assiste alors à l'émergence des premières propositions d'aménagement de ces terrains.

Il y a eu d'abord, en 1982, le premier projet de Cadillac Fairview pour le site situé entre les rues Ste-Catherine et Mansfield, le boulevard de Maisonneuve et l'avenue McGill College (voir Pl. 7A). Sur le plan du programme fonctionnel, la proposition comprenait deux tours à bureaux de douze étages chacune, des magasins au niveau du métro et un théâtre de 800 places.

Sur le plan du concept architectural, le projet était plutôt ambitieux. Selon ce que rapporte O. Hénault dans son article datant de 1984[1], ce premier projet conçu par la firme d'architectes Barton Myers Associates de Toronto occupe l'ensemble de l'îlot en question et sa façade côté avenue McGill College s'aligne au reste de la façade urbaine ouest pour assurer la largeur de 120 pieds prévue pour l'avenue par la réglementation municipale. Les deux tours à bureaux sont placées au nord et au sud de l'îlot et la partie centrale est occupée par le théâtre. Mais, dans ce concept, l'avenue McGill College est aussi touchée par l'aménagement proposé. Elle est transformée en une rue piétonnière (entre Ste-Catherine et de Maisonneuve) et recouverte au niveau de la partie centrale du projet (située entre les deux tours) par une énorme galerie-jardin, haute de douze étages et surmontée d'une arcade vitrée.

Ce projet n'a jamais été rendu public. Par contre, il a été présenté aux autorités municipales qui l'ont approuvé de façon non officielle, selon ce que rapporte le quotidien

---

[1] O. Hénault (1984) _ "Les caprices et tribulations d'un promoteur à Montréal". Section a, vol. 2, n° 3/4. p. 13-18.

The Gazette dans un article datant du 07 juillet 1984[2]. On y précise aussi que le concept d'aménagement a le mérite de respecter les plans de la ville en matière d'élargissement de l'avenue sans faire aucune allusion à cette énorme galerie-jardin.

Toutefois, le site n'était pas encore disponible et il restait à acquérir l'ensemble des parcelles manquantes au promoteur pour réaliser son projet. C'est une tâche d'expropriation dont l'exécution revenait à la ville de Montréal, selon certaines ententes et arrangements convenus entre elle et le promoteur. Cette démarche prendra, en fin de compte, un temps trop long et le projet est resté en suspens.

Sur l'autre terrain, acquis par la corporation Québec Première, un projet d'édifice à bureaux pour la compagnie d'assurances l'Idustrielle-Vie faisait petit à petit son chemin. Sa version finale a été dévoilée, selon J. Lachapelle[3], au printemps 1984. C'est un bâtiment de forme massive, présentant une façade symétrique sur l'avenue McGill College. Il abrite des bureaux sur l'ensemble de sa vingtaine d'étages et respecte, par son recul par rapport à l'avenue, le premier règlement municipal concernant la largeur de 120 pieds.

Pour sa part, la corporation Cadillac Fairview n'est pas restée longtemps silencieuse. En attendant que les procédures d'expropriation de la ville de Montréal aboutissent, elle a proposé au printemps 1983 un nouveau concept d'aménagement du site amélioré (voir Pl. 7B). Toujours selon O. Hénault, ce projet propose la même galerie-jardin sur l'avenue McGill College et, par conséquent, le même statut de rue piétonnière pour l'avenue. Il conserve aussi le même théâtre de 800 places situé au centre de l'îlot. Par contre, la hauteur de la tour à bureaux nord a été augmentée, alors que la tour sud a été éliminée. A la place de cette dernière, on a récupéré la majeure partie de l'édifice Woolworth. On n'en a démoli que la portion située au coin de la rue Ste-Catherine et de

---

[2] Voir à ce sujet l'article paru dans le quotidien montréalais The Gazette sous la rubrique "Special Report". Titre: "Secret coalition forced delay in project for McGill College".

[3] Voir à ce sujet J. Lachapelle (1984) _ La perspective de l'avenue McGill College. p.20.

l'avenue McGill College afin d'assurer la largeur de 120 pieds prévue pour l'avenue.

Ce second projet n'a jamais été rendu public et, par conséquent, il n'a pu être analysé de façon systématique par des gens de l'extérieur du groupe formé par Cadillac Fairview, son architecte et le bureau du maire J. Drapeau. La preuve de cela est que l'article du quotidien The Gazette de juillet 1984, qui a tenté de retracer l'historique des différentes propositions de Cadillac Fairview pour le site, rapporte que ce même projet, datant du printemps 1983, constitue une version améliorée du premier concept sur la base de sa viabilité économique. La dite amélioration consiste, selon le journal, en un débordement sur la largeur de 120 pieds prévue pour l'avenue, sans pour autant changer le programme fonctionnel dans son ensemble. Or, cette description du projet ne correspond pas à l'illustration présentée par O. Hénault (voir Pl. 7B).

Par ailleurs, il est important de noter ici que cette idée de théâtre intégré à un complexe multifonctionnel appartient, selon ce que rapporte l'article du quotidien The Gazette[4], au président de Cadillac Fairview, M. Léo Kolber. Il s'agit, selon le journal, d'une promesse que ce dernier a faite à son ami l'imprésario Samuel Gesser qui voulait avoir sa propre salle de concert à Montréal.

Entre temps, une autre réclamation, pressante celle-là, se faisait entendre à Montréal. L'Orchestre Symphonique de Montréal (OSM) réclamait une nouvelle salle de concert au centre-ville afin qu'il puisse tenir ses activités de façon plus à l'aise. Ses plaintes concernant la Place des Arts étaient dues, d'une part, à des problèmes d'acoustique et, d'autre part, à des difficultés de cohabitation avec d'autres organismes et événements culturels; ce qui créait des contraintes de programmation[5]. Par

---

4 Voir note 2 pour référence complète.

5 A ce sujet, plus tard, lors des consultations publiques concernant l'aménagement de ce site, l'OSM, par l'intermédiaire de son vice-président de l'exécutif, Me A. Gervais, a clairement exprimé l'importance de construire à Montréal une nouvelle salle réservée exclusivement à des concerts. Me Gervais a souligné les problèmes de pratique, de programmation et de qualité d'acoustique que l'OSM rencontrait à la Place des Arts.

l'intermédiaire de son directeur administratif, M. Z. Mehta, l'OSM exprimait sa demande auprès de tous les responsables publics de Montréal et de Québec afin d'obtenir la construction de cette nouvelle salle de concert. Plusieurs sites étaient alors en vue, dont le Vieux Port de Montréal, des terrains voisins de la Place des Arts, un autre terrain voisin la station de métro Berri-De Montigny, etc. Après le printemps de 1983, Cadillac Fairview présente une nouvelle version de son projet d'aménagement dans laquelle on a remplacé le théâtre de 800 places par une salle de concert de 2600 places pour l'OSM. C'est le début d'un autre projet d'aménagement – le troisième – de la part de ce promoteur immobilier pour l'avenue McGill College.

2 LA PROPOSITION D'AMENAGEMENT N° 3 DE CADILLAC FAIRVIEW

Le nouveau projet datant de décembre 1983[6] intègre, comme nous venons de le dire ci-haut, une salle de concert de 2600 sièges pour l'OSM à la place d'un petit théâtre de 800 sièges (voir Pl. 7C). Pour comprendre comment s'est opéré ce changement dans le programme du projet, nous avons tenté de retracer l'idée d'une nouvelle salle de concert pour l'OSM intégrée au complexe multifonctionnel de Cadillac Fairview dans la presse montréalaise de l'époque.

2.1 GENESE DU PROJET D'AMENAGEMENT

Selon le quotidien The Gazette[7], l'idée d'une salle de concert pour l'OSM intégrée au complexe multifonctionnel de Cadillac Fairview est issue d'une rencontre informelle qui s'est déroulée le 21 juin 1983 entre le directeur administratif de l'institution culturelle (OSM), M. Z. Mehta, et le président du conseil d'administration de la corporation

---

6 O. Hénault présente dans son article un dessin de cette troisième version du projet d'aménagement datant de décembre 1983. Voir O. Hénault (1984) _ Op. Cit. p. 14.

7 The Gazette (07 juil. 1984) _ Op. Cit.

immobilière, M. L. Kolber[8]. M. Mehta a alors fait part du besoin de son organisation d'une nouvelle salle de concert en indiquant que le projet nécessiterait une trentaine de millions de dollars pour construire uniquement la salle comme telle. Quelques jours plus tard, soit le 11 juillet 1983, les deux hommes ont rencontré le maire de Montréal, M. J. Drapeau, à son bureau. M. Mehta a alors manifesté son enthousiasme pour le concept d'une salle de concert intégrée au futur complexe multifonctionnel de Cadillac Fairview situé sur l'avenue McGill College et a demandé au maire Drapeau comment se procurer l'argent nécessaire à la réalisation du projet. Ils ont alors décidé tous deux de faire appel aux deux paliers de gouvernements supérieurs, comme le veulent les procédures et les structures existantes d'ailleurs.

A peine trois jours après cette rencontre, continue de rapporter le quotidien The Gazette, M. Mehta a fait part de sa demande de financement de 15 millions de dollars au ministre fédéral des communications. Il l'a aussi invité à voir les plans du projet disponibles à Montréal. Le 18 juillet 1983, cette rencontre a lieu dans les bureaux de Cadillac Fairview à Montréal (chez M. Kolber), et le ministre fédéral s'est montré intéressé par le projet. Il restait alors à établir le contact avec l'autre palier de gouvernement, à Québec. M. Mehta a rencontré le ministre des Affaires culturelles du Québec, M. Clément Richard, vers la fin du mois de juillet 1983 et lui a fait part aussi de sa demande de financement s'élevant à 15 millions de dollars. Le ministre québécois a alors donné son accord à cette participation financière de la part de son gouvernement et, vers la fin du mois d'août 1983, le Premier Ministre R. Lévesque et son ministre des finances, M. J. Parizeau, ont rencontré Alan Saskin de Cadillac Fairview afin d'examiner les détails du projet, et ce, avant son annonce officielle.

A cet effet, notons qu'un document de 12 pages intitulé "Rapport d'analyse

---

8 Notons ici que M. L. Kolber est membre de la fondation de l'OSM.

préliminaire du potentiel économique du complexe projeté"[9], et datant du 14 octobre 1983, donne des détails assez élaborés sur les retombées économiques du complexe multifonctionnel incluant la salle de concert pour l'OSM, pendant et après sa construction. Ces données chiffrées concernent les emplois, les salaires et les retombées monétaires pour les différents paliers de gouvernement et constituent, selon notre recherche, les seules données exhaustives et disponibles de l'ensemble des études nécessaires à un tel projet.

L'annonce publique du projet de la salle de concert pour l'OSM intégré au complexe multifonctionnel de Cadillac Fairview a été faite le 14 novembre 1983 par le Premier Ministre du Québec. Son financement par le secteur public en général s'inscrit dans le plan d'aide en vue de la relance économique de Montréal. Cette déclaration "unilatérale" du gouvernement provincial a irrité celui d'Ottawa qui a annoncé alors le retrait de sa part de financement dans le projet[10]. Quelques semaines plus tard, soit le 7 décembre 1983, et après une rencontre au sommet entre le gouvernement du Québec, la ville de Montréal, la corporation Cadillac Fairview et la direction de l'OSM, la décision d'aller de l'avant avec le projet a été prise. C'est le gouvernement provincial qui a pris en charge la totalité du financement du projet de la salle de concert en question, soit la somme de 30 millions de dollars[11]. Il faut noter que l'article du quotidien The Gazette[12] rapporte que le gouvernement du Québec a accepté ce financement total à la condition que le chantier débute dès l'été suivant et s'achève en août 1986, juste avant que ce

---

9 C'est un document produit par les conseillers en administration Drouin, Paquin & Ass. Ltée. La description du projet est faite par A. Saskin de Cadillac Fairview. Une copie de ce document est répertorié dans le Fond David Powell, Collection d'Architecture Canadienne, Université McGill.

10 Notons à cet effet, que le cabinet du président du comité exécutif de la ville de Montréal a fait parvenir une lettre au ministre fédéral des communications dans laquelle il manifeste son appui à la demande de l'OSM concernant la salle de concert intégrée au projet de Cadillac Fairview. La lettre a été signée par M. Y. Lamarre et M. J. Drapeau et datée du 14 novembre 1983. Une copie de ce document est répertorié dans le Fond David Powell _ Op. Cit.

11 A ce sujet, une lettre de confirmation de ce financement provenant du gouvernement du Québec est répertoriée dans le Fond David Powell. Op. Cit. Le document est daté du 26 janvier 1984.

12 The Gazette (07 juillet 1984) _ Op. Cit.

même gouvernement n'entre en campagne électorale pour solliciter un nouveau mandat.

Ce sont là les différentes étapes que la version numéro 3 du projet de Cadillac Fairview a franchies en 1983. Ce que l'on peut constater à travers tout cela, c'est que les plans et les détails du projet n'ont toujours pas été rendus publics. L'opinion publique montréalaise ne sait pas non plus, de façon officielle, comment s'est opéré le choix du site comme tel pour la localisation de la salle de l'OSM, ni même celui du promoteur auquel le secteur public s'est associé pour la construction de cette salle. Le Montréal Plus[13] du 24 septembre 1983 rapporte qu'il y avait au moins deux propositions sur les tables à dessin: celle de P. Rose, architecte montréalais retenu pour l'aménagement du Vieux Port de Montréal et qui désirait inclure la salle de l'OSM dans son projet; et la proposition de Cadillac Fairview sur l'avenue McGill College, sur laquelle travaillait la firme d'architectes torontoise Barton Myers Associates. Quelques semaines plus tard, soit le 18 novembre 1983, la presse montréalaise titrait que c'est Cadillac Fairview qui bâtira la salle de concert. C'est alors que la question du choix des professionnels pour la conception de la salle s'est posée. Dans le quotidien La Presse du 30 novembre 1983, on rapportait que le ministre des Affaires culturelles du Québec affirmait qu'il ne savait pas s'il y aurait ou non la tenue d'un concours pour ce projet. Quant au directeur administratif de l'OSM, il déclarait qu'il était "personnellement opposé à un concours parce que cette formule donnait souvent des résultats médiocres"[14].

A ce stade-ci, il est important de noter que tout ce que l'on peut faire, c'est de constater des faits qui sont annoncés à moitié. On comprend qu'il y aura bien une nouvelle salle de concert à Montréal, qu'elle sera financée par des fonds publics, qu'elle sera située sur l'avenue McGill College et intégrée dans un complexe multifonctionnel évalué à 130 millions de dollars, et finalement, que sa conception et sa réalisation

---

13 R. Viau _ "Centre-ville ou Vieux Port? Deux architectes en lice pour la future salle de l'OSM". Montréal Plus, 24 septembre 1983.

14 Voir La Presse du 30 novembre 1983,"La maison de l'OSM: Québec ignore encore s'il y aura concours".

relèveront entièrement et exclusivement du promoteur immobilier Cadillac Fairview. Ce qui reste en suspens concerne tout particulièrement les éléments justificatifs touchant au choix du site. Le contrôle de ce choix relève de ceux qui s'occupent de l'aménagement et du développement du centre-ville de Montréal, mais aussi de l'ensemble des groupes d'intérêts montréalais qui vivent et font vivre ce coeur de leur cité.

2.2 DEVELOPPEMENT DU PROJET ET RÔLE DES AUTORITES PUBLIQUES

Les plans et dessins du nouveau projet de Cadillac Fairview incluant la salle de concert pour l'OSM semblent avoir été préparés dès le mois de juillet 1983, puisque les responsables de la corporation immobilière ont invité les autorités publiques (fédérales et provinciales) à les consulter durant cette période. Mais le public montréalais n'en a pris aucune connaissance, et même le fait que la construction de la dite salle a été confiée à Cadillac Fairview n'a été révélé à la presse qu'en novembre 1983.Quoi qu'il en soit, O. Hénault inclut dans son article une illustration de ce projet datant de décembre 1983 (bien après la rencontre). Celle-ci montre que l'avenue McGill College n'est plus transformée en rue piétonnière, mais qu'elle a 60 pieds de large entre la rue Ste-Catherine et le boulevard de Maisonneuve (voir Pl. 7C). Le nombre de tours à bureaux prévues dans le projet initial est réduit à une seule qui est localisée cette fois-ci au centre de la façade donnant sur l'avenue McGill College. Elle comprend entre autres, trois étages de boutiques et un étage de restaurants relié directement à l'accès principal de la salle de concert[15]. L'illustration montre aussi qu'il n'y a plus de galerie-jardin sur l'avenue McGill College, et qu'elle a été remplacée par une simple passerelle surélevée reliant le projet au complexe Les Terrasses. Quant au projet dans son ensemble, il est organisé, selon les commentaires d'O. Hénault, autour d'un mail central accessible depuis les rues Ste-Catherine et Mansfield et l'avenue McGill College. La salle de concert semble occuper la partie nord du quadrilatère, donnant en partie sur l'avenue.

---

15 Voir à ce sujet les commentaires d'O. Hénault rapportés dans son article de 1984. Op. Cit. p.14.

Comme nous l'avons vu précédemment, ce projet de Cadillac Fairview a franchi des étapes importantes au courant de l'année 1983. Cependant, à la mi-décembre de la même année, la ville de Montréal n'avait toujours pas achevé ses opérations d'expropriation des terrains à aménager. Devant l'empressement du gouvernement provincial concernant la mise en chantier, la ville de Montréal a demandé des pouvoirs étendus en matière d'expropriation afin de régler vite le problème de disponibilité du site. Le 21 décembre 1983, l'Assemblée Nationale du Québec a étudié cette demande et a passé une loi qui amende la Charte de Montréal en matière d'expropriation. Selon ce que rapporte le quotidien Le Devoir du 14 décembre 1983[16], l'opposition au projet de Cadillac Fairview et à la demande de la ville de Montréal s'organisait déjà dans le milieu politique montréalais. L'opposition officielle à l'Hôtel de Ville, à savoir le RCM, exprimait déjà sa dissidence face au projet en expliquant que l'administration en place agissait de manière "hâtive et peu démocratique" en n'exigeant aucune étude d'impact d'un tel projet sur le développement du centre-ville de Montréal. Le RCM a indiqué aussi que les négociations concernant le projet s'étaient déroulées à huis clos et qu'aucune preuve n'avait été fournie concernant l'emplacement choisi pour la salle de concert de l'OSM.

Dans un autre document[17] rapportant le débat du 21 décembre 1983 à l'Assemblée Nationale, on indique que M. Doré du RCM a réclamé un débat public, de l'information sur le projet et des études sur d'autres sites possibles pour accueillir le projet de la salle de concert de l'OSM; ce qui permettrait de faire un choix éclairé sur une base comparative. M. Doré précisait l'importance d'un débat public "... pour qu'on fasse le choix le plus judicieux possible du point de vue des intérêts de l'ensemble de la ville de Montréal, et d'un développement plus harmonieux de la ville". La réplique du maire de Montréal, M. J. Drapeau, était alors très claire: "le projet est essentiellement privé et l'investisseur privé n'a pas à se faire dicter un site". Le débat s'est clos par l'amendement de la Charte de la ville de Montréal et l'administration de M. Drapeau est retournée à

---

16 Voir à ce sujet l'article de A..Dagenais paru dans Le Devoir du 14 décembre 1983 sous le titre "Nouveaux amendements à la Charte de Montréal".

17 C'est un document répertorié dans le Fond David Powell. _ Op. Cit.

Montréal avec des pouvoirs étendus lui permettant d'exproprier rapidement les terrains du site convoité par Cadillac Fairview. Ce à quoi elle va procéder.

Entre temps, les différentes pressions sur le gouvernement provincial semblent avoir porté fruit en ce qui a trait au projet de la salle de concert de l'OSM. A cet effet, il y a eu en janvier 1984 un appel d'offre – jugé trop hâtif par O. Hénault[18] – pour le choix d'un architecte montréalais qui se chargera de concevoir la future salle de concert. Cette sallle sera intégrée à l'intérieur du plan d'ensemble du complexe multifonctionnel dont l'implantation et l'organisation des différentes composantes étaient déjà arrêtées. C'est l'architecte R.T. Affleck qui a été choisi et qui s'est associé pour l'occasion avec la firme Jodoin, Lamarre, Pratte & Ass.

Le résultat de cette grande association entre différentes firmes d'architectes a abouti à une proposition datant de février 1984[19] (voir Pl. 7D). Celle-ci reprend l'idée initiale d'une galerie enjambant l'avenue McGill College mais qui est plus modeste, cette fois-ci, si on la compare à celle de la proposition numéro 1 du promoteur. Sur la rue Mansfield, une autre galerie similaire est prévue. La tour à bureaux est toujours localisée au centre de la façade donnant sur l'avenue McGill College, mais la partie du projet située au sud de cette tour est placée en retrait par rapport à l'avenue McGill College; ce qui élargit cette portion de l'avenue à 90 pieds. Quant à l'organisation intérieure du projet, on a maintenu le mail central et ses trois accès prévus dans la dernière proposition (décembre 1983).

Par la suite, la corporation immobilière Cadillac Fairview et ses architectes se sont affairés à élaborer et à affiner les plans et les détails du projet. La question de la propriété de l'ensemble du site étant réglée (bail emphytéotique entre la ville et le promoteur), on se prépare alors à lancer le projet de façon officielle. Notons ici qu'il s'agit

---

18 Op. Cit. p. 15.

19 Idem.

bien d'un projet à construire et non pas d'un projet à soumettre à un débat public (tel que demandé par le RCM) comme le précisera plus tard L. Kolber de Cadillac Fairview. En effet, on rapporte dans le journal The Gazette du 5 mai 1984 que: "L. Kolber emphasized last week that no detailed plans for the development will be released after city council gives final approval to the project later this month"[20].

Les efforts de l'équipe d'architectes ont abouti au courant du mois de mars 1984 à un grand projet de centre commercial et culturel qui inclut la salle de concert de l'OSM (voir Pl. 7E). Il s'agit en fait de la même proposition que celle datant de février 1984, sauf que la galerie prévue sur la rue Mansfield acquiert une silhouette et des dimensions beaucoup plus importantes, comme le montre une esquisse du projet publiée dans l'article d'O. Hénault[21].

Le 15 avril 1984, les plans et dessins de ce projet ont été rendus publics, mais peu de gens ont réussi à les voir et à les examiner de façon minutieuse[22]. Deux jours plus tard, soit le 17 avril 1984, le projet dans son ensemble a été soumis au conseil de ville où il a reçu une approbation préliminaire. Un accord de développement entre la ville de Montréal et la corporation Cadillac Fairview a été alors conclu et ce, malgré le refus du Service d'urbanisme d'endosser le projet présenté[23]. L'examen d'une copie de ce document, rédigé le 29 mars 1984 et accepté par une résolution datant du 17 avril 1984, montre les détails des différents points d'entente et de garantie entre les deux parties, mais il ne permet de retracer aucune allusion à une quelconque consultation publique concernant le projet.

---

20 The Gazette (5 mai 1984) _ Titre: "Protests may force changes in McGill College Plans".

21 O. Hénault (1984) _ Op. Cit. p. 15.

22 Voir à ce sujet l'article parue dans The Gazette du 5 mai 1984 _ Op. Cit.

23 Selon ce que rapporte le quotidien The Gazette dans son article du 07 juillet 1984 _ Op. Cit. _, le Service d'urbanisme de la ville de Montréal n'a pas accepté les plans et dessins du projet proposé par Cadillac Fairview.

Comme nous le verrons plus loin, ce projet et, tout particulièrement, son endossement par le maire J. Drapeau et son administration, a suscité une vive réaction chez les différents milieux montréalais (voir Pl. 7F). Suite à cela, le promoteur immobilier a réajusté son projet en éliminant complètement la galerie qui enjambait l'avenue McGill College, alors que celle franchissant la rue Mansfield est préservée. Cette dernière établit un lien direct entre le futur centre multifonctionnel de Cadillac Fairview et le magasin Simpson qui lui fait face sur la rue Mansfield. Elle est composée de deux étages, ses murs sont vitrés et elle est couverte d'une verrière. Concernant la salle de concert, l'architecte R.T. Affleck et ses associés ont prévu un premier accès à partir de l'avenue McGill College et un second donnant sur le boulevard de Maisonneuve.

Cette proposition a été faite en juin 1984 alors que la firme d'architectes Barton Myers était toujours responsable de la conception du complexe multifonctionnel et que l'architecte R.T. Affleck s'occupait du concept de la salle de concert. Le maire J. Drapeau a alors reçu, et pour la première fois, une maquette de cette nouvelle proposition[24], qui présente le projet à réaliser dans l'immédiat, c'est-à-dire sans la tour à bureaux, et celui que l'on aura plus tard en achevant la construction de cette même tour à bureaux.

2.3 RECAPITULATION

Après avoir exposé les différentes étapes franchies par le projet d'aménagement proposé par Cadillac Fairview sur l'avenue McGill College, il est important de récapituler les éléments clés de ce processus avant de commencer l'examen et l'analyse des réactions suscitées par ce projet au sein des différents milieux montréalais.

Tout d'abord, nous avons vu que l'avenue McGill College devait être élargie à 120 pieds et que tous les investisseurs et propriétaires riverains de ce site s'étaient conformés à cet objectif inscrit dans une réglementation municipale. Avec l'arrivée de

---

24 Voir à ce sujet l'article paru dans le journal The Gazette (07 juillet 1984) _ Op. Cit.

Cadillac Fairview à partir de 1982, plusieurs propositions d'aménagement de l'îlot délimité par la rue Ste-Catherine au sud et le boulevard de Maisonneuve au nord s'étaient succédées. Nous en avons répertorié six au total, faites entre décembre 1982 et juin 1984.

Ces propositions présentent toutes un point commun d'une grande importance: elles ignorent toutes le contexte urbain du site d'intervention – celui de l'avenue McGill College – et son histoire. Ce qui a entraîné plusieurs erreurs commises par les concepteurs et le promoteur lui-même. D'abord, on a empiété sur la largeur de 120 pieds prévue pour l'avenue McGill College et l'on n'a pas cessé d'hésiter entre une largeur de 90 pieds et de 60 pieds. On a aussi empiété sur le concept d'artère commerciale par excellence que constitue la rue Ste-Catherine, tantôt en lui tournant le dos, tantôt en la dédoublant par un axe commercial intérieur qui lui est parallèle. De même, on a fermé la vue sur le mont Royal et le campus de l'université McGill que l'on peut avoir à partir de ce site du centre-ville. Toutes ces situations constituent des faits historiques que tout le monde connaissait et que le promoteur immobilier Cadillac Fairview et ses architectes ignoraient ou ont semblé ignorer complètement.

Du côté de l'administration publique montréalaise, le maire J. Drapeau, qui était à la tête de la ville de Montréal depuis déjà près d'une trentaine d'années, a dérogé à une réglementation faite par sa propre administration en ce qui concerne l'élargissement de l'avenue McGill College. Son geste envers le projet de Cadillac Fairview ne peut être interprété que comme une faveur accordée à la corporation Cadillac Fairview aux dépens des autres investisseurs et propriétaires riverains de l'avenue McGill College, mais aussi aux dépens de la population montréalaise qui aspirait à trouver là un espace urbain public de qualité et porteur d'histoire et de tradition urbaine. L'administration de J. Drapeau a aussi fait fi de l'analyse et de l'avis de son propre service d'urbanisme qui a recommandé le refus du projet de Cadillac Fairview en avril 1984. En plus de tout cela, le maire a affirmé avec détermination sa décision d'ignorer l'opinion publique montréalaise en refusant toute consultation publique, voire même en s'objectant à ce que les gens

prennent connaissance du projet dans ses détails; ce qui ne sera pas sans conséquences importantes une fois que la presse va s'emparer de la controverse, comme nous le verrons plus loin.

Tous ces éléments combinés ont déclenché chez les principaux milieux montréalais des réactions très vives qui ont été exprimées haut et fort, comme nous le montreront les propos des prochaines pages.

3 LES REACTIONS DES DIFFERENTS MILIEUX MONTREALAIS

Dès le lendemain de la tenue du conseil de ville du 17 avril 1984, la presse écrite montréalaise a fait le lien entre le projet proposé sur l'avenue McGill College et celui du centre Eaton à Toronto. Les deux projets, en plus d'avoir le même promoteur, présentaient des similitudes qui inquiétaient les Montréalais. Le gigantisme et l'organisation introvertie du centre commercial étaient les points faibles les plus importants d'un tel concept pour les centre-villes. Dans le quotidien La Presse du 18 avril 1984, Yvon Lamarre, président du conseil exécutif de la ville de Montréal, défendait le projet en affirmant qu'il était de meilleure qualité que le centre Eaton à Toronto. Un autre point critique est soulevé dans le quotidien The Gazette (28 avril 1984) par l'architecte-professeur de l'université McGill, M. D. Drummond, concernant la vue en perspective sur le mont Royal, qui serait complètement obstruée par le projet de passerelle aérienne sur l'avenue McGill College. Il conclut que ce projet illustrait bien le problème du contrôle social et politique du développement urbain à Montréal.

D'autres réactions ont suivi, alors que la ville s'apprêtait à franchir l'étape suivante dans l'approbation du projet au courant du mois de mai, à savoir l'acceptation du plan d'ensemble et l'émission du feu vert à la mise en chantier du projet. Parmi ces réactions, on peut noter celles des groupes de défense du patrimoine, des groupes de pression populaire, des professionnels de l'aménagement, des gens du monde universitaire et même de simples citoyens qui s'intéressaient de très près à l'aménagement urbain de

leur ville. Mais la réaction la plus inattendue est venue de la communauté des affaires locale par l'intermédiaire de ses deux organismes représentants, soit la Chambre de Commerce de Montréal et le Montreal Board of Trade.

3.1 LA REACTION DU MILIEU DES AFFAIRES MONTREALAIS

En fait, cette réaction était non seulement inattendue, mais aussi très virulente et déterminée. Le quotidien The Gazette du 05 mai 1984 reflétait cette détermination dans le titre même de son article sur l'événement. On y lisait: "Protests may force changes in McGill College Plans". On affirmait rien de moins que les actions des protestataires, avec à leur tête le milieu des affaires, obligeraient le conseil municipal de revenir sur sa décision du 17 avril précédent. Il s'agit de son adoption préliminaire du projet de Cadillac Fairview sans modifications et de son refus de consulter les intéressés par ce nouvel aménagement.

Dans le même article, on rapportait aussi les réactions de nombreux membres de la communauté des affaires montréalaise, tel M. Jeffrey Sussman, vice-président de Louis Dreyfus Properties Ltd, propriétaire de la tour de la BNP et copropriétaire de celle de Les Terrasses; M. Gerald D. Hines, copropriétaire de la tour Les Terrasses; M. John Schultz, vice-président d'une autre compagnie ayant des intérêts situés au centre-ville de Montréal; M. Gordon Fehr du Montreal Board of Trade. Ce dernier affirme d'ailleurs que l'on estime à un demi-milliard de dollars les investissements déjà faits par les développeurs sur le côté est de l'avenue McGill College en vue de son élargissement à 120 pieds. De son côté, M. J. Sussman en veut beaucoup au gouvernement provincial qu'il soupçonne, d'une part, de faire pression sur la ville de Montréal pour qu'elle accepte le projet et accorde les permis nécessaires au lancement du chantier dans les plus brefs délais[25] et, d'autre part, d'ignorer l'avis et la volonté des Montréalais en général quant au

---

25 Rappelons à cet effet que le journal The Gazette du 07 juillet 1984 fait mention des liens existant entre la réalisation du projet et l'échéance électorale du gouvernement provincial prévue en 1986. Voir à ce sujet la section 2.1 du présent chapitre, p. 325-326.

développement de leur ville. Il note que: "We've enjoyed good business relations (with the city) since 1974. We've always been treated squarely and fairly. I don't hold the city accountable. I believe the province is taking them out of the responsability with this law"[26].

Les éléments soulevés par l'ensemble de ces protestataires sont résumés dans l'article du 5 mai 84 en trois points:

1) la passerelle de trois étages (vitrés) enjambant l'avenue McGill College veut dire la fin d'un rêve né dans les années 1920 concernant l'élargissement de la rue pour en faire " ...a modest North American version of the Champs Elysées in Paris"[27];

2) la passerelle bloque une des meilleures vues sur le mont Royal depuis la rue Ste-Catherine;

3) et une telle passerelle veut dire que la ville revient sur sa promesse faite aux autres promoteurs durant les dernières années et qui concerne l'élargissement de l'avenue à 120 pieds et la préservation de la vue sur la montagne.

Dans ce même article du journal The Gazette, on lit aussi que ces membres de la communauté des affaires ont tous confirmé que la bataille contre l'aboutissement de ce projet allait se transporter sur la place publique. Ils avaient déjà mis en marche la publication, dans tous les quotidiens de Montréal, d'un coupon de protestation que chaque Montréalais était invité à remplir et à renvoyer à l'Hôtel de ville. Les commanditaires de cette publicité-pétition, précise l'article, regroupaient quatre organismes, à savoir le Montreal Board of Trade et la Chambre de Commerce de Montréal, qui représentent la communauté des affaires locale, de même que Héritage Montréal et Sauvons Montréal, deux organismes qui oeuvrent dans le domaine de la

---

26 Ces propos de M. Jeffrey Sussman ont été rapportés par le quotidien The Gazette du 5 mai 1984 dans un article titré: "Protests may force changes in McGill College Plans". De plus, M. Sussman fait référence à la loi provinciale qui a doté la ville de Montréal de pouvoirs accrus en matière d'expropriation, ce qui a permis à cette dernière de se porter propriétaires des terrains manquants sur le site d'intervention et de les rendre disponible à Cadillac Fairview.

27 Ibid.

protection du patrimoine. On assiste là à la constitution d'un front commun entre deux groupes sociaux dont les intérêts n'ont pas l'habitude de converger; ce qui est tout à fait nouveau à Montréal, de l'avis même de la presse.

Dans un autre article[28] du même quotidien datant du 07 juillet 1984, on rapporte que la réaction de la communauté des affaires face au projet Cadillac Fairview présenté en avril 1984, était unanime et s'est même organisée au sommet. En effet, le 1er mai 1984, il y a eu une réunion de quelques personnalités du milieu des affaires montréalais, convoquée par M.B. Drummond, vice-président de Richardson Greenshields et président du Montreal Exchange's Board of Governors. Parmi ceux qui étaient présents à cette réunion, on compte "Maurice LeClair, president and Chief executive officer of Canada National Railway Co.; David Culver, president and Chief executive officer of Alcan Aluminium Ltd. and director of the Seagram CO.; Raymond Cyr, president of Bell Canada and a member of the Board of Steinberg Inc., the National Banque of Canada and Telesat Canada; Drummond Birks, president and Chief executive officer of Henry Birks & Sons Ltd. and member of the Board of Royal Trustco and Rolland Paper Co.; William Turner, president and Chief executive officer of Consolidated-Bathurst Inc., and member of Board of Power Corporation of Canada, Bombardier Inc. and Celanese Canada Inc."[29]. Il ne manquait à cette réunion que le président de Imasco Ltée, M. Paul Paré, et le président de Power Corporation, M. Paul Desmarais, qui étaient dans l'impossibilité d'y assister vu qu'ils étaient tous deux à l'extérieur de la ville.

A la suite de cette réunion, le comité d'urbanisme et de développement du COPEM[30] a rendu public les résultats d'un examen préliminaire du projet Cadillac

---

28 The Gazette (07 juillet 1984) _ "Secret coalition forced delay in project for McGill College".

29 Idem.

30 Rappelons que le COPEM (Comité de Promotion Economique de la région de Montréal) est un organisme conjoint regroupant des représentants de la Chambre de Commerce de Montréal et du Montreal Board of Trade. Son objectif est d'exploiter les meilleures ressources des deux communautés des affaires montréalaise pour les meilleurs intérêts de la région de Montréal dans son ensemble.

Fairview le 9 mai 1984. L'objectif d'un tel examen, selon ce rapport, est de recommander des actions immédiates de la part de la Chambre de Commerce de Montréal et du Montreal Board of Trade et ce, avant l'approbation finale du projet par le conseil de ville prévue le 17 mai 1984. Le rapport précise dès le départ que, pour des raisons d'échéance, le comité s'est limité à rappeler l'histoire de l'urbanisme sur l'avenue McGill College, à faire une description du projet tel que présenté par le promoteur, à relever cinq questions de base que le projet suscite et qui exigent des éclaircissements et des précisions, puis, il conclut par des recommandations très claires et bien circonscrites à l'intention du conseil exécutif de la ville de Montréal.

Concernant l'examen du projet Cadillac Fairview adopté de façon préliminaire en avril 1984, le rapport du comité d'urbanisme du COPEM explique d'entrée de jeu qu'il s'est basé sur des informations très limitées, qui lui ont été fournies par la presse montréalaise et des dessins du concept architectural rendus disponibles par la ville[31]. L'analyse de tous ces documents lui a permis de relever neuf points importants sur le projet, que nous retranscrivons ici de façon intégrale:

> "1 _ McGill College Avenue will be closed to automobile traffic between de Maisonneuve Boulevard and St. Catherine Street and a large, enclosed pedestrian mall, the equivalent of a six storey structure, about seventy feet high, will cover part of the Avenue, linking Les Terrasses to the new complex.
> "2 _ About 200 new stores will be built within the proposed complex on six floors, totaling approximately 300,000 square feet of new retail space.
> "3 _ Space will remain available on the site for a possible office tower or hotel construction at some undetermined time in the future.
> "4 _ A new concert hall will be built on the fourth through sixth floor of the complex, with entrances from de Maisonneuve Boulevard and through the commercial retail space.
> "5 _ A large, elevated, enclosed, exterior walkway-café/jardin the equivalent of a four storey structure, about fifty feet high and one hundred feet wide, will link Simpsons to the new project over Mansfield Street.
> "6 _ The city will sign an emphyteutic lease on the property with Cadillac Fairview for 75 years, with the developer paying 1.12 million per year as rent for the first 25 years (1985-2010) and then, $200,000 per year thereafter for the following 50

---

31 Voir à ce sujet le rapport du Comité d'urbanisme du COPEM intitulé "No to the closure of McGill College avenue and to the cancellation of the prestige boulevard concept for the avenue", daté du 09 mai 1984. Le document d'une vingtaine de pages, est répertorié dans le Fond David Powell _ Op. Cit. p. 10.

years (2010-2060).
"7 _ The proposal is projected to create 6,000 construction jobs between August 1984 and August 1985 and 2,000 jobs thereafter.
"8 _ The shopping centre construction is expected to cost $100 million and the concert hall $30 million. The borrowing of $30 million for the concert hall is to be guaranteed by the Provincial Government.
"9 _ The City of Montreal expects to collect $7 million in taxes per year from the shopping centre"[32].

Puis, à partir de cette analyse, le rapport soulève trois remarques qui s'avèrent de première importance pour le reste du débat sur le projet et la controverse soulevée. Il s'agit en premier lieu de la grandeur et de la taille du projet Cadillac Fairview par rapport au centre-ville montréalais. On note que le centre multifonctionnel est "possibly the largest enclosed shopping centre in Canada"[33]; ce qui n'est pas sans conséquences sur les activités et les fonctions urbaines qui sont situées dans l'environnement immédiat de ce futur centre tout particulièrement. En second lieu, on fait remarquer l'impact du projet au niveau de la circulation. L'avenue étant fermée aux automobiles, ce sont les rues avoisinantes qui devront absorber le flux des véhicules et pour cela, il faut prévoir une planification révisée et bien structurée. La troisième remarque concerne tout particulièrement la structure des deux galeries prévues dans le projet. Le rapport note que: "It is to be wondered why this developer's project has been favoured as the first in Montreal history to be permitted to have a large elevated structure over a public street" [34]. C'est le problème du non-respect de la part de la ville de sa propre réglementation qui est soulevé ici de façon claire et manifeste.

Par la suite, le rapport pose cinq questions qu'il dit adresser aux autorités municipales et provinciales afin qu'elles puissent justifier leur accord donné au projet Cadillac Fairview sans même exiger aucune modification. Les cinq questions soulevées sont résumées comme suit:

---

32 Ibid. p. 10-11.

33 Ibid. p. 11.

34 Ibid. p. 11.

"1 _ Consultation with those concerned: should the fundamental rules be changed without due process?
2 _ Montreal's investment climate: What will be the impact?
3 _ The potential economic impact on the urban core: what are we committing our city to? What will be the impact on existing retail businesses downtown? What will be the impact on traffic patterns? What will be the impact on parking and exiting?
4 _ From public street to private property: what will be the impact on small and medium-size business opportunities if the project proceeds as proposed?
5 _ Will the proposed project contribute to the distinctive identity of our city?"[35].

Quant aux conclusions et aux recommandations faites par le comité du COPEM, elles sont aussi résumées d'une manière brève, claire et concise dans le rapport:

"Conclusions:
_ The prestige boulevard concept can be maintained;
_ There appears to be an insufficient understanding of the urban impact of the Cadillac Fairview project;
_ The investment rules in the city have been abruptly changed.

Recommendations:
_ Postpone action until impact determined;
_ Consult with concerned parties;
_ Conduct adequate planning studies"[36].

On retrouve aussi dans ce rapport un paragraphe se voulant le résumé du document et où on peut lire quelques positions du milieu des affaires montréalais dans ce dossier. On y écrit, tout en soulignant certains passages, que:

"This is not a simple question of development versus non development. COPEM is founded on the objective of encouraging the economic development of the Montreal region. The real issue is appropriate development and the need for adequate consultation with those affected and concerned.
" ...No Montrealer wants anything less than the best for our world-class symphony orchestra. But, it is important that public money be used in the most appropriate way to the fullest benefit of our city...
"While the Committee welcomes the Cadillac Fairview decision to invest in our city, we cannot accept the abrupt scrapping of the long-standing development plans without adequate consultation"[37].

---

35 Ibid. p. 12-19.

36 Ibid. p. 3.

37 Ibid. p. 2.

Comme nous l'avons dit précédemment, le rapport du COPEM a été rendu public le 9 mai 1984 et la presse écrite montréalaise du lendemain l'a longuement analysé. Elle rapporte que le COPEM estime qu'un délai de six mois serait largement suffisant pour mener à bien toutes les études préliminaires nécessaires à ce projet[38]. Quant aux communications entre l'administration municipale, le milieu des affaires et le promoteur Cadillac Fairview, on rapporte dans La Presse[39] qu'il y a eu deux rencontres entre la ville et le COPEM, dont une à laquelle se sont joints des représentants de Cadillac Fairview. Mais ce qui s'est dégagé de ces deux réunions est que ni la ville, ni Cadillac Fairview n'ont manifesté leurs intentions de revenir sur leurs positions, c'est-à-dire, qu'aucune modification dans le projet n'a pu être envisagée.

D'autres réactions de la part de la communauté des affaires montréalaise s'étaient manifestées de façon individuelle. Il s'agit tout particulièrement de celle de M. Shafter, un promoteur immobilier montréalais possédant une des parcelles donnant sur l'avenue McGill College. M. Shafter a exprimé son opposition au projet Cadillac Fairview et a proposé "sa" propre solution d'aménagement d'une partie du site, qui consiste à construire un immeuble de 14 étages, évalué à 14 millions de dollars, par lui-même et sur sa parcelle[40].

Ainsi, on peut constater à travers cet exposé de la réaction des milieux d'affaires de Montréal que le manque d'informations rendues publiques concernant la proposition d'aménagement Cadillac Fairview est vivement dénoncé. A cet effet, on note bien que l'analyse présentée par le comité d'urbanisme du COPEM était basée sur des bribes

---

38 A ce sujet, voir l'article paru dans Le Devoir (10 mai 1984) sous le titre: "A son tour, le COPEM s'oppose au projet de Cadillac Fairview", et signé A. Duhamel.

39 L'article paru dans La Presse (10 mai 1984) est intitulé: "Cadillac Fairview: le COPEM demande un report pour consulter la population".

40 Cette réaction de M. Shafter a été rapportée par le journaliste Y. Laberge dans La Presse du 5 mai 1984.

d'informations qui ont été obtenues difficilement. Quant à l'attitude de la communauté des affaires face à ce projet d'aménagement et à son endossement de la part de l'administration municipale, on peut dire qu'elle se caractérise par une détermination et une volonté qui semblent inébranlables afin de le faire échouer. Pour les gens d'affaires montréalais, il n'est nullement question de céder sur l'élargissement de l'avenue prévu, ni même sur la protection de la vue sur la montagne. Pour ce faire, cet acteur social montréalais veut user de son prestige et de son leadership pour entraîner dans son sillon les Montréalais en général. Ainsi, il s'est allié aux deux groupes les plus importants qui s'occupent de la protection du patrimoine dans le but de créer un front commun pour la défense des intérêts aussi bien économiques que socio-culturels.

La communauté des affaires locale a aussi proposé des actions très concrètes avant l'adoption finale du projet par le Conseil de ville. Elle a réclamé la tenue d'une consultation publique et l'élaboration de différentes études d'impact nécessaires à l'implantation d'un tel projet sur un tel site; deux éléments de base dans un processus démocratique de planification urbaine et de développement en général.

3.2 LA REACTION DU MILIEU POLITIQUE MONTREALAIS

Tout d'abord, il faut noter que nous distinguons dans le milieu politique montréalais entre le groupe qui détient le pouvoir à l'Hôtel de Ville – le Parti Civique de J. Drapeau – et celui qui y représente l'Opposition officielle – le Rassemblement des Citoyens de Montréal de J. Doré.

Nous avons vu précédemment comment s'étaient déroulés les débuts de ce dossier. Alors que l'administration de J. Drapeau l'a mené de façon unilatérale et dans le secret, le RCM n'a cessé de dénoncer l'attitude et les actions du maire et de son équipe dans ce projet de développement[41]. Quant à la salle de l'OSM, le RCM réclamait

---

41 Voir à ce sujet la section 2.2 du présente chapitre, p. 329-330.

une étude sur les différentes possibilités de sa localisation sur le territoire montréalais avant de se fixer sur un site en particulier comme on l'avait fait jusqu'à date. M. Drapeau a répliqué en disant que le projet du complexe multifonctionnel en question est "essentiellement privé" et que "l'investisseur privé n'a pas à se faire dicter un site"[42].

Au lendemain du 17 avril 1984, date d'acceptation préliminaire du projet de Cadillac Fairview par le conseil municipal, le RCM a, à l'instar des autres Montréalais, vivement réagi. Il a adressé, par écrit[43], ses demandes insistantes et ses recommandations concernant le projet présenté au conseil exécutif de la ville. Le document de six pages explique les points de vue du RCM et demande à l'administration Drapeau-Lamarre de "réviser les plans de manière à revenir aux principes de développement qui prévalaient jusqu'à maintenant"[44]. Il précise que le site en question, situé au coeur du centre-ville, doit être traité avec beaucoup de soin; que les intérêts des Montréalais doivent être respectés dans ce dossier. Le RCM rappelle aussi qu'un tel projet doit être évalué par le Service d'urbanisme de la ville car il doit s'inscrire dans la politique d'aménagement de celle-ci. Son évaluation faite par la CIDEM (service responsable du développement du commerce) reste incomplète, selon le RCM, et même invalide car elle ne repose que sur des chiffres fournis par le promoteur du projet.

Sur la salle de concert de l'OSM, le RCM réitère sa position concernant le choix arbitraire du site et précise qu'il s'agit d'un équipement chargé de symbole identitaire pour les citoyens et que, par conséquent, ces derniers doivent être impliqués dans le processus de sa planification et de sa conception.

Le document du RCM résume aussi les éléments de controverse dans ce projet

---

42 Ces répliques du maire J. Drapeau ont été extraites du procès verbal du débat à l'Assemblée Nationale de Québec tenu le 21 décembre 1983. Une copie de ce document est répertoriée dans le Fond David Powell, Op. Cit.

43 Il s'agit d'un document de six pages répertorié dans le Fond David Powell _ Op. Cit.

44 Ibid. p. 1.

en cinq points:

> "_ Abandon du projet historique d'élargissement de la rue McGill College et de perspective sur le mont Royal;
> _ Fermeture de la rue McGill College entre de Maisonneuve et Ste-Catherine;
> _ Passerelles piétonnières au-dessus de voies publiques;
> _ Création d'un réseau piétonnier privé parallèle au réseau souterrain public;
> _ Tour [à bureaux située] du côté de [l'avenue] McGill College"[45].

Suite à l'analyse de ces cinq points de controverse, le document du RCM se termine par quatre recommandations pour la révision des plans de Cadillac Fairview. Celles-ci sont résumées comme suit:

> "_ Reprise du projet d'élargissement de la rue McGill College de 60 à 120 pieds avec perspective sur le mont Royal;
> _ Maintien de la rue McGill College comme voie publique;
> _ Abandon du projet de passerelles au-dessus de Mansfield et McGill College et renforcement du réseau souterrain;
> _ Déplacement de la tour à bureaux du côté de la rue Mansfield"[46].

Par la suite, le RCM a poursuivi une démarche de dénonciation du projet dans la presse montréalaise, et au sein du conseil de ville. Ainsi, on rapporte dans le quotidien Le Devoir du 16 mai 1984 que J. Doré et H. Simard ont affirmé que cette affaire de l'avenue McGill College constituait un échec de la "concertation" discrétionnaire. Dans le journal The Gazette du 22 mai suivant, les mêmes deux conseillers du RCM ont fait remarquer que "Montreal's political bossism is still rampant and the city suffers", et ils ont ajouté que "The Administration makes arbitrary decisions and secretive changes", en faisant allusion tout particulièrement aux changements effectués en matière de pouvoir d'expropriation. Quant aux études d'impact, J. Doré note dans La Presse du 29 mai 1984 que l'on n'a jamais demandé à la ville de réaliser des études de ce genre lors d'implantation de grandes constructions; on s'est toujours contenté d'études faites par les promoteurs eux-mêmes. Il ressort ainsi de cette affirmation du RCM que cette façon de faire constituait une pratique courante et habituelle au sein de la ville de Montréal. Ce que confirme d'ailleurs le maire J. Drapeau dans le même quotidien et dans la même

---

45 Ibid. p. 2-5.

46 Ibid. p. 6.

journée en disant que: "la ville n'a jamais fait d'études d'impact sur des projets privés (...). Ça n'a jamais été demandé. Ce n'est pas la responsabilité de la ville"[47].

Quant au troisième parti politique municipal, le Groupe d'action municipal (GAM), il a réagi en proposant de créer, dès l'automne suivant, des comités permanents qui s'occuperaient de la gestion de secteurs d'activités majeurs à la ville de Montréal, tel les finances, l'urbanisme, l'économie, les travaux publics, etc. Ces comités seraient formés de membres appartenant aux trois partis politiques municipaux et auraient le pouvoir de tenir des audiences publiques[48]. Rappelons ici que c'est là une formule adoptée par beaucoup de villes nord-américaines et ce, depuis le début du siècle.

Le RCM a aussi présenté, par le biais de son conseiller H. Simard, une motion à l'assemblée du conseil de ville du 23 mai 1984.Il demandait à la ville de:

> "_ surseoir à la signature du contrat avec Cadillac Fairview adopté en avril 1984;
> _ de rendre public le projet de schéma d'aménagement du centre-ville de Montréal;
> _ de procéder à une consultation publique sur les règles de développement du centre-ville et sur le schéma d'aménagement du centre-ville de Montréal"[49].

Ces trois points ont été relevés après avoir précisé que:

> "_ Traditionnellement la ville s'est opposée à la construction de passerelles au-dessus des rues de la métropole et à la fermeture de voies publiques;
> _ l'élargissement de l'avenue McGill College de 60' à 120' est planifié de longue date, et a conditionné le développement du secteur;
> _ En signant le protocole d'entente avec la corporation Cadillac Fairview la ville change unilatéralement et en faveur d'une seule corporation les règles de développement du centre-ville de Montréal;
> _ l'administration a réalisé un projet de schéma d'aménagement du centre-ville et s'est engagée à le rendre public et à procéder à une consultation;
> _ Cette consultation devait être réalisée au cours de l'an 1983, suite à un engagement de la part du président du comité exécutif lors du débat sur le

---

47 La Presse (29 mai 1984). Propos rapportés par L. Gagnon.

48 Cette réaction du GAM a été rapportée dans le quotidien The Gazette du 29 mai 1984.

49 Ce texte a été extrait du procès verbal CO 84 06776 du conseil municipal en date du 23 mai 1984.

budget"[50].

L'étude d'adoption de cette motion a été unanimement reportée à une prochaine assemblée du conseil. Cette même motion a subi un autre report lors de sa re-présentation aux assemblées du 4 juin 1984 et du 7 juin suivant.

Ainsi, nous pouvons remarquer à travers l'ensemble de ces réactions du milieu politique montréalais qu'il existe un affrontement entre deux approches bien distinctes en matière de gestion des affaires de la ville en général. Tout d'abord, il y a celle du maire J. Drapeau, qui est basée sur une façon de faire autoritaire et unilatérale. M. Drapeau a pris toute la liberté qu'il lui fallait pour projeter des développements, pour accepter des propositions d'aménagement de promoteurs contre l'avis de son propre Service d'urbanisme, ou encore pour passer outre à toutes les contestations populaires. Il a adopté l'attitude de celui qui se veut le seul capable de savoir ce qui est bon et ce qui est mauvais pour sa ville, et il s'est attendu à ce que les autres le suivent et l'appuient sans réserve. Il faut dire ici que M. Drapeau était à la tête de la ville de Montréal depuis le tout début des années soixante et qu'il a effectivement piloté différents projets pour Montréal dans le même esprit et avec la même attitude qu'il a adoptée dans le projet Cadillac Fairview. Mais, il semble qu'il n'a pas pris avec les Montréalais le virage culturel et idéologique qui s'est amorcé à Montréal à la fin des années soixante-dix. Il s'agit du virage concernant l'appropriation de leurs espaces urbains et de leur ville.

L'autre approche est celle du RCM et de son chef J. Doré. Ce parti politique est né de la contestation contre J. Drapeau et les façons de procéder de son équipe. Il a bâti son programme politique et appuyé ses différentes actions sur des revendications bien concrètes exprimées par les Montréalais. Pour cela, son approche de l'administration des affaires municipales, qui fonde sa réaction dans le dossier du projet Cadillac Fairview, est basée sur la transparence, la consultation des Montréalais, la concertation et surtout la planification collective du développement de Montréal.

---

50 Idem.

3.3 LA REACTION DU MILIEU PROFESSIONEL MONTREALAIS

Tout d'abord, il y a eu la réaction de l'urbaniste montréalais M. Vincent Ponte, membre important de l'équipe qui a planifié la Place Ville-Marie au début des années soixante. M. Ponte a réagi dans les jours qui ont suivi l'adoption préliminaire du projet de Cadillac Fairview le 17 avril 1984 en manifestant son opposition au projet tel qu'il était prévu, c'est-à-dire avec des passerelles qui bloquent la vue sur le mont Royal et une avenue réduite à 60 pieds. Cette réaction a été rendue publique dans le rapport du COPEM du 9 mai 1984[51]. On peut y lire les propos suivants:

> "...This long-standing goal would bring grandeur and dignity to the commercial heart of Montreal and open an impressive vista to the shoulder of Mount Royal.
> "Today, we are about to loose that grand design and the visual link between Place Ville-Marie and the Mountain.
> "We all want to see this block of land developed with the interesting mixture of shops, offices and great concert hall as proposed by Cadillac Fairview. But not at the sacrifice of our avenue and the loss of the only panoramic view of our mountain that can be seen from the city center"[52].

Mais V. Ponte n'était pas seul à s'opposer au projet Cadillac Fairview. L'architecte montréalaise, Mme Phyllis Lambert, connue pour sa défense du patrimoine bâti, s'est elle aussi exprimée contre ce projet. Dans le quotidien Le Devoir du 2 mai 1984, le journaliste A. Duhamel rapporte que Mme Lambert préférait la proposition d'aménagement élaboré par l'unité d'architecture de l'université de Montréal. Celle-ci prévoyait la conservation de l'édifice Woolworth et son intégration à l'aménagement de l'îlot en question.

De son côté, M. D. Drummond, professeur d'architecture à l'université McGill, a soulevé dès le début de la controverse la question du contrôle social et politique du développement à Montréal. Le journal The Gazette du 28 avril 1984 rapporte ses propos

---

51 Il s'agit d'un document de deux pages plus deux illustrations des aménagements de l'avenue prévus dans le projet de Place Ville-Marie. Il a été inclus dans le rapport du COPEM comme une argumentation d'un professionnel de l'aménagement connaissant bien le site en question. Voir le Fond David Powell _ Op. Cit.

52 V. Ponte (9 mai 1984) _ Op. Cit. p. 1.

sous un titre qui exprime bien la position de l'architecte, soit "McGill College Plan will hurt Street's visual integrity". Quant à l'intervention de M. J.C. Marsan, architecte-urbaniste, professeur à l'université de Montréal et président d'Héritage Montréal, elle va dans ce même sens. M. Marsan a d'abord développé l'histoire de l'aménagement de l'avenue McGill College d'une manière bien détaillée depuis les années 1920; ce qui a permis aux lecteurs de comprendre de quoi l'on parlait et quels étaient les enjeux mis en causes par le projet Cadillac Fairview[53]. Par la suite, il a élaboré une analyse du projet de Cadillac Fairview dans laquelle il a fait remarquer tout particulièrement qu'il était temps à Montréal d'instaurer un service de planification du développement urbain en bonne et due forme, c'est-à-dire, avec de véritables moyens qui lui permettraient d'exercer sa tâche de contrôle social et politique du développement urbain. Il écrit à ce sujet:

> "Malgré les vertus de ce projet, les Montréalais en tant que société ne se laisseront pas dépouiller d'un patrimoine urbain et d'un symbole qui sont au coeur même de son identité culturelle...
> "Il faut une stratégie d'aménagement. On ne veut plus de laissez-faire des promoteurs et des politiciens qui concluent des projets en secret et mettent les gens devant le fait accompli"[54].

Ce sont là les réactions de quelques-uns des professionnels montréalais de l'aménagement qui s'étaient exprimés au lendemain du 17 avril 1984. On peut noter qu'elles montrent toutes, et de façon manifeste, que tous les intervenants étaient intéressés par la continuité culturelle entre les générations et que l'on ne voulait nullement faire abstraction d'un effort de planification et d'une vision d'aménagement appartenant à une génération antérieure. Ces aspects là constituent ce que ces professionnels s'étaient appliqués à appeler "le patrimoine des Montréalais et leur symbole identitaire".

---

53 Voir cette première partie de l'intervention de M. J.C. Marsan parue dans Le Devoir du 5 mai 1984 sous le titre: "La fierté a-t-elle une ville?".

54 La seconde partie de l'intervention de M. J.C. Marsan est apparue une semaine plus tard dans Le Devoir (12 mai 1984) sous le titre: "Un processus d'aménagement doit remplacer la fatalité".

3.4 LA REACTION DES GROUPES DE PRESSION ET DU PUBLIC MONTREALAIS EN GENERAL

Notons tout d'abord que nous regroupons dans cette catégorie les groupes de pression populaire actifs à Montréal, mais aussi la presse écrite montréalaise, qui a joué un rôle de premier plan dans la diffusion de l'information auprès du public et ce, avec tout ce que cela comptait de positions et d'avis personnels exprimés dans des éditoriaux et des articles de journalistes connus.

Comme nous l'avons déjà mentionné dans l'analyse de la réaction des milieux d'affaires montréalais, les deux premiers groupes de pression à Montréal, à savoir Héritage Montréal et Sauvons Montréal, s'étaient vite alliés aux gens d'affaires dans leur opposition au projet d'aménagement de l'avenue McGill College proposé par Cadillac Fairview et endossé par les autorités municipales. Ces deux groupes de protection du patrimoine ont participé de façon très active à la campagne publicitaire lancée dans les grands journaux montréalais.

Héritage Montréal, avec sa présidente fondatrice, l'architecte Phyllis Lambert, s'est aussi lancé dans une opération de "lobbying" auprès de la corporation Cadillac Fairview afin qu'elle revienne sur sa position et révise ses plans[55]. Cela s'est passé après que l'organisme ait demandé formellement à la ville de Montréal de tenir une consultation publique où les Montréalais pourraient s'exprimer et donner leurs points de vue[56].

D'autres groupes de pression s'étaient exprimés aussi et parmi eux, on retrouve le Groupe d'intervention urbaine de Montréal (GIUM). Celui-ci a qualifié le projet Cadillac

---

55 Comme nous le verrons plus loin dans le texte, l'intervention de Mme Phyllis Lambert auprès de Cadillac Fairview a permis le changement de position de cette dernière qui a décidé de reporter l'adoption finale de son projet et de tenir une consultation publique sur cet aménagement en question. Voir l'article paru dans Le Devoir du 28 juin 1984 sous le titre: "Héritage Montréal réussit à intéresser Cadillac Fairview à une étude de l'aménagement de l'avenue McGill College".

56 Voir l'article paru dans La Presse du 16 mai 1984 sous le titre: "Héritage Montréal demande à la ville de consulter la population".

Fairview de "concept de banlieue". Son président, M. Caron, note que;

> "...en plus d'être un concept banal et anti-urbain, ce concept soulève une autre question fondamentale: jusqu'à quel point sommes-nous prêts à intérioriser toute l'activité du centre-ville? Est-il souhaitable, ou même nécessaire de couper les citadins de leur environnement?..."[57].

Du côté de la presse écrite montréalaise, on peut noter un intérêt très net pour tout ce qui se passait dans cette affaire d'aménagement de l'avenue McGill College. On s'y est intéressé dès le départ et la couverture des événements a occupé une place importante dans les informations de tous les jours. Nous rapportons ici quelques-unes des interventions faites à la suite de l'annonce du projet et de son acceptation préliminaire par la ville de Montréal.

Ainsi, dans La Presse du 11 mai 1984, M. Wagnière a signé un article dont le titre est très significatif – "Un cul-de-sac de prestige" – et dans lequel il a exposé l'ensemble des efforts déployés depuis la construction de la Place Ville-Marie afin de réaliser une avenue de prestige. Il conclut que: "boucher l'avenue McGill College ne choque pas seulement le sens esthétique, mais aussi le sens commercial"[58]. Dans le Journal de Montréal du 12 mai 1984, on pouvait lire sous la plume de R. Johnson que la sauvegarde de la vue sur la montagne était primordiale et que la prise en compte de l'avis des différents intervenants montréalais affectés par le projet ne peuvent être négligée.

De la même façon, L. Gagnon, de La Presse, a affiché sa position face au projet de Cadillac Fairview dans un article paru le 19 mai 1984 sous le titre: "La bêtise a une ville". On y lit des propos assez forts, comme:

> "... massacrer le plus grand atout de Montréal: son centre ville...
> "... un crime contre l'esthétique n'est pas à prendre à la légère. Il a aussi des retombées économiques, car la beauté d'une ville, la qualité de la vie et de l'activité culturelle sont parmi les plus importants atouts d'une ville en compétition

---

57 Ces propos de M. Caron, président du Groupe d'intervention urbaine de Montréal (GIUM) ont été rapportés par la journaliste L. Gagnon dans un article de La Presse du 24 mai 1984.

58 M. Wagnière _ " Un cul-de-sac de prestige". In: La Presse (11 mai 1984).

avec d'autres centres d'envergure internationale"[59].

Par la suite, la même journaliste est revenue sur le sujet avec une autre analyse de la proposition d'aménagement, dans laquelle elle a examiné le risque qu'un tel projet introverti présenterait pour la qualité de l'animation du centre-ville montréalais[60]. Le 29 mai 1984, elle a rapporté des propos du maire J. Drapeau qui réagissait à la demande générale exprimée sur la nécessité de faire des études d'impact et qui tentait d'expliquer le choix du calendrier hâtif de réalisation du dit projet. A cet effet, L. Gagnon écrit:

> "Les travaux commenceront cet été, dit le maire. Pourquoi si vite? Parce que le projet fait partie de la "relance économique" du gouvernement Lévesque et que l'OSM veut avoir sa salle le plus tôt possible, à temps pour la saison 86-87. Au moins là-dessus, M. Drapeau est direct: les intérêts électoraux du gouvernement provincial et les désirs d'un chef d'orchestre sont les facteurs déterminants dans la planification du centre-ville montréalais"[61].

Finalement, nous pouvons ajouter à toutes ces réactions celle d'un écrivain montréalais, M. Jeremy Searle qui a fait circuler une pétition dans les deux langues qui demande à la ville de Montréal: "To prevent the blocking of McGill College and the obliteration of the view of the mountain this would entail"[62]. M. Searle a afirmé dans le journal The Gazette que "what I want to see and what the emerging common front wants to see (...) is for the proposals to be thrown out..."[63].

Les différentes réactions des groupes de pression montréalais et des journalistes et informateurs du public présentent un net parallèle avec la réaction des milieux professionnels. En plus des critiques faites à l'endroit de l'administration municipale en place et de ses manières de faire, ces Montréalais ont exprimé leurs voeux de conserver

---

59 L. Gagnon _ "La bêtise a une ville". In: La Presse (19 mai 1984).

60 Voir à cet effet, l'article de L. Gagnon paru dans La Presse du 22 mai 1984.

61 L. Gagnon . In: La Presse (29 mai 1984).

62 Ces propos ont été rapportés dans un article paru dans le journal The Gazette du 05 mai 1984 sous le titre "Protests may force changes in McGill College Plans".

63 Idem.

leur patrimoine bâti et d'assurer une continuité historique dans le développement de leur ville. Pour eux, le projet Cadillac Fairview tel que présenté était aussi incompatible avec des objectifs de prospérité économique de leur ville.

4 LES ELEMENTS DE LA CONTROVERSE MCGILL COLLEGE

Comme nous venons de le voir, la controverse McGill College consiste en une série de faits et d'événements qui se sont déroulés autour d'un projet d'aménagement et qui ont impliqué les principaux groupes d'acteurs sociaux à Montréal. Nous tenterons ici de récapituler les éléments premiers de cette controverse.

Tout d'abord, nous avons vu qu'il y avait un état existant que l'on peut résumer comme suit: l'avenue McGill College est un espace urbain qui s'inscrit au coeur de la ville de Montréal. Son aménagement était régi par un accord tacite sur un concept d'aménagement spatial particulier. Il n'y avait pas de plan directeur comme tel, mais simplement une entente renforcée en partie par des règlements municipaux. Ces règlements ne semblaient concerner que la largeur de l'avenue.

Par la suite, il y a eu le projet de développement immobilier Cadillac Fairview, qui ne tenait pas compte du tout de ce concept. Il a été conçu et négocié dans le secret entre les autorités publiques et le promoteur. Ces derniers ont refusé conjointement, et jusqu'aux derniers moments qui ont précédé le déclenchement de la controverse publique, de laisser filtrer des informations sur le concept du nouveau projet. On ne connaissait toujours pas la version finale de cette proposition d'aménagement à ce moment là. A cet effet, notons que des gens d'affaires ont commenté, dans la presse du 5 mai 1984, une version du projet, alors que le comité de leur organisme, le COPEM, en a commenté une autre, qui semble lui être antérieure, le 9 mai suivant[64]. Il apparaît

---

64 Les commentaires des hommes d'affaires portent sur la présence d'une passerelle et ceux du COPEM parlent de deux passerelles (voir p. 335 et 338 du présent chapitre).

d'après ce que nous avons constaté qu'il y a eu réellement des négociations sur les échéanciers et le partenariat de financement entre les deux secteurs public et privé impliqués dans le projet, mais pas sur le concept d'aménagement comme tel.

Le résultat de tous ces événements s'est cristallisé dans la réaction des principaux leaders de l'opinion montréalais. A leur tête, on retrouve le monde des affaires local, qui a donné le ton à cette controverse. Il a soulevé quatre questions fondamentales sur l'événement: Pourquoi a-t-on laisser tomber le concept initial? Quel serait l'impact d'un tel geste sur le climat d'investissement à Montréal? Que serait l'impact économique du projet sur le centre-ville? Quel est l'apport d'un tel projet à l'identité distinctive de Montréal? Nous pouvons noter ici deux sortes de questionnements. Alors que les deux premières interrogations concernent les fondements de l'attitude de la ville dans le dossier et les conséquences qui en découlent, les deux autres s'adressent aux fondements du projet immobilier comme tel. A travers ces questions, le monde des affaires pose le problème de la gestion du développement urbain à Montréal. Il pose aussi la question du développement économique de cette ville en termes d'investissement monétaire, mais aussi culturel et civique. C'est le manque de transparence, de concertation et de planification à long terme qui sont dénoncés par les leaders économiques montréalais.

Concernant le monde politique, c'est l'opposition officielle à l'Hôtel de Ville qui est intervenue. Elle a critiqué la façon dont on a procédé à la ville dans ce dossier, tout en soulignant la sensibilité du site et l'importance que revêt son aménagement. Elle a aussi insisté sur l'importance du projet de la salle de concert de l'OSM (processus de sa planification et de sa conception) pour les Montréalais qui le financent en grande partie. Pour l'opposition officielle, cette salle constitue un équipement public ayant une fonction de représentation dont il faut tenir compte lors du choix du site de son implantation et lors de sa conception architecturale. Ainsi, ce sont les méthodes de gestion et de planification du développement du centre-ville, qui ont été dénoncées par ce groupe d'acteurs sociaux montréalais.

Du côté des professionnels de l'aménagement, on a dénoncé le manque de constance chez les dirigeants à l'Hôtel de Ville, l'absence de véritables outils de gestion et de contrôle du développement urbain à moyen et long termes et la rupture avec un concept d'aménagement qui s'inscrivait dans la continuité historique du développement urbain de Montréal. Ce sont trois points saillants qui ressortent de ces interventions et qui reviennent en fait à des questionnements concernant à la gestion du développement, la portée de la vision de ce développement à moyen et long termes et la qualité de l'aménagement que l'on propose ou plutôt que l'on tente d'imposer.

Les groupes de citoyens et le public en général ont, quant à eux, dénoncé l'absence de consultation publique, le manque de transparence à l'Hôtel de Ville et le manque de richesse du projet Cadillac Fairview par rapport au centre-ville. Nous retrouvons là encore les mêmes trois points saillants qui ressortent, à savoir, le problème de la gestion des affaires de la ville, le manque de planification et de concertation à Montréal et la qualité de l'aménagement proposé par Cadillac Fairview.

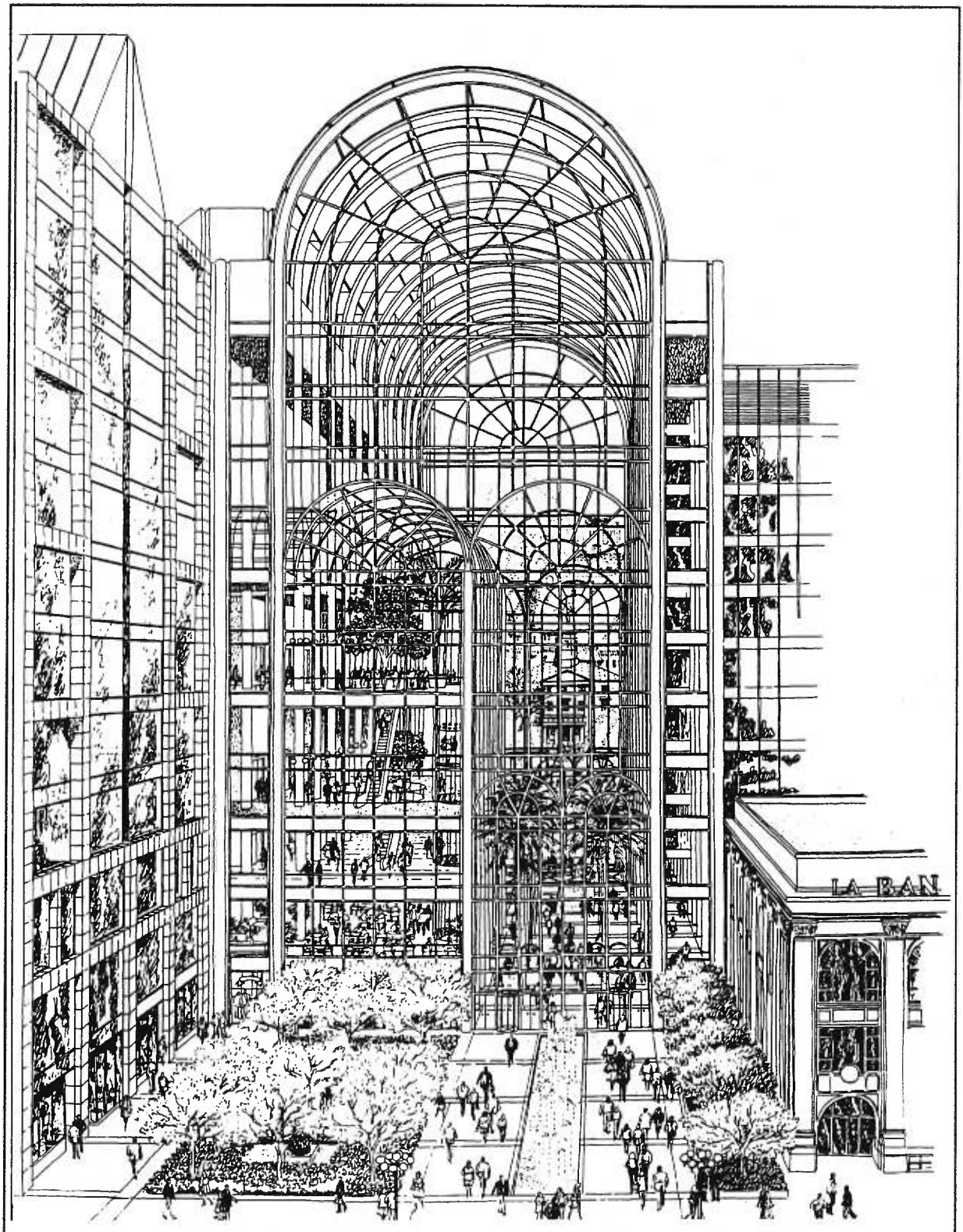
Ainsi, nous pouvons noter à travers ces réactions l'émergence d'un front commun regroupant les quatre principaux acteurs sociaux à Montréal. Ce front mène une offensive en deux volets: d'abord celui de la gestion et du contrôle du développement urbain à Montréal, puis celui de la qualité de l'aménagement urbain dans la ville en général et au centre-ville en particulier. Le premier volet est posé en termes de planification à moyen et long termes et de consultation publique et le second est formulé en termes de continuité, de patrimoine, d'enracinement culturel et identitaire et enfin, en termes de civilisation et pas uniquement en termes économiques. Ainsi, les éléments de la controverse McGill College peuvent être résumés comme suit:

1) La gestion et le développement urbains à Montréal, qui se mesurent au moyen d'outils de base que sont le plan directeur d'urbanisme (objectifs collectifs) et la consultation publique; et,

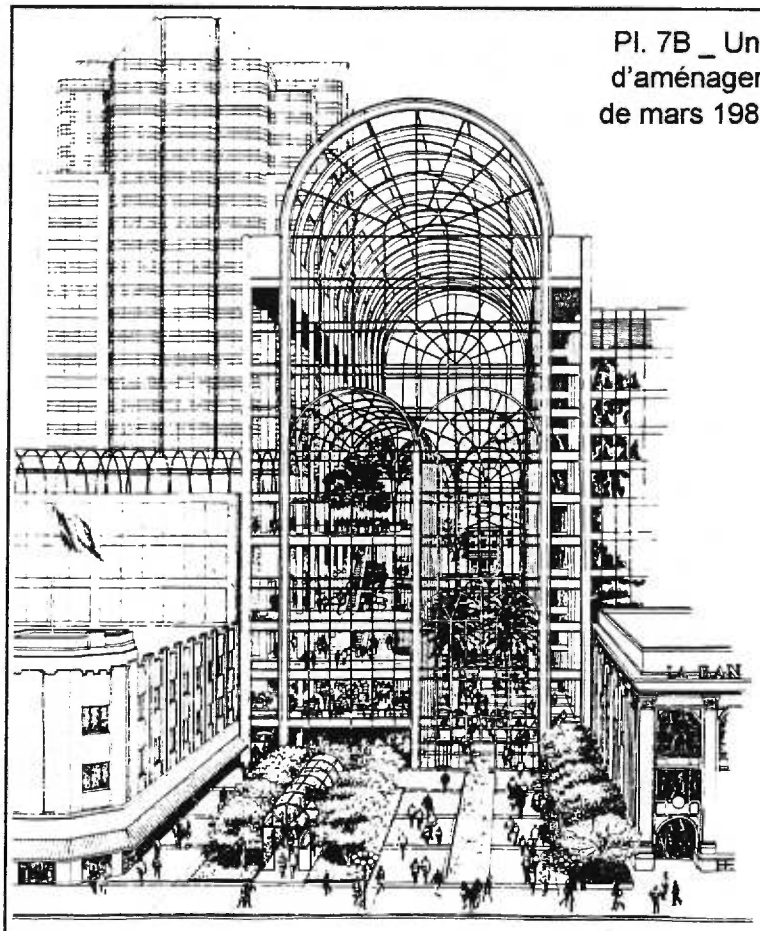
2) La qualité de l'aménagement urbain, qui se mesure en termes de satisfaction des besoins économiques, esthétiques et socio-culturels en général, mettant tous ces

besoins au même pied d'égalité.

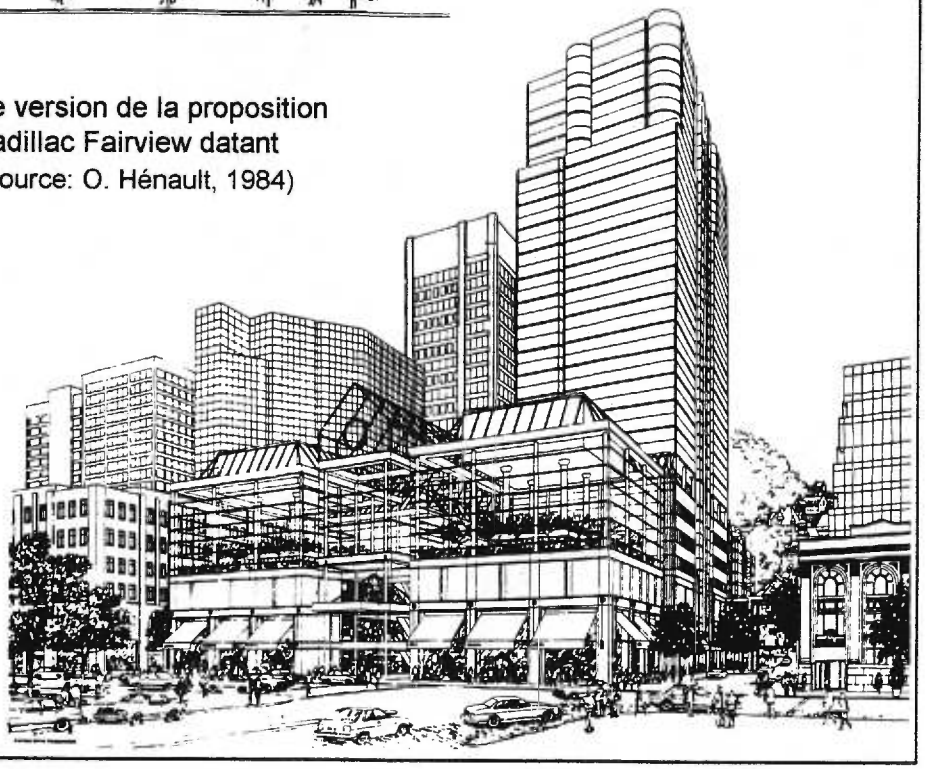
Voilà les éléments de la controverse McGill College qui annoncent la recherche d'un changement dans la manière de concevoir et de gérer l'aménagement urbain à Montréal. Nous verrons dans le chapitre qui suit comment ce changement se précise à travers les interventions faites lors de la consultation publique.



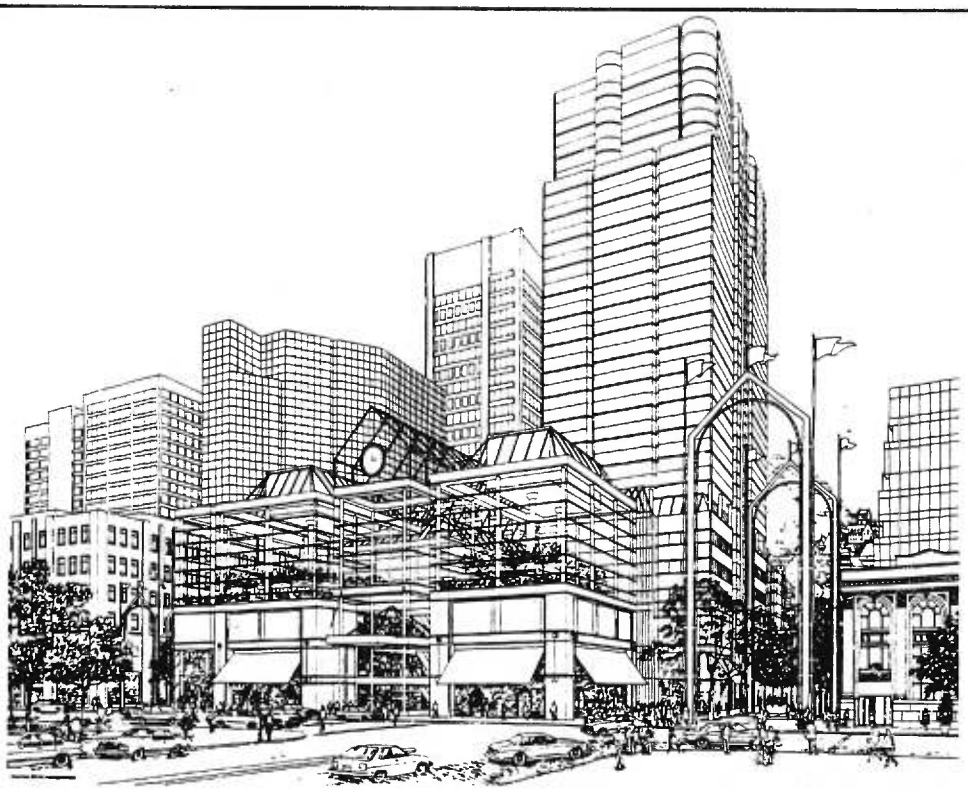
Pl. 7A _ La proposition d'aménagement de Cadillac Fairview datant de décembre 1982. (Source: O. Hénault, 1984)



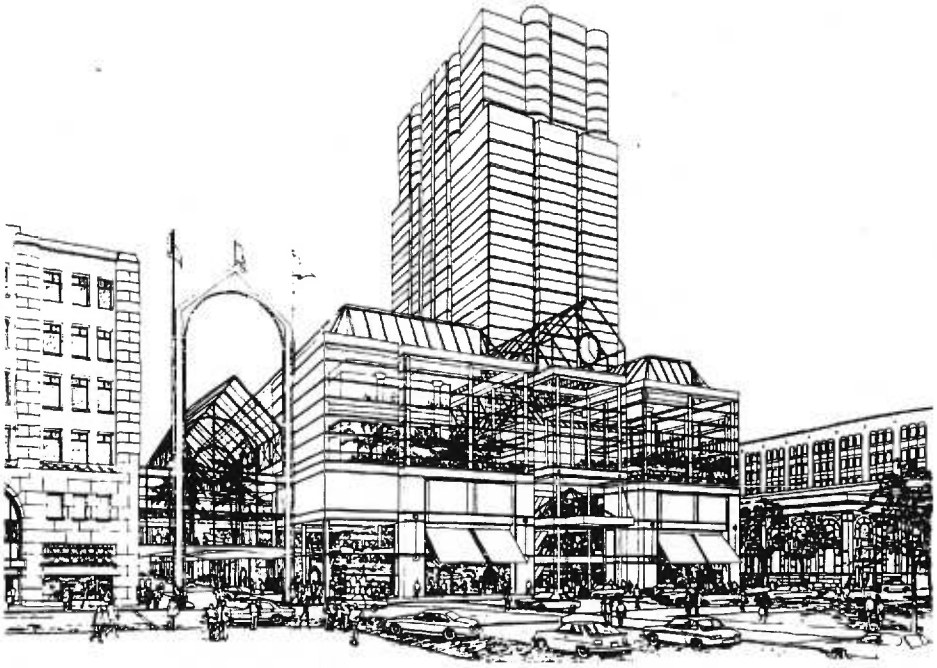
Pl. 7B _ Une seconde version de la proposition d'aménagement de Cadillac Fairview datant de mars 1983. (Source: O. Hénault, 1984)



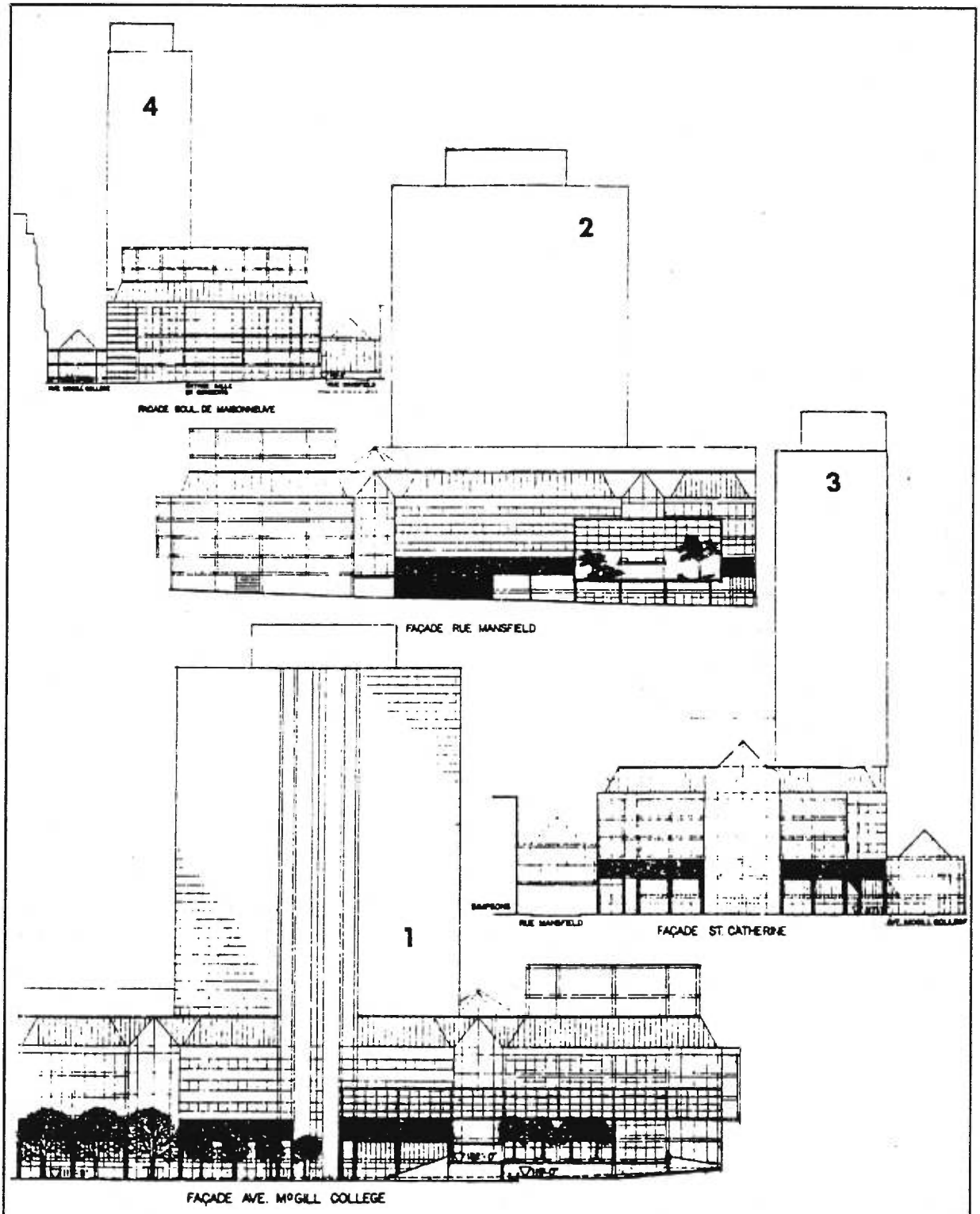
Pl. 7C _ Une troisième version de la proposition d'aménagement de Cadillac Fairview datant de décembre 1983. (Source: O. Hénault, 1984)



Pl. 7D _ Une quatrième version de la proposition d'aménagement de Cadillac Fairview datant de février 1984. (Source: O. Hénault, 1984)



Pl. 7E _ Une cinquième version de la proposition d'aménagement de Cadillac Fairview datant de mars 1984. (Source: O. Hénault, 1984)



Pl. 7F _ La version de la proposition d'aménagement publiée dans le journal La Presse du 13 avril 1984

Chapitre 8

LES REACTIONS DE LA CORPORATION IMMOBILIERE CADILLAC FAIRVIEW ET LA CONSULTATION PUBLIQUE

Comme nous venons de le voir, le projet Cadillac Fairview, adopté de façon préliminaire lors de l'assemblée du conseil de ville du 17 avril 1984, a soulevé un tollé de protestations à Montréal. Gens d'affaires, politiciens, groupes de pression populaire, professionnels, universitaires et même de simples citoyens ont uni leurs voix, d'une part, pour demander au promoteur de changer ses plans en fonction du respect de l'environnement du site et de l'histoire de son aménagement et, d'autre part, pour signifier à l'administration municipale en place qu'ils n'accepteraient dorénavant plus d'être écartés des décisions concernant le développement de leur ville.

La corporation immobilière Cadillac Fairview n'avait d'autre choix que de céder devant l'énorme pression manifestée. Elle est alors revenue en premier lieu sur ses plans pour présenter une nouvelle version améliorée de son projet. Malheureusement, les changements apportés n'ont pas réussi à calmer les protestations, ni même à satisfaire les différentes demandes exprimées. Ce qui a forcé Cadillac Fairview, en second lieu, à suspendre son projet et, chose tout à fait extraordinaire, à accepter de consulter les Montréalais afin de pouvoir améliorer sa proposition et d'en faire une solution de compromis qui apporterait satisfaction à tous et chacun. Nous verrons dans ce chapitre comment s'est déroulé l'ensemble de toutes ces interactions et surtout ce que celles-ci ont permis de dégager comme base d'entente pour un aménagement qui convient à tous, c'est-à-dire, les éléments conceptuels et les principes d'aménagement qui ont fondé la nouvelle tendance d'aménagement et de design en émergence, de même que ceux concernant la gestion du développement urbain.

1 LA PREMIERE REACTION DE CADILLAC FAIRVIEW

La toute première réaction de Cadillac Fairview au lendemain du 17 avril 1984 a été, selon notre propre constat, surprenante. En effet, ce même promoteur qui a construit le centre Eaton à Toronto et qui a négocié durant treize années avec les autorités municipales torontoises avant d'obtenir leur approbation pour son projet, a semblé, tout d'un coup, très pressé de passer à la mise en chantier de son projet montréalais. Lorsqu'on lui a posé la question sur ce sujet, un des responsables a répondu que: "In Montreal, there's no public process. I'm just working with the system"[65]; ce qui accusait clairement le rôle de l'administration municipale montréalaise dans toute cette affaire.

Par la suite, la nouvelle réaction de Cadillac Fairview a consisté en une autre version de son projet, qui a été amélioré en tenant compte de quelques points de discorde relevés dans les différentes réactions des milieux montréalais (voir Pl. 8A, Pl. 8B, Pl. 8C et Pl. 8D placées à la fin du présent chapitre). En effet, vers la toute fin du mois de mai 1984, Cadillac Fairview a rendu public la proposition modifiée qu'elle comptait soumettre à l'assemblée du conseil de ville prévue pour le 4 juin suivant.

Le nouveau projet de Cadillac Fairview ne comprenait plus une passerelle enjambant l'avenue McGill College et seule la rue Mansfield en avait une. Cela répondait bien aux préoccupations exprimées sur la protection de la vue sur le mont Royal, mais pas à celles s'intéressant à la permission de construire des passages aériens de cette envergure au centre-ville. Les milieux d'affaires en particulier ont clairement indiqué leur refus de voir l'administration municipale accepter de tels concepts et mettre au rancart sa propre réglementation en la matière. Quant à la largeur de l'avenue, le nouveau projet conservait les mêmes dimensions prévues dans la version précédente, c'est-à-dire 60 pieds pour le segment de l'avenue situé entre la rue Ste-Catherine et le boulevard de Maisonneuve. Rappelons à cet effet que les deux autres segments de l'avenue

---

65 Ces propos ont été rapportés par le quotidien The Gazette du 5 mai 1984 _ Op. Cit.

présentaient des dimensions différentes: alors que celui du nord avait 120 pieds de large, celui du sud n'en avait que 115. Là encore, cette nouvelle proposition ne répond nullement à la demande générale des Montréalais d'assurer une largeur de 120 pieds à l'avenue McGill College, telle que prévue dans le concept même de boulevard prestigieux.

En fait, ces changements apportés au projet Cadillac Fairview semblent avoir été présentés d'abord aux hommes d'affaires locaux lors d'une réunion convoquée par L. Kolber de Cadillac Fairview. En effet, selon le journal The Gazette[66], L. Kolber a tenté de rencontrer les gens d'affaire montréalais tout de suite après la réunion au sommet de ces derniers tenue le 1er mai 1984. Rappelons ici que cette réunion des gens d'affaires avait pour objet l'adoption d'une stratégie commune pour contrer l'acceptation du projet par la ville[67]. L. Kolber a voulu convaincre ce groupe d'acteurs sociaux des bienfaits du projet et de ses investissements au centre-ville montréalais. Mais très peu de répondants se sont présentés à la réunion convoquée par L. Kolber. De plus, les quelques personnes qui se sont déplacées n'ont pas été satisfaites par les changements proposés par Cadillac Fairview. A ce sujet, l'article en question a rapporté quelques propos de ces gens, comme par exemple:

> "The present plan still doesn't satisfy members of the informal group because it means the street cannot be widened into a boulevard (...). Commitments made by the city to investors on the street should be honored. The city had promised investors over the past decade that McGill College would be widened"[68].

Quoi qu'il en soit, le projet modifié que Cadillac Fairview a rendu public en cette fin du mois de mai 1984 a lui aussi suscité des réactions. Selon ce que rapporte la presse écrite, ces réactions semblent avoir été limitées dans un premier temps, mais elles ont

---

66 Il s'agit de l'article paru dans le quotidien The Gazette du 7 juillet 1984 sous le titre: "Secret coalition forced delay in prject for McGill College".

67 Voir à ce sujet la section 3.1 du chapitre précédent, p. 336-337.

68 The Gazette (7 juillet 1984) _ Op. Cit.

vite pris de l'ampleur alors que le conseil de ville du 4 juin 1984 a adopté le projet en question en première lecture. A cet effet, on pouvait lire dans Le Devoir du 29 mai 1984 que les groupes d'intérêts montréalais en général étaient encore insatisfaits des changements effectués par le promoteur, et que l'Ordre des architectes du Québec et la Corporation professionnelle des urbanistes du Québec avaient fait savoir, dans une déclaration commune, qu'ils réclamaient de véritables audiences publiques sur le projet. Dans La Presse du même jour, on rapportait en plus que le COPEM restait préoccupé par l'impact du projet sur les activités et le fonctionnement de ce secteur du centre-ville. Il résumait ses questions comme suit: "A quoi ressemblera le projet final? Quel sera son impact sur le centre-ville? Pourquoi abandonner le projet d'un boulevard prestigieux?"[69].

Quant au maire J. Drapeau, il s'est appliqué à présenter le projet comme une version de compromis définitive. A ce sujet, il a dit en conférence de presse: "Nous en sommes maintenant rendus au point où c'est cet aménagement ou rien"[70]. Concernant la salle de l'OSM, J. Drapeau n'a pas hésité à renvoyer la balle dans le camp du gouvernement provincial en affirmant que ce dernier, qui "...paie la note de la salle (...) de $30 millions, n'a posé aucune condition aux promoteurs. Il n'a donc rien revendiqué concernant l'aménagement ou l'esthétique. La seule condition qu'il a posée (...), c'est celle de commencer les travaux dès cet été"[71].

A la suite de l'adoption du projet en première lecture, les réactions des différents milieux montréalais se sont amplifiées. Les journaux ont rapporté à partir du 6 juin de nombreuses interventions faites par les différents groupes d'intérêts au sujet de ce projet. Parmi celles-ci, on peut compter celle du Parti libéral du Québec qui a demandé la tenue d'une consultation publique sur le projet Cadillac Fairview et tout particulièrement sur le

---

69 J.P. Bonhomme . In: La Presse (29 mai 1984).

70 Ces propos ont été rapportés dans Le Devoir du 29 mai 1984 dans un article signé par A. Duhamel.

71 Ces propos ont été rapportés dans La Presse du 29 mai 1984 sous la plume de J.P. Bonhomme.

projet de la salle de concert de l'OSM[72]. Les gens d'affaires montréalais ont aussi réaffirmé leur rejet du projet modifié de Cadillac Fairview[73].

Quant au milieu professionnel, on peut citer l'intervention de M. J.C. Marsan dans Le Devoir du 9 juin 1984, qui élaborait d'une manière claire les différentes bonifications que l'on pouvait encore apporter au projet Cadillac Fairview afin qu'il puisse répondre à toutes les attentes exprimées par les différents groupes d'intérêts. Notons aussi la réaction des corporations professionnelles représentant les architectes et les urbanistes du Québec, qui ont annoncé qu'elles étaient prêtes à tenir une consultation publique dont la date avait été fixée pour le 5 juillet 1984[74].

Du côté des groupes de pression montréalais, Sauvons Montréal a réclamé un moratoire sur l'aménagement du site afin que l'on puisse éclairer tous les éléments du dossier et établir tous les choix nécessaires[75]. Quant à Héritage Montréal, il s'est appliqué à pourparler avec le promoteur jusqu'à ce qu'on l'ait convaincu d'écouter l'opinion publique montréalaise et surtout les gens qui étaient directement affectés par son projet. A cet effet, le quotidien Le Devoir du 28 juin 1984 a titré son information journalière sur la controverse comme suit: "Héritage Montréal réussit à intéresser Cadillac Fairview à une étude de l'aménagement de l'avenue McGill College". C'était le début d'une autre phase dans cet événement McGill College que l'on examinera dans le prochain paragraphe. Mais avant cela, notons la réaction du maire J. Drapeau, qui a suivi l'adoption du projet Cadillac Fairview en première lecture.

Nous avons vu précédemment comment l'administration Drapeau a accueilli la proposition modifiée de Cadillac Fairview. Elle avait bien précisé que cette dernière

---

72 Voir à ce sujet, Le Devoir du 6 juin 1984.

73 Voir à ce sujet La Presse du 7 juin 1984.

74 Voir à ce sujet, Le Devoir du 29 juin 1984.

75 Voir à ce sujet, Le Devoir du 21 juin 1984.

constituait une version non négociable, ce qui permettait à tous les intéressés de prévoir l'issue du débat de l'assemblée du conseil de ville du 4 juin, soit l'acceptation du projet en première lecture.

Au lendemain de ce conseil de ville, le maire Drapeau n'a pas hésité à exprimer ses propres convictions, à savoir que les enjeux économiques d'un tel projet étaient beaucoup trop importants pour que l'on s'attarde sur les aspects d'aménagement et d'urbanisme. A ce sujet, il a déclaré au Journal de Montréal que: "il y a trop de chômeurs, on n'a pas le temps de discuter d'urbanisme"[76]. Face à son service d'urbanisme, le maire J. Drapeau a affiché une attitude de tolérance zéro en ce qui a trait à son avis public sur le projet. En effet, le service municipal, qui était sensé étudier le projet et formuler son approbation avant qu'il ne soit soumis au conseil de ville, était tenu au silence complet, de sorte que lorsque son directeur Aimé Désautels a dérogé à la règle et s'est exprimé publiquement contre le projet, il a vite été démis de ses fonctions[77]. Ce fait à lui seul rend bien compte du climat de travail et des façons de procéder à l'Hôtel de Ville de Montréal que nous avons notés dans le chapitre précédent.

2 LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR L'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE

Lorsque la corporation immobilière Cadillac Fairview a manifesté son accord pour consulter les Montréalais, tout les intéressés par cette controverse ont réalisé que c'était là un tournant majeur dans l'attitude de ce promoteur vis-à-vis des revendications des milieux montréalais.

---

76 Voir à ce sujet le Journal de Montréal du 7 juin 1984. Notons aussi que le quotidien The Gazette a lui aussi rapporté des propos semblables de J. Drapeau sous le titre: "Jobs count more than Planning".

77 M. Désautels a dit dans le Journal de Montréal du 6 juin 1984 que le projet de Cadillac Fairview était "un fiasco urbanistique". Dès le lendemain, on apprenait dans La Presse du 8 juin 1984 que cet architecte-urbaniste, directeur du service d'urbanisme de la ville de Montréal, avait été mis à la retraite.

Dans les faits, ce changement d'attitude de Cadillac Fairview s'était concrétisé dès le début du mois de juillet par la mise sur pied d'une consultation publique par le promoteur lui-même. En effet, le 5 juillet 1984, M. James Bullock, vice-président de Cadillac Fairview, a adressé une lettre[78] au maire Jean Drapeau lui demandant de différer pour une période de deux mois l'étude du projet en dernière lecture par le conseil de ville (prévue pour le 9 juillet 1984). Les principales raisons invoquées par le représentant de Cadillac Fairview se résumaient dans l'examen d'un certain nombre d'alternatives présentées par différents personnes et organismes relativement au design du projet. La lettre précisait qu'il allait y avoir un groupe de travail composé de gens appartenant à l'OSM, à la Chambre de Commerce de Montréal, au Montreal Board of Trade, à la CIDEM, à Héritage Montréal et des représentants des propriétaires voisins de l'avenue McGill College. Le maire Drapeau a accédé à la demande de Cadillac Fairview[79] et deux jours plus tard, soit le 7 juillet, on a annoncé de façon officielle la tenue d'une consultation publique à Montréal sur l'aménagement de l'avenue McGill College. Une première à Montréal que les journaux ont souligné avec des titres très significatifs. Dans le quotidien The Gazette du 6 juillet, on pouvait lire: "Let's do it properly!". Dans Le Devoir du 7 juillet, J.C. Leclerc titrait: "Que Montréal gagne!", et dans La Presse du même jour, M. Roy signait son article sous le titre: "Le civisme d'une corporation privée".

Le groupe de travail suggéré par Cadillac Fairview avait pour mission de tenter de définir un concept d'aménagement urbain pour l'avenue McGill College; ce qui permettrait alors de déterminer un cadre aux modifications éventuelles à apporter au projet proposé. Le but ultime était bien entendu de réussir l'intégration du projet Cadillac Fairview de la meilleure façon possible dans son milieu d'origine.

---

78 Cette lettre est répertoriée dans le Fond David Powell _ Op. Cit. Son objet est rédigé comme suit: "Demande de différer pour une période de deux mois l'étude du projet en dernière lecture par le conseil de ville".

79 A ce sujet, Le Devoir du 6 juillet 1984 a annoncé que le maire Drapeau avait accepté de reporter la troisième lecture du projet. Et le procès verbal de l'assemblée du conseil de ville tenu le 10 juillet 1984 a enregistré la demande officielle de Cadillac Fairview de reporter cette troisième lecture. C'est le PV CO 84 09295.

2.1 LE COMITE CONSULTATIF POUR LE DESIGN URBAIN DU SECTEUR McGILL COLLEGE

La suggestion de Cadillac Fairview a abouti le 11 juillet 1984 à la création d'un comité consultatif, appelé "Comité Consultatif pour le Design Urbain du Secteur McGill College". Le vrai travail de consultation et de concertation pouvait enfin commencer. Ce comité était composé de gens représentant différents intérêts qui pouvaient être affectés de près ou de loin par toute décision prise par la ville dans ce dossier. Ces gens étaient au nombre de huit:

_ "Deux présidents conjoints:
  _ M. C. Stephen Cheasley, président du Bureau de Commerce de Montréal et associé sénior du cabinet d'avocats Martineau Walker; et,
  _ M. Pierre Goyette, président du Conseil de la Chambre de Commerce de Montréal;

_ Cinq membres du comité:
  _ M. Bruce Anderson, professeur d'architecture à l'université McGill;
  _ M. James R. Bullock, vice-président exécutif de la corporation Cadillac Fairview Ltée;
  _ Mme Phyllis Lambert, architecte, fondatrice de Héritage Montréal et présidente du Centre Canadien d'Architecture;
  _ M. Jean-Claude Marsan, professeur d'architecture à l'université de Montréal et président d'Héritage Montréal;
  _ M. Zarin Mehta, directeur administratif de l'Orchestre Symphonique de Montréal;

_ un secrétaire du comité:
  _ M. David Powell, associé de l'étude juridique de Montréal Martineau Walker et président du comité de communication du Bureau de Commerce de Montréal"[80].

Il est important de noter ici l'absence de représentant de l'administration municipale. D'où l'on peut présumer à ce stade-ci, que les autorités de la ville de Montréal avaient décidé de ne pas prendre part aux travaux du comité, alors que ce dernier s'occupait en fait d'une tâche qui leur revenait avant tout autre organisme.

Le comité, financé entièrement par la corporation Cadillac Fairview, avait un

---

80 Cette liste telle que transcrite apparaît dans le rapport final du comité consultatif qui est répertorié dans le Fond David Powell _ Op. Cit.

budget de $180 000 et un échéancier de deux mois[81]. Ses objectifs ont été résumés par M. Cheasley, lors d'une des conférences de presse du comité, comme suit:

> "... nos objectifs, à titre de citoyens et membres du présent comité, ont été de dégager des consensus sur les diverses questions qui ont récemment été soulevées à propos du caractère et du meilleur usage possible de ce secteur de notre ville et ce, dans le meilleur intérêt de tous les Montréalais"[82].

Il s'agissait en fait de mettre en commun diverses sources d'information et d'expertise pour pouvoir éventuellement formuler des recommandations qui tiennent compte de toutes les questions soulevées par l'aménagement de l'avenue McGill College entre l'esplanade de la Place Ville-Marie et l'entrée du campus de l'université McGill. Nous disons "recommandations" car le mandat même du comité était précisé comme étant celui de "recommander à la ville de Montréal des critères d'aménagement visant à la formulation d'un plan intégré pour l'avenue McGill College et le secteur adjacent immédiat"[83].

Quant au plan de travail du comité, il a été défini de façon très précise dès la première réunion de celui-ci tenue le 11 juillet 1984, soit le jour même de la mise sur pied du comité. On a alors discuté du programme de la consultation, du cadre de travail des experts et consultants que le comité comptait s'adjoindre, du choix de ces consultants, des liens à établir avec les propriétaires d'immeubles riverains de l'avenue McGill College, etc.

Les consultants et experts retenus était au nombre de cinq, spécialisés chacun dans une discipline appropriée; à savoir, la gestion et l'administration (Secor Inc. de Montréal) pour l'étude de l'intégration des fonctions commerciales et culturelles dans un

---

81 Ces données apparaissent dans la lettre accompagnant le rapport final du comité, intitulé: L'avenue McGill College. Une solution. Sept. 1984.

82 Extrait du texte de la conférence de presse du comité datant du 10 août 1984 _ Document répertorié dans le fond David Powell _ Op. Cit.

83 Extrait du rapport final du comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill College. 26 sept. 1984. p. 4.

même complexe architectural; l'analyse des marchés (Larry Smith & Ass. Ltée de Montréal) pour l'étude des répercussions commerciales du nouveau projet d'aménagement; la circulation routière (Barton-Aschman & Ass. Ltée de Toronto et le Groupe Dessau de Montréal) pour des études détaillées de la circulation et du stationnement; et enfin, des architectes et des urbanistes pour un apport technique sur l'architecture, l'urbanisme et l'aménagement urbain en général. Le choix dans cette dernière discipline s'était arrêté sur l'architecte montréalais Peter Rose, qui s'était adjoint un architecte-paysagiste d'une firme torontoise et trois urbanistes.

Cette réunion a aussi permis de prendre des décisions concernant le programme de la consultation publique. En effet, on y a convenu de:

_ tenir deux séances de consultation publique auxquelles tous les Montréalais seraient invités par voie d'annonces dans les quatre principaux quotidiens montréalais;

_ adresser des invitations personnelles à des personnalités particulières à participer à la consultation et à donner leurs points de vue;

_ publier un premier rapport intérimaire entre les deux séances de consultation publique prévues, qui servirait de base de discussion lors de la seconde séance;

_ publier un rapport final à l'échéance des travaux du comité, soit deux mois plus tard.

Ceci a abouti à l'élaboration du calendrier suivant:

Première séance de consultation publique: le 19 juillet 1984

Rapport intérimaire: le 10 août 1984

Deuxième séance de consultation publique: le 23 août 1984

Rapport final: le 12 septembre 1984.

2.2 LA PREMIERE SEANCE DE CONSULTATION PUBLIQUE

Comme prévu, la première séance de consultation publique a été annoncée dans la presse écrite dès le 13 juillet 1984[84]. On a aussi adressé des invitations à quelques

---

84 Le texte de cette annonce parue dans les quatre grands quotidiens montréalais, est répertorié dans le Fond David Powell _ Op. Cit.

personnalités du milieu montréalais à participer à cette consultation[85]. Parmi celles-ci, on retrouve le président de la régie de la Place des Arts, les présidents de l'OAQ et de la CPUQ (les corporations professionnelles représentant les architectes et les urbanistes du Québec), des responsables de Sauvons Montréal et du Groupe d'Intervention Urbaine de Montréal et des professionnels de l'aménagement (architecture et urbanisme) du milieu universitaire et de la pratique privée. De même, le 17 juillet, on a adressé des invitations aux dix propriétaires d'immeubles riverains de l'avenue McGill College à participer aux travaux du comité, y compris ses réunions de délibération hebdomadaires[86]. On a aussi contacté les professionnels et les experts-conseils choisis afin d'établir les termes et les calendriers des travaux à faire[87].

Enfin, le grand jour est arrivé: le 19 juillet 1984 s'est tenue la première séance de consultation publique, qui a duré toute la journée. La participation était très importante, tant en termes du nombre d'interventions que de leurs contenus. En tout, vingt-deux interventions ont été faites[88], des plus théoriques au plus "pratico-pratiques", portant ainsi sur différents aspects d'aménagement, de design, de processus de planification, de vision globale de l'avenir de la ville, de sa gestion, etc. Les membres du comité ont eu une masse énorme d'informations[89] et de points de vue qu'ils devaient trier, synthétiser et enfin utiliser de la meilleure façon possible. Nous analyserons ici ces propos afin de saisir les différents aspects de leur contenu.

---

85 Cette invitation consiste en une lettre datée du 12 juillet 1984 et adressée au nom des différentes personnes et organismes visés. Le document comme tel est répertorié dans le Fond David Powell _ Op. Cit.

86 Ce document daté du 17 juillet 1984, est aussi répertorié dans le Fond David Powell _ Op. cit.

87 Des copies de ces documents sont répertoriées dans le Fond David Powell _ Op. Cit.

88 Voir la liste complète des intervenants en annexe I, p. 594.

89 La transcription de ces interventions a totalisé un peu plus de 160 pages dactylographiées. On y a rapporté un résumé des interventions orales, mais aussi le texte écrit de la plupart de ces mêmes interventions. Voir le document au complet qui est répertorié dans le Fond David Powell _ Op. Cit.

2.2.1 ANALYSE DES DIFFERENTES INTERVENTIONS TRANSCRITES

L'examen approfondi des textes transcrits des vingt-deux interventions qui ont été faites lors de cette première séance de consultation publique nous a permis de synthétiser l'ensemble des points de discorde soulevés et des avis exprimés par les Montréalais dans cette controverse, et de dresser le tableau D qui suit. Ce tableau, qui se veut une synthèse de tout ce qui a été dit (selon le document des transcriptions), a été construit sur la base de nos propres remarques générales tirées de l'étude des différentes transcriptions. Il nous permet une lecture organisée des différents points de vues exprimés; ce qui facilitera notre analyse.

Tout d'abord, nous avons remarqué que les intervenants se divisaient en deux groupes, l'un étant en faveur du projet Cadillac Fairview et l'autre ayant des arguments contre ce même projet. Mais ces deux groupes ont aussi exprimé, et d'une manière générale, des opinions concernant l'initiative de Cadillac Fairview de tenir cette consultation publique. D'où le contenu du tableau D qui consiste en un ensemble d'extraits significatifs relevés dans les propos mêmes des intervenants et qui s'organise comme suit: d'abord les réactions concernant l'initiative de Cadillac Fairview, puis les réactions concernant le projet lui-même. Ces dernières ont été regroupées sous quatre thèmes généraux qui semblent englober l'ensemble des propos des participants et leur donner une signification claire ayant un lien direct avec les éléments de la controverse McGill College et que nous avons dégagés au chapitre précédent. Il s'agit de:

1) esthétique, identité, image, fierté;
2) espace social, animation, fonctionnalité;
3) économie, image de la ville; et,
4) processus de planification, gestion du développement.

Mentionnons ici que ces quatre groupes de thèmes généraux apparaissent dans le tableau D sans ordre hiérarchique privilégié.

Notre examen des différentes interventions nous a permis de noter que les

intervenants dans cette première séance de consultation publique représentaient une majorité d'acteurs sociaux à Montréal. Sur les 22 participants, cinq venaient du milieu des affaires, douze étaient du milieu professionnel (de l'aménagement) et artistique et cinq autres représentaient les groupes de citoyens et le public en général[90]. Remarquons ici que le milieu politique montréalais n'a pas participé activement à cette première séance de consultation publique. L'Opposition officielle, qui avait exprimé publiquement son désaccord avec le projet Cadillac Fairview, s'est contentée d'assister à la séance et d'envoyer par la suite ses impressions et points de vue par écrit au comité consultatif[91].

---

90 Voir à cet effet la compilation des données en annexe I, p. 594.

91 Le RCM a envoyé, par la voie de ses deux conseillers Fainstat et Simard, une lettre au comité consultatif datant du 19 juillet 1984 et, dans laquelle on remerciait Cadillac Fairview pour son initiative et on lui rappelait le mauvais rôle joué par l'administration en place quant aux problèmes de gestion du développement et de l'aménagement urbain à Montréal. Le document est répertorié dans le Fond David Powell. Op. Cit.

Tableau D _ La première séance de consultation publique

GROUPES INSATISFAITS DU PROJET CADILLAC FAIRVIEW	GROUPES SATISFAITS DU PROJET CADILLAC FAIRVIEW
1 _ Réactions concernant l'initiative de Cadillac Fairview	
_ "Tous les intervenants ont cependant manifesté leur appui à l'initiative de tenir une consultation publique et ont insisté sur la nécessité d'une telle consultation". [OAQ & CPUQ].	
_ "Nous sommes heureux de constater que Cadillac Fairview a bien joué son rôle en tant que citoyen corporatif en mettant sur pied ce comité consultatif pour l'élaboration...". [OAQ & CPUQ].	
_ "First let us say that considering the prior lack of public consultation in Montreal, any public forum such as the one your committee is providing is welcome. We were elated when a consultative group was formed which announced public meetings to allow all sides of the debate to be brought forth". [Sauvons Montréal].	
_ "Today is an historic occasion. For the first time in recent memory that a meeting of this nature has been called to hear the opinions of the citizens of Montreal (...). It has restored my faith in the democratic process". [S. Shafter, pdt. Shafter Properties].	
_ "Bien que se réjouissant de la tenue, sous l'égide du promoteur, d'audiences publiques, Héritage Montréal a déploré que celles-ci n'aient pas été initialement tenues par la ville de Montréal et a en outre déploré l'absence de la ville à ces consultations". [Héritage Montréal].	
2 Réaction concernant le projet de Cadillac	
2.1 Esthétique, identité, image, fierté	
_ "Ce complexe est totalement hors de contexte sur le plan physique tout comme sur le plan des fonctions. Il n'a aucun rapport, en terme de son alignement sur la rue, avec quelque autre structure que ce soit". (GIUM, p.16).	
_ "As a Montrealer first, and as a businessman (...), I have no wish to see the heart of our city wrongly developed". (Shafter Properties, p.115).	
_ "Le projet urbain montre, et il remontre que ce qui peut se voir; pour cela, il s'appuie sur la mise en évidence des valeurs concrètes de l'espace, c'est-à-dire sur la culture urbaine du quotidien". (G. Adamschyk, p.57.2).	
_ "From the point of view of aesthetics, a 120 foot boulevard running from PVM to the Roddick Gates would not only provide a grand view looking to the mountain, but it would put into scale the large buildings in the area (...) and indeed any new building on the subject land. It would do the same	

for the McGill Campus and the mountain beyond". (Richardson Greenshield, p. 108).

_ "En y aménageant un large boulevard, on ne peut que rehausser les qualités esthétiques du centre-ville". (GIUM., p.16).

_ "On the physical level, views of the mountain would be lost and the open sense of our downtown would also go. The space below [the passerelle] could be expected to be an unpleasant pedestrian space; apart from the wind tunnel effect and the building up of traffic fumes, pedestrians could be expected to shum such covered areas, especially at night". (J. Searle, p.3, lettre).

_ "Cette rue est toute indiquée pour devenir un grand axe visuel et piétonnier reliant le campus de l'université McGill, un des plus beaux ensembles patrimoniaux à Montréal, à la rue Ste-Catherine et à la Place Ville-Marie". (GIUM., p.16).

_ "We must strive to protect our city from being sold a quick solution which our children and children's children will have to live with for generations to come". (Shafter Properties, p.117).

_ "...l'importance de respecter le caractère 'historique' de la perspective...". (Héritage Montréal, p.121).

_ "[The concert hall] should have an elegance and ambience that draws people and pleases them". (Richardson Greenshield Ltée, p.110).

_ "...permettre la création d'un vrai ensemble urbain, où tous les projets auraient une certaine 'ressemblance familiale' malgré le fait qu'il s'agit de clients, d'architectes et d'architectes-paysagiste différents". (R. Williams, p.89).

_ "The street should be designed to: *preserve existing views and enhance changing views up and down the street especially the views to the mountain and to PVM; *provide adequate sunlight and daylight...; *provide a lively series of events, active and quiet areas, surprise and change along the street...". (Sauvons Montréal, p.97).

_ "Oui, c'est vrai comme le dit le maire Jean

Drapeau, que l'urbanisme ne fait pas une ville! Oui c'est vrai que le projet de Cadillac Fairview est un bon projet! Mais ces deux observations ne veulent rien dire, car elles ne prennent pas en compte (...), que la ville n'est plus l'espace de l'organisation ou de l'institution, mais qu'elle est la ville des Montréalais". (G. Adamschyck, p.57.2).

_ "Des études devraient porter sur la préservation du caractère et de la vocation de l'avenue McGill College, sur la conservation du caractère commercial de la rue Ste-Catherine...". (Héritage Montréal, p.121).

_ "Il est apparu qu'on avait oublié, ou mis de côté, l'étude d'intégration de ce projet au centre-ville montréalais". (H. Pothier, p.150).

_ "A beautiful boulevard with trees would be an appropriate extension running south from McGill to the open plaza of Place Ville-Marie". (Richardson Greenshield Ltée, p.109).

_ "Une concertation entre les futures réalisations ne serait pas à négliger, on pourrait ainsi donner à la ville un grand espace central, un véritable lieu...". (G. Adamschyk, p.57.3).

_ "Ce genre de bâtiment public [salle de concert] doit jouer le rôle de point de repère dans la ville". (R. Williams, p.88).

_ "The median should be wide enough to create a parklike atmosphere with planters and trees and possibly some benches". (Richardson Greenshield Ltée, p.109).

_ "...L'unité visuelle extraordinaire qu'on retrouve dans le complexe Desjardins, le Rockefeller Centre ou les grands boulevards de Paris. La période relativement courte de la réalisation des projets de l'avenue McGill College, et sa dimension moyenne, auraient pu créer un ensemble d'une grande cohérence sans monotonie; tout ce qui manquait furent les lignes directrices". (R. Williams, p.89).

_ "The buildings on the street should be compatible with each other and that can best assured by an architectural commission or committee...". (Richardson Greenshield, p.109).

2.2 Espace social, animation, fonctionnalité

_"...Adopter quelques stratégies pour créer autant que possible, une haute qualité visuelle et humaine à l'intérieur du couloir visuel de l'avenue, en particulier (...). L'ambiance doit être urbaine, une grande variété d'activités et d'équipements publics doivent être encadrés dans les espaces extérieurs, la disposition des zones d'activités doit être entreprise en fonction des conditions d'ensoleillement et du vent, la plantation d'arbres, d'arbustes (...), les aménagistes de chaque projet doivent collaborer...". (R. Williams, p. 90).

_"Notre préoccupation principale relève de l'impact qu'aura ce projet sur la vitalité économique de la rue Ste-Catherine(...). Nous craignons en effet, que ce projet ne soit le précurseur d'un vaste mouvement d'intériorisation de l'activité commerciale du centre-ville. Nous croyons fermement qu'une telle tendance aura des répercussions fort négatives [sur l'activité commerciale de la rue Ste-Catherine] et dévalorisera la rue comme lieu d'échanges, de communications et de déplacements". (GIUM., p.12).

_"What role will the centre and the redesigned McGill College Avenue play as a public place? This concern, which is at once symbolic and functional, focusses on the quantity and quality of public space regardless of whether it is indoor or outdoor". (Groupe d'architectes professeurs, p.66).

_"Un mélange d'activités permet d'animer la ville pendant la soirée aussi bien que pendant la journée". (R. Williams, p.88).

_"...Nous favorisons la revitalisation de la fonction commerciale du centre-ville (...) par des mesures visant à assurer la continuité de l'activité commerciale au niveau du rez-de-chaussée des rues de ce secteur". (GIUM., p.12).

_"...Nous privilégions un aménagement qui accorderait la priorité aux piétons, à la verdure, aux espaces de détente et aux terrasses. On imagine une rue bordée par des commerces, lesquels contribueraient à l'animation de cet espace public...". (GIUM., p.17).

_"The project should incorporate truly public

_ "L'emplacement actuel est très central et la salle est facile d'accès grâce au lien direct avec le métro (...). Notre soutien pour la salle de concert dans le cadre de ce projet est sans équivoque". (OSM, p. 59).

_ M. L. Lallongé de Lallongé & Ass. fait remarquer oralement "qu'il y a un sérieux problème dans le stationnement des Terrasses". (L. Lallongé, p. 61).

Space by offering a community node, indoor or outdoor or both which is open to the public 24 hours a day". (Groupe d'architectes professeurs, p.68).

_ "Garder l'activité commerciale le long des rues dans le complexe Cadillac Fairview". (R. Williams, p.87)

_"Cette tour soulève inévitablement des questions de micro-climat, puisqu'elle diminuera radicalement la pénétration du soleil (...), ce n'est pas une idée qui peut nous rassurer quant à la qualité de l'environnement du centre-ville". (GIUM., p.20-21).

_"The new McGill College project should contain facilities which will allow the production of shows, exhibits and other activities...". (Groupe d'architectes professeurs, p.69-70).

_"La rue est l'espace humain le plus fondamental de la ville". (R. Williams, p.86).

_"Security in the new centre should be achieved as much as possible by the attainment of high activity level and good visibility at all points". (Groupe d'architectes professeurs, p.71).

_"All projects must reinforce streets and preserve street life. Streets are the most important part of the city...". (Sauvons Montréal, p.97).

2.3 Economie, image de la ville

_"...A la longue, cette absence de politiques et de plans d'aménagement risque de nuire profondément à la 'marketabilité' de notre ville. L'image d'une ville relève de quoi si ce n'est de son cadre bâti, de son cachet, de ses qualités urbaines. Or, M. Drapeau trouve aberrant que l'on discute d'esthétique et de design urbain et dit '... quand on a 10% de chômage, parlez-moi pas d'aménagement urbain". (GIUM., p.26).

_"...Ce site possède une potentialité visuelle (pour ne pas insister sur la visibilité tellement recherchée aujourd'hui) incontestable. Pour un promoteur entreprenant, je dirai c'est un site de grande valeur et qui peut mériter un investissement de haut standard économique et

_ "La construction de la salle telle que présentement planifiée serait normalement impossible à réaliser, même au double du coût envisagé actuellement. Pour être plus précis, nous devrions (...) acheter un terrain à prix fort, y installer une infrastructure à un coût prohibitif, construire un vaste stationnement souterrain et faire face aux nombreuses charges découlant de l'existence d'un édifice autonome". (OSM, p.59).

_ Oralement, M. L. Lallongé de Lallongé & Ass. indique "qu'il est d'accord avec le projet de Cadillac Fairview et qu'il aimerait le voir se réaliser aussi vite que possible". (L. Lallongé, p.61).

culturel amenant un retour profitable". (G. Adamschyk, p.57.3).

_"We must ask ouselves whether a beautiful shopping complexe balance by a gutted, seedy downtown or thriving outdoor city centre highlighted by a prestigious boulevard would be more likely to attract tourists (...) And businessmen". (J. Searle, p.4, lettre).

_"The non-visual aspect of economics, environmental impact, access and traffic controls are as important as visual or physical elements of a building and street-scape". (Sauvons Montréal, p.98).

_"Le changement des règles du jeu de la part de la ville nuit à la réputation internationale de Montréal". (COPEM, p.103).

_"If the treatment is otherwise, developers, both foreign and domestic, will be detered from making commitments in Montreal". (Richardson Greenshield, p.108).

_ "The proposed Cadillac Fairview would provide for 175 stores, high profile retailers, offering low to high priced merchandise, compelled to adapt to all the consumer rights and advantages and with all of this, we might expect rentals in the area of $40.-$50. [comparativement à $100 sur la rue Ste-Catherine]". (M. Brownstein de Chaussures Browns, p.78)

_"As a retailer I feel that every correction that interferes with the protected and covered interconnections to Simpsons, Eatons and Ste-Catherine Street, is a direct and major reduction to the attraction and success of this centre. This centre would serve to upgrade all the peripheral stores [dans les alentours]". (M. Brownstein de Chaussures Browns, p.79).

_ "The C-F project in Montreal will bring good fortune to itself and everything within the boundaries of our vibrant downtown commercial Montreal. This development will bring thousands more downtown, day and night, even in inclement weather, surrounding stores and restaurants will benefit". (M. Brownstein de Chaussures Browns, p.80).

2.4 Processus de planification, gestion du développement

_ "Nous recommandons qu'un plan d'aménagement soit élaboré avec la participation de tous les propriétaires riverains et les autres parties intéressées, pour l'ensemble de l'avenue". (GIUM., p.17).

_ "Il faut rechercher (...) les consensus qui permettent de surmonter les discontinuités...". (G. Adamschyk, p.52.7).

_"...Whatever representations or recommendations we may make, our only responsability is to create a climate in which our city council is forced to create a process that indeed represents interests". (J. Searle, p.7).

_"Le projet de Cadillac Fairview n'est pas un cas isolé (...), aucun projet n'est soumis à une analyse rigoureuse". (GIUM., p.26).

_"Public consultation should be a two-way communication process which requires the public to be informed and involved as experts about their

city". (Sauvons Montréal, p.95).

_ " Nos commentaires (...) porteront (...) sur les déficiences du projet (...), sur le manque de cohérence, d'objectifs et d'outils de planification raffinés que nous constatons à regret pour une ville comme Montréal". (GIUM., p.11).

_ "It is essential that economic impact studies for the entire neighborhood be completed by a neutral agency before such a large project is accepted in the centre city". (Sauvons Montréal, p.96).

_"... Committee's recommendations will (...) help to move the city towards improved consultative procedures...". (Richardson Greennshield, p.111).

_"Sur le plan du développement et de l'aménagement urbain, particulièrement en ce qui concerne le centre-ville, Montréal est parmi les villes les plus démunies d'instruments de pointe". (GIUM., p.26).

_"Une bonne administration des affaires municipales exige que les politiques de la ville soient constantes et justes". (COPEM, p.103).

_"En ce qui concerne le complexe Cadillac Fairview (...), il s'agit en bref de parachuter au centre-ville un énorme mail banlieusard quelque peu raffiné...". (GIUM., p.13).

_"Nous n'avons pas à Montréal d'intentions politiques et culturelles soutenant une équipe d'architectes, de designers et de plasticiens...". (G. Adamschyk, p.57.2).

_"Montreal cannot afford the luxury of a cavalier city council and a planning process that takes no stock of the future and we must each work to ensure a new, responsible process". (J. Searle, p.7).

_"Nous croyons que le temps est venu pour effectuer des ajustements en ce qui concerne la hauteur de construction permise dans ce secteur". (GIUM., p.21).

_"True public participation requires free access to information, time to consider the issue and power to affect the outcome". (Sauvons Montréal, p.95).

_"...The city should adopt some new procedures to ensure consultation on all major projects in the city centre". (Richardson Greenshield, p.107).

_"I want a plan born here in Montreal. A plan that considers the citizens of Montreal. A Montreal plan for Montrealers". (Shafter Properties, p.116).

_"On ne peut que poser de sérieuses questions sur le processus de planification ici quand on sait que le projet sous étude n'a même pas reçu l'approbation du Service de l'urbanisme et que les recommandations de ce service ont été ignorées par l'administration Drapeau-Lamarre". (GIUM, p.25)

_"...the failure of the city of Montreal to do true urban planning. For the last ten years, Save Montreal has been calling for rational urban planning, especially for downtown Montreal". (Sauvons Montréal, p.96).

_"En plus de vouloir imposer un projet inacceptable à plusieurs points de vue, MM. Drapeau, Kolber et compagnie essaient de faire croire aux Montréalais que cette façon de faire, autant arbitraire qu'ad hoc, de développement du centre-ville est tout à fait normale. Ils affirment que ça n'existe pas des villes qui demandent aux développeurs de soumettre avec leurs projets des études d'impact économique, d'ensoleillement, de protection des perspectives visuelles. Ils affirment que nulle part les développeurs ne sont soumis à un processus de révision de design, que la consultation publique n'est pas chose courante ailleurs". (GIUM., p.25).

_"A downtown plan is designed to promote the economic, functional and aesthetic vitality of the district, and to ensure that it happens, sets out criteria which require the appearance, scale, use, and functions of new construction be in keeping with the urban fabric". (Sauvons Montréal, p.96).

_"Dans bien des villes, c'est l'administration municipale qui définit avec une très grande précision le genre de fonctions permises à tel ou tel endroit, qui détermine les critères et standards que les promoteurs doivent respecter. Dans plusieurs villes, ce sont aussi les organismes municipaux qui font les appels de propositions pour le développement de certains sites et

choisissent le projet qui respecte le mieux les objectifs fixés par la ville". (GIUM, p.27). _"The burden of the proof should be on the developer to show how any zoning change would be of net benefit to the city". (Sauvons Montréal, p. 96). _"Nous recommandons: -- que l'on entreprenne un processus de consultation publique visant à définir les objectifs de développement pour le centre-ville et les critères d'aménagement à y appliquer; -- que les études de base soient réalisées en matière de design, notamment en ce qui concerne l'aménagement des rues et des espaces publics, les critères de volumétrie, la protection des perspectives visuelles, l'intégration architecturale et l'ensoleillement et d'autres facteurs climatiques". (GIUM, p. 29-30).	

ANALYSE DU CONTENU DU TABLEAU D

Tout d'abord, notons que la présente analyse a pour but de saisir les éléments premiers du discours aménagiste qui sous-tend l'ensemble des interventions faites lors de cette première séance de consultation publique. Ce discours aménagiste étant déterminé par son contenu exprimé à travers les interventions, mais aussi par les acteurs sociaux qui le font et le défendent. Pour cela, notre analyse s'organise comme suit: d'abord, une lecture du tableau D de premier niveau nous permet de situer d'une manière globale le discours en question dans ses grandes lignes. Puis, une deuxième lecture, plus en profondeur, nous amène aux groupes de thèmes généraux. Elle nous permet d'analyser les propos rapportés à ce niveau en déterminant le ou les objets communs aux interventions, l'argumentation avancée et développée, le langage utilisé et les différents groupes d'acteurs sociaux qui s'expriment.

La première lecture du tableau D ci-haut nous révèle d'abord que les réactions générales concernant l'initiative de Cadillac Fairview de mettre sur pied un comité consultatif sur le design du secteur McGill College et d'initier une consultation populaire étaient très positives. Les intervenants ont exprimé en général leur satisfaction à l'égard de la conduite du promoteur immobilier tout en soulignant que cet événement constituait

un moment historique pour les Montréalais, car c'était la première fois qu'on leur accordait le droit de se prononcer sur l'aménagement de leur centre-ville. Le processus de consultation publique n'avait en effet jamais constitué un outil privilégié au sein de l'administration municipale montréalaise. Ces mêmes intervenants ont exprimé en second lieu leur regret qu'une telle initiative de consultation populaire soit mise de l'avant par le secteur privé plutôt que les autorités municipales à qui cette tâche incombe en temps normal.

Pour ce qui est de la réaction concernant le projet Cadillac Fairview, le tableau D nous montre, en cette première lecture toujours, une nette démarcation entre ceux qui sont satisfaits par le projet et ceux qui ne le sont pas. Le premier groupe était non seulement très minoritaire par rapport au second, mais il présentait aussi une argumentation beaucoup moins variée et moins soutenue que celle présentée par le groupe des insatisfaits. En effet, si l'on regarde la liste des participants, on s'aperçoit que sur les vingt-deux intervenants, il y en a quatre qui étaient en faveur du projet Cadillac Fairview, contre dix-huit qui étaient en désaccord[92]. Quant à la nature de l'argumentation des différents intervenants, le tableau D nous montre que celle du groupe des insatisfaits couvre des aspects aussi variés que l'esthétique, l'économique, le politique, la gestion et le social, alors que celle du groupe des satisfaits se concentre fondamentalement sur des aspects d'ordre économique.

Pour résumer cette première lecture du tableau D, nous pouvons dire que les principaux acteurs sociaux montréalais ont manifesté de façon importante leur intérêt grandissant dans le développement équilibré de leur centre-ville, mais aussi leur désir ardent de participer activement au processus de prise de décision concernant le développement de leur ville en général et l'aménagement de ses espaces en particulier. Nous pouvons remarquer ici une tendance en matière de développement urbain et

---

92 En termes de pourcentage, 18% des intervenants étaient en faveur du projet Cadillac Fairview contre 82% qui s'opposaient à ce même projet. Voir à ce sujet, l'annexe I: "compilation des données", p. 594.

d'aménagement de l'espace urbain qui se dessine à travers les propos et les réactions des intervenants. Pour la saisir dans ses détails, il nous faut analyser plus en profondeur les différents propos des participants, de même que leur appartenance ou leur affiliation sociale[93].

Dans le premier groupe, soit celui où les propos transcrits se rapportent directement ou indirectement au thème général de l'esthétique, de l'identité, de l'image ou de la fierté, on peut faire deux remarques principales. Tout d'abord, il y a deux éléments de base dans le projet Cadillac Fairview, qui sont visés par les participants. Il s'agit de la salle de concert de l'OSM et du complexe multifonctionnel. Fondamentalement, on reproche à ces deux composantes du projet leur traitement architectural qui ne permet pas d'assurer à ces bâtiments une liaison à la ville en tant qu'espace social. Ce traitement architectural semble ne pas répondre à une série de critères exprimés dans des termes assez clairs.

Ainsi, le complexe multifonctionnel proposé ne s'intègre pas dans son environnement physique (forme et structure de l'espace); ce qui fait de lui un obstacle à la réalisation d'un grand projet de scénographie urbaine, de "qualités esthétiques au centre-ville", de "beautiful boulevard with trees", etc. Le complexe manque aussi d'urbanité et n'exprime nullement la culture urbaine quotidienne des Montréalais, ce qui en fait un développement mal conçu pour le centre-ville de Montréal. Le projet ne respecte pas non plus l'histoire du développement et de l'aménagement du site McGill College, et cela montre qu'il fait abstraction de la continuité historique dans ce secteur du centre-ville. Quant à la salle de concert de l'OSM, on critique son manque de visibilité et de distinction par rapport à l'ensemble du projet et du site aussi. On veut, tout particulièrement, qu'elle soit un repère urbain pour les Montréalais.

---

93 A cet effet, notons que le nom de la personne ou de l'organisme intervenant est inscrit entre parenthèses à la suite de chaque transcription du tableau D. De plus, on peut se référer aux données de l'annexe I, p. 594.

Ce sont là les principales critiques de fond que les participants ont formulées au sujet de l'esthétique, de l'identité, de l'image et de la fierté. Elles expriment, selon notre constat, quatre critères d'évaluation auxquels les intervenants dans cette consultation publique semblent avoir soumis le projet Cadillac Fairview. Il s'agit de: l'intégration du projet à l'environnement physique (forme et structure spatiale); l'urbanité; le respect de la continuité historique; et la monumentalité (pour le site par rapport à l'espace centre-ville et pour la salle de concert par rapport au site).

La seconde remarque concerne tout particulièrement la manière dont les gens se sont exprimés et les termes qu'ils ont utilisés dans leur intervention. Le langage se caractérise, d'une part, par l'utilisation assez répétée du possessif et la référence continuelle à la ville comme espace pratiqué et vécu par les gens. D'autre part, ce même langage comprend des expressions d'esthétique particulières employées lorsque l'on tente de qualifier le centre-ville et les espaces qui le constituent. En effet, des expressions comme "our city", "our downtown", "...draws people and pleases them", "sunlight and daylight", "lively series of events", "quiet areas", "la ville des Montréalais", etc. constituent des modes d'expression qui expriment un fait précis dans le contexte de cette consultation publique: l'espace centre-ville a une importance majeure en tant que coeur de la ville-espace social. Il doit être porteur d'une certaine image de la société montréalaise et de sa culture en général.

De l'autre côté, des expressions comme "beautiful boulevard with trees", "grand projet urbain", "culture urbaine", "valeurs concrètes de l'espace", "grande vue panoramique sur la montagne", "grand espace central", "un point de repère urbain", "grand axe visuel", "unité visuelle", "cohérence sans monotonie", "ressemblance familiale entre les bâtiments", "grand boulevard", etc., sont autant de caractéristiques esthétiques que l'on veut donner à cet espace du secteur McGill College qui constitue le coeur même de la ville de Montréal. En fait, les gens ont exprimé le désir de voir cet espace aménagé avec soin et sur la base de principes d'aménagement particuliers et précis, tels que la composition des formes et des espaces à l'échelle du secteur urbain, la structuration de

l'espace urbain en fonction de sa centralité par rapport à la ville et l'utilisation du plein potentiel d'aménagement du site et du programme fonctionnel pour joindre l'utile à l'agréable.

Ce sont là les deux principales remarques que l'on a pu déduire des propos des différents intervenants inscrits sous le premier titre d'esthétique, identité, image et fierté. Elles confirment non seulement l'existence d'une tendance particulière en matière d'aménagement urbain, et que nous avons décelée lors de notre première lecture du tableau D, mais elles nous permettent aussi de cerner un peu plus cette même tendance. En effet, celle-ci se précise à ce stade-ci par des idées bien cernées comme l'intégration du projet d'aménagement spatial dans son contexte physique et dans la continuité historique du développement urbain, et son imprégnation de valeurs sociales et culturelles traditionnelles.

Mais ces idées maîtresses, comme nous le montre cette lecture de second niveau du tableau D, ne sont pas avancées par un groupe social particulier à Montréal. Elles sont esquissées et défendues aussi bien par les groupes de pression populaires et les milieux professionnels que par le groupe des gens d'affaires. A cet effet, les vingt propos des participants rapportés dans le premier groupe du tableau D sont partagés entre six propos provenant du milieu des affaires, sept du milieu professionnel et sept autres du milieu des groupes de pression populaires et du public en général[94]. Ce qui nous permet de constater à ce stade-ci qu'il y a bien une convergence des idées, des perceptions et des besoins en matière d'aménagement de l'espace urbain public chez les Montréalais.

Dans le deuxième groupe maintenant, soit celui où les propos transcrits ont pour objet l'un ou l'autre des thèmes généraux d'espace social, d'animation ou de fonctionnalité de l'espace, on peut remarquer que l'ensemble des propos a pour objet réel et concret l'espace-rue et ce, dans le sens traditionnel du terme. Que ce soit dans les

---

94 Voir à ce sujet l'annexe I, p. 594.

directives adressées pour fin de design du secteur McGill College ou dans les critiques concernant le projet Cadillac Fairview, la rue est toujours présente par les fonctions qu'elle supporte, par les aménagements que celles-ci nécessitent et par les qualités spatiales que les utilisateurs y recherchent.

Concernant les directives proposées, l'espace-rue apparaît d'abord par ses fonctions. Il est support d'activités très diversifiées et publiques, allant du simple repos en solitaire jusqu'aux rassemblements bruyants. La circulation automobile n'est nullement rejetée ici, mais conçue en équilibre avec celle du piéton. Ce même espace-rue est aussi présent, d'une part, par son aménagement, qui ne peut être fonction que des utilisations que l'on veut y permettre et, d'autre part, par ses liens avec les bâtiments qui le bordent et le délimitent. En effet, on le veut spacieux pour contenir le maximum d'activités et de gens, ensoleillé, à l'abri des courants d'air, agrémenté de plantations, de verdure et de rangées d'arbres, etc., mais aussi continu (espace et fonctions), ouvert, d'une échelle humaine et d'une qualité visuelle. On le veut aussi générateur d'une ambiance urbaine et d'une activité d'échanges et de communication entre les gens.

Mais cet espace-rue est aussi délimité par le projet Cadillac Fairview. Ce dernier est critiqué en fonction de son apport à l'espace-rue en terme de fonctions, d'intégration, d'organisation spatiale et d'ambiance en général. Aussi veut-on que le complexe multifonctionnel Cadillac Fairview abandonne son organisation introvertie et s'ouvre sur l'espace-rue, assurant ainsi une continuité et une diversité dans les fonctions commerciales au niveau de la rue, de même qu'une intégration du projet dans le prolongement de l'artère commerciale Ste-Catherine. On le veut générateur de vitalité économique et fonctionnelle pour le secteur en général et pour l'avenue McGill College en particulier. On ne veut pas de sa tour à bureaux qui projette son ombre sur l'avenue McGill College et vient ainsi diminuer l'ensoleillement. Bref, on veut un projet qui tient compte de l'espace-rue dans le sens le plus traditionnel du terme.

Ce sont là les différents points soulevés dans les propos des participants à la

consultation publique (2e groupe de thèmes généraux) et qui concernent tout spécifiquement l'espace-rue. Ils montrent un intérêt marqué de la part des intervenants pour l'organisation spatiale, la structuration et la qualité de l'ambiance en général au niveau de cet espace urbain clé pour la ville. Cela est particulièrement perceptible au niveau du langage utilisé par les gens pour exprimer leurs idées et leurs façons de concevoir l'espace-rue dans leur ville en général, et dans le coeur de celle-ci tout particulièrement. L'avenue McGill College constitue pour eux ce coeur et elle devrait présenter une "qualité humaine et visuelle", "une ambiance urbaine", "un mélange des fonctions", "une continuité des activités", etc. Elle devrait être "ensoleillée", pleine de "vitalité économique, fonctionnelle et esthétique", "lieu d'échanges et de communications" et plantée "d'arbres et de verdure". Elle devrait constituer "un espace public", contenant des "équipements publics" et accessible aux "piétons" par le biais de "terrasses", d'"aires de détente", etc.

Ces expressions utilisées dans les différents propos constituent l'idée générale que les participants se font de cet important espace de leur centre-ville. L'espace-rue apparaît comme un lieu urbain significatif qui est conçu comme un dedans abritant une pleine vie urbaine d'une communauté. Là encore, les propos n'appartiennent pas uniquement à un groupe particulier de la société montréalaise. Le tableau D nous montre que les auteurs de telles idées proviennent autant des milieux professionnels et des groupes de pression que de la communauté des affaires montréalaise. A cet effet, sur les quatorze transcriptions rapportées dans le tableau D, une provient du milieu des affaires, huit du milieu des professionnels et cinq appartiennent aux groupes de pression populaires et au public en général.

Ainsi, la tendance d'aménagement urbain exprimée en terme d'esthétique et de formes en général à travers le premier groupe de thèmes généraux se précise ici par ses aspects plutôt fonctionnels, structurels et aussi programmatiques. En effet, l'espace-rue tel que voulu et conçu à travers les différents propos prend une importance majeure en tant qu'espace urbain structurant dans la ville, mais aussi en tant qu'espace social. Il est

défini non seulement par son tracé, ses façades urbaines, ses équipements et mobiliers, les fonctions qui l'entourent et qu'il sous-tend, mais aussi par la vie sociale qu'il permet et qu'il génère (rassemblement, communications, échanges, etc.). Pour cela, cet espace-rue se réfère directement au concept de rue traditionnelle, même si l'on ne rejette pas du tout son utilisation pour la circulation automobile.

Concernant le troisième groupe du tableau D, soit celui où les propos se rapportent à l'un ou l'autre des thèmes généraux d'économie ou d'image de la ville (c'est-à-dire Montréal), notre analyse nous porte à remarquer que le concept d'image de la ville est au coeur de l'ensemble des propos. Celle-ci représente un élément clé dans le monde des affaires à l'échelle internationale et elle dépend, entre autres facteurs de premier rang, de la qualité du cadre bâti, de l'environnement urbain et du climat général des affaires qui règne dans une ville donnée. Les propos ont conséquemment pour objet, d'une part, l'apport du projet Cadillac Fairview au centre-ville en tant qu'espace et, d'autre part, l'attitude de la ville de Montréal face à ce projet et au développement du centre-ville en général.

Ainsi, on exige du projet Cadillac Fairview qu'il contribue à l'amélioration des qualités esthétiques et fonctionnelles de l'environnement urbain du centre-ville de Montréal; ce qui nécessite une conception du projet en fonction de données bien concrètes et particulières au site d'intervention même. Quant à la ville et à son attitude face au projet Cadillac Fairview, on exprime l'urgence d'un changement dans les façons de faire les choses à l'Hôtel de ville et ce, afin de restaurer un climat de confiance pour le monde des affaires et d'attirer les investisseurs au centre-ville.

Ce sont là les arguments avancés en faveur d'une image de la ville qui constitue sa marque de commerce sur l'échiquier mondial des grands centres urbains. Le tableau D nous permet de les saisir à travers les idées exprimées, mais aussi, à travers le langage utilisé par les différents intervenants. En effet, des expressions comme "'marketabilité' de notre ville", "l'image" qui est fonction du "cadre bâti", du "cachet" et des

"qualités urbaines", les "potentialités visuelles" du site qui amènent "un retour profitable" à l'investisseur, "to attract tourists and businessmen", la "réputation internationale de Montréal", etc. constituent autant de façons pour exprimer l'importance d'une telle image et des éléments qui la composent.

Là encore, les propos sont avancés d'une voix unie par les milieux d'affaires, les professionnels et les groupes de pression populaires. A cet effet, sur les six transcriptions des propos rapportées sous ce 3^{e} groupe de thèmes généraux, il y en a deux de la part du milieu des affaires, une de la part des professionnels et trois autres de la part des groupes de citoyens et du public.

Tous ces éléments du 3^{e} groupe de thèmes généraux viennent en fait préciser l'aspect économique de la tendance d'aménagement urbain décelée plus haut. Celui-ci apparaît à travers le lien qui existe entre l'aménagement des espaces urbains et leur architecture, d'une part, et le développement économique d'une ville, d'autre part. Le cadre bâti prend ici une valeur de marque commerciale de la ville car il affiche un contenu important qui se réfère à la communauté de cette même ville, alors que la stabilité des décisions politiques et la gestion transparente des politiques de développement et d'aménagement de la ville constituent les éléments clés d'un environnement des affaires où la confiance règne. Ainsi, l'espace économique qu'est la ville, et tout particulièrement son centre, tire sa force autant des compétences de sa communauté et de l'infrastructure et des équipements qu'elle offre, que de la qualité de ses bâtiments, de leur architecture, de ses espaces urbains, de la culture de la société et des valeurs traditionnelles de celle-ci. C'est, en d'autres termes, la qualité de l'environnement social dans cette même ville qui se reflète à travers son environnement bâti (physique).

Concernant le quatrième et dernier groupe de propos, soit celui où les transcriptions se rapportent à l'un ou l'autre des thèmes généraux de processus de planification ou de gestion du développement, notre lecture plus approfondie de ce qui a été dit révèle que les Montréalais qui ont participé à la consultation publique ont fait

deux principaux constats sur la situation du développement et de l'aménagement de leur centre-ville. Le premier de ces constats peut être qualifié de regrettable à leurs yeux et concerne tout spécifiquement l'absence de tout processus véritable de planification urbaine à Montréal; ce qui constitue une énorme carence dans une ville qui aspire à la prospérité économique et culturelle et à un développement équilibré.

Le second constat peut être caractérisé d'accablant ou d'accusateur à l'égard des autorités politiques municipales à Montréal. Leur attitude est jugée comme allant à l'encontre des besoins des Montréalais et de tout ce qui se fait ailleurs dans les grandes villes; elle est dénoncée avec vigueur.

Devant cet état de fait, il ressort de notre examen des différents propos que les participants ont formulés trois réclamations importantes sur lesquelles ils semblent refuser toute concession. Il s'agit de:

_ l'instauration d'un processus de consultation publique réel et basé sur la transparence et la participation active au mécanisme de prise de décision;

_ l'élaboration d'un plan directeur d'urbanisme, tout particulièrement pour le centre-ville, qui fixe les objectifs collectifs du développement et établit les critères d'aménagement et de design en conséquence; et,

_ le recours aux experts-conseils et au Service d'urbanisme de la ville pour l'élaboration de l'ensemble des études et des évaluations nécessaires à tout projet de développement prévu sur le territoire de la ville.

Les participants se sont exprimés de façon claire sur leurs constations et ils l'ont fait dans un langage très significatif. Certaines expressions comme "manque de cohérence, d'objectifs et d'outils de planification", "Montréal (...) démunie d'instruments de pointe", le projet Cadillac Fairview a été "parachuté" au centre-ville, "a cavalier city council", "No stock for the future", "discontinuité", etc., montrent bien à quel point les Montréalais ont analysé la situation en profondeur et les conséquences qui en découlent aux dépens de leur ville en tant que communauté avant tout. D'autres expressions

comme "plan d'aménagement", "participation de tous", "consensus", "analyse rigoureuse", "public consultation", "a two-way communication process", "economic impact studies", "intentions politiques et culturelles", "free access to information (...) and power...", "a plan born in Montreal", etc., expriment comment ces mêmes Montréalais ont pris conscience du rôle actif qu'ils pourraient jouer dans le développement de leur ville et des moyens à prendre pour l'accomplir. Une dernière catégorie d'expressions comme "design urbain", "critères de volumétrie", "protection des perspectives visuelles", "intégration architecturale", "facteurs climatiques", etc., précisent le type de critères de design qu'un plan directeur est susceptible de contrôler et de garantir, et, par conséquent, le type d'architecture urbaine auquel les projets devraient répondre dans le centre-ville montréalais.

Encore une fois, ce quatrième groupe de propos est nourri autant par les milieux d'affaires et les professionnels de l'aménagement que par les groupes de pression populaires et le public en général. Sur les vingt-six transcriptions relevées sous cette rubrique, cinq appartiennent aux gens d'affaires montréalais, trois aux professionnels de l'aménagement et dix-huit aux groupes de citoyens et au public en général.

Tout cela nous permet de noter que la tendance d'aménagement urbain relevée précédemment se précise ici encore un peu plus. Cette fois-ci, ce sont les outils que sont le plan directeur et la participation de la collectivité à son élaboration, de même que le principe de base qu'est le design urbain, qui ressortent de l'ensemble des propos des participants.

2.2.2 RESULTATS DE L'ANALYSE DES DIFFERENTES INTERVENTIONS

Comme nous l'avons vu à travers l'analyse du tableau D, nous avons d'abord noté qu'une tendance en matière d'aménagement urbain se dégageait des différentes interventions qui ont été faites lors de cette première séance de consultation publique. Cette tendance était appuyée par une proportion de 82% des intervenants dont les

arguments étaient diversifiés. Ces arguments englobaient plusieurs aspects allant de l'esthétique du projet Cadillac Fairview jusqu'aux méthodes de gestion du développement et de l'aménagement du centre-ville. Ce groupe de participants majoritaire pensait que si l'on apportait des modifications importantes au projet proposé par Cadillac Fairview, celui-ci ne pouvait qu'être une réussite majeure à leurs yeux et ce, autant pour l'investisseur que pour la ville de Montréal et les Montréalais en général. Remarquons ici que les gens dans ce groupe ne s'étaient pas prononcés contre Cadillac Fairview et son investissement au centre-ville, mais plutôt contre la défiguration de leur centre-ville et le non-respect de leurs vision et leurs aspirations concernant la qualité de leur environnement urbain. Sur ces points leur opposition au projet était radicale.

Les 18% des intervenants restant s'étaient prononcés en faveur du projet Cadillac Fairview sans aucune modification, et leur argumentation se concentrait fondamentalement sur des aspects économiques. Ainsi, les participants de ce groupe minoritaire ont manifesté leur intérêt dans le projet en tant qu'investissement majeur dont le centre-ville de Montréal ne pouvait et ne devait refuser. Pour eux, le contexte économique difficile du milieu des années 1980 devait justifier, à lui seul, l'acceptation du projet sans discussion. Notons que l'on reconnaît là l'argumentation même du maire J.Drapeau présentée devant le conseil de ville et la presse montréalaise[95].

Ainsi, on peut noter à ce stade-ci un affrontement entre deux tendances en matière d'aménagement et de développement urbain: l'une minoritaire et ayant pour objectif la réalisation d'un développement urbain en fonction d'un développement économique uniquement, et l'autre majoritaire voulant faire de ce même développement économique un vecteur pour le développement social et culturel à Montréal.

Par la suite, notre analyse s'est attardée sur les différents propos avancés par le groupe qui refusait le projet Cadillac Fairview. Cette argumentation mise de l'avant nous

---

95 Voir à ce sujet notre analyse au chapitre précédent, p. 327-331 et 341-346.

a permis de cerner encore mieux les éléments clés de la tendance d'aménagement urbain majoritaire décelée. Ainsi, l'analyse des propos du premier groupe nous a révélé que ce sont la forme architecturale et la structure spatiale du projet et de l'espace urbain autour qui étaient mises en cause et ce, pour leur manque d'intégration (formelle et structurelle), d'urbanité, de respect de la continuité culturelle et même de monumentalité dans le cas de la salle de concert de l'OSM. Puis, notre examen approfondi du langage utilisé par les auteurs de ces propos nous a amené à constater, en premier lieu, que ces remarques concernant le projet Cadillac Fairview touchaient en fait à un espace névralgique pour les Montréalais. Il s'agit de "leur centre-ville", comme ils s'appliquaient à le répéter. En second lieu, nous avons noté que les caractéristiques esthétiques esquissées pour ce secteur de l'avenue McGill College avançaient en fait quelques concepts et principes d'aménagement pour le site. Il s'agit tout particulièrement de concepts comme l'unité, la variété visuelle, la cohérence, le symbolisme, le monumentalisme, etc. Quant aux principes d'aménagement comme tel, nous pouvons les résumer en trois points à ce stade-ci: la composition des formes et des espaces (la troisième dimension est importante, mais la quatrième l'est tout aussi!); la structuration de l'espace urbain en fonction de sa centralité; et l'utilisation du plein potentiel d'aménagement du site et du programme afin de joindre l'utile à l'agréable.

Ainsi, en plus des quelques éléments clés de la tendance d'aménagement que sont les concepts et les principes d'aménagement relevés ci-haut, ce premier groupe de propos nous a révélé un aspect important du programme de cette même tendance. Il s'agit de son architecture (formes) que l'on veut symboliste, monumentale et surtout basée sur une composition des formes et des espaces permettant d'assurer la continuité culturelle à travers l'histoire de l'aménagement de cet espace: c'est là une architecture qui se veut d'un caractère typiquement classique.

Au niveau du second groupe de propos transcrits, ce sont plutôt des aspects fonctionnels et structurels de cette tendance d'aménagement urbain qui ont été précisés. En effet, l'espace-rue apparaît non seulement comme un espace urbain de première

importance dans la structuration spatiale de la ville, mais aussi en tant qu'espace social structurant la vie urbaine. L'espace-rue tel que véhiculé par les propos des différents intervenants est conçu comme un dedans chaleureux, accueillant, fonctionnel, continu, etc., c'est-à-dire un véritable support à une pleine vie urbaine (économique, sociale, d'échanges, de communications, etc.). On reconnaît là le concept de rue au sens le plus traditionnel du terme et ce, même si l'on ne retrouve nulle part un rejet de la circulation des automobiles. Bien au contraire, en reprochant au projet Cadillac Fairview sa fermeture de l'avenue McGill College à la circulation des voitures, on vient confirmer que l'espace-rue, que l'on recherche dans le sens traditionnel du terme, est conçu plutôt en harmonie et en équilibre avec la circulation des véhicules.

Ainsi, la tendance d'aménagement urbain se retrouve ici enrichie au niveau de son programme fonctionnel par la création de l'espace urbain public de première qualité, alors qu'au niveau de la structure, ce même programme s'articule autour de l'utilisation du concept de boulevard et des perspectives visuelles. Quant aux principes d'aménagement avancés à travers les différents propos, ils peuvent être résumés en deux points majeurs: la structuration de l'espace urbain et la composition des formes et des fonctions. Et tout cela est nourri par des concepts clés comme la continuité, l'intégration, l'harmonie, la fonctionnalité, l'unité et la variété visuelle.

Concernant le troisième groupe de propos rapportés, l'espace centre-ville prend une importance majeure par sa fonction de symbole et d'image de la ville qu'il projette. Cet espace, qui est économique par excellence, est jugé en fonction de son architecture (urbaine) et ce qu'elle incarne comme culture et valeurs traditionnelles de la société montréalaise, mais aussi en fonction des politiques de sa gestion en général. Ainsi, on veut que cet espace ait des qualités esthétiques qui expriment les valeurs culturelles traditionnelles des Montréalais comme, par exemple, la continuité et le respect du passé, le développement et l'amélioration, l'unité, etc. On lui veut aussi des qualités fonctionnelles qui témoignent que son organisation spatiale a été faite avec soin, le tout étant le reflet d'une bonne politique d'aménagement et de gestion du développement

dans cet espace centre-ville.

Ainsi, la tendance d'aménagement urbain se trouve ici précisée par la notion de centralité urbaine. Celle-ci n'a pas uniquement des dimensions économiques, mais plutôt des aspects symboliques, morphologiques, sentimentaux et fonctionnels (commerce, culture, création, production, etc.). Et c'est cette "centralité-synthèse" que les participants à la consultation publique semblent rechercher. Pour eux, c'est ce qui est susceptible de représenter le mieux leur culture traditionnelle et leurs idéaux comme société et, par conséquent, de constituer non seulement la vraie marque de commerce de ce centre-ville qui est le leur, mais aussi la marque recherchée par le monde des affaires occidental (aujourd'hui).

Or, nous reconnaissons ici une notion de centralité urbaine des plus traditionnelles au sens propre du terme. Elle est basée sur une structuration de l'espace urbain à partir de ce centre de la ville, sur une architecture urbaine qui permet la distinction et la différenciation mais sans la désintégration du tissu urbain, sur l'utilisation des formes du passé, du monument, du symbole, etc. Le tout est nourri par des concepts comme l'unité, l'ordre, la cohérence, l'harmonie, le symbolisme et la grandeur civique.

Concernant le quatrième groupe de propos relevés, notre analyse nous a permis de saisir la position des Montréalais participants quant au développement et à l'aménagement de leur ville en général et de leur centre-ville en particulier. L'attitude de ces groupes se caractérise comme suit: on observe la situation, on l'analyse, on la décortique, on mesure les avantages et les inconvénients, on se questionne sur son propre rôle et on finit par émettre des recommandations avec insistance. Ainsi, les participants montrent qu'ils ont saisi la réalité des conditions du développement de leur ville à moyen et long termes et ils réclament des moyens d'action très concrets que sont l'élaboration d'un plan directeur d'urbanisme comprenant un important volet de consultations publiques et de participation; ce qui permet de fixer les objectifs du développement et de l'aménagement urbain non seulement à moyen et long termes, mais

aussi de façon collective. De cette façon, les Montréalais pourront jouer activement le rôle qui leur revient dans le développement de leur ville.

La tendance d'aménagement urbain est ainsi précisée à ce niveau par les outils que sont le plan directeur, l'expertise et la participation, de même que son principe d'aménagement de base qu'est le design urbain.

En résumé, nous pouvons dire que la tendance en matière d'aménagement urbain qui ressort de cette première séance de consultation publique est basée sur le développement économique comme vecteur du développement social et culturel. Elle est nourrie par des concepts clés que sont: le changement par amélioration, la fonctionnalité, la cohérence, la clarté, l'harmonie, la variété visuelle, l'unité, le symbolisme, la grandeur civique et le monumentalisme. Quant à son programme, il est fondé sur trois volets: les équipements publics et l'espace public sur le plan fonctionnel, l'architecture à caractère classique sur le plan esthétique et la structuration de l'espace urbain sur la base de perspectives visuelles, de boulevard axial, de centralité urbaine, etc., qui touchent le volet structurel. Les principes d'aménagement qui sous-tendent ce programme peuvent être résumés dans le design urbain.

Ce sont là les éléments fondamentaux de la première séance de consultation publique. On peut constater qu'ils se caractérisent avant tout par leur précision et leur adéquation. Les Montréalais participant à cette première manche du processus de consultation ont cerné les contours de la problématique posée. Ce qui devrait faciliter la tâche du comité consultatif qui les a entendus. Examinons le rapport intérimaire de ce comité.

2.3 LE RAPPORT INTERIMAIRE DU COMITE CONSULTATIF

Fidèle à son calendrier, le comité a publié le 10 août 1984 son rapport de la première séance de consultation publique. Celui-ci a été mis à la disposition du public en

général, mais aussi envoyé à différentes personnes dont le comité a jugé pertinent d'avoir la réaction et le point de vue.

Le rapport, destiné à faire le point sur les résultats du processus de cueillette d'informations engagé par le comité, consiste en un document écrit[96] qui est divisé en trois parties principales[97]. La première a pour objet le rappel du mandat du comité dans ce processus de consultation. On y établit notamment sept critères de design sur lesquels le comité allait concentrer son travail. Ceux-ci ont été résumés comme suit:

> "1. la largeur et la disposition de l'avenue entre l'esplanade de la Place Ville-Marie et les portes Roddick de l'université McGill;
> 2. les critères conceptuels et l'aspect des aires publiques de ce secteur;
> 3. l'aspect, l'orientation et la corrélation des immeubles situés le long de l'avenue;
> 4. la liaison entre les divers immeubles par l'intermédiaire de passages souterrains ou de passerelles;
> 5. la perspective et l'identité que la salle de concert devrait avoir dans un projet à vocations multiples et dans le plan d'urbanisme du secteur Cadillac Fairview;
> 6. l'impact de la relation entre l'aménagement urbain de l'avenue projetée et le caractère surtout commercial de la rue Ste-Catherine;
> 7. les effets sur la circulation véhiculaire et piétonne de ce plan d'urbanisme et plus particulièrement du projet soumis"[98].

La seconde partie constitue un volet informatif sur l'état d'avancement des travaux du comité. On y retrouve en premier lieu un bref historique du développement et de l'aménagement de l'avenue McGill College. Celui-ci est suivi d'un rapport-résumé sur la première séance de consultation publique, les premiers rapports produits par les différents consultants et experts-conseils du comité, et enfin, un rapport sur les consultations privées du comité auprès des propriétaires d'immeubles riverains de

---

96 Il s'agit d'un rapport écrit de 38 pages, plus des annexes et intitulé: Rapport intérimaire, 10 août 1984. Il est répertorié dans le Fond David Powell _ Op. Cit.

97 Voir la table des matières de ce rapport reproduite dans l'annexe III, p. 596.

98 Extrait du rapport intérimaire du comité consultatif pour le design du secteur McGill College _ Op. Cit. p. 2-3.

l'avenue McGill College, d'architectes impliqués antérieurement dans des travaux sur l'avenue et d'autres architectes, urbanistes et professionnels intéressés par l'aménagement des centres-villes en général.

La troisième et dernière partie de ce rapport intérimaire consiste en un volet de discussion et de débat qui est jugé nécessaire à la réalisation de l'étape suivante du comité, à savoir la tenue de la deuxième séance de consultation publique et la production du rapport final. Le mérite de ce rapport, surtout pour notre étude, réside principalement dans sa dernière partie, qui résume et annonce en quelque sorte les orientations du comité en matière de design et d'aménagement de l'avenue McGill College. Elle devait constituer la base de discussion pour la prochaine rencontre entre le public et le comité. Ce dernier y annonce ses couleurs tout en se basant sur l'ensemble des informations qu'il a recueillies. Attardons-nous sur son contenu.

Tout d'abord, le comité a exposé sa problématique qui consiste à "créer une artère de prestige" dans "le coeur du centre-ville de Montréal". Ce geste, selon le comité, se justifie par un double objectif, à savoir la revitalisation du centre-ville et le respect de l'héritage urbain montréalais. En fait, cette problématique a été précisée à partir de l'analyse de tout ce qui a été dit lors de la séance de consultation publique. A cet effet, elle synthétise bien le résumé de ce débat fait par le comité et dans lequel on peut lire:

> "_ Le site constitue un lieu privilégié d'aménagement de notre centre-ville;
> _ Il doit y avoir une avenue large sur l'ensemble de son parcours;
> _ L'avenue doit privilégier les piétons grâce à des arbres et à des trottoirs suffisamment larges pour s'assurer que l'avenue soit pensée en fonction des piétons et non des automobilistes;
> _ La salle de concert doit se distinguer de l'ensemble tant par sa façade que par son caractère général. Elle doit avoir l'apparence d'un édifice public d'importance;
> _ Le complexe commercial doit s'articuler en interaction avec le niveau de la rue en permettant un accès direct aux magasins du rez-de-chaussée;
> _ On ne doit pas aménager de passerelles piétonnières pour le moment; et,
> _ Depuis le pied de l'avenue, la perspective du Mont-Royal ne devrait pas être obstruée"[99].

---

[99] Comité consultatif _ Consultation publique. Montréal, le 19 juillet 1984. p. 14-15. Le document est répertorié dans le Fond David Powell _ Op. Cit.

Par la suite, le comité s'est intéressé à définir ce qu'est une "artère de prestige". A ce sujet, il a écrit: "[C'est] un espace urbain cohérent et unique en son genre"[100]. C'est dans cet esprit qu'il a examiné des exemples d'artères prestigieuses locales et étrangères sur le plan du design urbain afin de s'en inspirer dans la formulation du concept l'avenue McGill College. Le comité a étudié "les plus grandes artères de Montréal et du monde" et a abouti à des résultats résumés comme suit:

> "Ce qu'elles ont de commun (...), c'est à l'origine l'établissement d'un plan complet en respectant les principes d'aménagement qui caractérisent les plus grandes artères mondiales: des immeubles donnant une impression de continuité et d'uniformité qui 'enserrent' l'artère elle même, des arbres et des éléments de mobilier urbain qui renforcent l'impression d'organisation et de cohérence et qui donnent un cachet particulier. Elément central de tous ces plans d'aménagement: l'importance donnée à l'environnement piétonnier et la place que ces artères occupent dans l'aménagement global de leur ville respective"[101].

Puis, le comité a exposé ses constatations des faits sur l'avenue McGill College. Celles-ci découlent de l'ensemble des informations qu'il a recueillies auprès du public et des experts-conseils puis synthétisées. Il s'agit principalement de:

_ l'existence d'éléments invariables et importants du site, comme la montagne, la largeur de l'avenue, le complexe Place Ville-Marie, les immeubles riverains déjà en place et la présence de deux axes décalés l'un par rapport à l'autre sur l'avenue;

_ l'existence d'investissements importants;

_ l'absence d'harmonie et de plan d'ensemble dans ce qui a été réalisé jusqu'alors; et enfin,

_ le constat que la solution qu'il doit apporter, nécessite "une évaluation complète de la situation et beaucoup d'imagination". A cet effet, le comité a résumé le défi qu'il a à relever comme suit:

> "Le défi consiste donc à concilier et à relier les deux axes et les deux institutions aux extrémités de l'avenue et à ainsi aménager une artère de prestige, cohérente et harmonieuse où les piétons seront privilégiés et qui sera un élément

---

100 Extrait du rapport intérimaire, p. 32.

101 Ibid. p. 32.

complémentaire et positif pour le secteur environnant"[102].

Le comité a complété cette partie par un exposé d'une esquisse des principes de design urbain de l'avenue McGill College. Ces principes concernent sept éléments particuliers du futur plan du secteur McGill College:

1/ La circulation: le comité a prévu une artère ouverte à la circulation automobile mais où le piéton est favorisé, notamment par la construction de larges trottoirs, la réduction de la largeur de la chaussée, l'élimination du terre-plein central et l'aménagement d'une ambiance favorable au piéton par la plantation de gros arbres en rangées, la possibilité d'installation de terrasses de cafés et de restaurants, etc.;

2/ Les aspects visuels: le comité a envisagé une large avenue pouvant être embrassée d'un seul coup d'oeil. De plus, l'implantation des futurs bâtiments (côté ouest de l'avenue) serait fonction de la vue sur la montagne. Le comité a résumé sa vision globale comme suit: "L'impression à créer est que la pente de la montagne se transforme insensiblement en rue. En conséquence, l'avenue devrait être bordée de grands arbres en rangée, ce qui attirerait l'oeil vers le campus de l'université McGill et la montagne derrière"[103];

3/ L'ensoleillement: en suivant les résultats des études et des simulations, le comité a précisé que pour un ensoleillement maximum de l'avenue, il faut limiter la hauteur des bâtiments situés sur le côté ouest de l'avenue à 100 pieds pour une avenue large de 90 pieds et à 143 pieds pour une avenue de 120 pieds de large;

4/ Les passerelles et voies souterraines: le comité n'a pas favorisé les passerelles proposées dans le projet de Cadillac Fairview, surtout celle couvrant l'avenue McGill College. Par contre, il se dit favorable au parachèvement du réseau souterrain existant;

5/ La salle de concert: le comité a voulu profiter de la présence de cet édifice en tant qu'institution publique pour l'enraciner sur l'avenue et le faire contribuer au caractère prestigieux recherché. Pour cela, il a prévu doter la salle de concert d'un cachet propre

---

102 Ibid. p. 34.

103 Ibid. p. 36.

et distinct;

6/ La Place Ville-Marie et la rue Cathcart: le comité a prévu de les relier de façon directe et pratique à l'avenue McGill College; et,

7/ Les immeubles existants et futurs: le comité a résumé sa vision à cet effet comme suit:

> "Pour que l'avenue soit un succès, il faut de la force et de la cohérence au niveau de l'image visuelle. Un tel objectif peut être réalisé en partie grâce à la géométrie et à l'enlignement des axes, et par l'apport de certains éléments continus ou rythmiques tels que des façades, des arbres, des entrées, des bordures, des colonnades et d'autres éléments architecturaux. Il est également essentiel, toutefois, que la vocation des immeubles au niveau de l'avenue contribue à l'animation de la rue le jour et la soirée"[104].

Ce sont là les différentes sections qui composent la troisième partie du rapport intérimaire. Nous pouvons remarquer qu'elles se succèdent dans un ordre analytique très logique. En effet, partant de ce qui a été dit lors de la première séance de consultation publique, les membres du comité ont délimité en premier lieu la problématique à laquelle ils faisaient face. Celle-ci s'articule autour de la notion de centralité urbaine dont l'importance et la conceptualisation ont été déterminées par les participants mêmes à la consultation. Comme nous l'avons vu précédemment, cette centralité urbaine était très importante aux yeux de ces Montréalais et ce, autant pour des facteurs socio-culturels qu'économiques et politiques. Pour cela, le concept d'avenue de prestige retenu par tout le monde était tout indiqué pour établir la base de l'intervention concrète du comité.

Puis, une fois qu'ils se sont entendu sur la direction dans laquelle on devait orienter le travail, les membres du comité ont tenté de définir de façon plus précise ce concept d'avenue de prestige. Pour cela, ils se sont appuyés sur quelques exemples connus à travers le monde. Il en est ressorti:

_ des concepts comme la cohérence, l'unicité, l'harmonie, l'uniformité, la continuité, etc.;

---

104 Ibid. p. 38.

_ une esquisse d'un programme d'intervention général qui se base sur la conception d'un espace urbain public structurant pour l'organisation spatiale de la ville et dont le caractère architectural est assuré par un design urbain de qualité; et,

_ des principes d'aménagement déterminés comme la composition des formes et des espaces, la structuration de l'espace urbain par rapport à la notion de centralité urbaine, mais aussi au moyen du boulevard et d'éléments présents sur le site lui-même (naturels, monument, etc.).

Par la suite, les membres du comité consultatif sont revenus sur l'analyse du site. C'est sur la base des composantes du concept d'avenue de prestige défini au préalable qu'ils ont étudié l'état existant de l'avenue McGill College. Ils se sont intéressés à sa structure spatiale et fonctionnelle, ses façades urbaines, ses éléments exceptionnels (repères, monuments, perspectives visuelles, etc.), sa topographie, ses caractéristiques liées au climat, etc. Ils sont aussi revenus sur l'histoire de l'aménagement de ce site et sur les premières données fournies par les experts-conseils engagés. La combinaison de tous ces éléments d'analyse leur a permis d'esquisser les premiers principes d'aménagement pour la future avenue, mais aussi le programme de cet aménagement.

Ce programme comprend des aspects fonctionnels, structurels et formels. Sur le plan fonctionnel, on a déterminé que la future avenue de prestige sera ouverte aux deux types de circulation véhiculaire et piétonne, que le piéton y sera favorisé par la conception de l'organisation fonctionnelle du site, que les passerelles seront exclues car elles constituent un troisième réseau de circulation piétonnière sur le site, lequel n'est pas tout à fait utile pour la structuration fonctionnelle de l'aménagement que l'on recherche. Sur le plan structurel, le comité a fixé l'axe de l'avenue McGill College en choisissant de recentrer l'aménagement proposé sur les deux perspectives visuelles situées aux extrémités. Au niveau de la forme, on a arrêté, d'une part, l'aspect paysager prévu pour ce site: de larges trottoirs bordés de grands arbres disposés en rangée, pas de terre-plein au centre de la chaussée, etc., et, d'autre part, le caractère architectural de l'avenue: il doit être prestigieux, rehaussé par la distinction de celui de la salle de concert

de l'OSM et des façades urbaines conçues pour répondre à des préoccupations concernant l'alignement, la hauteur, qui est fonction de l'ensoleillement de l'avenue, le traitement architectural, qui est fonction de l'uniformité et de l'homogénéité de l'ensemble (rythmes, colonnades, éléments architecturaux), etc.

Quant aux principes d'aménagement esquissés dans le sillage de ce programme, ils se réfèrent aux principes issus de l'analyse des exemples d'artère de prestige et que nous avons résumés plus haut, soit: la composition des formes et des espaces, la structuration de l'espace urbain au moyen de la centralité urbaine, du boulevard et d'éléments présents sur le site lui-même (naturels, monument, repères urbains, etc.) et le recours à l'architecture à caractère classique.

Toutefois, il est important de noter ici que ces principes n'ont pas été indiqués textuellement et tels que nous les rapportons ici, mais ils ont bien été signifiés tel quel à travers le langage même que les rédacteurs du rapport ont utilisé. En effet, des expressions comme: "il faut de la force et de la cohérence au niveau de l'image visuelle", "l'avenue doit être conçue de manière qu'on puisse l'embrasser d'un seul coup d'oeil", "l'aménagement d'une grande institution publique [salle de concert] (...) contribuerait grandement à donner ce caractère prestigieux...", "l'impression à créer est que la pente de la montagne se transforme insensiblement en rue", "des enlignements...", etc. constituent autant de façons d'exprimer les principes d'aménagement relevés ci-haut. Le comité a repris ici les idées directrices dégagées par la majorité des intervenants lors de la première séance de consultation.

Cette analyse du rapport intérimaire du comité consultatif nous montre que la tendance d'aménagement dont nous avons parlé précédemment a bien été saisie par le comité consultatif. Celui-ci l'a alors développée de façon un peu plus rationnelle tout en précisant ses différentes composantes, à savoir, des concepts de base qui ne sont autres que des objectifs généraux d'aménagement urbain, et un plan directeur à élaborer au moyen d'un programme précis et de principes d'aménagement choisis en

conséquence. Toutefois, il faut bien noter que cette tendance nous situe bien loin des doctrines modernistes dont les empreintes sont déjà présentes sur l'avenue même.

2.4 LA SECONDE SEANCE DE CONSULTATION PUBLIQUE

Comme prévu, la deuxième séance de consultation publique s'est tenue le 23 août 1984. Elle a été annoncée lors de la conférence de presse du comité le 10 août 1984 alors que l'on rendait public le rapport intérimaire. Puis, on a lancé l'invitation à la participation générale dans les quatre grands quotidiens montréalais. Le comité a aussi adressé quelques invitations personnelles à des gens jugés concernés ou intéressés par l'aménagement de ce secteur de la ville de Montréal et dont l'opinion pouvait lui être profitable.

L'une des premières remarques que l'on peut faire à propos de cette deuxième journée de consultation publique est qu'à l'instar de la première, elle a connu une importante participation. En tout, 20 interventions ont été faites. Certaines personnes intervenaient pour la seconde fois, généralement en réaction au rapport intérimaire, d'autres en étaient à leur première présentation devant le comité. Sur le plan du contenu, le document qui regroupe les transcriptions de toutes les interventions compte quelque 286 pages[105] et montre que les intervenants ont exprimé des préoccupations variées, allant de remarques générales concernant le projet Cadillac Fairview et de la salle de concert de l'OSM, jusqu'aux petits détails de conception et de cadrage des perspectives visuelles sur l'avenue McGill College. Encore une fois, le comité s'est retrouvé devant une énorme masse d'informations et d'opinions qu'il lui fallait trier, synthétiser et dont, surtout, il devrait inspirer dans la mise en forme de son concept d'aménagement final.

---

105 Ce document a été produit par un sténographe officiel qui a enregistré sur un support audio tout ce qui a été dit lors de la séance de consultation du 23 août 1984, puis il a transcrit le tout textuellement. Une copie est répertoriée dans le Fond David Powell _ Op. Cit.

2.4.1 ANALYSE DES DIFFERENTES INTERVENTIONS TRANSCRITES

Notons en premier lieu qu'ici aussi et à l'instar de notre analyse des propos rapportés lors de la première séance de consultation publique, nous avons examiné les différentes interventions transcrites, puis nous avons tenté de synthétiser le tout dans un tableau (Tableau E qui suit); ce qui nous facilite non seulement la lecture des différentes interventions, mais aussi leur analyse approfondie.

Tout d'abord, nous avons noté que l'existence des deux groupes – l'un en faveur du projet de Cadillac Fairview et l'autre contre – persistait toujours chez les participants avec des arguments bien distincts entre les deux clans. Mais cette fois-ci, la publication du rapport intérimaire a orienté les différentes interventions de sorte que le document a véritablement constitué la base de discussion entre le public et les membres du comité consultatif. Les gens ont réagi à l'initiative de publier ce rapport, mais aussi au contenu du document. Le tableau E, qui regroupe des extraits significatifs des propos transcrits, est organisé suivant quatre grandes parties: d'abord les réactions générales concernant l'initiative de Cadillac Fairview de tenir ce débat public, puis celles reliées à la publication du rapport intérimaire comme document d'information sur les travaux et les orientations du comité consultatif.

Par la suite (3^{e} partie), ce sont les réactions touchant au projet Cadillac Fairview qui ont été retenues. Nous avons différencié les interventions ayant pour objet le complexe multifonctionnel en général de celles ayant trait directement à la salle de concert de l'OSM. La raison à cela est que certaines interventions, faites par le milieu des arts, ont été entièrement consacrées à justifier la réalisation de cette salle à Montréal (centre-ville). Cette différenciation nous permettra de mieux cerner l'argumentation de ce groupe d'acteurs, qui est en fait en faveur du projet Cadillac Fairview tel quel.

La quatrième et dernière partie du tableau E regroupe les réactions reliées au contenu du rapport intérimaire. Celles-ci ont été divisées en deux parties: celles portant

sur les points du rapport qui ont rallié les intervenants et celles ayant trait aux améliorations souhaitées par les participants.

Pour ce qui est des réactions exprimées sur le projet Cadillac Fairview et sur les améliorations souhaitées par les participants, nous avons regroupé les propos relevés sous les mêmes quatre thèmes généraux que dans le tableau D, soit:

_ esthétique, identité, image, fierté;

_ espace social, animation, fonctionnalité;

_ économie, image de la ville; et,

_ processus de planification, gestion du développement.

Par ailleurs, notre examen des différentes interventions faites lors de cette seconde séance de débat public nous a permis de remarquer que les gens qui y ont pris part provenaient encore des différents milieux montréalais; même un représentant du milieu politique municipal était du nombre des participants cette fois-ci. Selon la liste[106] des intervenants, le partage se fait comme suit: un participant du milieu des affaires, un autre du milieu politique, onze du milieu professionnel et artistiques (dont trois imprésarios) et sept du milieu des groupes de pression et du public en général.

---

106 Cette liste est reproduite en annexe II, p. 595.

Tableau E _ La seconde séance de consultation publique

GROUPES INSATISFAITS DU PROJET DE CADILLAC FAIRVIEW	GROUPES SATISFAITS DU PROJET DE CADILLAC FAIRVIEW

1 _ Réactions concernant l'initiative de Cadillac Fairview

_ "Je remercie les promoteurs d'avoir ouvert cette discussion, que tous les Montréalais soient heureux à la fin du succès de ce projet". [G. St-Jacques, p. 50].

_ "...je suis d'accord évidemment avec la louable initiative des promoteurs...". [J.P. Guay, p. 101].

_ "...je dois féliciter la compagnie Cadillac Fairview pour avoir entrepris des audiences publiques comme ça, qui sont une occasion rare dans le développement de Montréal, et je pense que ça démontre la bonne foi et the good corporate citizenship of Cadillac Fairview...". [N. Auf Der Maur (conseiller municipal du district), p. 157].

_ "...I wish it could have been explained in a public process, a more orderly public process at City Hall, but that's a failure of our political process that maybe doesn't concern you but should concern you, a failure in our public process...". [N. Auf Der Maur (conseiller municipal du district), p. 163].

_ "Le caractère, disons, objectif des différents chapitres ainsi que les annexes, ne peut une fois de plus que nous faire regretter que ce travail ne puisse pas trouver sa dimension civique en ayant été préparé par l'Hôtel de Ville". [G. Adamschyk, p. 170].

_ "Le design de l'avenue et du complexe Cadillac Fairview est assujetti à un processus de réflexion et à l'établissement de critères de design urbain qu'aucun autre promoteur ne s'est soumis ou qu'il a voulu entreprendre". [Ch. Caron (GIUM), p.176-177].

_ "... et ça c'est peut-être le reproche que je formule à l'égard des autres propriétaires riverains, c'est qu'on n'a jamais vu ce genre de souci pour l'aménagement, même si c'était peut-être provoqué chez Cadillac Fairview par la réaction du public. Il est quand même beaucoup plus progressiste, si on veut, que ce que les autres promoteurs ont fait". [Ch. Caron (GIUM), p.181-182].

2 _ Réactions concernant la publication du rapport intérimaire

_ "J'ai lu avec intérêt le rapport intérimaire de votre comité et les recommandations que vous y faites me paraissent excellentes...". [J. Miquelon, p.20].

_ "...Jamais avant aujourd'hui, personne ne s'était véritablement penché sur la question et jamais une proposition d'aménagement intégré et harmonieux n'avait été proposée. C'est maintenant chose faite, et je m'en réjouis". [J. Miquelon, p.18-19].

_ "First of all, of course, I would like to thank the committee (...) for the work they have been doing". [J. Searle, p. 57].

_ "...je vous félicite donc pour le travail accompli, je pense que c'est des progrès incommensurables par rapport au projet original...". [J.C. Lahaye, p. 74-75].

_ "Ma présence vise en particulier à souligner la qualité du travail qui a été préparé par le comité. Je crois très sincèrement que ça fera date dans l'histoire de l'aménagement urbain (...), je crois que ça fera aussi

date dans la discipline du design urbain au Québec". [G. Adamschyk, p. 173].

_ "First I'd like to say that I enjoyed the report and I compliment you on putting it together". [J. Bland, p. 189].

_ "Nous constatons avec satisfaction que votre comité poursuit la consultation publique sur le dossier et qu'il a annoncé la tenue de la présente session suffisamment à l'avance pour permettre à tous les intéressés de se procurer le rapport de ce comité...
"Nous espérons que votre comité recommandera et fera pression sur la ville de Montréal afin que cette dernière tienne une consultation sur le projet final". [A. Hoffman, p. 220-221].

_ "...j'ai été très heureux en recevant et en lisant le rapport intérimaire. J'ai trouvé que c'était très bien préparé et que la méthode était, étant donné les limites de temps, rigoureuse (...) et que le contenu était (...) une bonne réflexion et des critiques, commentaires et suggestions qu'on a entendus dans la première séance publique". [R. Williams, p. 224].

_ "...le comité a un grand mérite d'avoir produit un rapport de qualité en peu de temps". [P. Fontaine, p. 250].

_ "...we want to express our great appreciation for the interim report that they have already prepared, it is an enormous amount of work prepared under a very tight deadline and we are quite, I think, appreciative of all that information and study". [R. White (Sauvons Mtl.), p. 123].

3 _ Réactions concernant le projet de Cadillac Fairview

3.1 _ Le projet en général

a) Esthétique, image, identité, fierté

b) Espace social, animation, fonctionnalité

_ "What it should do is create a larger amount of volume in downtown Montreal of customers, of people, os show-business, of excitement. By integrating with the street level, so that the flow goes to Ste-Catherine street, down into Place Ville-Marie, into the department stores along the street, you won't threaten Ste-Catherine street". [M. Gold, p. 202].

c) Economie, image de la ville

_ "I'm satisfied with the project. I find it beneficial in every which way, from aesthetics to and most economics...
"You know, we have a high unemployment and a lot of people concerned about urban design and concerned about the niceties of city living often

neglect the bread and butter issues, and I have to concern myself with bread and butter issues. I want to see public investment downtown, I want to see public downtown and private investment mostly, and I think that this combination of public and private investment is very salutory thing". [N. Auf Der Maur (conseiller municipal du district), p. 163-164]

_"Instead of viewing the new complex with such overriding terror, why not simply regard it like I said as the forth department store". [M. Gold, p. 202].

_ "We need jobs in Montreal and I think that this project, when you consider all the available evidence or whatever people say to you in this committee, is also remembered that any impediment or a lot of impediments thrown into, any obstacles thrown into the process that make it impractical, it means it's a loss for Montreal. I'd like you to keep in mind that you have the duty also to providing or doing what you can to make sure that jobs are created in Montreal". [N. Auf Der Maur (conseiller municipal du district), p. 165].

_ "I believe that for the good of the city core, that the Cadillac Fairview project should go ahead... "There has been a lot of talk about not doing the project. We feel that it should be done". [M. Gold, p. 199-200].

_ "...we must have a shopping complex, but it must be done right. The downtown area is competing with the suburbs and the city is competing with other cities. We don't want to be second rate; we have much pride for that. We must take chances and have vision. We should look to the future and we shouldn't worry about the past". [M. Gold, p. 203-204].

d) Processus de planification, gestion du développement

_ "Why I favor the development generally is for a variety of reasons, planning reasons, I suppose, and also economic reasons. I'm anxious to see the development of that area because, as I say, I've been councilor for ten years and I've been looking at those parking lots for ten years, and I

want to see them filled". [N. Auf Der Maur (conseiller municipal du district), p. 159].

_ "This project, Cadillac Fairview, I envisioned when I first heard of it as another part of a development of the street that I care about and all Montreal cares about, Ste-Catherine Street". [N. Auf Der Maur (conseiller municipal du district), p. 161].

_ "I'm often dubious of what city planners tell us. You know, city planners are people who gave these things like Brazilia, which looked great on paper but lousy to live in". [N. Auf Der Maur (conseiller municipal du district), p. 166-167].

3.2 _ La salle de concert de l'OSM

_ "The time has come to build something in Montreal where state-of-the-art accoustic engineering can be put to its full use (...). There is a big demand for medium-sized shows...
"...there is absolutely no question that a new concert hall is needed in this city...
"As for the location of the new concert hall, I could not imagine a more exciting and natural one than right in the heart of our city (...). I see the mix between the worlds of art and city life as very healthy, the benefits would be mutual. Having the hall downtown would add culture and excitement to our already vibrant streets, and adds to the quality of life.
"...pleasant location and easy access are mandatory requirements for a successful theatre". [D. Tarlton, p. 9-12].

_ "...si ce sont des promoteurs privés qui construisent la salle, ils peuvent bien la construire là où ça leur convient dans la mesure où ce soit au centre-ville, dans un endroit facilement accessible, et bien desservi par les transports publics. Qu'elle soit ou non intégrée à un complexe commercial n'a aucune importance en soi, si ce n'est une économie possible (...). C'est pas le monument qui fera la salle mais bien ce qu'on y fera et ce qui y sera présenté". [M. Gélinas, p. 96].

_ "...je vous répète que si on laisse passer une occasion comme celle-là à Montréal, ça m'apparaîtrait véritablement comme une catastrophe". [M. Gélinas, p. 97].

_ "And what excited me was having the Symphony Orchestra Hall downtown. And I'm glad it'd be the first big public money development money (...) In the centre city for the past many decades...". [N. Auf Der Maur (conseiller municipal du district), p. 161].

_ "Having the Symphony Hall would bring a people-oriented function after hours to de Maisonneuve and possibly will enliven de Maisonneuve. I think that's very important. So I want the Concert Hall obviously downtown". [N. Auf Der Maur (conseiller municipal du district), p. 162].

_ "...I would like to see a concert hall. I'd like to see it built as quickly as possible and I hope we don't have to wait another twenty years perhaps for a third one". [S. Gesser, p. 188].

4 _ Réactions concernant le contenu du rapport intérimaire

4.1 _ Les points positifs

_ "...je suis d'accord avec le mandat du comité, je suis d'accord (...) avec les objectifs indiqués par le consultant en design, à savoir, que le défi consiste à relier les deux institutions situées aux extrémités de l'avenue, à concilier leurs axes respectifs, à aménager une affaire de prestige, cohérente et harmonieuse, où les piétons seront privilégiés, et qui sera un élément complémentaire et positif pour le secteur environnant. Je pense que ça résume quand même bien nos objectifs communs, les choses sur lesquelles nous sommes tous d'accord". [J.P. Guay, p. 101].

_ "Le rapport du comité vient selon moi éclairer de façon pertinente le projet historique, traditionnel, moderne, d'une grande avenue dans ce secteur de la ville. De plus, je crois qu'il apporte aussi des arguments valables sur la pertinence actuelle, toujours actuelle, de ce projet, en particulier par l'idée de centralité urbaine qui apparaît aussi très clairement dans le rapport". [G. Adamschyk, p. 170].

_ "...D'accord pour l'élargissement de l'avenue à des degrés variables et d'accord également, pour la priorité à être accordée aux piétons. Comme vous, je me plais à imaginer l'avenue McGill

College, en été, avec café-terrasses, des arbres, des enfants, du soleil. Voilà ce que j'appelle une avenue vivante, une avenue animée.
"...ce qui me déplaisait le plus dans le projet de départ, c'était les passerelles aériennes vitrées qui auraient bloqué la rue et la vue".
"... je suis tout à fait favorable à l'idée de voir s'installer ici, dans le quartier, la nouvelle salle de l'Orchestre Symphonique de Montréal". [J. Miquelon, p. 20].

_ "Probablement, que j'aimerais que la salle soit visible et identifiable et identifiée, un peu séparée, évidemment à l'intérieur, ça serait relié, ça sera probablement plus intéressant de voir la salle visible par elle-même". [J. Miquelon, p.23-24].

_ "Of course the concert hall is a very welcome addition indeed, to this activity generating process". [P. Sijpkes, p. 29].

_ "...the stated preference of the interest of pedestrians over cars is very welcome change in attitude in the Montreal context. The importance given to the influence of the sunlight on the livibility of the street, the alternatives for the protection of views are all very encouraging facets of the report". [P. Sijpkes, p. 27].

_ "...j'espère que la rue sera le plus large possible...
"Je crois que de faire un passage souterrain, bien aménagé et joliment aménagé (...) on pourrait éventuellement joindre l'utile à l'agréable à cette affaire et rendre possible les gens qui voyagent d'un grand magasin à un autre...". [G. St-Jacques, p. 52].

_ "Il reste une (inaudible) encore une possibilité de faire un ensemble, un grand ensemble urbain du même type dans la (inaudible) McGill College et je m'amène ici aujourd'hui tout simplement dans l'espoir que la faible contribution que je pourrais apporter pour aider à ce projet qui date déjà de plus de cinquante ans...". [J.C. Lahaye, p. 76].

_ "...je suis d'accord, quand on parle d'un trottoir... de trottoirs très larges (...). Les trottoirs pourraient même ne pas être symétriques dans leur largeur... Sur la largeur de la rue, j'espérais quant à moi, qu'elle serait le plus large possible...". [J.C. Lahaye, p. 77].

_ "...si la salle de concert devait se construire dans ce secteur, j'ai pas d'objection à tout cela, elle devrait être exprimée architecturalement, et avoir vraiment sa propre identité". [J.C. Lahaye, p.84].

_ "...nous n'avons pas d'objection à ce que la salle soit localisée sur l'avenue McGill College, en autant que les liens avec le centre commercial soient vraiment minimisés et que le traitement architectural distingue nettement l'édifice logeant la salle du centre commercial". [Ch. Caron (GIUM), p.178-179].

_ "En ce qui concerne l'aménagement de la rue, comme je disais, les travaux du comité de design sont prometteurs à mon avis". [Ch. Caron (GIUM), p.179].

_ "La notion d'une variété de fonctions au centre-ville est primordiale et aussi la notion que la salle de concert doit être visible et avoir un caractère distinct dans le complexe général. Je suis tout à fait d'accord avec cela". [R. Williams, p. 224-225].

_"...le comité doit essayer de définir quelle est la dimension minimum qui est acceptable pour les fins visuelles et les fins spatiales...
"...si quand même une décision est prise pour en installer un [terre-plein], le traitement est très important. Il ne faut pas planter des arbres dans une médiane si on voudrait conserver la perspective. Ça va bloquer la vue". [R. Williams, p. 228].

_"...je pense que le rapport que j'ai lu (...) traite tous ces aspects (...) qui pourraient donner à McGill College une place avec un esprit, avec une identité qui est beaucoup mieux que de traiter McGill College comme une rue ordinaire". [L. Daniels, p. 272].

_"I think the context should really deal with why McGill College should be a place, a vital place, rather than an ordinary street...
"I think what we have here is a north-south space in which there are very unique ingredients. We have the mountain, we have the environmental heritage represented here, we have the architectural heritage represented here, what we see on McGill campus (...). We have a cultural institutions and in terms of the MSO, and we have

Place Ville-Marie. And all that together is the synergy of things that you can't find anywhere else in the city". [L. Daniels, p. 273-274].

_ "It's an extreme great opportunity to have the concert hall bieng part of this particular place, because I see a fantastic range of possibilities here...". [L. Daniels, p. 277].

4.2 _ Les améliorations souhaitées

a) Esthétique, image, identité, fierté

_ "As for the line of sight in the report. It seems to me that it should be drawn from the plaza pf PVM to the corner of First Quebec's building, and then so to control building heights within that tunnel so as to peratin all the available view of the mountain. That is the best we can have currently". [J. Searle, p. 62].

_ "As for the view studies (...). As their terms of reference and points of departure are somewhat limited and secondly they appear to be based on the strange concept of symmetry (...). Symmetry cannot be achieved until that is accepted no real design or study progress can be make. Now, also, the mountain which I think, most people want to see more of and the mountain is and will remain asymmetric aside from other considerations...". [J. Searle, p. 64].

_ "The building we are considering is not going to be in an empty field and there is no precedent for or possibility of symmetry of the site. We have to consider the existing development to the north of de Maisonneuve and Place Ville-Marie and Capitol centre here, these have already established a boulevard of a certain width". [J. Searle, p. 66].

_ "Under no circumstances should the committee recommend any form or design of the bridge. That would seem to be outside of the mandate...". [J. Searle, p. 67].

_ "Mais vu que le langage architectural existant n'est pas très cohérent (...), il faudra mettre l'accent (...) au niveau du sol, comme par exemple, l'éclairage, la qualité de l'éclairage, le graphisme, la qualité de l'ameublement, le paysagisme. Mais il faudrait surtout mettre l'accent sur la façon de terminer l'axe du côté

de McGill (...). Le réaménagement de l'extrémité sud est complexe (...). Il faudrait créer un point focal assez fort dans la Place Ville-Marie (...), trouver comment camoufler ou estomper ou cacher les portes du garage du complexe". [J.C. Lahaye, p. 77-78].

_ "A mon avis, c'est (...) bien ce fond de scène [la vue sur la montagne], il s'agit non pas d'encadrer mais de dégager, parce que cette image est beaucoup trop grande pour qu'on puisse parler d'encadrement efficace, du moins en hauteur". [J.P. Guay, p.105].

_ "...il importe avant tout de maintenir le dégagement qu'offre l'élargissement de la rue McGill jusqu'à l'alignement, de l'angle sud-ouest de la rue Ste-Catherine, c'est-à-dire l'alignement de 120 pieds qui vient chercher l'édifice Capitol à peu près...". [J.P. Guay, p. 105].

_ "Mais la symétrie et la régularité ne sont pas (...) les seuls facteurs de prestige. Il y a des aménagements prestigieux qui sont ni symétriques ni réguliers. Le Baroque français du dix-huitième avec ses séquelles Beaux-Arts, sa contagion (inaudible) beautiful, ses résurgences post-modernes, n'est pas le barème universel du prestige". [J.P. Guay, p. 114].

_ "Dans le traitement architectural (...), le mouvement et l'inattendu sont des principes d'organisation tout aussi valables que la symétrie et la régularité", [J.P. Guay, p. 115-116].

_ "...we also believe that a conservative position today is to keep the width of the street at a hundred and twenty feet (...). And simply a hundred and twenty feet would allow a view...". [R. White (Sauvons Mtl.), p. 137].

_ "Favorisant pour ma part plus la centralité des lieux que la visibilité, je me sens porté à privilégier une largeur inférieure à cent pieds, car si cette largeur est dépassée, l'espace ne tiendrait plus. Aucun bâtiment construit ou prévu ne peut tenir l'espace projeté, ne peut réaliser le désir de cette avenue. Aucun ne peut lui conférer cette urbanité recherchée...". [G. Adamschyk, p. 172].

_ "...je pense que les dimensions finales de la

chaussée doivent dépendre d'une étude minutieuse sur l'espace requis par chaque fonction, c'est-à-dire l'aménagement paysager, le transit des piétons, les activités et l'animation dans la rue, des cafés-terrasses, etc.". [Ch. Caron (GIUM), p. 181].

_ "There is the aperture the the roadway makes, that provides a view of the mountain (...). And that aperture really depends more upon the height of buildings than anything else. And I think the building that is now under construction on the street is likely to be the one that will set a limit, the western limit of the aperture...". [J. Bland, p. 190].

_ "...this street will never, I'm sure, have that kind of... it won't have a symmetry, but it may have a balance...". [J. Bland, p. 193].

_ "I think the main things (...). There is the aperture of the mountain. That pertains upon a building's form, and the line of the street...". [J. Bland, p. 197].

_ "...it should be more along the lines of: we want to create a place that is not only prestigious but that also will be a human environment...". [L. Daniels, p. 279].

_ "...it is very important not to only think about the physical environment and physical design, but also the human aspect...". [L. Daniels, p. 284].

b) Espace social, animation, fonctinnalité

_ "Just wishing people to be on McGill College is not enough. They have to want to be there and to be able to get there...
"The role of the Cadillac Fairview project plays an absolutely crucial role. Direct street access to stores, rather than through malls, off peak activity generators such as restaurants, terraces, humanization of the pedestrian environment through awings benches, fountains, ice vendors, newspaper stands, buskers, etc., is required to make people feel welcomed". [P. Sijpkes, p. 28-29].

_ "The entrance to the Cadillac Fairview centre off the avenue should be a joyous public space as we suggested in our earlier submission. The

possibility of providing this entrance with direct access to the McGill metro by extending it westward along Maisonneuve, would greatly aid the public quality of the entrance of the Cadillac Fairview project...". [P. Sijpkes, p. 31-32].

_ "Successful street life does not necessarily require uninterrupted sunlight (...). A uniform low building height, as it is suggested in the sunlight studies, might be less attractive than a varied height. The creation of microclimates which can extend the outdoor season by a month both ways, is desirable.
"...Wind studies are not mentioned in the report but very much should be as they influence the quality of pedestrian life very much". [P. Sijpkes, p. 32].

_ "I think the creation of small places where things are allowed to happen, is very important, and that again, not go very well with formal design and formal sidewalks". [P. Sijpkes, p. 44-45].

_ "Il y a au moins deux solutions intelligentes. Il y a celle des larges trottoirs. Il y a celle d'un large terre-plein central qui peut facilement avoir 40 pieds (...). C'est ce terre-plein (...) pavé ou en tout ou en partie, orné sobrement, qu'il faut offrir aux piétons (...) comme espace de fréquentation. Et c'est ça qui manque dans le quartier, des espaces de fréquentation...
"De l'asphalte là, on en a assez à Montréal, c'est pas ça qui manque...". [J.P. Guay, p. 110-112].

_ "...j'appuie le dégagement maximum, c'est-à-dire une emprise de 120 pieds...
"Un traitement piétonnier conçu pour une circulation réduite avec des passages en chicanes, un aménagement paysager élaboré, un éclairage d'atmosphère offrirait le maximum d'avantages aux piétons et le maximum de souplesse dans l'interrelation de la rue et des espaces adjacents...". [J.P. Guay, p. 115-116].

_ "...the primary thing we need to do is to develop activities on the street (...). The retail stores must open to the street. The kinds of things that give activities on the street are retail stores, restaurants, galleries...". [R. White (Sauvons Mtl.), p. 133].

_ "...we could (...) To limit office lobbies, to limit

their frontage on the street, limit the MSO lobby or (...) make the MSO lobby multifunctional, make it actually a piano nobile, make it the concert presence on the street for noon time concerts, so that the lobby itself is an active, functional part of the street and not blank for most of the day". [R. White (Sauvons Mtl.), p. 134].

_ "...it's important that the continuity be developed, that you just kind of let it happen...
"Likewise all the stores in the Cadillac Fairview building ought to open on the street at the ground floor. That ought to be their primary point of reference, not the interior mall, because streets after all are the public part of the city, it's the thing that we are". [R. White (Sauvons Mtl.), p. 134-135].

_ "We need promotion of noon time concerts activities. Anything possible to get the street working and lively". [R. White (Sauvons Mtl.), p. 135].

_ "I think that a certain amount of pedestrian continuity is important, but (...) the plazas of the building should not be seen as separate temple compounds that are very separate from the street, but they should be seen as part of the street, as zones within the street, where the movement of people kind of slows down and people can sit, relax and do a variety of activities...
"The absence of planting and the fact that the space isn't... let's say that the sun and shade question was not a major influence in this design, that might contribute too". [R. Williams, p. 239].

_ "...may be changes of level, variety of materials, street furnitures, planting, all of these things can help to create a more animated atmosphere, the potential for more animated activities". [R. Williams, p. 240].

_ "D'abord, moi je prône une avenue de cent-vingt pieds de largeur pour obtenir une avenue dégagée et prestigieuse...
"Je propose que ces deux trottoirs de vingt-quatre pieds de largeur chacun soient plantés d'arbres le long de l'avenue, de façon à ne pas nuire à la circulation des piétons...
"...Il est nécessaire de réserver une proportion des espaces publics à un usage non commercial (...), à un usage communautaire...

"...il faut résoudre le conflit entre la rentabilité et l'animation, en faveur de l'intérêt du citoyen...
"Je prône que l'entrée principale de la salle de concert soit située sur McGill College et qu'on installe une entrée polyvalente sur la rue Ste-Catherine...
"Je propose de réaménager le rez-de-chaussée des édifices existants". [P. Fontaine, p. 261-267].

_ "...may be there should be emphasis on the particular urban services that a place can offer. And by that, I mean the image that the place could have is that may be families could go there and say: okay, there is a place for kids there. They can do great things outdoors during the summer and they can do things indoors in the summer. Likewise there should be attention paid to the growing elderly population...". [L. Daniels, p. 280].

c) Economie, image de la ville

d) Processus de planification, gestion du développement

_ "...whatever request and recommendations (inaudible) to the city, it should also request that City Council sets up the apparatus of independant review to consider...". [J. Searle, p. 67].

_ "...we believe the mandate of the committee should be extended to six months at least, and the redesign of the Cadillac Fairview project should be delayed, logically until those studies have been completed...". [R. White (Sauvons Mtl.), p. 124].

_ "...Le risque pour la rue Ste-Catherine est si grand, à notre avis, que l'étude d'impact économique devrait prendre autant d'importance, sinon plus, que le design de l'avenue. A quoi bon se doter d'une avenue splendide, si de l'autre main, on détruit le secteur adjacent". [C. Grenier (Sauvons Mtl.), p. 126].

_ "It's time, we think, to stand up for the "flanners" and the expense of the troglodytes. And therefore, we think that any underground system ought to be organized rationally. It ought to relate to the streets and an impact on the street is primary...". [R. White (Sauvons Mtl.), p. 139].

_ "...we reiterate once again the use of pedestrian bridges should not be allowed from rue Guy to Bleury". [R. White (Sauvons Mtl.), p. 141].

_ "...we should not allow any future construction that would interfere with the sunlight in the street". [R. White (Sauvons Mtl.), p. 143].

_ "Je souhaiterais enfin qu'il y ait davantage de participation de la part d'architectes de paysage dans la formulation des plans d'aménagement pour l'avenue...". [Ch. Caron (GIUM), p.170].

_ "Moi je suggère (...) de manière catégorique, d'éliminer l'entrée du stationnement des Terrasses sur l'avenue McGill College. Il faudrait (...) interdire toute entrée de stationnement sur McGill College...". [P. Fontaine, p. 252].

_ "Y a un problème ici à Montréal, c'est que quand on crée un lieu de rassemblement public, c'est un lieu commercial. C'est-à-dire que le seul lieu de rassemblement public qu'on offre aux citoyens c'est l'environnement d'un centre commercial où ils doivent consommer. Je pense qu'il est grand temps d'en arriver à une polyvalence des lieux publics". [P. Fontaine, p. 258].

_ "...The city has the opportunity here to make a decision, and that particular decision is a good one or a bad one. And the decision that is going to be made on the development idea, on the scope of the development, is far reaching because of the fact the image of Montreal as a diversified city and a dynamic city.
"It affects the character of downtown of Montreal. It affects the importance of the city's environmental and architectural heritage. It affects the prominence of the concert hall. And last but not least, it certainly affects the quality of civic life, civic art and civic design". [L. Daniels, p. 275].

ANALYSE DU CONTENU DU TABLEAU E

Tout comme pour le traitement du contenu du tableau D qui a précédé, la présente analyse se fait à deux niveaux: celle du premier niveau nous permet de cerner les grandes lignes du débat sur l'aménagement de l'avenue McGill College. Celle du second niveau nous amène à considérer les détails des propos transcrits au regard des thèmes généraux. Cela nous permet de saisir l'objet des différentes interventions, les arguments développés, le langage utilisé et les différents groupes d'acteurs sociaux qui se sont prononcés.

La première lecture du tableau E nous révèle avant tout que les réactions concernant l'initiative de Cadillac Fairview de tenir une consultation publique étaient tout aussi positives que lors de la première séance tenue le 19 juillet précédent. Même que plusieurs ont mis en évidence le "citizenship" de la corporation immobilière, notamment face aux autres promoteurs et propriétaires riverains de l'avenue McGill College. Quant à l'implication de l'administration municipale montréalaise, les participants ont encore une fois exprimé leurs regrets de constater qu'une telle initiative de débat public ne soit pas venue de la part des autorités publiques montréalaises. Le conseiller du district qui comptait parmi les intervenants a même reconnu ce qu'il a appelé "the failure of our political process at City Hall".

En ce qui concerne la publication du rapport intérimaire, les participants en général ont manifesté leur reconnaissance envers les membres du comité consultatif pour le travail accompli. Le rapport semble avoir répondu à un réel besoin d'information et de synthèse.

La troisième partie du tableau E relative au projet Cadillac Fairview se divise en deux points. Le premier touche au projet global de Cadillac Fairview (complexe multifonctionnel). Les intervenants étaient tous en faveur du projet tel quel et sans modifications. Les arguments à cet effet se concentrent sur les trois derniers thèmes généraux (espace social, animation, fonctionnalité; économie, image de la ville; et

processus de planification, gestion du développement), alors que le premier thème général relié à l'esthétique, l'image, l'identité et la fierté n'est même pas évoqué. Ce qui laisse croire à ce stade-ci que leur argumentation est de type fonctionnaliste et ne vise que l'efficacité. Nous y reviendrons en deuxième lecture.

Le second point de cette troisième partie concerne le projet de la salle de concert de l'OSM intégré au complexe multifonctionnel de Cadillac Fairview. Il faut noter que nous avons regroupé ici principalement les réactions de trois imprésarios montréalais qui étaient intervenus en faveur de la construction de la salle de concert intégrée au complexe immobilier. Ils étaient, par conséquent, en faveur de ce projet et ce, même s'ils ne s'étaient pas prononcés sur le design et l'aménagement en général. Ce qui leur importait avant tout était la réalisation d'une salle en plein sur l'avenue McGill College, lieu privilégié du centre-ville montréalais.

La quatrième partie du tableau E touche au contenu du rapport intérimaire. D'abord, nous pouvons remarquer que c'est la plus longue des parties et qu'elle ne comprend aucune intervention venant de la part du groupe qui était en faveur du projet Cadillac Fairview. Cela confirme encore une fois que le groupe des insatisfaits du projet initial de Cadillac Fairview reste toujours nettement majoritaire par rapport à celui des gens satisfaits. A cet effet, la compilation des données nous montre que sur les vingt interventions présentées, cinq étaient en faveur du projet Cadillac Fairview sans modification et quinze étaient contre ce même projet tel qu'il était présenté initialement [107].

Cette quatrième partie nous révèle aussi que, de façon globale et générale, l'orientation des travaux du comité consultatif et ses propositions d'aménagement du site allaient bel et bien dans le sens des opinions exprimées par le groupe majoritaire lors de la séance précédente du débat. Quant au second point de cette partie, il nous montre que ce même groupe majoritaire a noté des améliorations à apporter au travail du comité en vue de la formulation du concept final d'aménagement de l'avenue McGill College.

---

107 Voir à ce sujet la compilation des données en annexe II, p. 595.

Ces améliorations souhaitées et exprimées étaient variées et touchaient principalement à trois des thèmes généraux que sont: esthétique, identité, image, fierté; espace social, animation, fonctionnalité; et processus de planification, gestion du développement. Par contre, le thème général relié à l'économie et à l'image urbaine ne semble pas textuellement visé par les améliorations demandées. Il est plutôt sous-entendu et semble même acquis depuis la première séance de débat du 19 juillet précédent.

En résumé, la présente lecture de premier niveau du tableau E nous confirme l'intérêt des Montréalais participants dans le développement équilibré de leur centre-ville et leur engagement à participer activement à tout processus de décision concernant ce développement et ce, autant sur le plan socio-économique et politique que sur celui de l'aménagement spatial. C'est là en fait la confirmation de l'émergence et du développement de cette tendance d'aménagement urbain qui s'était déclarée depuis le tout début de ce débat public engagé sur le projet proposé par Cadillac Fairview. Pour saisir les éléments de cette tendance qui se sont dégagés de cette deuxième séance de consultation publique, nous passerons maintenant à une lecture de second niveau du tableau E, c'est-à-dire à l'examen approfondi des différents propos transcrits, de même qu'à l'appartenance sociale des auteurs de ces propos.

Examinons en premier lieu les réactions concernant le projet Cadillac Fairview en général. Nous avons déjà fait remarquer que ce sont principalement les propos de gens appartenant au groupe satisfait par le projet initial (colonne de droite). Concernant leur contenu, le premier thème général relié à l'esthétique, l'identité, l'image et la fierté n'a pas retenu la faveur des intervenants. Celui touchant à l'espace social, l'animation et la fonctionnalité a été abordé par un seul intervenant provenant du milieu des affaires montréalais (commerçant sur Ste-Catherine) et il portait principalement sur les bienfaits de l'organisation de l'espace commercial du projet Cadillac Fairview par rapport à son environnement commercial.

Concernant le troisième thème général, soit celui de l'économie et de l'image de la ville, nous pouvons d'abord noter que l'objet le plus palpable à travers les propos

transcrits concerne particulièrement l'investissement dans le centre-ville de Montréal et dans l'économie montréalaise en général. Ce qui importe le plus aux termes de ces propos c'est d'avoir des emplois, des activités commerciales très intenses pour concurrencer les centres d'achat des banlieues. Par contre, on ne semble pas se soucier grandement de la manière de faire ces investissements de sorte qu'ils répondent à tous les besoins des Montréalais, c'est-à-dire à d'autres besoins que ceux reliés uniquement à la fonction de commerce et à la richesse matérielle.

La seconde remarque que nous pouvons faire concernant ce même thème général touche au langage utilisé par les participants. En effet, c'est dans un langage d'orateur convaincu (mais peu convaincant) que l'on a formulé les arguments en faveur du projet Cadillac Fairview, mais il n'y avait aucune démonstration objective basée sur des données précises et vérifiables. Ces interventions restent en fait celles, d'une part, d'un conseiller municipal préoccupé par la création d'emplois à Montréal et l'accommodation d'investisseurs privés au centre-ville montréalais, d'autre part, d'un commerçant intéressé principalement par un achalandage maximum bénéfique pour son commerce. En soi, ce ne sont pas là des arguments négligeables, mais ils ne mettent pas de l'avant une vision intéressante pour l'ensemble du développement urbain équilibré à moyen et à long termes.

Concernant le quatrième thème général, soit celui relié au processus de planification et de la gestion du développement, nous pouvons noter deux choses principales: d'abord, l'objet des propos transcrits concerne le développement et l'aménagement du centre-ville montréalais. On y affirme qu'il faut combler les vides que constituent les terrains vacants dans le tissu urbain et qu'il faut consolider la fonction commerciale de la rue Ste-Catherine. Mais la manière d'y arriver n'est pas véritablement explicitée, jusqu'à ce que l'on arrive au rôle des urbanistes et professionnels de l'aménagement, objet de notre seconde remarque ici. En effet, c'est à ce niveau seulement que nous saisissons que la démarche préférée par l'auteur des propos concernant cet aspect se veut une gestion du développement urbain à la petite semaine au mieux. Et lorsqu'on se rend compte que cet auteur n'est autre que le conseiller

municipal du district où se situe l'avenue McGill College, on saisit ce qu'est le rôle et la place alloués au Service d'urbanisme par l'administration municipale en place. L'urbaniste est ici perçu comme un théoricien complètement déconnecté de la réalité et dépourvu de tout sens pratique. Pour pallier à son "rôle", la préférence va à une gestion du développement urbain au coup d'oeil et au bon gré des promoteurs privés.

Concernant les réactions sur le projet de la salle de concert de l'OSM, les propos transcrits ont deux objets principaux: le besoin réel d'un tel équipement culturel à Montréal et le choix du site. Pour notre étude, c'est le second objet qui nous intéresse et à ce sujet nous pouvons noter que tous les intervenants s'accordaient et s'étaient montrés intéressés à localiser la dite salle de concert sur le site d'intervention de Cadillac Fairview et ce, pour des raisons de coût, d'infrastructures et de prestige. Tout cela constitue en fait une manière de procéder que l'on peut qualifier de rationnelle. Mais des propos tels que "...si ce sont des promoteurs privés qui construisent la salle, ils peuvent bien la construire là où ça leur convient..." ou encore "c'est pas le monument qui fera la salle mais bien ce qu'on y fera..." viennent brouiller cette rationalité dont on vient de parler, dans la mesure où ils véhiculent une vision d'un développement un peu à n'importe quel prix. On ne semble nullement se soucier d'autre chose que d'avoir une salle de concert, ce qui rappelle l'attitude du maire Drapeau qui ne semblait intéressé que par la création d'emplois à Montréal, et celle du conseiller municipal, dont nous avons vu plus haut qu'il était préoccupé simplement par l'élimination des sites vacants du centre-ville.

Ces réactions concernant le projet Cadillac Fairview en général et celui de la salle de concert montrent que l'argumentation du groupe de participants satisfaits du projet initial est très limitée sur le plan de la variété. Elle se concentre sur des aspects purement économiques et se limite à une vision du développement à court terme. En cela, elle illustre la tendance d'aménagement régnante alors à Montréal et qui a mené à la controverse McGill College, objet de notre étude.

Nous arrivons maintenant aux réactions concernant le rapport intérimaire. Tout

d'abord, en ce qui concerne les points de ce rapport qui ont rallié les participants aux membres du comité consultatif, nous pouvons remarquer que l'objet principal des propos transcrits concerne spécifiquement les grandes lignes de l'esquisse proposée dans ce document. Les participants ont manifesté leur accord sur les concepts généraux avancés par le comité comme la cohérence, l'harmonie, l'unité, la variété visuelle, le changement et l'amélioration de l'état existant du site, le monumentalisme et la grandeur civique réservés à l'institution culturelle qu'est la salle de concert de l'OSM. Ils ont aussi montré leur accord avec le programme d'aménagement fonctionnel et structurel proposé pour le secteur McGill College. En effet, on était favorable à l'établissement d'un équipement culturel prestigieux comme la salle de concert sur l'avenue. On était aussi pour la création d'espaces urbains de qualité, accueillant et répondant avant tout à des fonctions sociales. De même, on était en faveur de la notion de centralité urbaine et de ce qu'elle impliquait comme marquage au sol et sur le plan spatial en général. Le consensus créé autour des concepts de boulevard structurant et de percées visuelles déterminées va lui aussi dans ce même sens.

Ainsi, l'esquisse contenue dans le rapport intérimaire englobait bien les différentes revendications en matière d'aménagement spatial qui avaient été exprimées par le groupe majoritaire lors de la première séance de consultation publique. Cela a été exprimé aussi bien par les intervenants qui en étaient à leur deuxième présentation devant le comité que par ceux qui en étaient à leur première.

Mais si cette esquisse a engendré des réactions positives par ses aspects reliés aux concepts et au programme fonctionnel et structurel, nous ne pouvons en dire autant des aspects touchant au design et aux formes en général. Les participants de ce groupe majoritaire ont demandé au comité des améliorations précises à apporter à son esquisse. Selon ce que montre le tableau E, celles-ci étaient variées et touchaient à trois des quatre thèmes généraux. Elles étaient dans certains cas d'ordre purement technique, alors que, dans d'autres cas, elles insistaient sur une revendication déjà exprimée et que le rapport intérimaire semblait avoir négligée ou mal précisée.

Ainsi, concernant le premier thème général relié à l'esthétique, l'identité, l'image et la fierté, nous pouvons remarquer que ce sont des aspects très concrets du projet Cadillac Fairview et de l'aménagement de l'avenue qui ont constitué l'objet des propos transcrits. Ces aspects peuvent être résumés dans le langage architectural envisagé, le dimensionnement des espaces prévus pour les différentes activités sur l'avenue et de la largeur même de l'avenue, et enfin dans la hauteur des bâtiments. Les objectifs que l'on peut retrouver derrière tout cela ne sont en fait que ceux que nous avons déjà retracés dans notre analyse de la première séance de consultation publique, c'est-à-dire, l'intégration du projet de Cadillac Fairview dans son environnement physique et architectural existant, la mise en valeur de la vue sur la montagne et la recherche d'une urbanité spécifique à ce lieu prestigieux qu'est l'avenue McGill College. Ces objectifs ont été nettement précisés et délimités à travers des expressions comme "...il faut mettre l'accent (...) au niveau du sol...", "...maintenir le dégagement qu'offre l'élargissement de la rue...", "les dimensions finales de la chaussée doivent dépendre d'une étude minutieuse...", "That aperture (...) depends more upon the height of buildings..." ou encore "...we want to create a place...", etc.

Concernant le second thème général, soit celui touchant à l'espace social, à l'animation et à la fonctionnalité, là encore des améliorations précises ont été suggérées. Leur objet de base était la structuration spatiale et fonctionnelle de l'avenue McGill College. Les suggestions concernaient précisément l'élaboration du programme fonctionnel, de la structure spatiale qui organise ces fonctions et enfin de l'aménagement et du design de l'espace qui accueille ce même programme. Encore une fois, c'est l'espace-rue au sens traditionnel du terme qui a été au coeur des différentes interventions. Cet espace que l'on a qualifié d'espace de fréquentation, d'espace public à usage autre que simplement commercial, d'espace accueillant pour le flâneur, pour tous les Montréalais et de tout âge, etc., se devait d'être meublé, traité sur le plan architectural, planté de verdure, spacieux, souple, flexible, continu, animé, et se caractériser par d'autres attributs spécifiques qui permettraient à l'avenue McGill College d'acquérir les qualités d'un lieu urbain vécu et doté d'une pleine urbanité.

Concernant le troisième thème général ou encore de l'économie et de l'image de la ville, le tableau E ne présente pas de propos transcrits. En fait, comme nous l'avons mentionné précédemment, les participants à cette seconde séance de consultation publique n'ont pas fait allusion à ces thèmes de manière textuelle. Mais nous pouvons percevoir à travers l'ensemble des interventions une prise de conscience de l'importance du cadre bâti pour l'image de la ville, dans le contexte de son développement économique en général. Le travail du comité comme tel semble même indiquer que cet aspect du débat sur le projet d'aménagement en cours est bien acquis chez la grande majorité des participants.

Nous arrivons au quatrième et dernier thème général, relié au processus de planification et à la gestion du développement urbain, où nous pouvons noter que l'objet principal des propos transcrits concerne spécifiquement l'importance du processus de planification urbaine enrichi d'un mécanisme de débat public. Encore une fois, les participants ont insisté sur l'importance des études d'impact lors de l'élaboration de projets de développement urbain, surtout au centre-ville, espace particulièrement sensible. Ils ont aussi énuméré une série de recommandations qu'ils voulaient inclure dans le rapport final du comité destiné à la Ville de Montréal. Ces recommandations ont été adressées en fait à l'attention du Service d'urbanisme et elles concernaient tout particulièrement l'instauration d'un processus de consultation publique en bonne et due forme, l'interdiction des passerelles au centre-ville, l'exigence d'effectuer des études d'impact complètes et approfondies avant toute décision finale sur un projet de développement urbain au centre-ville, le réglementation de la hauteur des bâtiments en fonction de l'ensoleillement de l'espace urbain (public), la précision de l'objectif premier du développement urbain à Montréal. Ces recommandations se veulent autant d'appels à l'action et à l'intervention constructive de la part des autorités municipales montréalaises dans le développement équilibré de la ville. Les participants ont formulé des orientations précises après avoir réclamé un plan directeur pour l'aménagement du centre-ville et du secteur McGill College en particulier.

Ces améliorations que les participants à cette seconde séance de consultation

publique ont demandé au comité d'apporter à sa proposition finale touchent, d'une part, au concept d'aménagement sur lequel le comité travaillait et d'autre part, aux recommandations formelles à faire à l'Hôtel de Ville. Ainsi, on s'est appliqué au niveau des deux premiers thèmes généraux à enrichir le concept d'aménagement esquissé par le comité avec des idées originales, alors qu'au niveau du dernier thème général, on a précisé quelques points importants qu'un plan directeur pour le secteur McGill College et le centre-ville en général devrait inclure.

2.4.2 RESULTATS DE L'ANALYSE DES DIFFERENTES INTERVENTIONS

L'analyse du contenu du tableau E nous a permis de constater en premier lieu que la tendance d'aménagement émergente qui a été décelée lors de notre analyse des interventions de la première séance de débat est bien présente et que la majorité des participants qui l'appuyait était toujours là. A cet effet, il faut noter que sur les vingt intervenants, quinze était contre le projet Cadillac Fairview tandis que cinq autres l'appuyaient.

Par la suite, nous avons examiné les propos qui touchaient plus ou moins directement au projet Cadillac Fairview. L'analyse s'est focalisée sur les arguments avancés par le groupe des satisfaits du projet. Cela nous a permis de préciser un peu plus les bases de cette argumentation. En effet, nous avons constaté qu'en plus des arguments purement économiques que nous avions déjà repérés au tableau D, il y en avait au moins un autre qui touchait plutôt à la mentalité des gens et à leur subjectivité. Nous avons saisi que le rôle de la planification urbaine et de l'urbanisme comme branche importante du développement des villes n'étaient pas perçus d'un bon oeil chez le conseiller municipal tout particulièrement. Cela n'est pas sans conséquence pour la controverse McGill College.

Puis, notre examen approfondi de la tendance d'aménagement émergente nous a révélé que les participants majoritairement ont confirmé les concepts de cette nouvelle

tendance que sont le changement et l'amélioration de l'état existant du site, la continuité (historique), l'unité, la cohérence, l'ordre, l'harmonie, la clarté, le monumentalisme (du site par rapport à la ville et de la salle de concert par rapport au site), la variété visuelle, la grandeur civique et le symbolisme. Ils ont aussi confirmé le programme de cette même tendance d'aménagement sur le plan des fonctions et de la structure. On a ainsi accepté la restructuration fonctionnelle (espace urbain, espace social, etc.) et structurelle (boulevard et percées visuelles) proposée dans l'esquisse du rapport intérimaire.

Mais les participants ont tenu à faire remarquer au comité que sur le plan de la forme (architecture), le design urbain était ce qu'il y avait de mieux pour concevoir l'aménagement de ce site particulier de l'avenue McGill College et ce, sans tomber dans des concepts rigides de symétrie ou encore d'uniformité dans la hauteur des bâtiments. En cela, les intervenants ont clairement exprimé leurs désirs de revenir à des principes de conception et d'organisation spatiales classiques sans pour autant retourner à un formalisme purement abstrait et sans liens avec toutes les données existantes du site comme tel.

Les participants ont aussi insisté fortement auprès du comité pour qu'il inclue dans son rapport final, destiné à l'attention de l'Hôtel de Ville, des recommandations précises sur ce que n'importe quel plan directeur d'urbanisme devrait comprendre. Ces recommandations consistaient en une série de règlements complémentaire au concept d'aménagement proposé par le comité consultatif. En cela, elles forment une bonne partie d'un outil important de la nouvelle tendance d'aménagement, soit le plan directeur réclamé lors de la première séance de consultation publique.

En résumé, nous pouvons dire que la tendance d'aménagement urbain qui ressort de cette seconde séance de débat public est bel et bien celle que nous avons retracée à l'issue de la première journée de consultation. Elle est fondée sur le développement économique comme vecteur du développement social et culturel à Montréal. Elle est nourrie par les concepts que nous avons énumérés plus haut. Quant à son programme, il comprend trois volets: les équipements culturels et l'espace public sur le plan

fonctionnel, la structuration de l'espace urbain sur la base de perspectives visuelles, de boulevard axial, de centralité urbaine, etc., et enfin l'architecture urbaine sur le plan morphologique. Sur ce dernier point, cette tendance d'aménagement urbain diffère légèrement de celle issue de la première séance de débat public. En effet, l'approche urbanistique trop formaliste est ici rejetée au profit d'une approche basée plutôt sur des principes de design urbain répondant à des besoins spécifiques et tenant compte de données existantes et vérifiables, qui concernent aussi bien le milieu physique que socio-culturel dans lequel on intervient avec son projet. Toutes ces données de la tendance d'aménagement précisent enfin le cadre de la gestion du développement et de l'aménagement urbain à Montréal, c'est-à-dire, la planification à court, moyen et long termes.

3 RECAPITULATION

Comme nous venons de le voir à travers l'ensemble de l'étude qui a précédé, le processus de consultation publique a constitué l'axe d'analyse par excellence de ce second chapitre. Nous tenterons ici de récapituler ses points saillants qui nous permettront de mieux cerner son apport par rapport à l'événement McGill College comme tel.

Nous avons vu au tout début que le promoteur immobilier concerné par la controverse a adopté une attitude toute particulière en acceptant de s'asseoir avec les Montréalais et de discuter de possibilités d'amélioration de son projet sur le plan du design en particulier. Sachant (ou présumant) que cela ne pouvait qu'être bénéfique pour tous, il a mis en marche un processus de consultation publique que les Montréalais ont accueilli avec beaucoup d'enthousiasme. Ils ont bel et bien exprimé des regrets sur le fait que l'administration publique n'a pas devancé le promoteur immobilier en ce sens, mais ils ont saisi l'occasion qui leur a été offerte de participer de manière réelle et effective à l'aménagement de leur centre-ville. En ce sens, cela montre l'engagement réel des Montréalais dans le développement de leur ville.

Nous avons vu aussi que la participation des différents groupes d'intérêts à cette discussion publique était non seulement importante en terme quantitatif, mais qu'elle a impliqué aussi des gens appartenant aux quatre principaux groupes d'acteurs sociaux à Montréal. En effet, on retrouve à travers les listes des intervenants aux deux séances de consultation publique des gens qui provenaient aussi bien du milieu des affaires et de la politique que du monde des professionnels de l'aménagement, de la scène artistique et des groupes de citoyens et du public en général. Tous et d'une voix presque unanime ont exprimé leurs points de vue concernant le type de développement qu'ils souhaitaient pour leur ville et les objectifs auxquels celui-ci devrait répondre. En ce sens, nous avons saisi que les Montréalais participants recherchaient un développement urbain équilibré qui répond aux aspirations économiques, sociales et culturelles de la société.

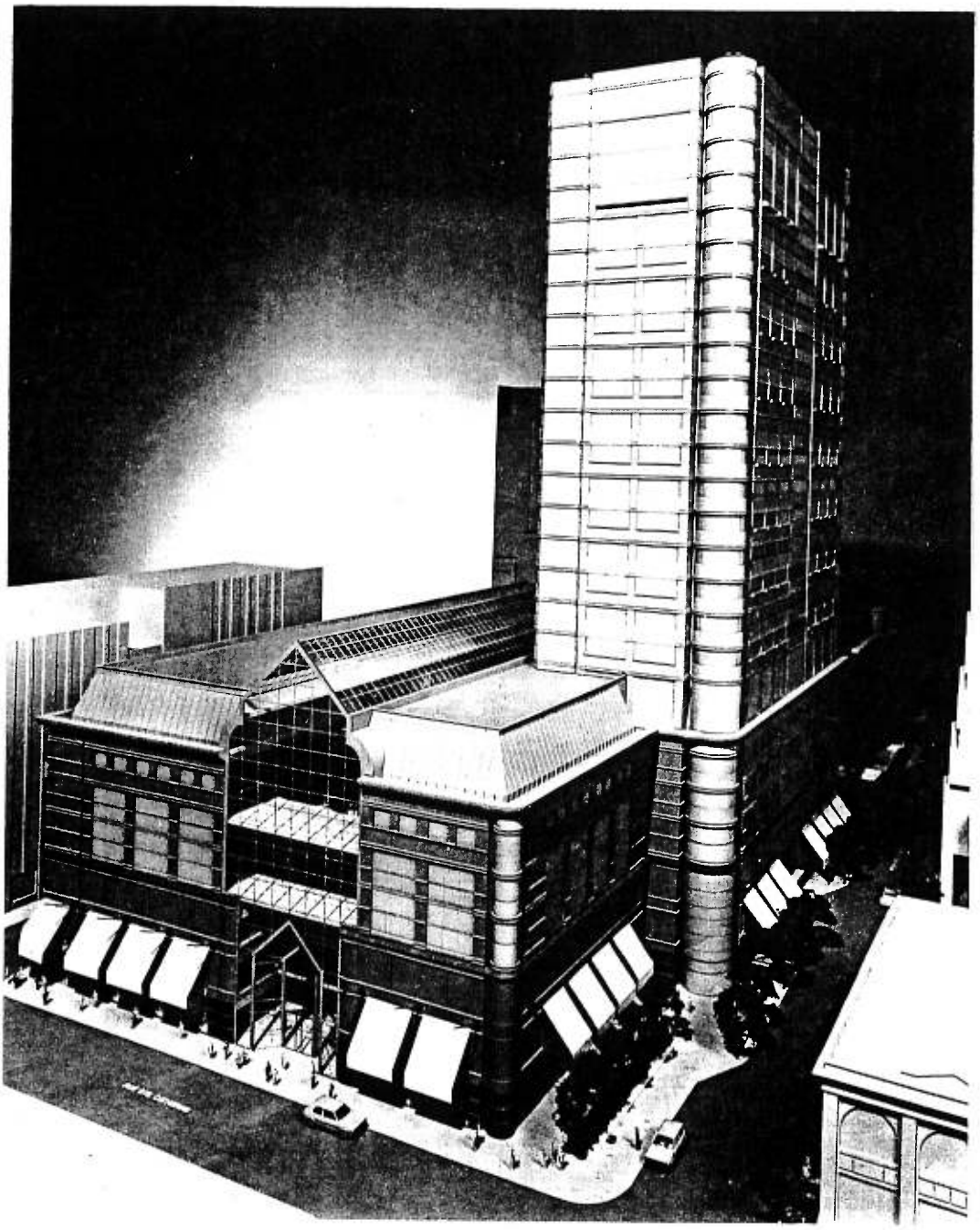
Par la suite, nous avons vu que les critiques soulevées par les intervenants concernaient des aspects importants du processus de planification et de conception de l'aménagement urbain au centre-ville. On a soulevé des questions liées, d'une part, à la gestion et à la planification du développement, qui touchaient directement au rôle des autorités publiques montréalaises, et, d'autre part, au concept même du projet Cadillac Fairview. A ce niveau, il faut noter que si le premier volet constituait un appel à l'action et à l'intervention des représentants élus de façon efficace pour mener à bien le développement de la ville, le second volet présentait plutôt des repères pour orienter ces mêmes actions. En effet, le fait de relever, par exemple, le problème de la qualité du cadre bâti au centre-ville mettait tout de suite l'accent sur le lien entre cet aspect de l'aménagement de l'espace et ses répercussions sur la vie économique, politique et sociale de la communauté montréalaise; ce qui permettait alors de placer l'action que l'on recherchait sur la piste de l'esthétique, de la continuité historique, des besoins d'ordre personnel (psychologiques) et de gens ordinaires, et pas uniquement sur le chemin de la rentabilité économique pure et immédiate.

Ainsi, nous pouvons dire que ces critiques relevées par les participants à ce débat public sur l'aménagement de l'avenue McGill College nous ont permis de saisir les grandes lignes d'une nouvelle tendance en matière d'aménagement et de design urbain

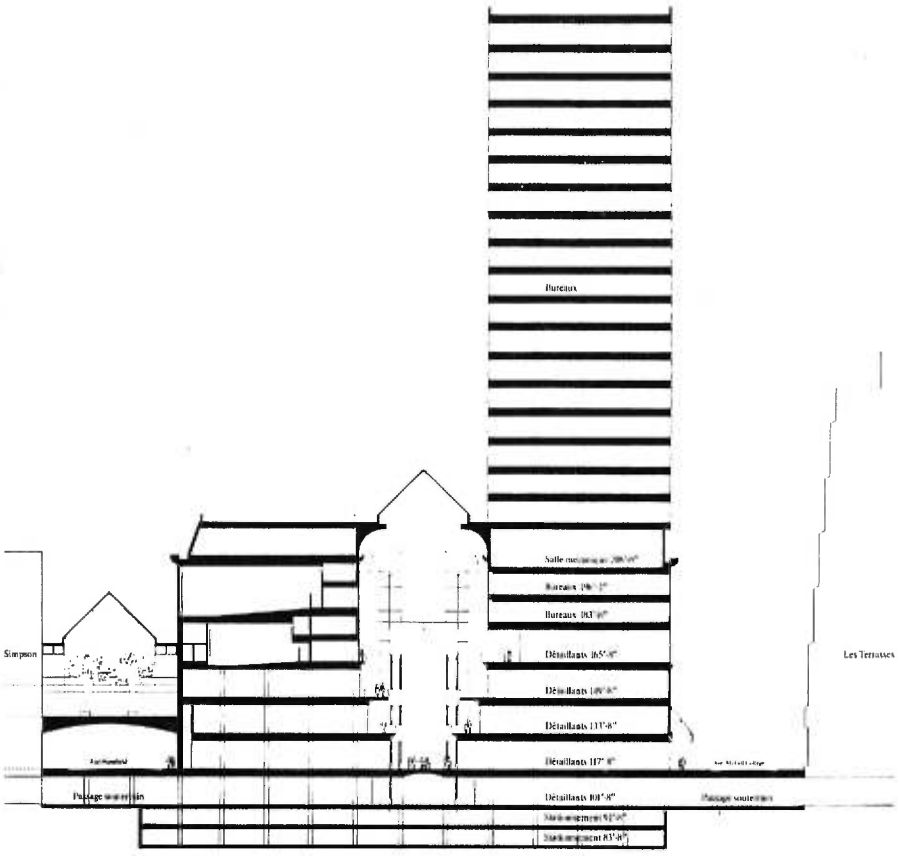
émergente à Montréal. Celle-ci commençait à être définie par certains aspects comme ses objectifs de satisfaction de besoins fondamentaux de la communauté montréalaise, de réponse à des critères de qualité esthétique et de continuité historique.

Puis, et en dernier, nous avons vu que les participants avaient proposé des solutions bien concrètes quant aux critiques soulevées. Celles-ci touchaient aussi bien à des aspects de gestion et de planification du développement qu'à l'aménagement et au design de l'avenue McGill College. Sur le premier point, on a proposé l'élaboration collective d'un plan directeur qui fixerait de manière claire et transparente les objectifs de développement communs à tous les Montréalais. Sur le second point, on a plutôt fixé, d'une part, les concepts clés ou encore les objectifs généraux sur lesquels serait fondé tout le contenu de ce plan directeur et, d'autre part, les éléments premiers de ce même plan, à savoir, son programme et les principes d'aménagement et de design sur lesquels il devrait être basé.

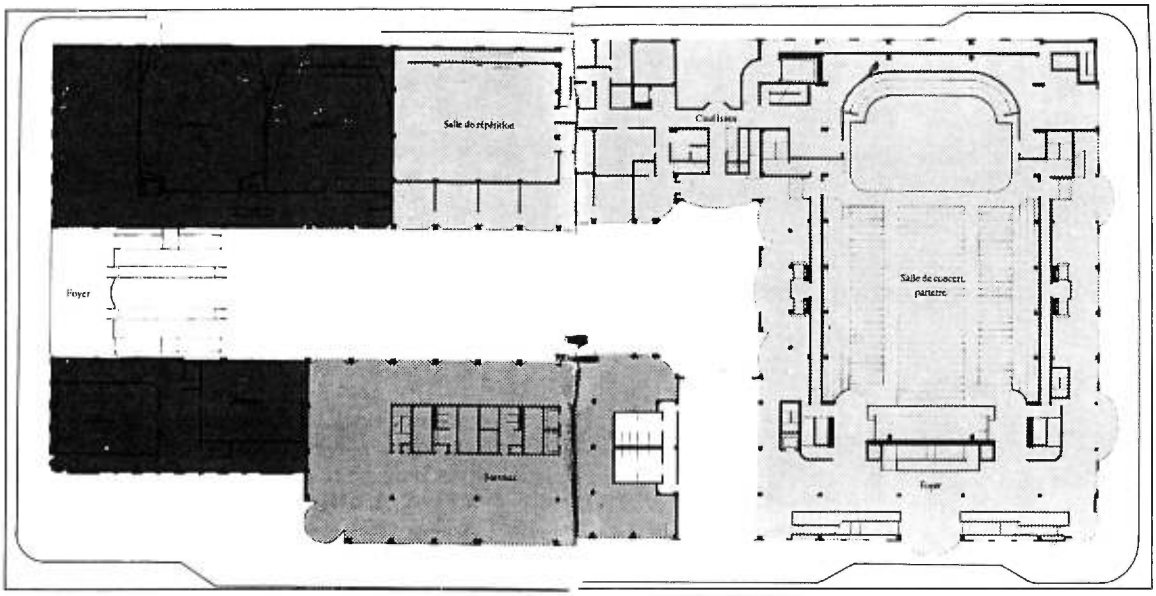
Ainsi, nous retrouvons parmi les objectifs généraux mis de l'avant celui de l'amélioration de l'état existant, de la cohérence et la fonctionnalité, de l'unité, de l'ordre et la clarté, de l'harmonie, du symbolisme, du monumentalisme, de la grandeur civique et de la variété visuelle. Quant au programme proposé à l'intérieur du plan directeur, il comprendrait trois principaux aspects. Sur le plan fonctionnel, on a proposé la réalisation d'espaces et d'équipements publics. Sur le plan des formes ou encore de l'esthétique, on a suggéré une architecture distinctive à caractère classique. Quant au niveau structurel, on a avancé une re-formulation de la structure spatiale de l'avenue en fonction des perspectives visuelles et de la centralité urbaine du site dans son ensemble. Tout cela est mis en forme à travers des principes d'aménagement et de design qui évoquent plutôt ceux du design urbain comme tel et que nous essayerons d'élaborer un peu plus lorsque nous arriverons à l'analyse de la solution d'aménagement proposée par le comité consultatif.



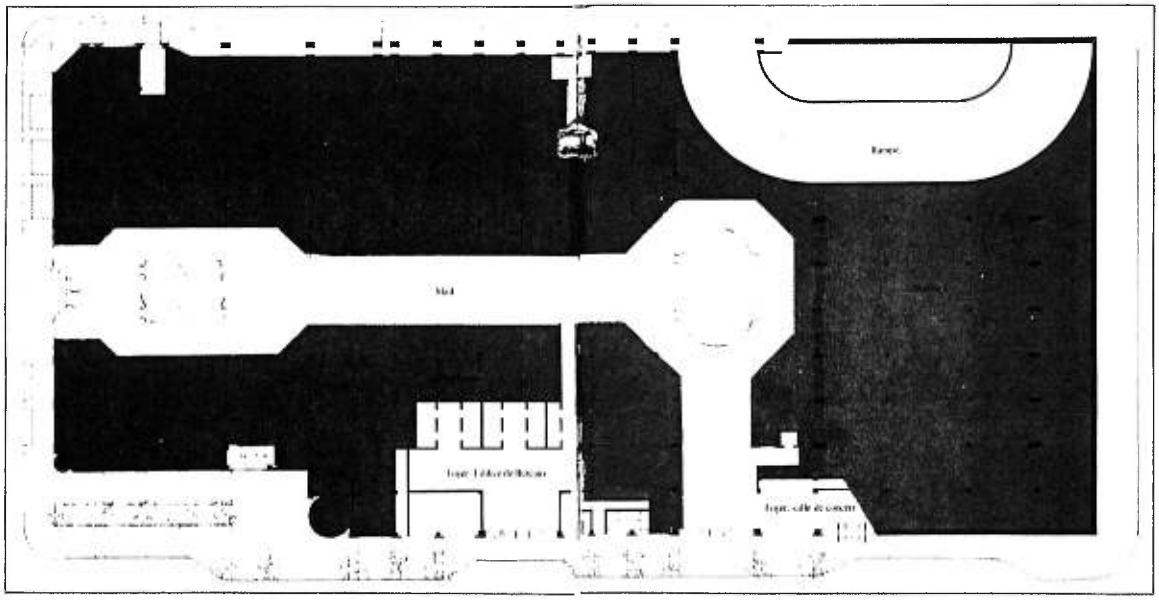
Pl. 8A _ Maquette de la version améliorée du projet de Cadillac Fairview datant de juin 1984. (Source: O. Hénault, 1984)



Pl. 8B _ Coupe et maquette sans la tour de bureaux de la version améliorée du projet de Cadillac Fairview datant de juin 1984. (Source: O. Hénault, 1984)



a _ Plan d'étage correspondant au parterre de la salle de concert, niveau 183'8" et 185' 2"



b _ Plan du RDC. Affecté au commerce, niveau 117'8"

Pl. 8C _ Plans du rez-de-chaussée et du 4e étage de la version améliorée du projet de Cadillac Fairview datant de juin 1984. (Source: O. Hénault, 1984)

Pl. 8D _ Vue sur la salle de concert de l'OSM conçue par l'architecte R.T. Affleck dans le cadre du projet Cadillac Fairview, juin 1984. (Source: Fond David Powell)

Chapitre 9

LES RESULTATS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Le processus de consultation publique lancé par le promoteur immobilier Cadillac Fairview avait pour but la proposition d'un cadre d'aménagement qui pouvait constituer une sorte de canevas pour les modifications à apporter à son projet de complexe multifonctionnel. On a alors formé un groupe de travail et décidé de proposer un plan directeur d'aménagement pour l'ensemble du secteur McGill College. Ce groupe a écouté les participants au débat public et défini avec eux ce que devrait être le contenu de ce plan de façon précise. Au bout de deux mois de travail de collaboration et de synthèse, l'ensemble des efforts a abouti à un rapport final qui contenait une série de recommandations et une solution d'aménagement proposée par le comité.

L'analyse du processus de consultation publique nous a permis de saisir les concepts et le programme d'intervention de la nouvelle tendance d'aménagement émergente. Nous essayerons ici de délimiter de façon détaillée ses principes d'aménagement et de composition, qui semblent se nourrir de ceux du design urbain. Ces principes seront retracés par l'analyse des recommandations du comité consultatif, ainsi que de la solution d'aménagement proposée sur la base de ces mêmes recommandations. Par la suite, nous analyserons les réactions suscitées par cette proposition au sein des différents milieux montréalais et ce, pour mesurer la compatibilité de ces principes mis en forme par le comité consultatif avec les attentes exprimées lors des audiences publiques.

1 LE RAPPORT FINAL DU COMITE CONSULTATIF POUR LE DESIGN URBAIN DU SECTEUR McGILL COLLEGE

Prévu pour le 12 septembre 1984 dans le calendrier initial, le rapport final du Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill College a été publié le 26 septembre. C'est un document[108] volumineux d'environ 170 pages avec des illustrations abondantes. Il se divise en deux grandes sections, l'une à caractère informatif et l'autre plutôt analytique[109].

Dans la première section, on retrouve deux parties principales: la première est consacrée à la description du mandat du comité et de sa méthodologie de travail, de même qu'à un bref historique de l'avenue McGill College. La seconde partie est constituée de l'ensemble des résumés des mémoires et des présentations que le comité a recueillis lors des deux séances de consultation publique, ainsi que des rapports d'experts commandés par le comité.

Dans la seconde section, on trouve également deux autres parties. La troisième partie du rapport comprend deux volets: l'un est consacré à une analyse-synthèse de quelques aspects déterminés de la problématique de l'aménagement du site en question; l'autre présente les recommandations qui en découlent. Quant à la quatrième partie, elle consiste en un exposé de la solution recommandée par le comité. On y trouve notamment le plan d'aménagement de l'avenue proposé par ce comité et son architecte P. Rose.

Notons aussi que le document s'ouvre par une lettre de présentation du rapport final que le comité a adressée à l'attention du maire de Montréal, M. J. Drapeau.

---

108 Le document intitulé: L'avenue McGill College, une solution est répertorié dans le Fond d'archives David Powell _ Op. Cit.

109 Notons ici que la table des matières du document comprend huit points. Notre première section regroupe les points 1, 2, 3, 4 et 5, alors que la seconde section englobe les points 6, 7 et 8.

Ce sont là les différentes parties qui composent ce document final du comité consultatif. Pour les besoins de notre étude, nous nous attarderons, d'une part, sur le contenu de la lettre de transmission du rapport au bureau du maire, car elle nous permet de saisir directement les positions du comité vis-à-vis de la problématique d'aménagement du secteur McGill College. D'autre part, le contenu de la seconde section (parties 3 et 4) est particulièrement important car il nous permet de comprendre non seulement comment le comité a finalisé la définition de la nouvelle tendance d'aménagement depuis la dernière journée de débat, mais aussi comment il l'a traduite en termes graphiques et, par conséquent, en un ensemble d'espaces en trois dimensions.

La lettre de transmission est un document de plus de deux pages adressé au maire J. Drapeau et signé par les huit membres du comité consultatif. Après avoir résumé les faits et les circonstances qui ont mené à la création du groupe de travail, on précise que la mandat du comité n'est autre que la proposition de "critères d'aménagement urbain visant à construire une avenue de prestige entre l'esplanade de la Place Ville-Marie et le campus de l'Université McGill"[110]. Ainsi, nous pouvons saisir ici qu'il s'agit d'une simple proposition qui reste à approuver par les autorités compétentes en la matière. Le comité ne se veut nullement un substitut à cette autorité et, à cet effet, il a précisé tout de suite après, en prenant soin de bien souligner son texte, que:

> "il ne fait (...) aucun doute dans notre esprit que la décision finale portant sur tout plan d'aménagement dépend exclusivement du conseil municipal de Montréal. Nos efforts visent à formuler des suggestions qui seront soumises à l'approbation des représentants élus"[111].

Quant à la portée de ces propositions, le comité a bien fait remarquer que les dites recommandations étaient toutes faciles à mettre en application et qu'elles permettraient de rehausser le prestige de l'environnement urbain montréalais. Il a écrit à ce sujet:

---

110 Extrait de la lettre jointe au rapport final du comité, intitulé: McGill College. Une solution. p. 1.

111 Ibid. p. 2 de la lettre.

> "Montréal est reconnue comme une ville d'affaires et de culture de premier ordre. Nos propositions pour l'aménagement de l'avenue McGill College ont pour objet d'ajouter à ces dimensions vitales de Montréal...
> "Nous percevons le centre-ville de Montréal comme (...) un lieu qui a une histoire, une architecture qui lui est propre, bref, un lieu qui fait de Montréal une ville différente, reconnue parmi les plus belles du monde.
> "...Montréal est une ville où la diversité est reine (...). Au delà de cette diversité, tous les Montréalais s'entendent pour faire de leur ville un lieu où il fait bon vivre"[112].

Nous reconnaissons là une argumentation en faveur de cette notion de centralité urbaine qui s'était nettement dégagée lors de la consultation publique. Le comité l'a délimitée ici aussi bien dans ses aspects fonctionnels et morphologiques que symboliques et sentimentaux. En cela, les positions du comité résument bien l'ensemble des préoccupations exprimées par la majorité des différents groupes d'intérêt montréalais.

Concernant le contenu de la seconde section de ce rapport du comité consultatif, nous entamons ici son analyse en deux temps: d'abord, les recommandations du comité, puis la solution d'aménagement qu'il a proposée.

1.1 LES RECOMMANDATIONS DU COMITE

Pour élaborer ses recommandations, le comité est parti des sept critères d'aménagement et de design qu'il s'était fixés dans son mandat d'une manière sommaire[113] au tout début du débat. Nous retrouvons ici ces mêmes critères mais beaucoup mieux précisés et ce, en étant décomposés en un ou plusieurs sous-critères essayant d'englober tous les aspects possibles de l'étude générale, ce qui a donné la grille d'analyse suivante:

1. Largeur et design de l'avenue
   - _ circulation des véhicules
   - _ circulation piétonne

---

112 Ibid. p. 2 et 3 de la lettre.

113 Ces critères de design ont été précisés dans le rapport intérimaire. Nous les avons rapportés à la page 397 du chapitre précédent.

_ stationnement
_ aspect visuel
_ ensoleillement et problèmes de vent

2. Espaces publics
   _ utilisation de l'espace et activités
   _ aménagement paysager: plantation, mobilier urbain, repères et art urbain
3. Edifices et espaces privés
   _ inter-relations des édifices et leur profil sur l'avenue
   _ vocation des édifices
   _ espaces privés ouverts
4. Inter-relations des édifices
   _ voies souterraines et passerelles piétonnes
5. La salle de concert
   _ utilisation culturelle et commerciale du milieu
   _ architecture de la salle de concert
6. Impact économique
   _ impact économique à Montréal
7. Impact sur la circulation.

Une fois cette grille d'analyse fixée, on a procédé à une analyse-synthèse de l'ensemble des données recueillies par le comité. Celle-ci consistait à examiner chacun des sous-critères sous trois angles, soit: les données de base existantes; les analyses provenant de la consultation publique; et les propres analyses du comité. La synthèse de ces trois points permettait au comité de formuler une ou plusieurs recommandations de design selon le cas. Le comité a abouti à quarante-cinq (45) recommandations listées par critère de design[114].

Nous pouvons noter que ces recommandations du comité constituent une synthèse de tout ce qui a été dit sur l'aménagement du secteur McGill College et de tout ce qui en constitue les différents aspects. Il s'agit d'une sorte de liste de base à partir de laquelle on pourrait élaborer une solution d'aménagement pour le secteur concerné et c'est d'ailleurs ce que le comité a fait dans la dernière partie de cette seconde section du rapport final. Nous analyserons ici ces recommandations en liaison avec la tendance d'aménagement urbain émergente. Nous préciserons par là même le programme et les

---

114 Cette liste complète des 45 recommandations est reproduite en annexe V, p. 601.

principes d'aménagement de cette tendance, qui sont en fait élaborés ici de façon définitive.

1.1.1 ANALYSE DES RECOMMANDATIONS DU COMITE

Notre examen des quarante-cinq recommandations formulées par le comité consultatif nous a permis de noter qu'elles concernaient tout spécifiquement, et ce, de façon majoritaire, l'aménagement de l'avenue McGill College en tant qu'espace urbain. Elles ne touchaient qu'aux éléments qui définissent cette avenue comme un lieu urbain très particulier du centre-ville de Montréal. Nous résumons ces éléments en quatre points précis:

_ l'emprise de l'avenue;
_ les façades urbaines de l'avenue;
_ l'aménagement paysager de l'avenue; et,
_ les espaces de l'avenue.

Ces points nous ont permis de classer les recommandations par groupe, de déduire le ou les objectifs d'aménagement et de design visés pour chacun d'entre-eux et de construire le tableau F qui suit. Notons que nous avons mis dans un cinquième groupe nommé "autres" des recommandations qui ont plutôt trait au projet Cadillac Fairview comme tel.

Tableau F _ Les recommandations du comité consultatif

ELEMENTS DE L'AVENUE	RECOMMANDATIONS	OBJECTIFS
1 _ Emprise de l'avenue	_"La chaussée, non divisée, de l'avenue devra avoir une largeur de 40' au nord du boul. de Maisonneuve et de 42' au sud du même boul.", (1). _"Une artère à sens unique vers le sud d'une largeur de 22' entre les bordures du trottoir devra être construite entre les rues Ste-Catherine et Cathcart", (2). _"En face de la salle de concert, il faudra aménager une aire de transit d'une largeur de 8'", (3).	_ Intégrer la circulation mécanique à celle des piétons et non le contraire.
	_"La largeur du trottoir pour fins de circulation piétonne, en dehors des espaces requis pour les arbres et le mobilier urbain devrait avoir un min. de 12' et un max. de 16' net", (4). _"La largeur des trottoirs devrait être de 20 à 25'. Une zone de 12 à 16' serait destinée à la circulation piétonnière, une zone linéaire de 5' serait prévue pour les arbres et le mobilier urbain. Une zone-tampon de 3' serait également prévue, adjacente à la chaîne de trottoir", (16).	_ Définir/délimiter l'espace réel réservé aux piétons sur le trottoir.
	_"Le stationnement devra être interdit, en tout temps sur l'avenue (...) du côté est, entre la porte d'accès du parc de stationnement (...) Les Terrasses jusqu'au boul. de Maisonneuve, au nord, et jusqu'à la moitié du pâté, au sud", (7). _"Le stationnement devra être interdit des deux côtés de l'avenue, près des intersection...", (8).	_ Diminuer l'inconfort de la circulation des véhicules pour le piéton.

2 _ Façades urbaines de l'avenue	_"Dans la mesure du possible, la vue vers le nord à partir de divers points le long de l'avenue (...) devrait encadrer de façon symétrique la croix, le versant est de la montagne, la silhouette de l'hôpital R.V., l'édifice du réservoir municipal et l'édifice de la faculté des Arts", (9). _"L'avenue devrait être assez large pour permettre une vue dégagée des éléments décrits [ci-haut] et les lignes des édifices doivent fermement encadrer ce paysage", (10).	_ Déterminer la largeur de l'avenue en fonction de la vue précise vers le nord.
	_"Les nouvelles constructions doivent être conçues de façon à permettre l'ensoleillement du trottoir (...) est...", (12).	_ Déterminer la ligne d'implantation des bâtiments en fonction de l'ensoleillement.
	_"Les divers points de vue au sud de la rue Ste-Catherine, en particulier à partir de la plaza de la Place Ville-Marie, justifient certaines limites quant à la hauteur des nouveaux édifices du côté ouest de l'avenue", (11).	_ Déterminer la hauteur des bâtiments en fonction de la vue nord.
	_"Les nouvelles constructions doivent utiliser les critères d'ensoleillement pour déterminer la masse et l'orientation des édifices et, permettre l'ensoleillement de l'avenue", (13). _"Tous les nouveaux édifices devront faire l'objet d'études afin d'éviter que les secteurs soient trop sujets à des problèmes causés par le vent", (15).	_ Déterminer la hateur des bâtiments et le traitement des façades en fonction de l'ensoleillement et des effets du vent.
	_"La largeur utile recommandée pour l'avenue est de 90'. La hauteur recommandée du "mur d'encadrement", dans une proportion de 1:1 avec la largeur, est de 90'. La hauteur	_ Garder le rapport traditionnel de proportionnalité entre la

	max. permissible est de 112' et la hauteur min. De 45'", (28).	hauteur de la façade et la largeur de la rue, et ce, en utilisant une ligne de corniche.
	_"De plus, il est recommandé que les lignes en surplomb existantes, décrivant "l'assise du mur d'encadrement", fassent partie du design de la nouvelle construction", (29).	
	_"La salle de concert sur l'avenue (...) devrait avoir son cachet propre et être facilement identifiable comme tel", (37).	
	_"Il est essentiel de doter la salle de concert d'une entrée principale à la fois indépendante et bien démarquée sur l'avenue...", (38).	_ Puiser dans le répertoire traditionnel des éléments de composition des façades urbaines.
	_"La salle de concert devra avoir une solide identité visuelle, distincte des édifices commerciaux adjacents", (39).	
	_"La salle de concert doit avoir le caractère propre à une institution culturelle importante dont la présence physique se manifeste puissamment au grand jour", (40).	
3 _ Aménagement paysager de l'avenue	_"On devrait border d'arbres les deux côtés de l'avenue McGill College", (21).	_ Planter l'avenue de rangées d'arbres.
	_"Le secteur de la salle de concert, le square compris entre les rues Ste-Catherine et Cathcart ainsi que l'extrémité de l'avenue à l'entrée du campus (...) sont trois endroits qui devraient particulièrement bien aménagés pour mettre en évidence leur importance en tant que repère et permettre à l'usager de s'orienter", (22).	
	_"Les oeuvres d'art, les sculptures, les fontaines, le	_ Doter l'avenue d'éléments exceptionnels qui serviront de repères urbains.

	mobilier urbain et l'aménagement paysager devraient être conçus et situés de façon à assurer une grande qualité et une bonne homogénéité", (23). _"Les oeuvres d'art devront être choisies avec la collaboration des propriétaires des immeubles et de spécialistes indépendants", (24).	
	_"Il faudra établir et faire observer la règlementation d'une zone d'une largeur de 5 à 6' sur le trottoir pour le mobilier urbain et les autres accessoires nécessaires", (26).	_ Meubler l'avenue pour les piétons.
4 _ Espaces de l'avenue	_"Il faudra encourager les édifices déjà construits sur le côté est de l'avenue, entre les rues Sherbrooke et Ste-Catherine, à augmenter l'animation de leur rez-de-chaussée pour tirer profit de l'ensoleillement", (14). _"L'avenue ne devrait pas avoir de terre-plein (...)", (20). _"La ville de Montréal doit continuer à interdire la construction de passerelles surplombant les principales artères de la ville", (32). _"Les développements dans le secteur McGill College devraient prévoir des inter-relations pratiques au réseau piétonnier souterrain de la ville", (33). _"Les nouvelles inter-relations doivent mettre en relief les besoins des piétons de s'orienter vers les repères et la relation de ces derniers au niveau de la rue", (35).	_ Créer la continuité spatiale et fonctionnelle là où elle est susceptible de se développer (ensoleillement, réseau existant...).

_"Les différents magasins de rez-de-chaussée sur le nouveau site devraient avoir une porte donnant sur l'avenue", (44).	
_"Les espaces découverts sur l'avenue devraient favoriser les activités spontanées, de même que les événements planifiés", (17).	_ Créer des espaces extérieurs (publics) flexibles et polyvalent.
_"On doit prévoir des espaces pour les rencontres, les promenades, et voir à ce que les gens puissent s'asseoir", (18).	
_"On doit insister sur l'utilisation de repères pour permettre à l'usager de s'orienter", (19).	_ Traiter les espaces urbains (publics) en repères urbains.
_"L'espace ouvert, l'esplanade de la Place Industrielle-Vie, a une importance stratégique face à la nouvelle salle de concert. Il faudra veiller à bien coordonner sa conception", (25).	_ Structurer l'espace extérieur (public) en fonction de l'édifice qui le contient.
_"On doit songer à créer une place publique bien identifiée et bien entretenue sur le côté ouest de l'avenue, sous les murs de la Maison Molson", (27).	_ Créer un lieu de rassemblement.
_"Les constructions sur l'avenue (...) devraient combiner les accès aux commerces de détail et aux bureaux pour créer une circulation piétonnière...", (30).	
_"On devrait encourager les propriétaires des édifices donnant sur l'avenue à intégrer leurs espaces ouverts aux concepts directeurs d'aménagement de l'ensemble afin de mieux participer à l'animation publique de l'avenue et à en améliorer le coup d'oeil", (31).	_ Créer des espaces urbains de transition public-privé.

5 _ Autres	_"La salle de concert devrait avoir un hall avec une présence importante au niveau de l'avenue McGill College", (41). _"Le projet de Cadillac Fairview devrait être conçu de telle sorte qu'il mette en valeur les rues avoisinantes et encourage l'interaction avec les magasins déjà existants...", (43). _"Une attention toute spéciale devrait être portée à l'apparence afin que le projet Cadillac Fairview s'intègre aux environs plutôt que de s'en isoler", (45).	_Intégrer le bâtiment de Cadillac Fairview dans le concept défini pour l'avenue

La lecture du tableau F nous montre que chacun des quatre éléments définissant l'avenue est déterminé à travers les recommandations du comité consultatif suivant des lignes directrices relativement précises. Ces éléments répondent ici à des objectifs bien délimités qui sont soutenus par des concepts précis eux aussi. Ainsi, l'emprise de l'avenue est dimensionnée avant tout en fonction du piéton, de la perspective visuelle sur la montagne et de l'ensoleillement. Ces trois critères permettent de définir une emprise bien spécifique à l'avenue McGill College que l'on ne pourrait retrouver ailleurs. Il s'agit d'une solution unique et originale car elle tient compte de la spécificité du site. Dans ce sens, elle répond à des concepts de cohérence, d'harmonie, d'unité, d'ordre et de fonctionnalité. De plus, ces mêmes trois critères renvoient tous ensemble à l'usager comme tel. Le tout est fait et coordonné en fonction de son confort et de ses besoins fonctionnels, naturels et émotionnels. En cela, la conception de cet espace urbain qu'est l'avenue McGill College remet au centre l'homme et ses besoins les plus subjectifs pour tenter de créer un espace humanisé avant tout.

Le second élément définissant l'avenue est constitué par ses façades urbaines ou, si l'on veut, les parois de cet espace urbain qu'est l'avenue McGill College. Le tableau F nous révèle que la hauteur de ces façades, tout particulièrement celle de l'ouest (pour des raisons bien pratiques de disponibilité du site), est déterminée en fonction de la

perspective visuelle, de la largeur de la rue et de son ensoleillement. Ces trois critères mettent en jeu les spécificités du site. Encore une fois, la solution ne peut être qu'originale et unique. De plus, ces critères concernant la façade urbaine s'avèrent intimement liés à ceux déterminant l'emprise de l'avenue comme tel. Cela vient renforcer les concepts de cohérence, d'harmonie, d'unité, de clarté et de fonctionnalité.

Notons aussi la particularité du critère concernant la largeur de la rue. L'utilisation du traditionnel rapport de proportionnalité entre la hauteur et la largeur est très significatif. Les dimensions sont déterminées au moyen du rapport géométrique basé sur l'équilibre entre les plans verticaux (façade) et horizontaux (rue), l'objectif derrière tout cela étant avant tout le confort de l'usager de cet espace urbain même.

Le tableau F nous révèle aussi deux autres objectifs concernant l'architecture ou le design de ces façades urbaines. Le premier concerne le traitement architectural qui est déterminé lui aussi en grande partie en fonction des données propres au site de l'avenue. Les encorbellements, la protection des entrées des poussées du vent et de la pluie, les décrochés dans la ligne d'implantation des bâtiments, etc., deviennent des éléments de solutions à des problèmes typiquement fonctionnels qui concernent l'usager de cet espace urbain. On reconnaît là un concept de cohérence et de fonctionnalité qui nourrit encore une fois la conception du design de la façade urbaine.

Le deuxième objectif concernant l'architecture de ces façades est le caractère distinctif que l'on peut donner à une partie précise de l'ensemble de la façade, c'est-à-dire, à la salle de concert. A ce niveau, le tableau F nous renvoie à l'utilisation d'éléments architecturaux traditionnels pour conceptualiser ce caractère distinctif. Il s'agit en fait de recourir à un procédé de composition de la façade urbaine autour de cette partie à caractère distinct. On veut que celle-ci appartienne entièrement à la façade ouest mais aussi qu'elle domine le site entier par son architecture. Pour cela, il faut composer avec son langage architectural qui devra être en relation étroite avec tout l'environnement qui l'entoure. Tout cela nous renvoie dans les faits à des concepts d'unité, d'harmonie,

d'ordre, de variété visuelle et de symbolisme.

Concernant le troisième élément définissant l'avenue recherchée, soit son aménagement paysager, le tableau F nous montre que cette avenue devra être plantée d'arbres, "meublée" de façon efficace pour le piéton et qu'elle devra comporter des repères urbains importants. Encore une fois, on remarque ici que l'usager piétonnier est au coeur de la conception de cet aspect important de l'avenue McGill College. En effet, si les rangées d'arbres et le mobilier urbain permettent la création d'une ambiance particulière pour le promeneur sur l'avenue, les repères urbains lui facilitent l'orientation et agrémentent sa promenade, ce qui crée une expérience urbaine personnelle en ce lieu et, par conséquent, au centre-ville de Montréal. On reconnaît ainsi un rôle important à l'aménagement paysager tel que proposé. Il est un élément structurant par excellence de la spatialité de cet environnement urbain particulier. En ce sens, il est soumis aux mêmes règles de composition d'ensemble cohérente et harmonieuse et, par conséquent, nourri par les mêmes concepts d'unité, d'harmonie, d'ordre, de fonctionnalité, de symbolisme, de monumentalisme, de variété visuelle, etc., que les deux éléments définissant cette avenue McGill College qui ont précédé.

Le quatrième élément du tableau F concerne les espaces de l'avenue. On remarque que l'avenue recherchée devrait offrir des espaces polyvalents qui permettent la tenue d'activités diversifiées mais aussi une utilisation maximale des potentiels du site. On note aussi que ces mêmes espaces devraient à leur tour s'inscrire dans une continuité spatiale, fonctionnelle et aussi structurelle avec l'ensemble de l'avenue et de son environnement. Certains de ces espaces devront être structurés en fonction de leur lien avec l'édifice qui les domine, alors que d'autres devront l'être plutôt en fonction de leur rôle de lien entre l'espace public de l'avenue et celui privé de l'édifice. On retrouve là une notion de lien et de dialogue entre le bâtiment et l'environnement qui l'englobe. Avec le dernier point, on reconnaît même un type d'espace bien particulier, qui appartient au répertoire traditionnel des éléments structurants de l'espace urbain. En effet, l'espace rue, dans le sens traditionnel du terme, structure l'organisme urbain en composant les

formes et les structures des espaces en vue d'organiser les liens entre les espaces privés et publics au moyen d'espaces de transit qui se caractérisent avant tout par leur statut semi-public (au lieu de semi-privé). C'est le cas par exemple d'un espace créé par une entrée d'édifice conçue en saillie et couverte par un porche. Tous ces éléments réunis nous renvoient à une constante recherche d'un aménagement spatial basé sur des concepts aussi particuliers que la clarté, l'ordre, l'harmonie, la cohérence, l'unité, l'homogénéité et même le monumentalisme.

Le cinquième et dernier élément du tableau F concerne des recommandations qui ont visé nommément le projet de Cadillac Fairview. On peut noter ici que le seul objectif poursuivi pour ce projet touche spécifiquement à son intégration fonctionnelle, structurelle et spatiale au concept d'avenue proposé ou encore recherché par tous les intervenants dans ce débat sur l'aménagement du secteur McGill College. C'est donc bel et bien l'avenue qui est au coeur des recommandations du comité consultatif.

Ces principaux points saillants de notre lecture du tableau F nous permettent de constater en premier lieu que ce sont les mêmes concepts de base qui nourrissent l'ensemble des objectifs poursuivis par ces recommandations. En ce sens, c'est tout à fait logique vu que le produit final constitue une entité urbaine entière composée des différents éléments visés par les recommandations. Par contre, et c'est notre second constat, ces mêmes concepts trouvent tous une mise en application à travers un répertoire d'éléments classiques de design et d'architecture. La composition des formes et des espaces est omniprésente et la référence à l'utilisation des formes urbaines traditionnelles et d'un langage architectural à caractère classique est relativement perceptible à travers le texte des recommandations mêmes. A cet effet, nous pouvons citer les exemples de la ligne de corniche ou du mur d'encadrement, le monumentalisme et le symbolisme qui distinguent la façade de la salle de concert, l'entrée en saillie de cette dernière, etc.

Ainsi, on retrouve derrière les recommandations du comité consultatif, d'une part,

des concepts bien précis qui ne sont en fait que des objectifs de design qui devront être à la base d'un plan d'aménagement pour l'avenue McGill College et, d'autre part, des principes de design urbain par excellence qui devront donner forme à ces mêmes objectifs. Ces derniers peuvent être résumés, selon notre analyse, en neuf points: le changement et l'amélioration de l'existant, la cohérence et la fonctionnalité, l'ordre et la clarté, l'harmonie, la variété visuelle, l'unité, le symbolisme, le monumentalisme et la grandeur civique. Quant aux principes de design esquissés à travers les recommandations, ils peuvent être regroupés en trois points principaux: la restructuration spatiale de l'avenue par rapport à sa centralité dans la ville, la composition des formes et des espaces ou encore la composition urbaine et l'usage des formes du passé et enfin, le recours au classicisme comme tel.

1.2 LA SOLUTION D'AMENAGEMENT PROPOSEE PAR LE COMITE

Notons en premier lieu que la partie du document réservée à la solution d'aménagement proposée par le comité consultatif se divise en deux sous-parties: la première consiste en une élaboration de critères d'aménagement sur la base des recommandations élaborées précédemment et la seconde constitue une présentation de la proposition d'aménagement dessinée et qui est en fait une mise en application partielle des critères d'aménagement établis plus haut.

Concernant l'élaboration des critères d'aménagement (première sous-partie), le comité a d'abord fixé le caractère à donner à l'avenue et la largeur et l'emprise générale de la future artère. Ainsi, on a arrêté les éléments premiers de ce caractère: une avenue principalement piétonne et distinguée par rapport à son environnement immédiat par un traitement général qui "reflétera une tradition d'aménagement à vocation plus imposante que celle des rues voisinantes"[115]. Puis, le comité a arrêté la largeur et l'emprise générale

---

115 Rapport final du Comité Consultatif pour le Design Urbain du Secteur McGill College (1984) _ McGill College. Une solution. p. 135.

de l'avenue. Pour cela, il a pris en considération toutes les études du site et les analyses d'exemples, puis il a fixé la largeur de l'avenue à 90 pieds et une emprise composée d'une chaussée centrale flanquée de deux larges trottoirs. Notons que ce sont là des éléments qui apparaissaient déjà dans les recommandations précédentes.

Par la suite, le comité a élaboré une série de 68 critères[116] d'aménagement répartis entre quatre éléments définissant physiquement l'avenue, soit l'emprise de l'avenue, le square, les espaces libres et les édifices. Au niveau des deux derniers éléments, on a relevé des sites précis sur l'avenue sur lesquels on pouvait intervenir. Ainsi, dans le cas des espaces libres, on a repéré quatre endroits qui offraient la possibilité d'aménagement ou de transformation en jardins publics ou en esplanades. Quant aux sites des édifices, on a aussi repéré quatre autres endroits où l'on pouvait apporter des correctifs concernant les façades urbaines de l'avenue.

Pour ce qui est des critères d'aménagement en général, notre examen nous montre qu'ils sont basé fondamentalement sur les recommandations élaborées précédemment. En effet, nous avons noté que parfois on a repris les recommandations telles quelles; d'autres fois, on les a adaptées à la situation précise où l'on voulait les appliquer; d'autres fois encore, on en a énoncé de nouvelles qui viennent en fait compléter des recommandations existantes. Le comité a traduit par la suite ces critères en une proposition d'aménagement dessinée que nous analyserons dans la prochaine section.

1.2.1 ANALYSE DE LA PROPOSITION D'AMENAGEMENT DU COMITE

L'analyse de la proposition d'aménagement du comité consultatif se concentre sur les critères d'aménagement et les dessins qui les mettent en forme de façon partielle. En fait, ces deux volets de la proposition d'aménagement du comité sont complémentaires.

---

116 Voir la liste de ces critères en annexe VI, p. 605.

Le comité ne pouvant tout indiquer sur le dessin, les critères énoncés apportent des descriptions et des précisions souvent très détaillées de ce que le concepteur veut créer comme espace, impression ou effet.

Pour analyser cette solution d'aménagement, nous nous baserons sur les quatre éléments qui définissent l'avenue, c'est-à-dire: 1) l'emprise générale de l'avenue; 2) les façades urbaines de l'avenue; 3) l'aménagement paysager de l'avenue; et, 4) les espaces de l'avenue. Nous procéderons comme suit: nous examinerons d'abord les critères d'aménagement généraux que le comité a établis au tout début de travail sur cette solution. Nous y repérons les différents principes d'aménagement que ces critères évoquent globalement. Par la suite, nous nous pencherons sur chacun des quatre éléments définissant l'avenue. En effet, nous décomposerons les dessins de ces éléments, puis nous les analyserons tout en faisant appel aux critères d'aménagement qui s'y rattachent pour compléter ou préciser notre analyse descriptive. De cette façon, nous saisirons l'ensemble des principes d'aménagement qui régissent chacun de ces éléments de l'avenue dans leurs détails. Notons que ces principes sont aussi à la base du concept d'aménagement global proposé pour l'avenue par le comité.

A. L'AVENUE McGILL COLLEGE

Lorsque le comité a choisi le caractère à donner à l'avenue McGill College, à savoir, une avenue principalement piétonne et qui se distingue nettement de son voisinage, il a traduit ce caractère en sept critères généraux en terme d'aménagement et de design urbain. Ces critères ont été formulés comme suit:

"a) L'avenue devrait être bien définie et encadrée par ses édifices, et la relation entre la largeur de l'avenue et la hauteur des édifices qui la bordent devrait créer un ensemble cohérent.

b) Les nouveaux édifices doivent s'associer aux plus belles réussites architecturales de l'avenue afin de créer un ensemble harmonieux.

c) Il faudrait inclure ou ajouter, s'il y a lieu, suffisamment de décorations et autres caractéristiques, pour l'agrément des piétons.

d) La salle de concert doit avoir un lien plus direct avec l'avenue et les trottoirs par rapport aux autres édifices non publics. Toutefois, elle devrait quand même bien s'intégrer aux édifices qui l'entourent.

e) Les tours devraient être érigées sur des surfaces qui respectent les lignes architecturales basses et les matériaux employés. Elles devraient être conçues de manière à s'intégrer à l'atmosphère qui se dégage de l'avenue.

f) Des arbres et du 'mobilier urbain' devraient être disposés selon des principes qui renforceront la perspective globale de l'avenue.

g) Tous les espaces libres publics vacants devraient être utilisés au maximum selon les principes sus-mentionnés, afin de donner à l'avenue McGill College la possibilité de devenir un point de mire urbain important pour le centre-ville de Montréal"[117].

L'examen de ces critères nous permet de saisir non seulement des concepts relativement précis qui régissent le caractère choisi pour l'avenue, mais aussi des principes d'aménagement bien déterminés. Ainsi, le premier critère évoque, d'une part, le principe de la restructuration spatiale de l'avenue et, d'autre part, celui de la composition urbaine. Le second critère fait référence aux façades urbaines de l'avenue qui doivent être conçues comme un tout indivisible. D'où une évocation du principe de la ré-examen des façades existantes.

Le troisième critère renvoie pour sa part à un principe particulier, celui du recours aux formes et aux éléments architecturaux traditionnels (à caractère classique). Quant au quatrième critère, il spécifie des particularités structurelles et spatiales pour la future salle de concert dans son rapport à l'avenue McGill College. Là encore, on évoque le principe de la double structuration de l'espace sur le plan morphologique mais aussi fonctionnel. Pour ce qui est de la construction de tours à bureaux sur le site de l'avenue, le critère n° 5 les soumet à un principe de composition urbaine basé sur la ligne de corniche et la similarité des matériaux.

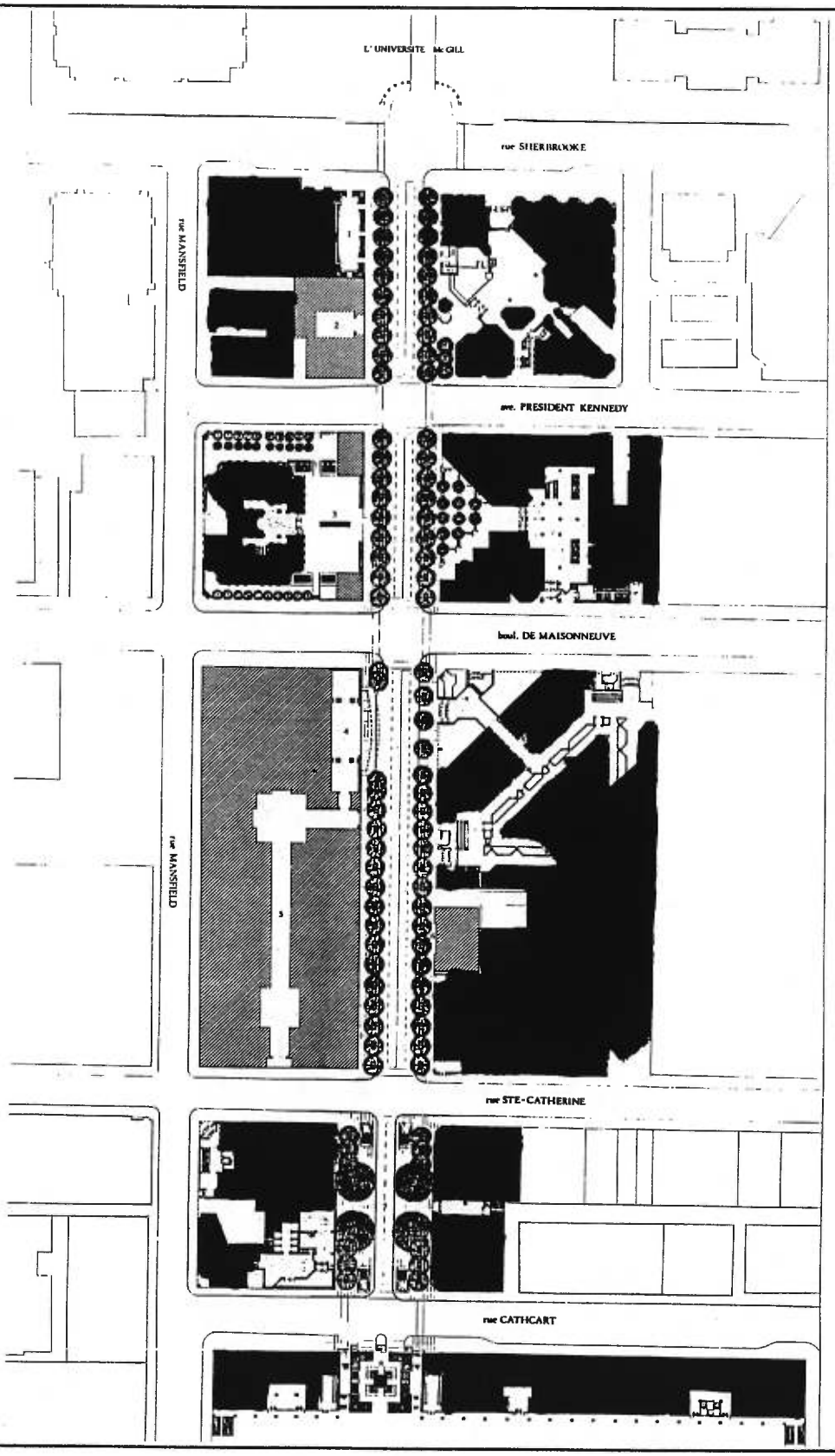
Le sixième critère fait directement référence au principe de composition urbaine

---

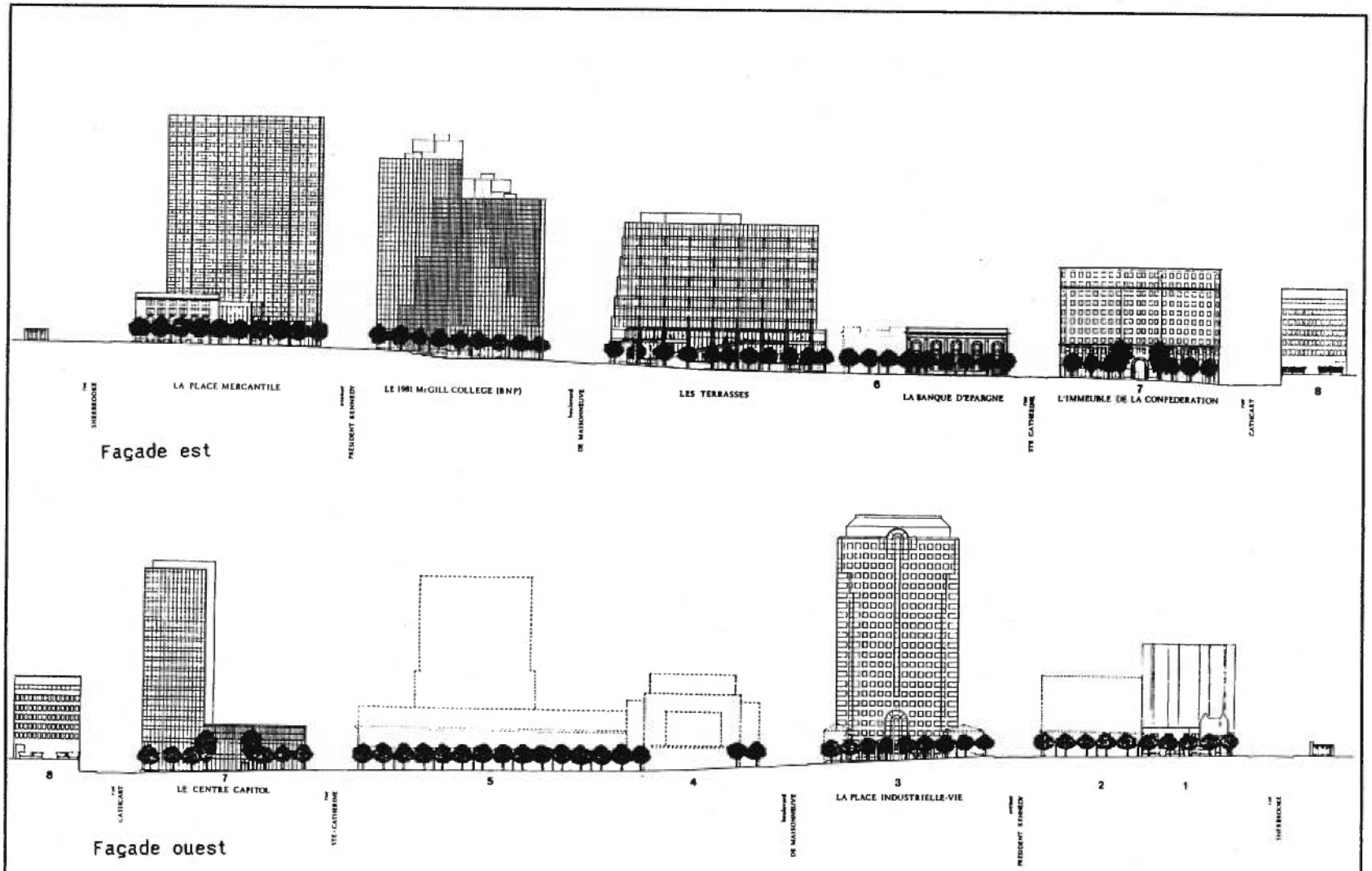
117 Rapport final du comité consultatif (1984)_ Op. Cit. p. 135.

appliqué à l'aménagement paysager et met en jeu des perspectives visuelles et des vues panoramiques. Le septième et dernier critère fait appel au principe de base de toute cette intervention, soit la restructuration urbaine de ce secteur en fonction de sa centralité par rapport à la ville.

Ces différents principes d'aménagement évoquent directement ou indirectement les critères d'aménagement généraux qui sous-tendent la solution proposée par le comité. Ils traitent tous de design urbain que l'on recherche pour ce site à caractère prestigieux qu'est l'avenue McGill College. Le plan et les façades de la proposition d'aménagement sont illustrés dans les planches Pl. 9A et Pl. 9B qui suivent. Examinons maintenant comment ces principes ont été traduits dans les soixante-huit critères d'aménagement formulés par le comité spécifiquement pour sa solution dessinée.



Pl. 9A _ Plan d'aménagement de l'avenue McGill College proposé par l'architecte du comité consultatif , P. Rose, en septembre 1984. (Source: Comité consultatif, 1984)



Pl. 9B _ Les façades urbaines de l'avenue McGill College proposées par l'architecte du comité consultatif , P. Rose, en septembre 1984. (Source: Comité consultatif, 1984)

B. L'EMPRISE GENERALE DE L'AVENUE

Comme nous le montre le tableau G, le comité a spécifié des dimensions bien précises pour l'emprise générale de la future avenue. Ces dimensions apparaissent déjà dans les recommandations du comité et constituent le résultat d'une étude détaillée du site. Elles se veulent de ce fait une recherche de fonctionnalité et d'ordre, mais aussi de cohérence et d'harmonie pour ce site particulier. Mais le tableau G à lui seul ne nous indique pas tout ce que ce dimensionnement implique, une fois mis en application ou encore en forme. Pour compléter cette analyse, examinons la planche Pl. 9C qui illustre l'emprise de l'avenue telle que proposée dans la solution du comité.

Une première lecture générale de cette planche nous révèle une voie nord-sud bien rectiligne. Cette linéarité est renforcée par l'alignement des bâtiments et les lignes des trottoirs. A cet effet, il faut noter que l'alignement ouest est le résultat lui aussi d'une recherche bien spécifique. On a rajouté de nouveaux bâtiments ou pavillons pour créer cet alignement à 90 pieds. C'est là une recherche d'unité, d'homogénéité, mais surtout de définition d'un espace bien précis. L'impression que l'on peut ressentir est que l'avenue a été conçue comme un tout bien unifié. Aussi, cette emprise de l'avenue, qui constitue en fait la partie vide du tissu urbain (par rapport au plein), est ici conçue comme un espace intérieur que l'on cherche à délimiter au moyen de lignes et de figures géométriques précises. Nous retraçons là un principe d'aménagement de base qui est la restructuration spatiale de l'avenue McGill College.

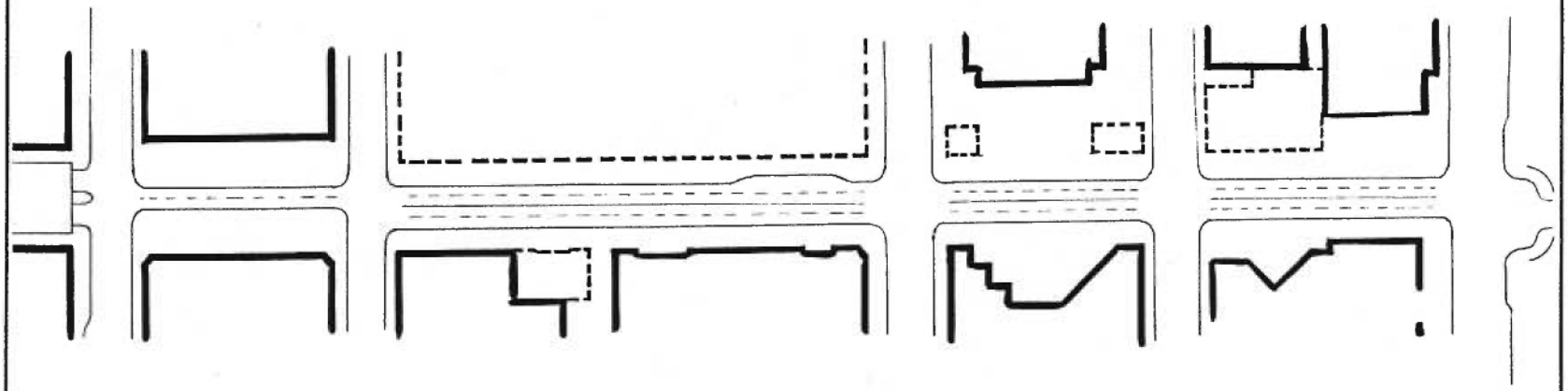
A un niveau un peu plus ponctuel, la lecture de la planche Pl. 9C nous montre que l'avenue McGill College est formée de deux tronçons: l'un au sud qui est existant et l'autre au nord qui est projeté. Ces deux tronçons présentent des différences au niveau des dimensions, de l'aménagement de base et par conséquent des fonctions auxquelles ils sont destinés. Les deux tronçons sont aussi désaxés l'un par rapport à l'autre. Au niveau des dimensions, le tronçon sud mesure 115 pieds de large et est composé d'une étroite chaussée centrale flanquée de deux trottoirs très larges; ce qui le destine à une

Tableau G _ Les critères d'aménagement sous-tendant l'emprise de l'avenue proposée par le comité

ELEMENTS DE L'EMPRISE DE L'AVENUE	CRITERES D'AMENAGEMENT
_ Aspect général	_ Une largeur générale de 90'. _ Pas de terre-plein, mais de large trottoirs.
_ Chaussée	_ "Une chaussée simple mesurant 40' d'une chaîne de trottoir à l'autre au nord du boulevard de Maisonneuve, et 42' d'une chaîne de trottoir à l'autre, entre le boulevard de Maisonneuve et la rue Ste-Catherine (1.a); _ Une chaussée simple, à sens unique vers le sud, mesurant 22' d'une chaîne de trottoir à l'autre, entre les rues Ste-Catherine et Cathcart (1.b); _ Une aire de transit d'une largeur de 8' à même le trottoir devant la salle de concert (1.c);
_ Trottoirs	_ Une largeur totale de 24' de la façade des immeubles à la chaîne de trottoir (1.j); _ Des trottoirs plus larges rejoignant la chaussée simple et centrale, d'une largeur de 22' à sens unique vers le sud, délimitant un espace libre servant de square (1.s).

utilisation nettement piétonnière. Le tronçon nord est aussi formé d'une chaussée centrale bordée de deux trottoirs, mais cette fois-ci, la largeur de la chaussée passe au double par rapport à celle du tronçon sud alors que celle des trottoirs est plutôt réduite; ce qui fait de ce tronçon un espace de circulation où voiture et piéton se côtoient mais dans un rapport spatial équilibré. Ainsi, nous retrouvons ici encore le principe de la restructuration spatiale de l'avenue qui sous-tend un dimensionnement de son emprise, mais aussi un autre principe de base, celui de la composition des formes et des espaces. Le tout étant nourri par des concepts comme la fonctionnalité, l'équilibre, l'harmonie et la cohérence.

Notons aussi le décroché dans la ligne du trottoir ouest qui vient en fait marquer au sol la présence d'un élément de façade important et qui est l'entrée principale de la future salle de concert. Ce qui dénote un processus de conception de l'espace en trois dimensions plutôt que deux comme semble l'imposer une représentation en plan.



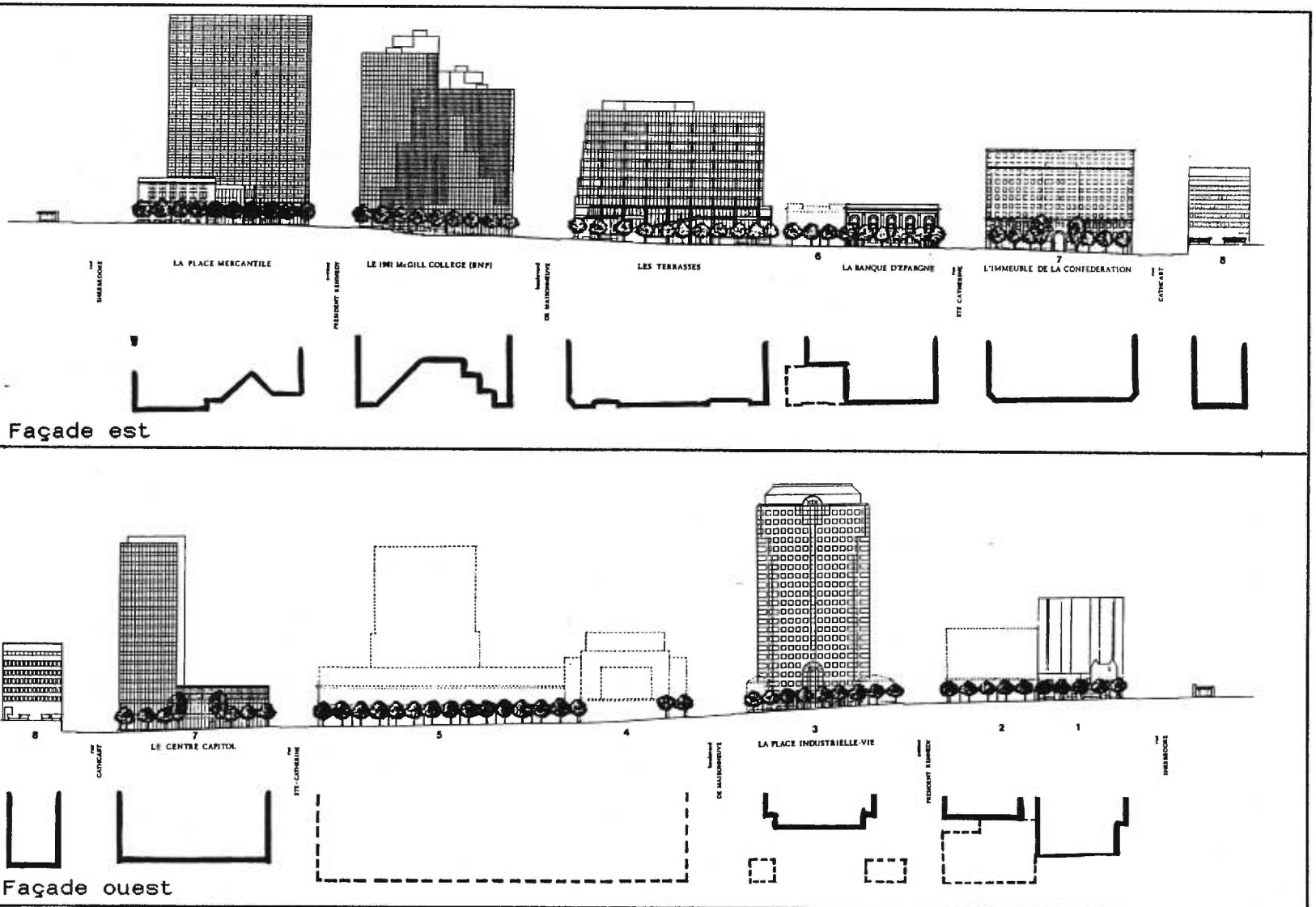
Pl. 9C _ Plan montrant l'emprise générale de l'avenue McGill College tel que proposée dans la proposition d'aménagement du comité consultatif, septembre 1984. (Source: dessin reproduit par l'auteure)

C. LES FAÇADES URBAINES DE L'AVENUE

Il faut noter en premier lieu qu'au niveau de ce second élément définissant l'avenue McGill College, la planche Pl. 9D qui illustre les deux façades urbaines de l'avenue, telles que proposées dans la solution du comité, ne nous révèle pas autant de caractéristiques que les critères d'aménagement formulés par le comité et regroupés dans le tableau H. Etudions d'abord les dessins, après quoi nous compléterons cet examen par l'analyse des critères d'aménagement du tableau H.

Comme nous le montre la planche Pl. 9D, la façade est de l'avenue est presque complète à l'état existant. Le comité y comble un espace vacant par un nouvel édifice qui vient s'implanter sur la même ligne d'alignement de la façade globale et qui rejoint en hauteur la ligne de corniche du bâtiment qui lui est mitoyen; ce qui renforce dans cette partie sud de la façade une certaine horizontalité à l'échelle du piéton, mais aussi une unité et une homogénéité de la façade en général. On reconnaît là le recours à un langage architectural à caractère classique qui est existant sur le site certes (deux bâtiments), mais que l'on reprend et met en valeur avec beaucoup d'assurance, tout en se basant sur le principe de l'intégration du projet dans son environnement existant.

Du côté ouest, la planche Pl. 9D montre une nette recherche de continuité dans la façade globale de l'avenue et ce, autant en plan qu'en élévation. En effet, le comité ayant plus de marge de manoeuvre sur ce côté de l'avenue (disponibilité de site), il a formulé un gabarit de façade beaucoup plus précis dont la principale caractéristique est de donner l'impression que la façade dans son ensemble a été conçue comme un tout et en un seul temps. Il a fait du projet Cadillac Fairview le bâtiment pivot de cette façade dont l'horizontalité est établie au moyen d'une longue ligne de corniche joignant les deux bâtiments latéraux. En plan, ce même bâtiment de Cadillac Fairview détermine la ligne d'implantation du bâti à 90 pieds sur la base de laquelle les autres implantations ont été corrigées au moyen de bâtiments ou de pavillons rajoutés par le comité. Encore une fois, c'est le principe de la restructuration qui s'applique à la façade existante. On la remanie



Pl. 9D _ Les façades urbaines de l'avenue McGill College et leur alignement tel que proposés dans la proposition d'aménagement du comité consultatif, septembre 1984. (Source: dessin reproduit par l'auteure)

sur la base d'un autre principe, celui de la composition des formes et en utilisant des éléments clés d'un langage architectural classique.

La planche Pl. 9D nous montre aussi une esquisse d'un traitement particulier au niveau de la façade de la salle de concert. Celui-ci est fondé sur une sorte de mise en relief de la façade urbaine. En effet, la ligne de corniche est interrompue à ce niveau de la façade globale et l'on remarque une figure géométrique carrée qui rompt complètement avec l'allongement à l'horizontale du rectangle qui constitue la façade du bâtiment de Cadillac Fairview. Là encore, c'est en manipulant une volumétrie massive et en composant les formes urbaines en général que l'on tente de faire de cette façade de la salle de concert un élément architectural distinct qui se détache de l'ensemble.

Ces caractéristiques constituent l'essentiel de que l'on peut dégager des dessins des deux façades urbaines projetées par le comité. Elles nous révèlent une réelle recherche d'unité, de cohérence, de continuité et d'homogénéité et ce, au moyen de principes d'aménagement aussi déterminés que la composition des formes, la restructuration et l'usage d'éléments architecturaux classiques tel la ligne de corniche. Mais ces caractéristiques restent, selon notre constat, très limitées si on les compare à celles exprimées à travers les critères d'aménagement formulés par le comité.

En effet, selon le tableau H, ces façades urbaines ont un gabarit qui est fonction de la largeur de l'avenue, de son ensoleillement et de la perspective visuelle sur la montagne. Les parois immédiates de l'avenue viennent ainsi d'une part, délimiter un espace urbain bien proportionné et pouvant bénéficier d'une période d'ensoleillement convenable. D'autre part, l'usage d'une ligne de corniche et d'ornementation permet de créer au niveau du piéton un environnement riche (dans le sens de luxueux) et un effet de cadrage du champ visuel vers le nord, c'est-à-dire, vers le flanc est de la montagne et le campus de l'université McGill. Tout cela confirme et donne forme au principe de la restructuration, de la composition des formes et des espaces et du recours à des formes du passé, notamment celles à caractère classique.

Tableau H _ Les critères d'aménagement sous-tendant les façades urbaines de l'avenue proposées par le comité

ELEMENTS DES FAÇADES URBAINES	CRITERES D'AMENAGEMENT
_ Aspect général	_ Conserver des proportions rue-édifices traditionnelles en construisant à partir de la limite de la propriété sauf là où les droits de passage sont nécessaires (c'est-à-dire sans retrait au niveau du sol), (3.a); _ Soulever davantage l'intérêt visuel du piéton grâce à des ornementations architecturales en proportion avec le trottoir (3.f); _ Suggérer l'encadrement vertical de la perspective sur l'avenue par des corniches et des lignes d'ornementation en harmonie avec celles existant déjà (3.g); _ Construire des immeubles du côté ouest de l'avenue de façon à ce que la masse principale, à l'exception des tours, n'ombrage pas le trottoir est à midi entre les équinoxes (3.i);
_ Sites particuliers	Site n° 1 _ Si on décidait de construire un édifice sur cet emplacement, la nouvelle construction devrait s'intégrer pleinement à ce monument historique que constitue la Maison Molson. Toute nouvelle construction doit préserver cet édifice et le mettre en valeur (2.f); Site n° 2 Propriété non développée sur le côté ouest (...) devrait être aménagée en immeuble en réponse aux critères suivants: _ Il devrait être construit à la limite de la propriété donnant sur l'avenue McGill College (3.j) _ La hauteur maximale du front de façade devrait être de 100' au-dessus du niveau du sol et un minimum de 60', pour s'harmoniser avec le Pavillon Strathcona du côté est de l'avenue (3.l); _ Une ligne de corniche devrait être établie à la hauteur de la façade (3.m); _ Il ne devrait y avoir de construction en retrait qu'au delà de la hauteur minimale de la façade (3.n); _ Les nouvelles constructions devraient sauvegarder ces édifices [Maison Molson et Pavillon Strathcona] et s'harmoniser à eux, vu la richesse historique et architecturale qu'ils donnent à l'avenue (3.o); Site n° 3 Il devrait y avoir y avoir des pavillons aux extrémités du site (...) de chaque côté de l'entrée de la tour (...), délimitant l'espace sur l'avenue. Ces pavillons devraient: _ avoir une façade d'une hauteur d'au moins 30' à l'extrémité sud est du site (3.p);

	Site n° 4 La salle de concert devrait se conformer à tous les critères généraux énoncés pour les édifices, mais on suggère toutefois l'exception suivante: _ un prolongement n'atteignant pas plus que 12' de la largeur du trottoir, commençant à au moins 20' au-dessus du trottoir et mesurant au plus 80' (3.r) _ Le caractère, les matériaux utilisés et le traitement architectural devraient distinguer la salle de concert de tous les édifices voisins (3.v); _ La façade devrait mesurer au moins 60' de hauteur et pas plus de 120' (3.w); Site n° 5 Un nouvel aménagement de Cadillac Fairview devrait: _ avoir une façade d'au moins 60' et d'au plus 100' [de haut], (3.x); _ garder une ligne de corniche qui se prolonge comme celle de la Banque d'Epargne située en face (3.y); _ compter un retrait de 30' pour la tour au-dessus de la ligne de 100' de l'avenue pour totaliser un retrait de 120' de la façade de l'édifice du côté est de l'avenue (3.bb); _ être conçu de façon à ce que les tours observent les critères d'ensoleillement énoncés (3.cc); _ permettre à la partie centrale de la façade d'une tour donnant sur l'avenue McGill College d'empiéter de 15' sur la limite de 30' de retrait (3.dd); Site n° 6 _ Toute nouvelle construction devrait sauvegarder la cohérence d'aménagement de la Banque d'Epargne (3.ee); _ La Banque d'Epargne peut être intégrée à un projet plus grand, mais on devrait préserver l'identité de cet édifice en tant que repère sur l'avenue (3.ff).

Le tableau H nous montre aussi qu'une fois le gabarit recherché pour l'avenue est fixé, le reste des composantes de la façade urbaine doivent s'y intégrer en respectant la ligne d'implantation, la ligne de corniche et d'ornementation et aussi les anciens édifices situés sur le site et qui témoignent d'une tradition historique en matière d'architecture urbaine. Ce qui nous permet de retrouver là le principe de l'intégration totale du bâtiment dans son environnement le plus global possible. Par contre, au niveau de la salle de concert, la façade est plutôt appelée à se distinguer de l'ensemble et à jouer le rôle d'un monument et d'un repère urbain; ce qui nous permet encore une fois de noter le principe

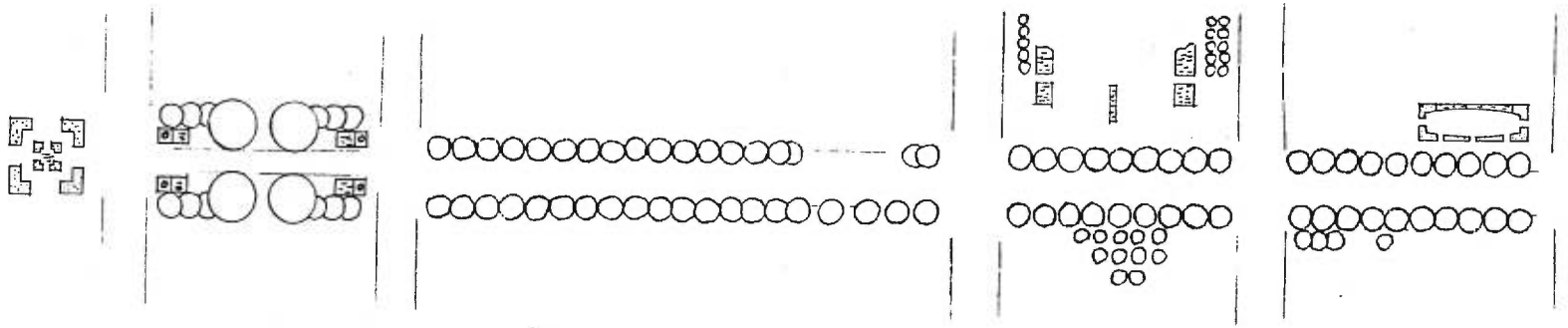
de la composition appliqué à l'ensemble de la façade urbaine comme un tout unifié, harmonieux et cohérent.

D. L'AMENAGEMENT PAYSAGER DE L'AVENUE

Une première lecture de la planche Pl. 9E nous révèle une disposition et une densité du traitement paysager qui vient renforcer la linéarité de l'avenue. En effet, combinées aux lignes d'implantation des bâtiments, aux lignes des trottoirs et aux lignes de corniche, les deux rangées d'arbres sont destinées à rigidifier l'axe de l'avenue et à créer l'impression que cette dernière a été conçue comme un tout, avec ses deux façades simultanément. Ces mêmes dispositions et cette densité de l'aménagement proposé précisent aussi le type de perspectives visuelles que l'on a aux deux extrémités de l'axe de l'avenue. En effet, et tel que dessiné, le traitement paysager de cette artère offre un point focal précis au sud, le jardin de la Place Ville-Marie, alors qu'au nord, il laisse présumer que le point focal se situe cette fois-ci à l'horizon.

A un niveau un peu plus ponctuel, la planche Pl. 9E nous montre d'abord que l'aménagement paysager proposé est varié et comprend principalement des arbres de grandes tailles, des haies, des plans d'eau et des sculptures. Elle nous révèle aussi que la rangée d'arbres ouest présente une rupture qui annonce en fait une fonction particulière à ce niveau là de la façade urbaine; ce qui renforce le décrochement dans la ligne de trottoir prévu dans l'aménagement de l'emprise de l'avenue. En fait, l'effacement de ces quelques arbres constitue un marquage au sol de la saillie de la façade urbaine. Le traitement paysager est ici un élément important qui vient renforcer cette saillie. Ainsi, l'aménagement paysager est conçu en symbiose avec l'architecture de la façade urbaine de l'avenue et, encore une fois, on a l'impression que le tout forme une unité indivisible.

La planche Pl. 9E nous permet aussi de constater que l'aménagement paysager est utilisé différemment d'un endroit à l'autre sur l'avenue. Au nord, il est employé pour



Pl. 9E _ Plan montrant l'aménagement paysager de l'avenue McGill College tel que proposé dans le projet d'aménagement du comité consultatif, septembre 1984. (Source: dessin reproduit par l'auteure)

différencier les espaces piétonniers de ceux réservés à la voiture, alors qu'au sud, il envahit l'espace de l'avenue à la recherche d'une continuité spatiale entre l'avenue et la plaza de la Place Ville-Marie. Ce traitement particulier de la partie sud de l'avenue permet non seulement de renforcer la vocation piétonnière de cet espace, mais il dissimule aussi dans une certaine mesure l'existence de deux axes distincts pour l'avenue. Ainsi, l'aménagement paysager de l'avenue répond ici à des concepts de continuité et d'unité au moyen de principes de structuration de l'espace et de composition urbaine.

Ces différents points saillants constituent l'essentiel de ce que l'on peut dégager du dessin de l'aménagement paysager proposé pour l'avenue McGill College. Ils nous permettent de noter que là encore tout a été conçu sur la base des principes généraux de la restructuration spatiale et de la composition des formes et des espaces. Et cela trouve tout son sens si l'on examine les critères d'aménagement formulés pour ce troisième élément définissant l'avenue. En effet, le tableau I nous révèle que les rangées et la taille des arbres, les matériaux et le mobilier urbain, etc., ont tous été conçus en fonction du caractère que l'on recherche pour l'avenue et du confort du piéton. Aussi, l'emplacement et la disposition de ces composantes sont fonction de détails techniques comme le nettoyage et le déneigement. Tout cela nous montre que les principes de restructuration et de composition urbaine sont en fait nourris de concepts de fonctionnalité, d'ordre, d'harmonie, de monumentalité, de symbolisme et de variété visuelle.

Tableau I _ Les critères d'aménagement sous-tendant l'aménagement paysager proposé par le comité

ELEMENTS DE L'AMENAGEMENT PAYSAGER	CRITERES D'AMENAGEMENT
_ Aspect général	_ Ils [les trottoirs] devraient être bordés d'une seule rangée d'arbres robustes plantés à tous les 20 ou 25' afin de donner du caractère à la rue, de stimuler l'intérêt et d'offrir une protection contre le soleil et le vent (1.k); _ On ne devrait planter que des arbres adultes afin que l'effet puisse être sensible immédiatement (1.l); _ Les bacs devraient être surélevés par rapport au niveau du trottoir pour empêcher l'accumulation des sels; ils devraient être assez spacieux pour que l'arbre reste en bonne santé. On devrait remplir les bacs de terreau à forte densité (1.m); _ Toutes les plantes, le mobilier urbain et les accessoires devraient se trouver dans une zone rectiligne large de 5' et parallèle à la chaîne de trottoir (1.n); _ Cette zone devrait se trouver à 4' de la chaîne de trottoir (1.o); _ La surface des trottoirs devrait être faite d'un matériau résistant et se distinguer des trottoirs ordinaires par les matériaux, la texture et/ou le motif (1.p); _ La bordure des trottoirs et des bacs devrait être faite de granit et avoir une hauteur de 6" et une largeur de 8" (1.q); _ Le mobilier urbain devrait se composer de lampadaires pour la rue et pour le trottoir, des bancs public et de boîtes à rebuts. On ne devrait installer des bancs que dans certains secteurs bien déterminés (1.r);
_ Square	_ Des rangées d'arbres adultes, plantés de façon symétrique comme ceux utilisés sur les trottoirs au nord de la rue Ste Catherine (1.t); _ Le design doit donner l'impression d'un espace dégagé. Des fontaines et des sculptures, par exemple, pourraient être disposées de façon à accentuer cette impression de dégagement (1.u); _ D'autres éléments pourront venir donner un caractère spécial à cet espace et lui permettre de servir de lien entre les deux axes de l'avenue (1.v);
_ Sites particuliers	Site n° 1 _ Il devrait être nettement séparé du trottoir et limité par des haies, des clôtures et des murets (2.a); Site n° 3 Il faut clairement établir que [ce site] présente un square appartenant à la propriété privée mais accessible pour tous. Il doit: _ se distinguer clairement de l'espace public du trottoir, soit par un muret, un escalier ou peut-être en modifiant le matériau de surface (2.g);

E. LES ESPACES DE L'AVENUE

La planche Pl. 9F nous montre que l'avenue en tant qu'espace public comprend deux types d'espace. Le premier consiste en espaces linéaires destinés à la circulation et à la promenade. Le second est constitué d'espaces clos (dans le sens de délimités physiquement) qui sont distribués le long de l'avenue et qui sont réservés au repos ou au regroupement. Dans le cas des espaces linéaires, il s'agit principalement de trottoirs larges et plantés d'une rangée d'arbres (voir Pl. 9G). De plus, ils sont ponctués par les accès principaux des édifices riverains de l'avenue, qui y donnent souvent sous des entrées bien marquées (en saillie, en retrait ou sous un élément de façade bien visible). Nous retrouvons là une recherche de continuité et d'homogénéité mais aussi d'ordre et de clarté que l'on a matérialisée au moyen d'un principe de base qui est celui de la restructuration spatiale.

Au niveau des espaces clos, on peut voir sur la planche Pl. 9F qu'ils sont placés à l'écart de la circulation intense mais qu'ils restent pleinement accessibles visuellement aussi bien que physiquement. Certains de ces espaces existaient déjà sur le site de l'avenue tandis que d'autres ont été projetés dans la solution d'aménagement du comité. Ces derniers particulièrement se divisent en quatre sortes. Il y a d'abord ceux qui sont structurés comme étant un coin autonome de l'avenue; c'est le cas du site n° 1. Puis, nous avons ceux qui sont organisés au pied d'une entrée principale d'un édifice, comme dans le cas du site n° 3 qui constitue un espace de transit entre l'extérieur de l'édifice qui est public et son intérieur qui est plutôt privé. Par la suite, nous avons des espaces clos qui font pleinement partie de l'avenue, comme le site n° 7 voué à des rassemblements ou des regroupements de petite taille. Finalement, il y a le site n° 8 qui domine l'avenue en hauteur et que l'on peut considérer comme une sorte de belvédère.

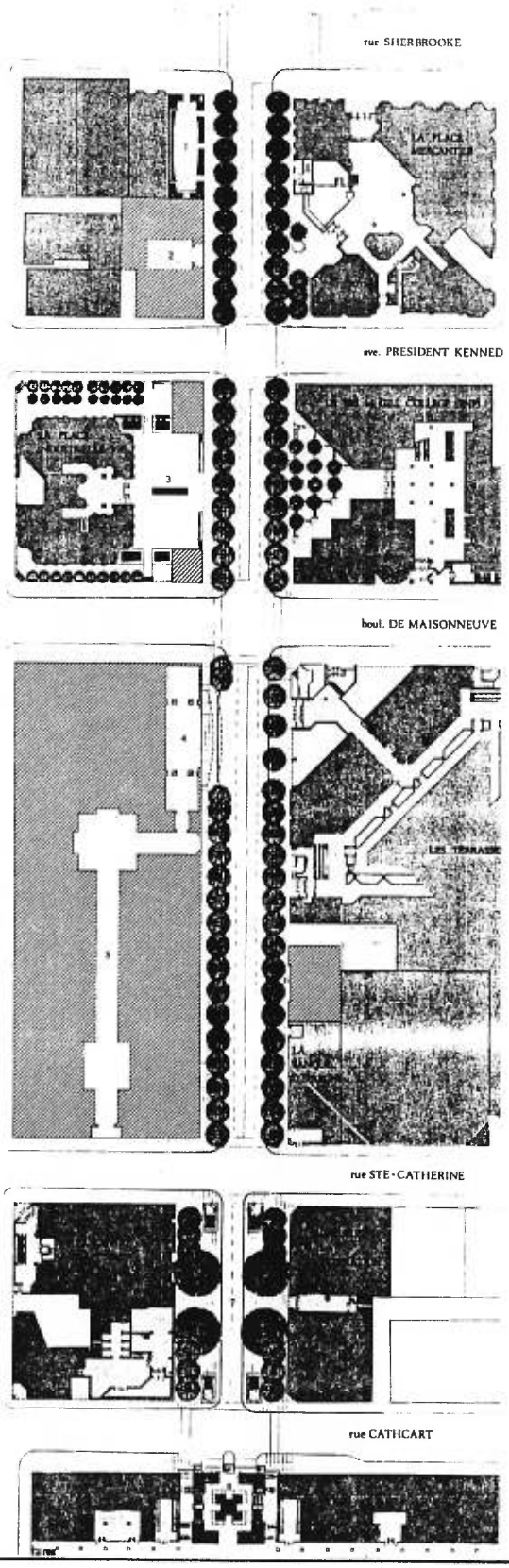
Tous ces espaces clos projetés présentent la caractéristique d'être délimités par des éléments physiques (voir Pl. 9H et Pl. 9I) comme des haies dans le cas du site n° 1, des pavillons, des murets et des escaliers dans le cas du site n° 3, des trottoirs très

élargis et des fontaines localisées aux quatre coins dans le cas du site n° 7 et du site n° 8, que l'on a tout simplement remanié.

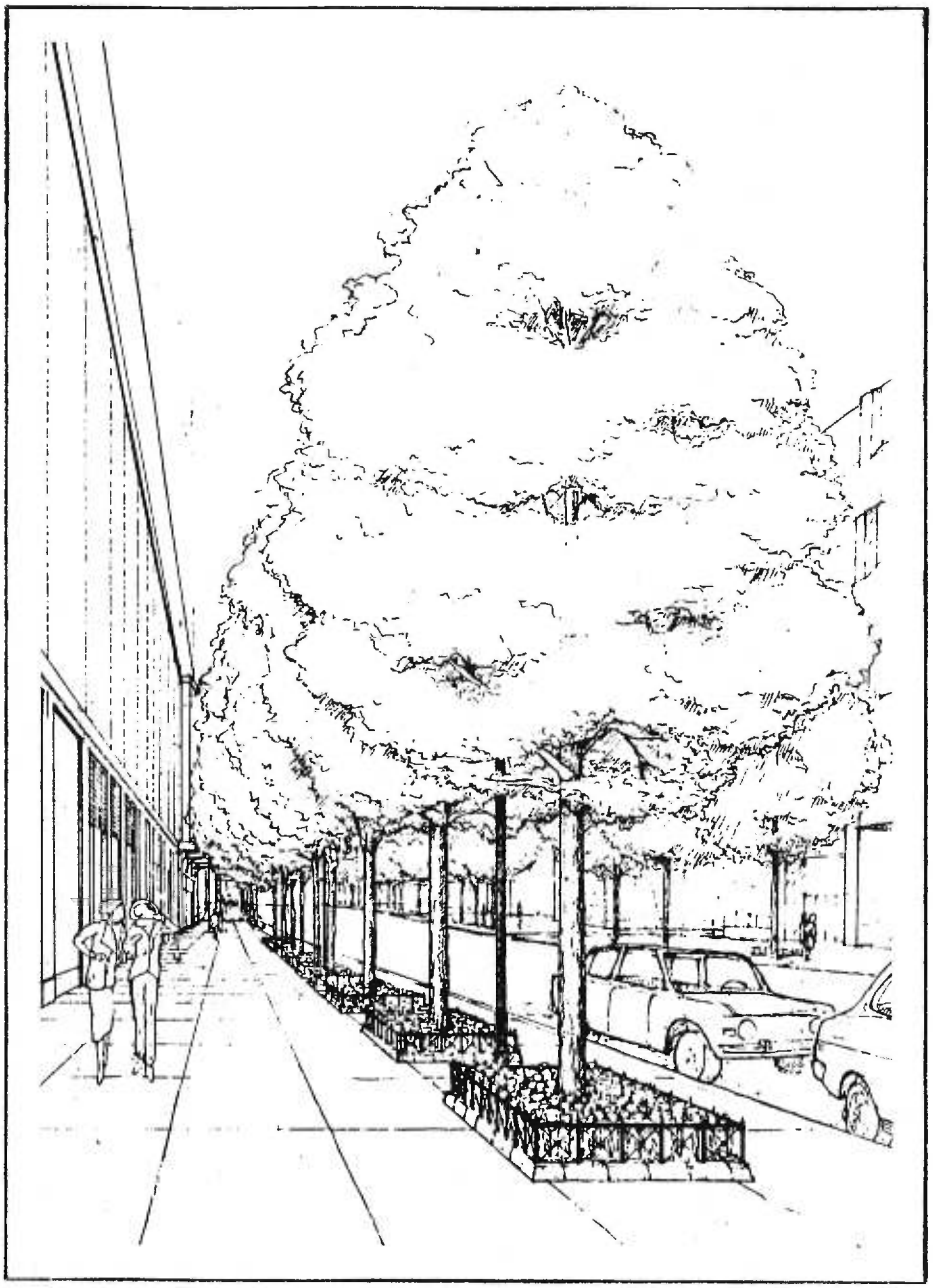
Nous retrouvons à travers ces caractéristiques des espaces de l'avenue une recherche de variété, de polyvalence, de flexibilité mais aussi de traitement en repères urbains, en monuments et en symboles. En effet, certains des espaces clos, par exemple, sont de véritables repères à l'échelle du voisinage de par leur localisation spécifique et leur traitement. C'est le cas tout particulièrement du site n°7 qui est localisé au coin de l'artère commerciale Ste-Catherine et qui devient un lieu-repère pour les gens qui circulent dans la direction est-ouest de cette artère achalandée. Le site n° 1 acquiert lui aussi le statut de repère urbain par rapport à la rue Sherbrooke et les gens qui y circulent.

Ces caractéristiques des espaces de l'avenue constituent l'essentiel de ce que l'on peut dégager à partir des dessins de la proposition d'aménagement du comité. Elles nous permettent de constater que les principes de restructuration spatiale et de composition urbaine sont à la base de la conception de ce quatrième élément définissant l'avenue McGill College. Mais ces dessins n'indiquent pas tout, selon notre constat. En effet, l'examen du tableau J qui regroupe tous les critères d'aménagement formulés par le comité en vu de concevoir ces espaces nous montre que l'on prête une attention particulière à des éléments de valeur existant sur l'avenue comme le mur en pierre de la Maison Molson, d'où l'on constate une recherche d'intégration et d'utilisation du plein potentiel du site lui-même.

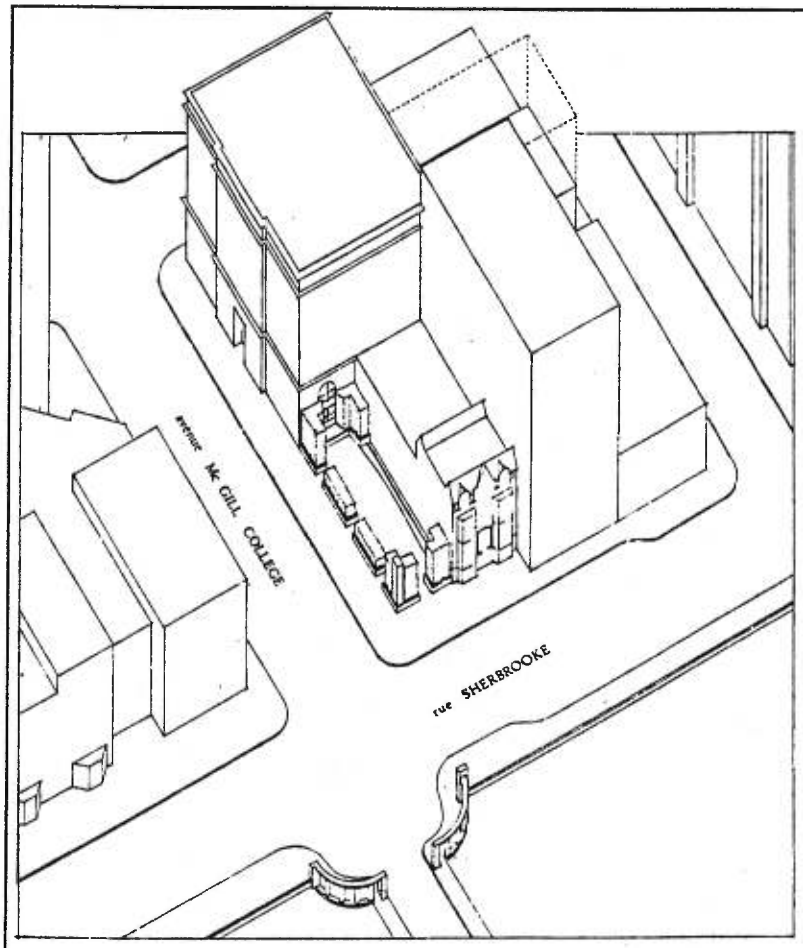
Le tableau J nous permet aussi de noter la recherche de transparence et de lien visuel et physique direct entre le rez-de-chaussée des édifices et l'espace de l'avenue. On reconnaît là un principe de structuration fonctionnelle et spatiale qui semble tout indiqué pour atteindre de tels objectifs de spatialité urbaine pour l'avenue McGill College. Ce principe prend d'ailleurs tout son sens lorsque l'on se réfère aux critères d'aménagement énoncés pour le hall de la salle de concert et ceux formulés pour le

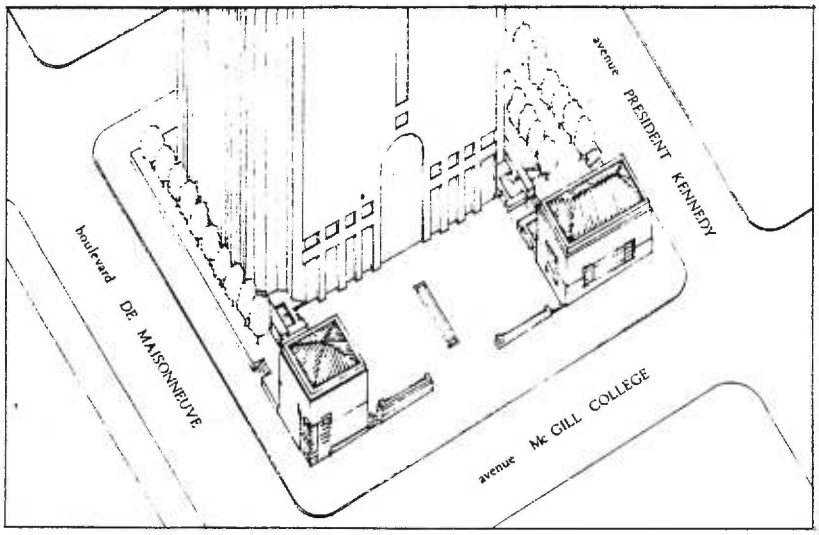


Pl. 9F _ Plan montrant les différents espaces de l'avenue McGill College tel que proposés dans le projet d'aménagement du comité consultatif, septembre 1984. (Source: Comité consultatif, 1984)

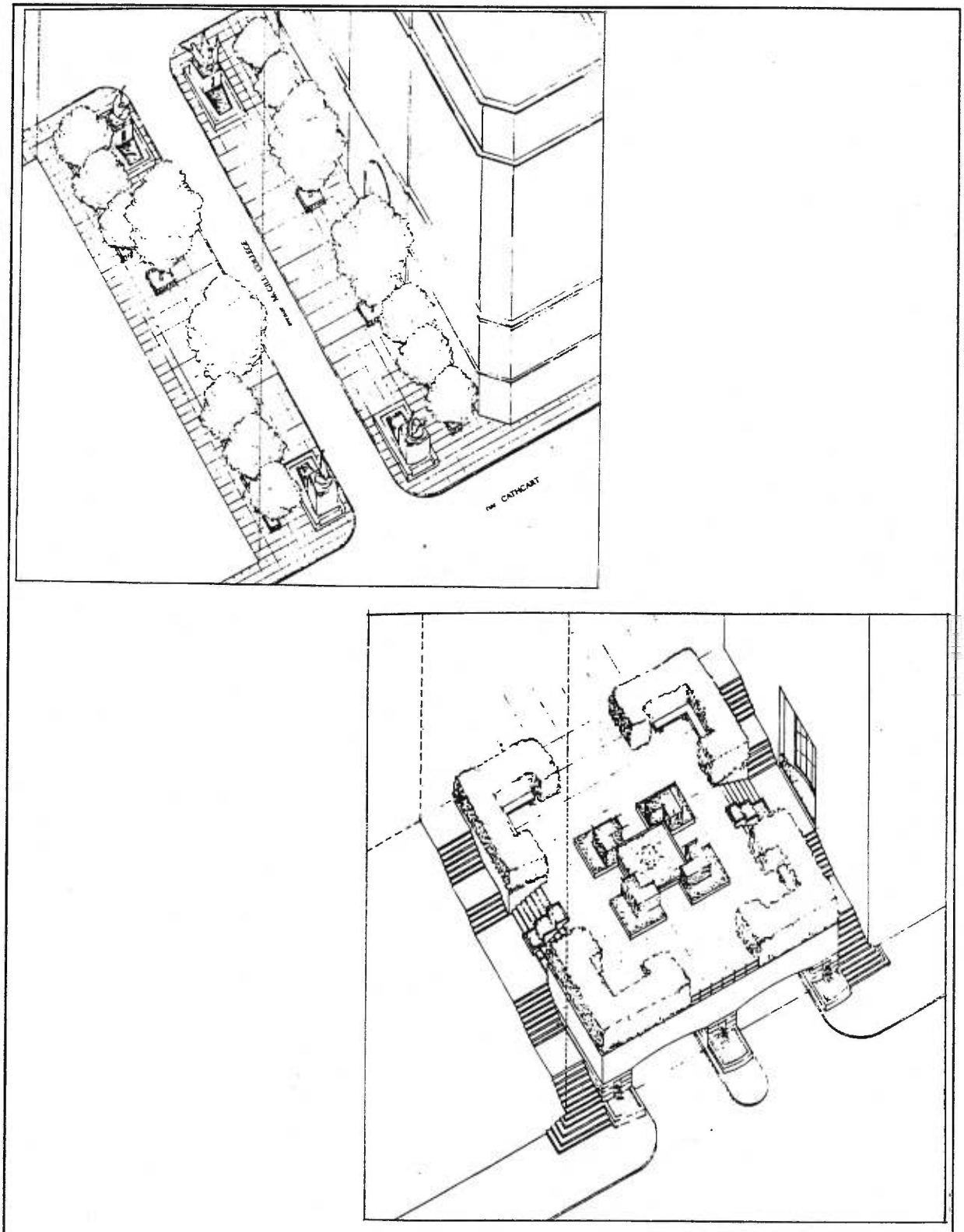


Pl. 9G _ Vue sur l'espace linéaire de l'avenue McGill College tel que proposé dans le rapport final du comité consultatif, septembre 1984. (Source: Comité consultatif, 1984)





Pl. 9H _ Vues sur les espaces clos n^{os} 1 et 2 de l'avenue McGill College tels que proposés dans le rapport du comité consultatif, septembre 1984. (Source: Comité consultatif, 1984)



Pl. 9l _ Vues sur les espaces clos n^{os} 7 et 8 de l'avenue McGill College tels que proposés dans le rapport final du comité consultatif, septembre 1984. (Source: Comité consultatif, 1984)

Tableau J _ Les critères d'aménagement sous-tendant les espaces de l'avenue proposés par le comité

ELEMENTS DES ESPACES DE L'AVENUE	CRITERES D'AMENAGEMENT
_ Aspect général	_ Profiter des réseaux souterrains déjà existants surtout lorsqu'ils peuvent relier les édifices entre eux (3.b); _ Les passerelles piétonnières qui réduisent l'espace piétonnier sur les rues publiques ou bloquent la perspective devraient être interdites (3.c); _ Autant que possible, on devrait encourager l'installation de boutiques de service ou de vente au détail à locataire unique pour attirer le piéton. Ces boutiques devraient avoir un accès direct sur le trottoir afin de favoriser l'animation (3.d); _ Conserver un lien visuel entre la rue et l'intérieur des immeubles grâce au moins à de ouvertures (portes, fenêtres, vitrines) composant au moins 50% de la façade (3.e);
_ Sites particuliers	Site n° 1 _ Il devrait être à l'air libre (2.b); _ Il doit être accessible au public par la rue Sherbrooke et l'avenue McGill College 24 heure sur 24 heures (2.c); _ Toutes les parties du parcs devraient être visibles du trottoir (2.d); _ Le parc ne devrait pas obstruer la vue du mur de pierre latéral de la Maison Molson (2.e); Site n° 2 _ L'entrée principale [de l'immeuble à développer] devrait donner sur l'avenue McGill College (3.k); Site n° 3 _ intégrer une entrée de métro dans le pavillon sud [à construire], (3.q); _ offrir un accès direct de l'avenue McGill College (2.h); _ Il doit encadrer le square par des pavillons aux quatre coins qui déterminent les limites de la propriété et entourent l'entrée principale de l'édifice (2.i); _ Toutes les parties du square devraient être visibles du trottoir (2.j). Site n° 4 _ L'entrée principale de la salle de concert devrait donner sur l'avenue McGill College (3.s); _ Il devrait y avoir un vaste espace public, comprenant les guichets, au Rez-de-chaussée (3.t); _ On devrait prendre en considération l'installation de commerce de vente au détail au rez-de-chaussée le long du boulevard de Maisonneuve (3.u);

	Site n° 5 Un nouvel aménagement de Cadillac Fairview devrait: _ être aménagé avec des boutiques s'ouvrant sur l'avenue (3.z) Site n° 7 _ Le design doit donner l'impression d'un espace dégagé. Des fontaines et des sculptures, par exemple, pourraient être disposées de façon à accentuer cet impression de dégagement (1.u); _ D'autres éléments pourront venir donner un caractère spécial à cet espace et lui permettre de servir de lien entre les deux axes de l'avenue (1.v); Site n° 8 Les escaliers venant de la Place Ville-Marie devraient être transformés en jardin public [et pour cela, il faut qu'il y ait]: _ la possibilité du réaménagement de l'entrée du stationnement intérieur de la Place Ville-Marie de façon à ce que le mur devienne la base du jardin situé au-dessus (2.k); _ La modification de la voie d'accès des piétons au niveau supérieur afin de ne pas obstruer la perspective de l'espace au-dessus (2.l); _ L'apport d'éléments architecturaux et paysagers (y compris des fontaines) pour créer un jardin ouvert clairement délimité du reste de l'esplanade (2.m); _ Des espaces ouverts ou un belvédère d'où regarder le flanc de la montagne, l'édifice de la faculté des Arts de McGill et l'avenue bordée d'arbres qui y mène (2.n).

rez-de-chaussée du bâtiment de Cadillac Fairview. En effet, au niveau de la salle de concert, on insiste sur la continuité spatiale et structurelle avec l'espace de l'avenue, alors que dans le cas du complexe commercial de Cadillac Fairview, on ajoute même la continuité fonctionnelle.

1.3 RECAPITULATION

Comme nous venons de le voir à travers l'analyse du rapport final du comité consultatif pour le design du secteur McGill College, les résultats de ce travail consistent en une proposition de critères d'aménagement urbain pour faire de l'avenue McGill

College une avenue de prestige. Le comité a précisé dans sa lettre de présentation que cette proposition devrait ajouter à la renommée de Montréal en tant que ville d'affaires et de culture, en tant que lieu ayant une histoire et une architecture qui la distinguent, et enfin, un lieu où il fait bon vivre. C'est dans cet esprit que le comité a d'abord formulé une série de recommandations de base pouvant servir de cadre de référence au design de l'avenue McGill College comme espace urbain prestigieux incluant une salle de concert. Puis, il a procédé à la mise en application de cette même série de recommandations à travers une solution d'aménagement dessinée.

L'analyse des recommandations faites par le comité a montré que celles-ci étaient en fait une synthèse de tout ce qui avait été dit par une majorité des participants à la consultation publique et de toutes les études effectuées par les experts-conseils engagés par le comité. Par la suite, une première lecture de ces recommandations nous a permis de constater que l'objet même de cette liste longue de 45 recommandations était précisément l'aménagement de l'avenue McGill College comme espace urbain particulier. On tentait de le définir et de le préciser sur les plans de l'esthétique, de la structure et des fonctions qui peuvent s'y dérouler. Ainsi, nous avons identifié quatre composantes de base définissant l'avenue comme telle et sur lesquelles portaient les recommandations du comité. Il s'agit de l'emprise générale de l'avenue, de ses façades urbaines, de son aménagement paysager et de ses espaces particuliers susceptibles de permettre une expérience urbaine chez les usagers. Ces composantes nous ont permis de diviser les recommandations en cinq groupes: quatre d'entre eux correspondant aux composantes de l'avenue identifiées et le cinquième regroupant des recommandations ayant trait nommément au projet Cadillac Fairview (l'édifice lui-même).

Puis, l'analyse de ces différents groupes de recommandations a permis de saisir les principaux concepts généraux de l'aménagement et du design de l'avenue McGill College. Ainsi, nous avons vu comment l'emprise de cette avenue a été conçue et dimensionnée en fonction du confort du piéton, des éléments naturels et exceptionnels du site et de l'histoire de son aménagement, mais aussi de données concernant

l'équilibre des masses et la proportionnalité des volumes. De la même manière, les façades urbaines ont été réfléchies en tenant compte de ces mêmes éléments. La perception de l'utilisateur, tout particulièrement, était au coeur de la recherche d'équilibre et de proportions entre les plans horizontaux et verticaux de l'espace de l'avenue. Aussi, l'aménagement paysager et les espaces de l'avenue ont été conçus comme des composantes structurantes au niveau de la spatialité de l'environnement McGill College. Que ce soit les plantations, le mobilier urbain, les repères urbains, ou encore la recherche de polyvalence, de diversité, d'unicité et même de continuité spatiale, fonctionnelle et structurelle, tout a été pensé pour répondre aux besoins de l'usager, mais aussi à une expérience urbaine particulière. Quant au projet Cadillac Fairview, l'analyse a montré une recherche de son intégration au triple niveaux des fonctions, de la structure des espaces et de l'architecture.

Ainsi, les principaux concepts généraux de l'aménagement et du design de l'avenue issus de tous ces résultats d'analyse sont au nombre de neuf. Nous les résumons comme suit: le changement et l'amélioration de ce qui existe; la cohérence et la fonctionnalité; l'ordre et la clarté; l'harmonie; la variété visuelle (pour contrer toute uniformité ou monotonie); l'unité; le symbolisme; le monumentalisme; et la grandeur civique

Concernant la solution d'aménagement proposée par le comité consultatif, nous avons noté que ce dernier avait formulé soixante-huit (68) critères d'aménagement et de design urbain fondés sur les recommandations élaborées précédemment. Ces critères ont été mis en forme partiellement par la suite dans une proposition d'aménagement dessinée. Nous disons partiellement, car tout ne pouvait être exprimé par le dessin. Pour cela, notre analyse a porté principalement sur les dessins fournis par le comité et complétés par des précisions et des descriptions contenues dans le texte des critères d'aménagement. De plus, nous avons décomposé la proposition d'aménagement de l'avenue suivant ses quatre composantes qui la définissent. De cette façon, en analysant chacune de ces composantes et tout en s'appuyant sur les critères d'aménagement qui

les concernent, nous avons repéré des principes d'aménagement et de design relativement précis, qui organisent l'ensemble de ce concept d'aménagement.

Ainsi, cet examen à double niveau, c'est-à-dire des écrits et des dessins, a permis de saisir les principes fondamentaux d'aménagement et de design à travers l'utilisation de quelques traits très caractéristiques. Parmi ceux-ci, on retrouve la ligne de corniche, l'ornementation, les perspectives visuelles, les vues panoramiques, la proportionnalité des dimensions, la ligne d'alignement, l'intégration architecturale et physique du bâtiment, la re-configuration des espaces et de leurs composantes, etc. Tout cela a confirmé l'existence de quatre principes de base qui sont: la restructuration spatiale de l'avenue par rapport à sa centralité dans la ville; la composition urbaine; l'usage des formes du passé et à caractère classique; et l'intégration des bâtiments à leur environnement physique.

L'analyse du rapport final du comité consultatif nous permet ainsi de constater que celui-ci présente une proposition d'aménagement qui consiste en un plan directeur d'aménagement assez détaillé pour l'avenue. Ce plan est basé sur des principes d'aménagement précis qui sont ceux du design urbain, et il est nourri par des concepts généraux d'aménagement et de design bien déterminés eux aussi. Nous résumons dans la figure 9 qui suit tous ces éléments conceptuels contenus dans la proposition d'aménagement du rapport final du comité consultatif pour le design du secteur McGill College.

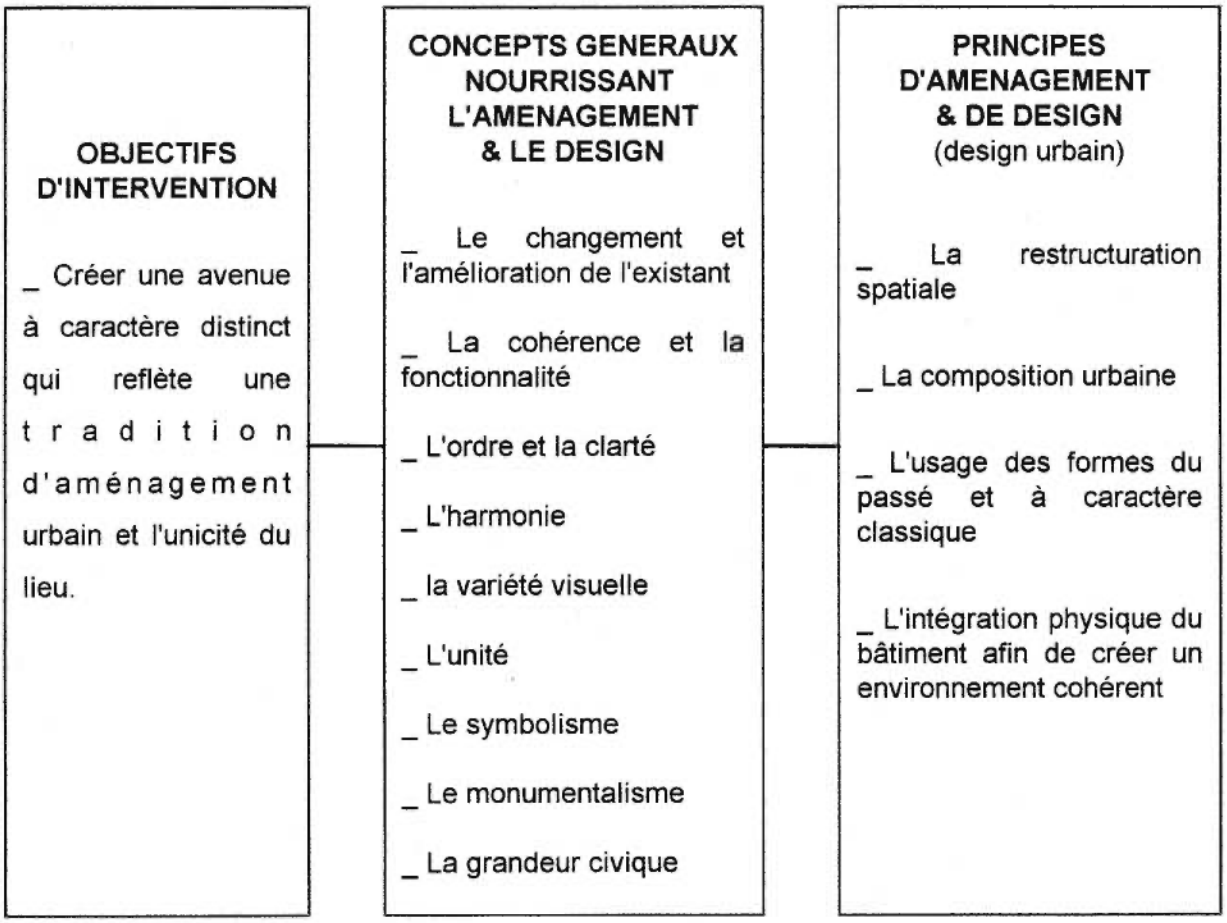


Figure 9 _ Les concepts et principes d'aménagement contenus dans le rapport final du comité consultatif.

2 LES NOUVELLES REACTIONS A MONTREAL

Comme nous l'avons mentionné précédemment, le rapport final du comité consultatif pour le design du secteur McGill College a été rendu public le 24 septembre 1984, présentant un plan directeur détaillé pour ce secteur du centre-ville montréalais. Ce plan est le fruit d'un long travail de synthèse. Son accueil par les Montréalais participant à la consultation publique était prévu, à l'exception de l'administration municipale de J. Drapeau, qui a boycotté le processus de débat et s'est montrée intransigeante face à la demande des intervenants d'apporter des changements au projet Cadillac Fairview. Quant à la corporation immobilière Cadillac Fairview, elle a tout

simplement endossé les recommandations du comité concernant son projet de complexe multifonctionnel, incluant la salle de concert de l'OSM. Nous verrons au cours des pages qui suivent ces différentes réactions de manière détaillée.

2.1 LA REACTION DES DIFFERENTS MILIEUX MONTREALAIS

Au lendemain de la publication du rapport final du comité consultatif, les Montréalais participants l'ont accueilli avec beaucoup de satisfaction. Pour une fois, non seulement ils avaient en main une visualisation complète de ce qu'on pouvait faire de leur espace urbain au centre-ville, mais aussi ils avaient participé activement à cet exercice qui reflétait leurs aspirations en matière d'aménagement spatial et de développement urbain de leur ville.

Ainsi, la presse écrite montréalaise a rapporté beaucoup de réactions positives à l'égard de ce document. Parmi celles-ci, on retrouve les propos du représentant de l'Opposition officielle à l'Hôtel de Ville, qui a fait savoir qu'il était satisfait des changements proposés dans le rapport final du comité[118]. Dans le quotidien The Gazette, on a qualifié le document comme étant "a monument to democracy"[119]. Quant au journal Le Devoir, il a publié la réaction de J.C. Marsan, membre du comité consultatif, qui a exposé les mérites de ce plan directeur pour le secteur McGill College[120].

Le rapport a aussi suscité des réactions positives de la part des milieux d'affaires. La présidence du comité consultatif ayant été assurée par les deux représentants supérieurs de la Chambre de commerce de Montréal et du Montreal Board of Trade, on comprend que ce rapport constitue le produit de leurs efforts conjointement avec le reste

---

118 Voir à ce sujet tout particulièrement La Presse (19 septembre 1984) et le Journal de Montréal (27 septembre 1984).

119 Ces propos ont été rapportés dans le journal The Gazette du 3 octobre 1984.

120 J.C. Marsan _ "Le complexe de l'OSM et du centre commercial de Cadillac Fairview. Un déblocage majeur". Le Devoir, 6 octobre 1984.

du groupe de travail. Par ailleurs, ces réactions se sont cristallisées dans la création du "Committee of McGill College Property Owners"[121]. En effet, le 5 septembre 1984, on a annoncé la mise sur pied d'un tel comité regroupant les propriétaires d'immeubles riverains de l'avenue McGill College et à qui on a confié la tâche principale de veiller, d'une part, à l'exécution des recommandations sur l'aménagement de l'avenue McGill College élaborées par le comité dans son rapport final et, d'autre part, à assurer un lien direct entre les autorités municipales et ce groupe de propriétaires immobiliers.

Ces quelques réactions constituent l'essentiel de ce que le rapport final du comité consultatif a suscité dans les milieux montréalais. Elles étaient toutes positives et montraient par cet appui sans réserve que les différents groupes d'intérêts étaient en faveur, d'une part, d'un aménagement urbain s'inspirant de la tradition (architecture urbaine à caractère classique) et imprimant une continuité à travers l'histoire. D'autre part, on voulait instaurer un processus de planification urbaine où les objectifs du développement sont définis collectivement et où le contrôle de celui-ci est organisé socialement.

2.2 LE NOUVEAU PROJET DE CADILLAC FAIRVIEW ET LA REACTION DE J. DRAPEAU

Pendant que le comité consultatif travaillait sur ses recommandations et la solution d'aménagement qu'il avait proposée dans son rapport final, les architectes de Cadillac Fairview s'affairaient à modifier le projet du complexe multifonctionnel. En effet, c'est en bénéficiant probablement d'une collaboration et d'une communication étroite avec l'architecte du comité que les professionnels chargés du projet Cadillac Fairview ont reformulé la proposition d'aménagement du quadrilatère délimité par les rues Ste-Catherine et Mansfield, le boulevard de Maisonneuve et l'avenue McGill College. Dès la publication du rapport final du comité, le promoteur immobilier a soumis sa version

---

121 Un document écrit présentant la création de ce comité et décrivant son mandat est répertorié dans le Fond David Powell _ Op. Cit.

améliorée du projet aux autorités municipales, soit le 27 septembre 1984. Ces dernières ont alors chargé le Service d'urbanisme de la Ville d'étudier le projet soumis et d'émettre son avis.

La nouvelle proposition d'aménagement de Cadillac Fairview respectait toutes les recommandations du comité et reprenait même les critères d'aménagement spécifiés pour la solution dessinée au complet. En effet, comme nous le montrent les planches Pl. 9J, Pl. 9K, Pl. 9L et Pl. 9M (placées à la fin du présent chapitre), on a repris le même plan masse que celui proposé par le comité consultatif, qui se traduisait par l'occupation entière de l'îlot; par la localisation de la salle de concert dans la partie nord du projet, avec un hall d'entrée donnant de plein pied sur l'avenue McGill College; par la répartition du centre commercial sur le reste de la surface de l'îlot (partie sud); par l'organisation de cette partie le long d'un mail central donnant sur la rue Ste-Catherine et l'avenue McGill College; par l'ouverture des accès directs le long de la façade donnant sur l'avenue; par la localisation des fonctions de commerce au détail et des restaurants et cafés le long de l'avenue, etc. Quant à la façade urbaine de l'avenue McGill College, on l'a dotée d'une hauteur de quatre étages et d'un rythme harmonieux. Ce dernier est interrompu à un moment par une volumétrie massive qui se détache de l'ensemble au moyen d'une saillie et un traitement architectural beaucoup plus complexe et riche au niveau de la salle de concert. De plus, la tour à bureaux a été repoussée en arrière plan de la façade, donnant ainsi sur la rue Mansfield située en arrière de l'îlot en question.

Cette nouvelle proposition d'aménagement de Cadillac Fairview répondait à tous les critères d'intégration du bâtiment énoncés dans le plan directeur du secteur McGill College élaboré par le comité consultatif. Elle a été présentée telle quelle au Service d'urbanisme de la ville de Montréal, qui l'a étudiée et remis son rapport le 2 octobre 1984[122]. Il a demandé quelques modifications ayant trait surtout à des questions d'ordre technique concernant, par exemple, les saillies qui surplombent le domaine public et qui

---

122 Voir à ce sujet le rapport du Service d'urbanisme de la ville de Montréal reproduit en annexe VII, p. 609.

nécessitent l'accord du conseil de ville, ou encore la prévision d'un accès non mécanique (escalier) au niveau du hall de la salle de concert. La corporation a apporté alors les modifications requises à son projet et a soumis ses nouveaux plans au Service en question, qui les a approuvé de façon définitive le 22 novembre 1984[123]. Le Service s'est également prononcé en faveur d'une salle de concert située en plein coeur du quartier des affaires, soit sur l'avenue McGill College. Il a identifié celle-ci comme étant un équipement générateur d'activités et d'animation autant les soirs que les fins de semaines[124].

Ces différentes actions constituent l'essentiel de ce que Cadillac Fairview a entrepris dès le lendemain de la publication du rapport final du comité consultatif. Il lui suffisait d'obtenir l'approbation du conseil de ville pour passer à la phase d'exécution de son complexe multifonctionnel. Mais, cela ne s'est passé pas comme prévu. Au moment où le maire de Montréal devait proposer de débattre au conseil de ville de l'apporbation finale du projet soumis par Cadillac Fairview, il a tout simplement annoncé que la salle de concert de l'OSM ne serait pas construite sur l'avenue McGill College et que, par conséquent, les projets de Cadillac Fairview et de l'avenue McGill College devraient être amputés de cette composante importante[125]. Le maire J. Drapeau a fait savoir qu'il lançait son propre projet de salle de concert pour l'OSM jumelée à un parc situé dans l'est de la ville. Ce qui a suscité des réactions très vives au sein des milieux montréalais. Le COPEM tout particulièrement a adressé deux lettres consécutives[126] au maire J. Drapeau lui rappelant que la communauté des affaires montréalaise appuyait pleinement le dernier projet Cadillac Fairview et qu'elle s'inquiétait de l'effet que pourrait produire une telle

---

123 Ibid.

124 Voir à ce sujet, le rapport de Service d'urbanisme de la ville de Montréal, p. 13. Une copie de ce rapport apparaît dans l'annexe VII, p. 609.

125 Cette annonce a été rapportée dans les quotidiens montréalais du 6 décembre 1984. Voir à ce sujet La Presse et le Journal de Montréal de cette date.

126 Ces deux lettres datent successivement du 7 et du 11 décembre 1984. Elles sont toutes les deux répertoriées dans le Fond David Powell _ Op. Cit.

attitude du maire concernant le climat de confiance chez les investisseurs.

Du côté des groupes de pression populaire, la bataille pour demander des consultations publiques à l'administration municipale est repartie de plus belle. Dès le 2 janvier 1985, on a commencé à faire circuler une pétition pour exiger la tenue de consultations publiques sur le projet de salle de concert pour l'OSM. Mais le maire a annoncé à la télévision, le 31 janvier 1985, qu'il avait retenu le site de la rue Berri et a affirmé que la salle y serait construite dans les délais prévus. Il a aussi exposé brièvement les raisons de son choix du site, qui n'ont toutefois pas convaincu les tenants de la consultation publique.

Puis, sous la pression des milieux montréalais, l'administration municipale a décidé d'organiser un débat public télévisé sur la proposition du maire Drapeau. Ce débat a eu lieu le 21 février 1985 et a duré une heure. Les invités qui ont participé à ce débat étaient au nombre de six: le maire Jean Drapeau, le président de l'OSM, le chef du RCM, le vice-président de Sofati (promoteur immobilier), le président de la Chambre de Commerce de Montréal et le représentant du Groupe Action Montréal. On peut remarquer ici l'absence de représentants du gouvernement provincial, qui finance (en partie) le projet, et de la corporation Cadillac Fairview. Lors de ce débat, le maire J. Drapeau a affirmé qu'"il n'y aura pas de salle de concert sur le quadrilatère McGill College. Jamais"[127]. Et, quelques jours plus tard, c'est la subvention de 30 millions de dollars qui a été remise en question par le gouvernement provincial. Le maire de Montréal s'est ainsi accroché à sa décision et a mis fin au projet de complexe multifonctionnel de Cadillac Fairview tel que débattu et voulu par les Montréalais participant à la consultation publique.

Quant à l'avenue McGill College, le Service d'urbanisme de la ville de Montréal a élaboré un plan d'aménagement et l'a rendu public le 4 avril 1985 (voir Pl. 9N). Ce plan, qui a reçu l'approbation du conseil exécutif de la ville, incorpore et ce, de l'avis même des

---

127 Propos rapportés par le Journal de Montréal du 22 février 1985. Titre: "Drapeau a rivé le clou du cercueil de Cadillac Fairview".

membres du comité, la plupart des recommandations contenues dans le rapport final du Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill College, à l'exception de la largeur de l'avenue, que l'on a fixée à 120 pieds. Parmi les critiques qu'a reçu ce plan, on retrouve celle de M. J.C. Marsan, qui a associé cette proposition au "civic design" des années 1950. Il a écrit à ce titre que;

> "La proposition d'aménagement mise de l'avant par le service d'urbanisme est typique de l'approche dite de "civic design" des années 1950. Cette approche, cherchant à susciter les meilleures opportunités pour le développement urbain, vise avant tout à l'audace et à l'originalité. Sciemment ou non, elle tend à se libérer du passé et à créer de nouveaux styles de vie. Ainsi, il est révélateur que le projet du service d'urbanisme ne tienne pas compte du patrimoine architectural existant, qu'il propose des bâtiments de formes inusitées pour ce secteur du centre-ville, qu'il ne se préoccupe pas de la régularité des alignements, qu'il détruise le concept de l'avenue recherché depuis un demi siècle en y introduisant incongrûmentt des places publiques, enfin qu'il ignorent superbement le comportement des gens..."[128]

La corporation Cadillac Fairview s'est associée, pour sa part, au promoteur Montréal Trustco Ltée et a proposé un nouveau projet pour le quadrilatère McGill College mais, cette fois-ci, sans la salle de concert. C'est un projet de 125 millions de dollars, composé principalement d'une tour à bureaux de 30 étages et d'une galerie de 120 boutiques. Présenté au Service d'urbanisme à la fin d'octobre 1985, le projet a été accepté, réalisé et a ouvert ses portes en mai 1989.

A la ville de Montréal, le mois de novembre 1985 a connu le lancement d'un projet de plan directeur d'urbanisme pour le centre-ville. Les consultations publiques concernant ce plan devaient avoir lieu à partir de septembre 1986. Ce serait un tournant majeur dans la politique de l'administration municipale montréalaise.

---

128 J.C. Marsan _ "Le projet du GIUM pour l'avenue McGill College. L'affrontement de deux approches". Le Devoir, 12 juillet 1985.

3 LES CONCEPTS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT ISSUS DE L'ETUDE DE L'EVENEMENT McGILL COLLEGE

Nous avons tenté à travers cette étude de l'événement McGill College de déterminer en quoi consistait cette controverse soulevée par un projet d'aménagement urbain situé en plein coeur de la ville de Montréal. Pour cela, nous avons analysé les différentes étapes qui ont constitué cet événement en les suivant chronologiquement et en essayant de cerner les éléments premiers qui se dégageaient de chacune d'entre-elles. Nous avons tenté en premier lieu de comprendre les facteurs déterminants de la controverse McGill College alors qu'elle se déclenchait et que tous les acteurs sociaux montréalais s'exprimaient sur la scène publique sur le projet d'aménagement du quadrilatère délimité par les rues Ste-Catherine et Mansfield, le boulevard de Maisonneuve et l'avenue McGill College. Il en ressort une recherche de changement dans la manière de concevoir le développement urbain et l'aménagement de l'espace à Montréal.

En effet, selon les réactions des Montréalais participant au débat sur le concept d'aménagement proposé et sur l'attitude des autorités publiques dans ce dossier, nous avons décelé la formation d'une sorte de front commun réunissant un nombre important d'acteurs sociaux à l'échelle locale. Ceux-ci tentaient de faire valoir des points de vue et des idées nouvelles en matière de développement urbain et de qualité de l'aménagement de l'espace à Montréal. Ainsi, la qualité de l'aménagement urbain est mesurée en terme de satisfaction des besoins aussi bien économiques que socio-culturels et esthétiques de la communauté montréalaise. Les différents besoins des Montréalais étaient de cette façon mis sur un même pied d'égalité. Quant à la gestion du développement urbain, l'unité de mesure de son efficacité consiste en l'adoption d'outils de base que sont la planification urbaine (objectifs collectifs) et le mécanisme de dialogue, de concertation et de consultation publique (transparence).

Dans un deuxième temps, nous avons tenté de déterminer les premiers éléments

conceptuels de cette tendance au changement alors que les Montréalais intervenants s'exprimaient cette fois-ci dans le cadre d'un débat public sur l'aménagement de cet espace important du centre-ville qu'est l'avenue McGill College. Nous avons étudié, d'une part, les propos des participants à la consultation publique mise sur pied par le promoteur immobilier et, d'autre part, l'esquisse du projet d'aménagement de l'avenue proposée par le comité consultatif sur la base d'une première synthèse de ces mêmes propos (rapport intérimaire). Il en ressort plusieurs points importants qui montrent que la recherche de changement dans la manière de concevoir le développement urbain et l'aménagement spatial annoncée au moment du déclenchement de la controverse commence ici à se préciser et ce, à plusieurs niveaux.

En effet, nous avons noté en premier lieu un engagement réel de la part des intervenants à prendre part activement dans le développement de leur ville. Ils l'ont montré à travers leur participation très active aux séances de consultation publique, mais aussi par leur accueil enthousiaste de ce processus de débat public.

Nous avons aussi remarqué que ce sont des Montréalais représentant divers groupes d'acteurs sociaux qui s'étaient impliqué dans la consultation publique et s'étaient exprimé en faveur d'un développement urbain plus équilibré, en faveur d'une transparence et une efficacité dans la gestion et le contrôle politique et social de ce même développement urbain et enfin, en faveur d'un aménagement urbain de qualité plaçant les besoins des Montréalais en général au coeur des préoccupations.

Notre analyse de cette consultation publique nous a aussi permis de noter que ces mêmes participants formulaient en fait, d'un côté, un appel pressant à l'action de la part des autorités municipales en leur demandant d'intervenir et de contrôler le développement de la ville de façon efficace et rationnelle. De l'autre côté, les propos de ces mêmes Montréalais exposaient les points d'appui qu'ils ont définis pour cette action recherchée. Ils ont énoncé des repères d'orientation précis pour toute intervention à entreprendre par l'administration municipale et parmi lesquels nous avons noté la

satisfaction de tous les besoins exprimés par les participants, y compris les plus subjectifs d'entre eux, et le retour à l'histoire et à la continuité de la tradition en matière d'aménagement urbain.

Tout cela s'est traduit dans la proposition de solutions d'aménagement urbain concrètes que le comité a complétée par une série de critères d'aménagement et de design. En effet, les participants à la consultation publique ont proposé une solution d'aménagement comportant quatre volets. D'abord, ils ont réclamé un plan directeur pour l'aménagement de cet espace central de leur ville qui fixe les objectifs collectifs de son développement, mais qui constitue aussi l'outil de contrôle collectif de ce même développement. Ils ont aussi énoncé une série de concepts clés concernant l'aménagement et le design et qui émanaient de leur propre vision du développement et de l'aménagement d'un tel espace urbain. Ces concepts, qui se devaient de nourrir l'élaboration du plan directeur recherché, couvrent des aspects fonctionnels et morphologiques, mais aussi symboliques et sentimentaux. Nous en avons repéré quelques-uns, comme le changement et l'amélioration de l'existant, la cohérence et la fonctionnalité, l'ordre et la clarté, l'harmonie, l'unité, le symbolisme et le monumentalisme, la grandeur civique et la variété visuelle.

Le troisième volet de la solution d'aménagement proposée par les participants à la consultation est constitué par le programme que l'on a esquissé comme contenu de ce plan directeur réclamé. Ce programme comprend des aspects fonctionnels comme la construction d'équipements et d'espaces publics, des aspects esthétiques (architecture) se nourrissant de l'histoire et du classicisme et des aspects structurels fondés sur la re-formulation de la structure spatiale du site en fonction de sa centralité par rapport à la ville, des perspectives visuelles qu'il offre et de sa vocation d'espace public, c'est-à-dire, principalement piétonnier.

Le dernier volet de cette solution d'aménagement avancée dans le cadre de ce débat public concerne les principes d'aménagement qui organisent ce même plan

directeur. En effet, selon notre analyse du processus de consultation, il appert que ces principes d'aménagement se réfèrent directement à ceux du design urbain, c'est-à-dire, principalement à la composition urbaine et au recours aux formes du passé à caractère classique.

Ainsi, la recherche de changement manifestée au tout début de cet événement McGill College est à ce stade-ci précisée à travers des éléments conceptuels qui traduisent l'émergence d'une nouvelle tendance en matière d'aménagement et de design urbain. Celle-ci est soutenue par une mobilisation de l'action collective pour un développement urbain de qualité, c'est-à-dire, basé sur des fondements économiques qui sont eux-mêmes dépendant de fondements sociaux, culturels et politiques et qui se reflètent dans l'espace urbain, support de la vie quotidienne de la société.

Dans un troisième temps, nous avons analysé, d'une part, les résultats de la consultation publique synthétisés et traduits par le comité consultatif, d'abord en une série de recommandations, puis en une proposition d'aménagement dessinée et décrite à travers des critères d'aménagement et de design urbain. D'autre part, nous avons examiné les réactions que ces mêmes résultats ont suscitées au sein de différents milieux montréalais. Il en ressort une délimitation plus précise des éléments conceptuels de la nouvelle tendance d'aménagement, c'est-à-dire, ses concepts de base, son programme et ses principes d'aménagement, qui sont appuyés par une importante majorité de Montréalais. D'où nous pouvons déduire notre figure 10 qui suit et qui résume les éléments conceptuels premiers de la nouvelle tendance d'aménagement qui semble en émergence dans cet événement McGill College.

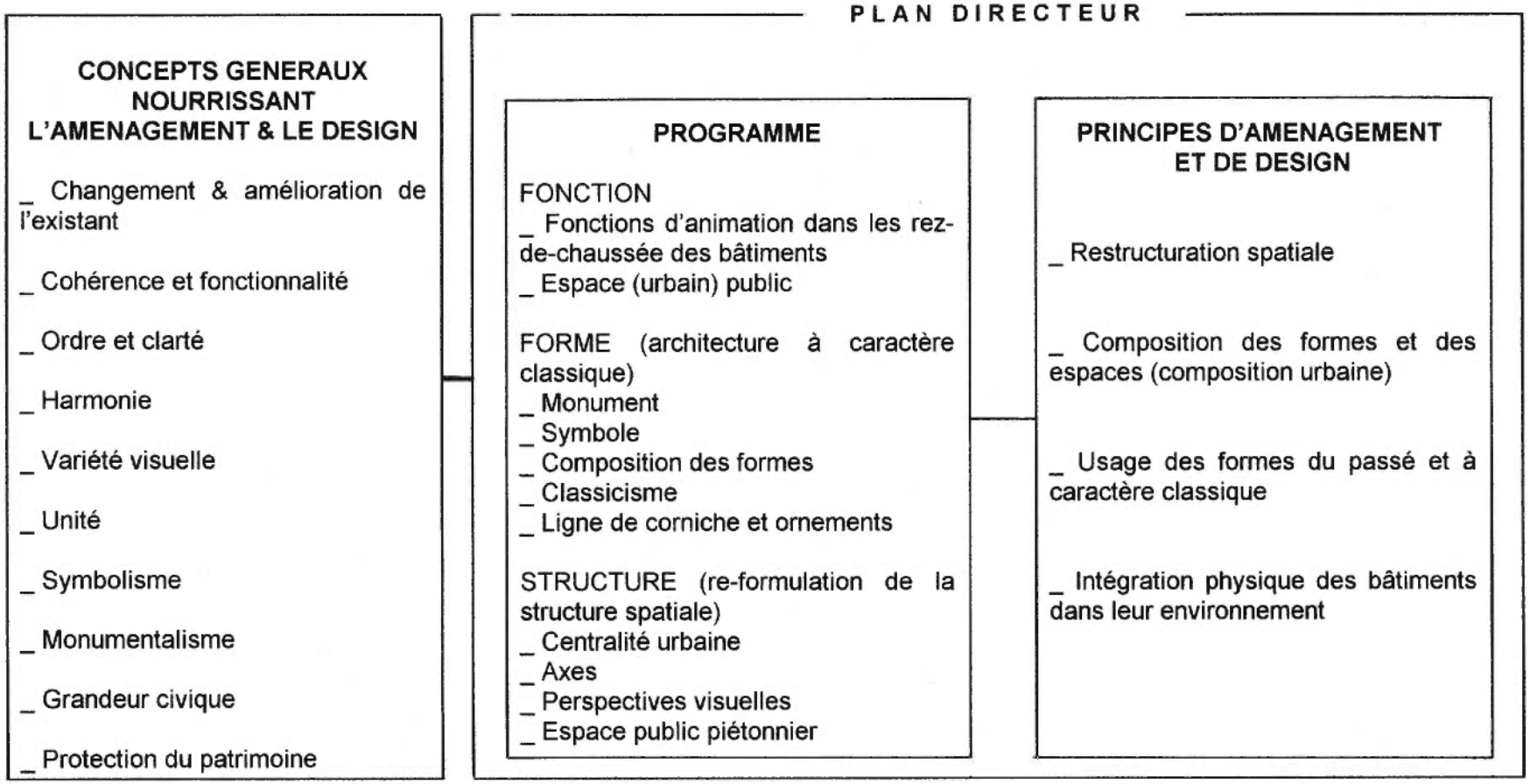


Figure 10 _ Les concepts et principes d'aménagement et de design issus de l'étude de l'événement McGill College

4 LES ELEMENTS DU CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE, POLITIQUE, CULTUREL ET IDEOLOGIQUE MONTREALAIS ISSUS DE L'ETUDE DE L'EVENEMENT McGILL COLLEGE

Les résultats de la controverse McGill College et du processus de consultation publique sur l'aménagement de l'avenue se sont cristallisés en une proposition d'aménagement particulière dont nous avons déduit les objectifs et les principes d'aménagement et de design qui la sous-tendent. Mais notre étude de l'événement McGill College nous a aussi permis de cerner quelques éléments clés du contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique montréalais dans lequel s'est déroulée tout cet événement. Nous tenterons ici de les synthétiser un à un et de façon précise.

Concernant le contexte socio-économique montréalais, nous avons vu que le déclenchement de la controverse McGill College a été mené par la communauté des affaires locale. Celle-ci était la première à s'objecter à l'adoption du projet d'aménagement de Cadillac Fairview en avril 1984, et a chargé son comité de planification et d'urbanisme[129] de préparer un rapport détaillé sur les insuffisances du projet et sur les inconvénients du processus de son adoption en première lecture par le conseil de ville de Montréal. Par la suite, le milieu des affaires montréalais, par le biais de ses organismes représentant que sont la Chambre de commerce de Montréal et le Montreal Board of Trade, a manifesté sa détermination de bloquer ce projet. Il a alors entrepris une série de réactions, comme la publication d'études sur le projet controversé, la publicité et l'alerte de l'opinion publique, l'alliance avec les groupes de citoyens et de protection du patrimoine, des négociations privées avec le promoteur Cadillac Fairview et l'administration municipale et des réunions au sommet pour l'adoption de stratégies communes.

Nous avons vu aussi que les points de controverse soulevés par le milieu des

---

129 Il s'agit du comité de planification et d'urbanisme du COPEM, organisme conjoint à la Chambre de commerce de Montréal et au Montreal Board of Trade.

affaires montréalais concernaient spécifiquement l'attitude de la ville dans ce dossier, de même que le concept du projet de Cadillac Fairview. A la première (la ville), les hommes d'affaires ont reproché le non respect de ses engagements précédents en matière d'aménagement de ce site, et à la seconde (Cadillac Fairview), ils ont critiqué toute proposition qui ne tient pas compte de son environnement d'implantation. De plus, les gens d'affaires locaux ont bien fait savoir qu'ils comptaient protéger leurs investissements déjà engagés dans l'aménagement de ce site, mais aussi une réputation et le climat de confiance régnant dans leur ville auprès des investisseurs étrangers. Ils ont ajouté qu'ils entendaient bien défendre l'environnement culturel et civique de Montréal, élément important dans l'attrait d'investisseurs de l'extérieur. Par ailleurs, ce même milieu économique a précisé qu'il ne s'opposait nullement à la venue d'un investisseur de l'envergure de Cadillac Fairview au centre-ville, mais qu'il était contre toute proposition d'aménagement qui ne s'intègre pas dans son environnement et qui ne montre aucun respect de ce qui existe déjà. En bref, le projet en question n'ajoute rien à l'image de distinction de la ville, bien au contraire. Les gens d'affaires montréalais s'opposaient également au fait que la ville modifie ses règles d'aménagement en faveur d'un promoteur à l'exclusion des autres. Ces points de controverse ont été analysés et rappelés tout au long de la consultation publique présidée par les deux hauts responsables de la Chambre de commerce de Montréal et du Montreal Board of Trade.

Ainsi, la communauté des affaires montréalaise a manifesté avec détermination son intérêt dans la gestion efficace des affaires de la ville et de son contrôle politique et social du développement. A leurs yeux, cela permet d'assurer à Montréal un climat d'investissement de confiance et de transparence. Les gens d'affaires ont aussi indiqué l'importance qu'ils accordent à la qualité de l'environnement urbain et du cadre bâti, mais aussi au bien-être des citoyens. Selon eux, il s'agit de la qualité civique du milieu socio-culturel, qui constitue une marque de commerce pour la ville dans son ensemble. De la même manière, les leaders économiques ont exprimé leur intérêt dans les traditions, l'histoire et les valeurs culturelles de la communauté locale. Ces qualités socio-culturelles forge une identité montréalaise qui permet de distinguer le milieu montréalais sur

l'échiquier mondial de l'ensemble des centres urbains, lieux des grands investissements des sociétés multinationales.

Sur le plan du contexte politique montréalais, nous avons noté d'abord qu'il fallait distinguer entre le milieu politique qui détenait le pouvoir à l'Hôtel de Ville de Montréal et celui de l'Opposition officielle qui lui faisait face. Nous avons observé comment le premier a été à l'origine même de tout cet événement McGill College et ce, autant par son attitude de manque de transparence que par son comportement face aux revendications des différents groupes d'acteurs montréalais. En effet, l'administration municipale en place a manqué complètement de transparence en refusant tout accès aux informations sur le projet et sur les tenants et les aboutissants des négociations entourant ce dossier. Elle s'est montrée arrogante et a fait fi de toutes les demandes exprimées par les citoyens de Montréal et même de l'expertise de son propre service d'urbanisme. L'administration de J. Drapeau a montré de façon claire qu'elle mettait ses intérêts électoraux au-dessus de tous ceux des Montréalais qu'elle était sensée représenter.

Pour ce qui est de l'Opposition officielle à l'Hôtel de Ville, elle était représentée par le RCM, un parti politique qui, comme nous l'avons constaté à travers cette étude de l'événement McGill College, a dénoncé les manières de faire de l'administration Drapeau depuis le tout début de ses négociations. Cette force politique montréalaise, qui se voulait une alternative à celle du maire J. Drapeau, a d'abord dénoncé le manque de transparence dans le dossier et le secret qui l'a entouré. Elle l'a fait dans l'enceinte du conseil de ville mais aussi dans la presse en général. Puis, à l'annonce du projet et des intentions concernant son acceptation, elle s'y est opposée avec vigueur tout en dénonçant les méthodes de gestion et de planification du développement appliquées à Montréal. Elle a reproché à l'administration en place son manque de transparence et sa vision de développement urbain très limitée sur le plan de la qualité mais aussi sur celui du temps (vision à très court terme). Elle a aussi critiqué sa façon de faire unilatérale qui a fait abstraction des demandes des Montréalais et des services d'experts municipaux, mandatés pourtant pour le contrôle éclairé du développement urbain de leur ville.

Ces critiques du RCM ont été rappelées auprès du comité consultatif (par écrit) et ont constitué la voix du milieu politique montréalais qui s'est jointe à l'ensemble des autres acteurs sociaux à Montréal pour dénoncer les insuffisances du projet Cadillac Fairview et l'attitude des autorités municipales dans ce dossier.

Concernant le contexte culturel et idéologique montréalais, nous avons vu à travers cette étude de l'événement McGill College que le milieu des professionnels de l'aménagement, de même que les groupes de pression populaire et le public en général ont uni leur voix à celle des leaders économiques montréalais dès le début de la controverse McGill College. Ils ont ainsi dénoncé l'inefficacité de la gestion des affaires de la ville de Montréal, le manque d'outils de planification et de contrôle du développement à moyen et long termes, l'incompatibilité du projet avec son environnement de centre-ville mais aussi de cadre urbain ayant une histoire, une architecture et une tradition d'aménagement en matière d'espace urbain. Ainsi, nous avons noté à ce niveau un réel désir d'implication de la part des Montréalais dans le développement de leur ville, de façon à ce que celui-ci englobe tous les besoins de la collectivité, aussi bien économiques que socio-culturels et même sensoriels. Cela ne s'est pas démenti tout au long de la consultation publique sur l'aménagement de l'avenue McGill College, où l'on a évoqué la conservation du patrimoine urbain et sa mise en valeur, l'enracinement, l'identité culturelle et la continuité historique, la recherche de la diversité, de la vitalité du dynamisme dans le centre-ville de Montréal, la recherche de la qualité architecturale qui s'inspire de l'histoire et des traditions, la manifestation d'un désir de participer au développement de Montréal, l'élaboration d'outils permettant l'implication et la participation de tous les acteurs sociaux à Montréal, etc. Il faut noter que toutes ces manifestations de la scène socio-culturelle montréalaise semblent à l'opposé de celles ayant entouré la modernisation du centre-ville et la construction de projets comme Place Ville-Marie, Bonaventure et autres. Cette ambiance générale nous renvoie en fait aux caractéristiques du mouvement culturaliste tel que défini par F.

Choay[130]. Ce mouvement met de l'avant une approche urbaine qui s'inscrit dans son contexte culturel (délimité dans le temps et dans l'espace) et qui cherche à construire sur la base de la continuité historique (rejet de la doctrine anti-histoire).

Ainsi, nous avons remarqué que la société montréalaise a manifesté une volonté de changement sans équivoque à l'intérieur de laquelle elle a exprimé des voeux d'amélioration ce qui existe, sans pour autant créer des ruptures. Elle a formulé le désir de voir s'établir un rapport équilibré entre tous les acteurs sociaux à Montréal, assurant ainsi l'unité de la collectivité et la cohésion entre ses membres, et elle a souhaité participer activement à la vie socio-économique et politique de Montréal.

Ces différents éléments du contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique constituent l'essentiel de ce que nous avons retracé à Montréal à travers cette étude de l'événement McGill College. Nous les résumons dans la figure 11 qui suit.

---

130 F. Choay (1965) _ L'urbanisme, Utopies et réalités.

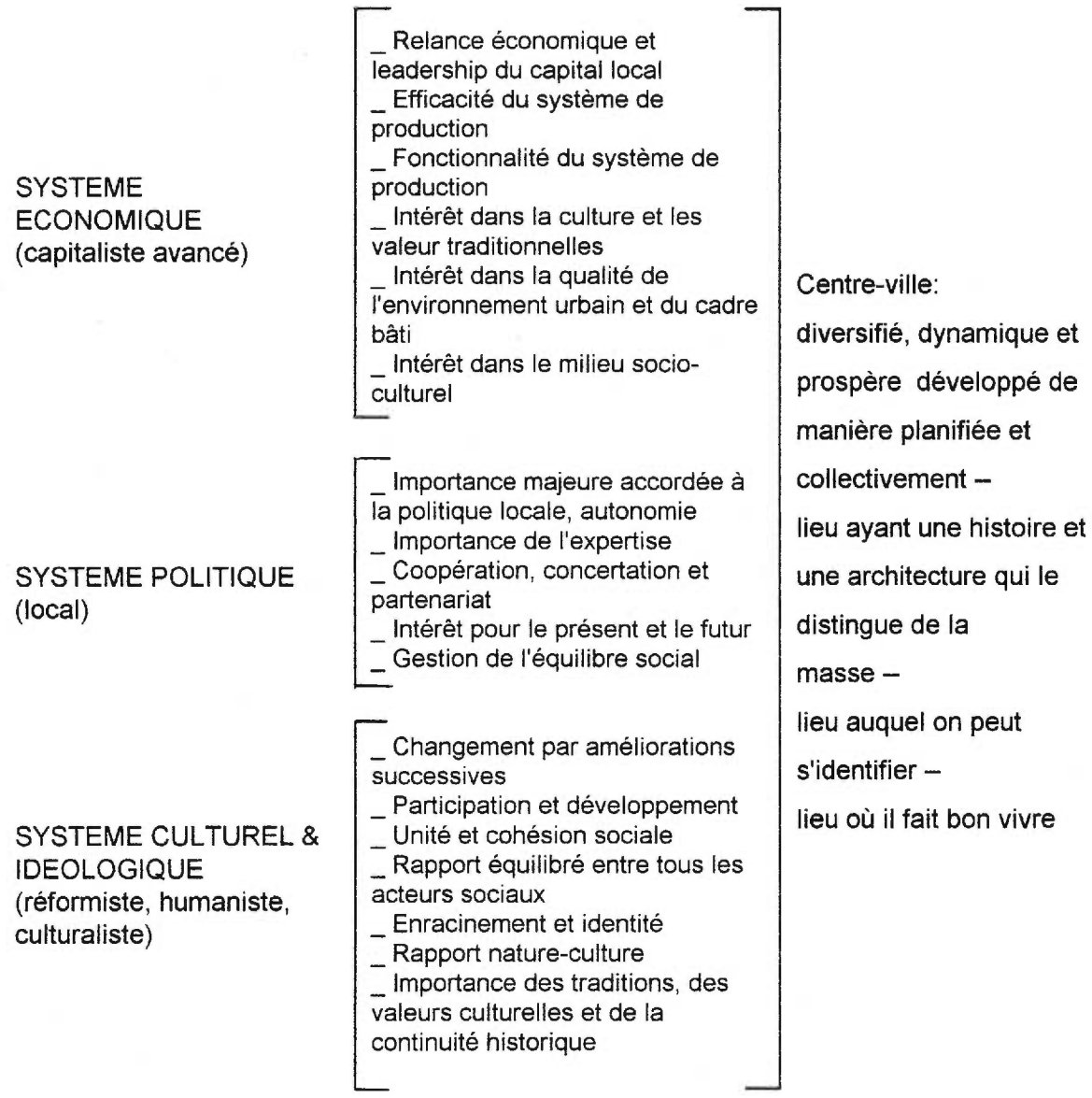
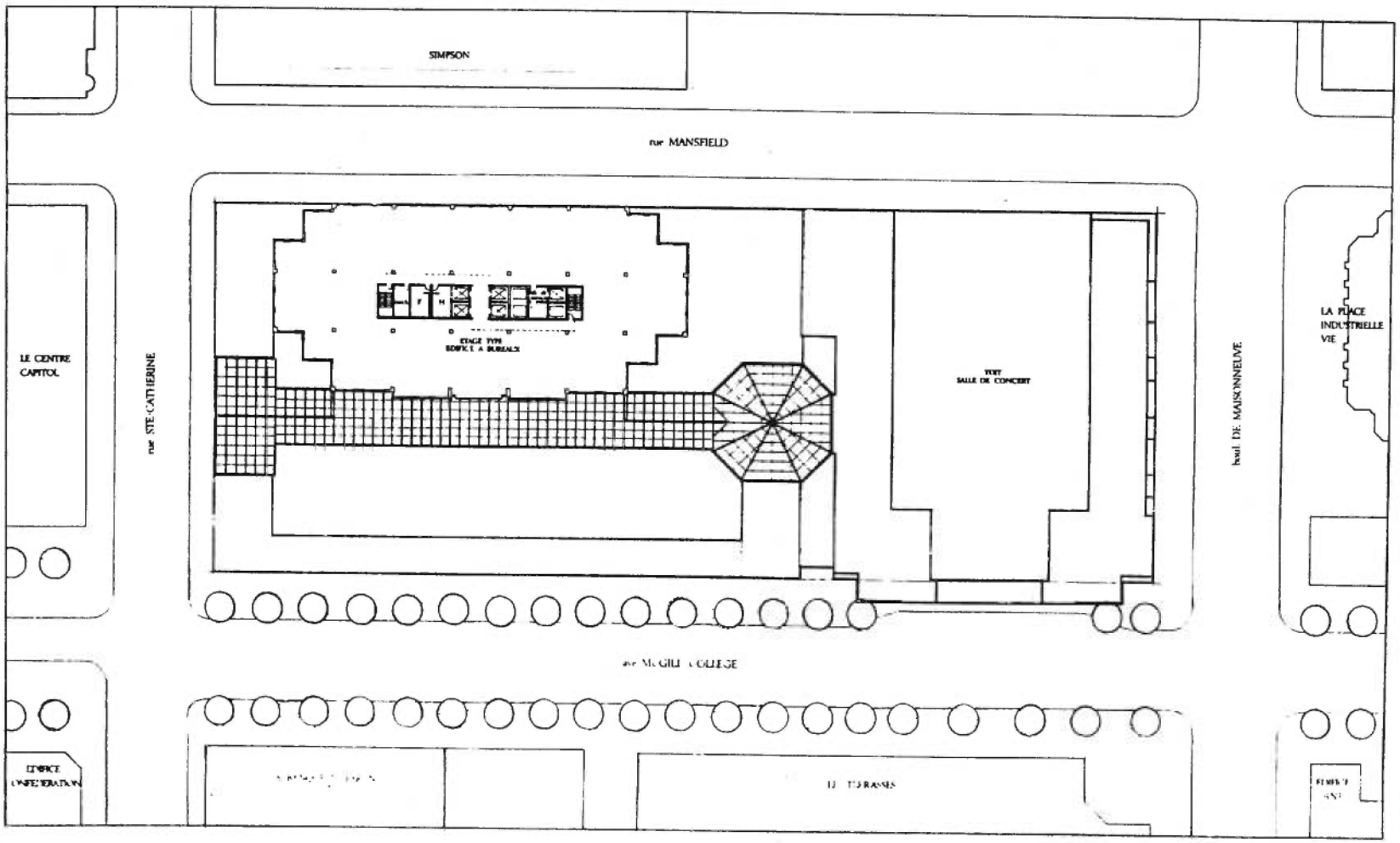
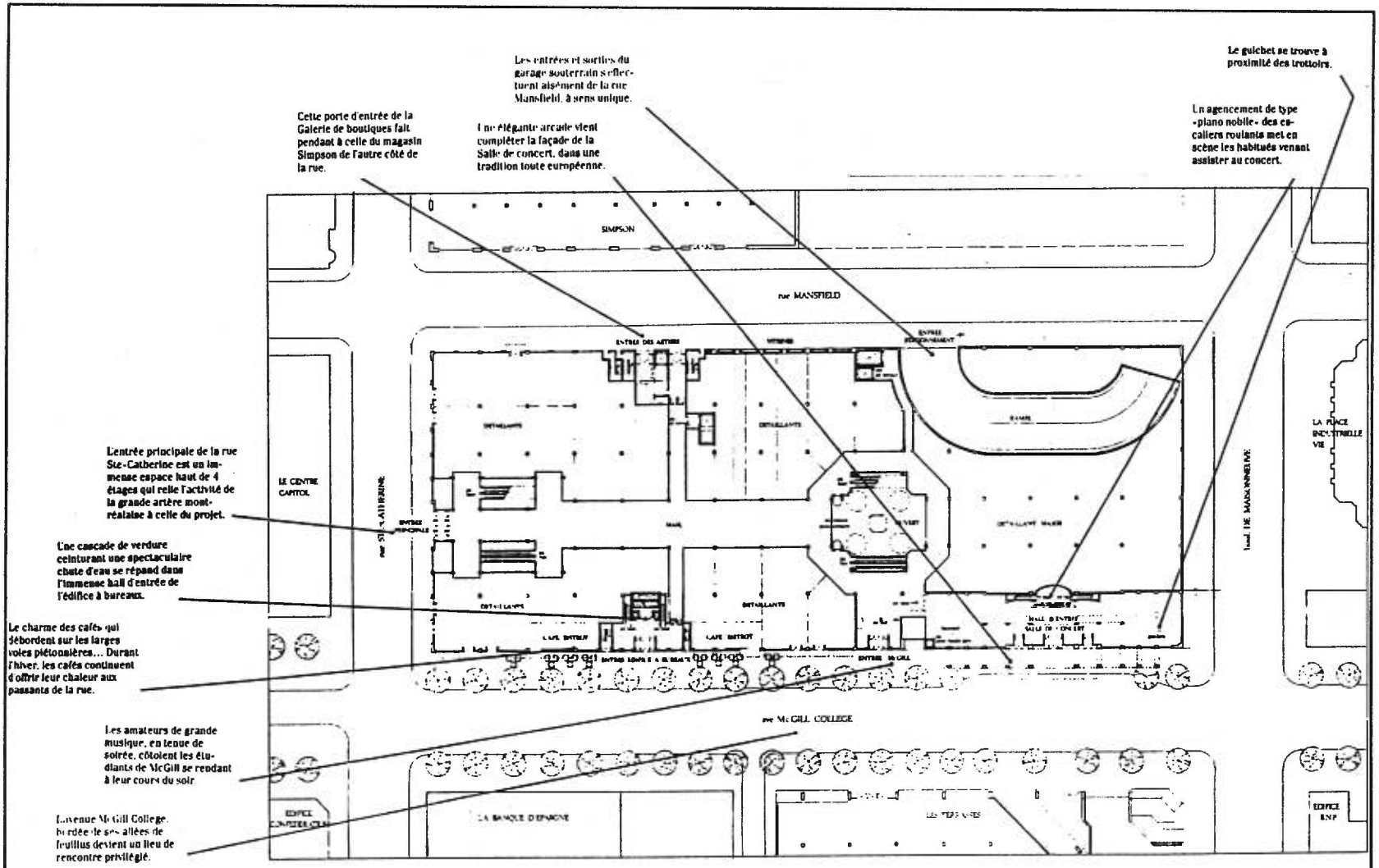


Figure 11 _ Les éléments du contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique montréalais issus de l'étude de l'événement McGill College

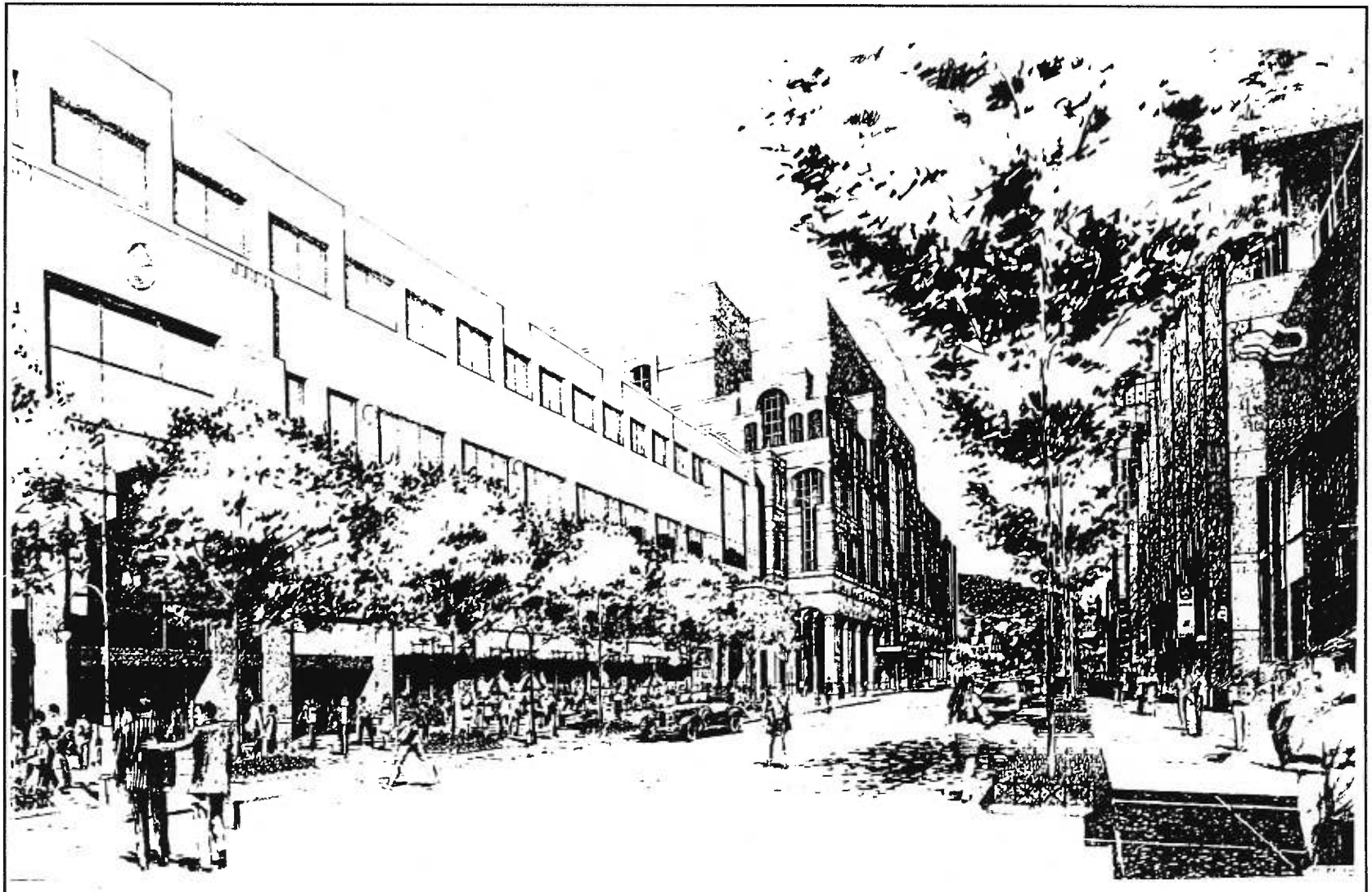


Pl. 9J _ Plan illustrant la distribution des masses dans le nouveau projet Cadillac Fairview datant de septembre 1984 _ Niveau de la tour à bureaux. (Source: Cadillac Fairview Corporation Ltd., 1984)

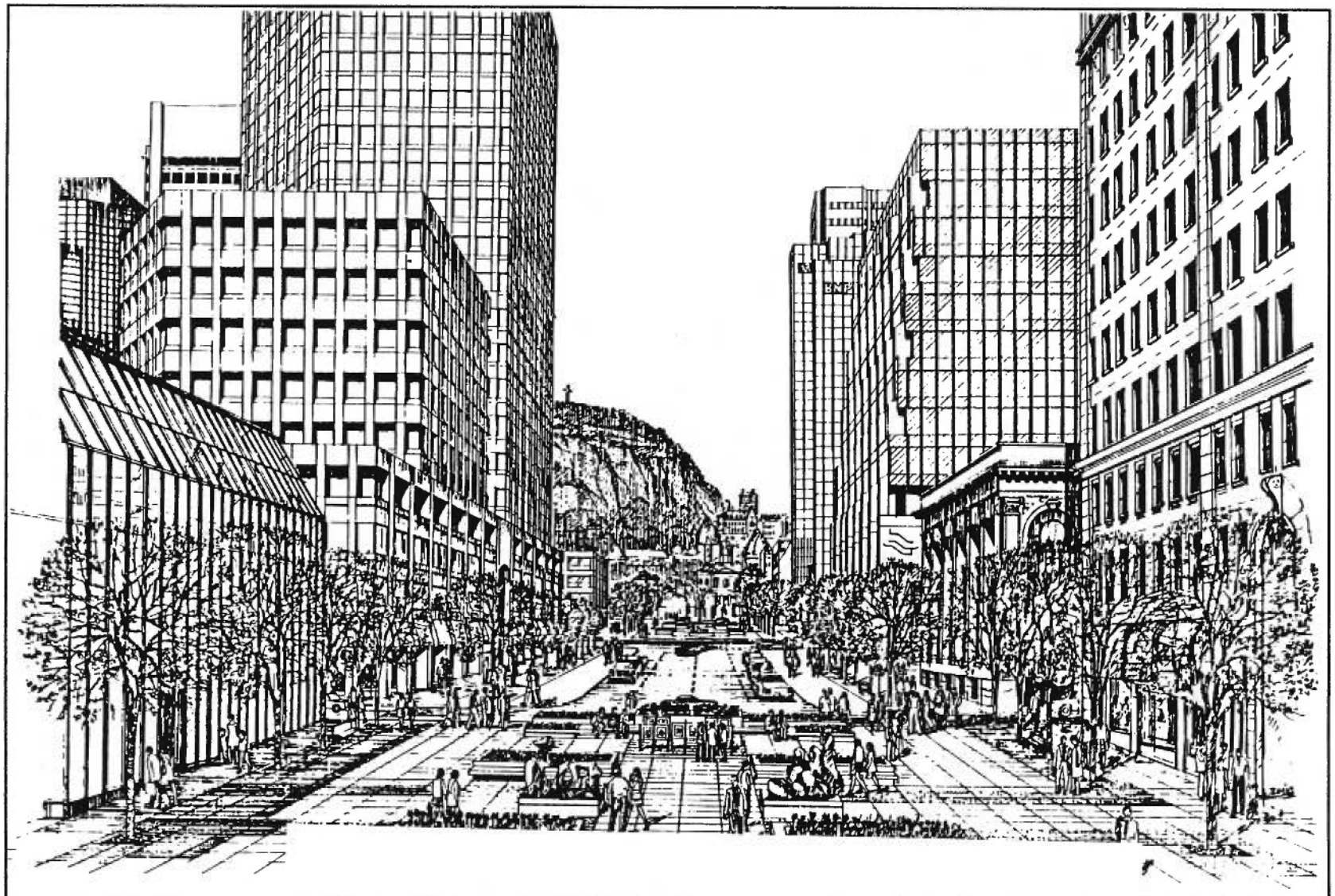


Pl. 9K _ Plan du rez-de-chaussée du nouveau projet Cadillac Fairview datant de septembre 1984. (Source: Cadillac Fairview Corporation Ltd., 1984)

Pl. 9L _ Vue vers le sud de l'avenue McGill College illustrant en premier plan la salle de concert du nouveau projet Cadillac Fairview, septembre 1984. (Source: Cadillac Fairview Corporation Ltd., 1984)



Pl. 9M _ Vue vers le nord de l'avenue McGill College illustrant la façade du nouveau projet Cadillac Fairview, septembre 1984. (Source: Cadillac Fairview Corporation Ltd., 1984)



Pl. 9N _ Vue vers le nord illustrant l'avenue McGill College tel que proposée par le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, avril 1985. (Source: Fond David Powell)

PARTIE IV

L'EVENEMENT McGILL COLLEGE
ET LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL

INTRODUCTION

Comme nous venons de le voir à travers cette recherche, le mouvement City Beautifull et l'événement McGill College présentent des similitudes et ce, aussi bien au niveau du contexte général de leur déroulement qu'à celui de leur vision globale et leur contenu en terme de programmes d'interventions et de principes d'action sur l'espace urbain. Pour savoir avec précision le degré de ces similitudes, leur nature et leur importance, nous comparerons dans cette quatrième partie de la thèse, et de façon détaillée, l'ensemble des composantes de chacune des deux orientations d'aménagement urbain situées dans leur contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique respectif.

Ainsi, cette partie de la recherche se veut une analyse comparative de l'événement McGill College, en tant que modèle d'aménagement urbain, et du mouvement City Beautiful. Elle se fera suivant la grille d'analyse issue du cadre conceptuel du mouvement City Beautiful[1] et aura pour objet la comparaison des différentes composantes des deux contextes socio-économiques, politiques, culturels et idéologiques, de même que celles des deux orientations d'aménagement urbain qui leur correspondent. Pour cela, la présente étude comparative s'articule autour de deux chapitres et d'une conclusion sur les résultats de cette comparaison.

Le premier chapitre (chap. 10) est consacré à la détermination des liens conceptuels qui existent entre le projet d'aménagement de l'avenue McGill College et le contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique régnant à Montréal. Il présente en fait la synthèse des résultats d'analyse issus des parties II et III de la thèse. Ce qui nous permettra de délimiter le cadre conceptuel de l'événement McGill College, que nous pourrons par la suite comparer à celui du mouvement City Beautiful.

---

[1] Cette grille d'analyse a été déterminée dans la partie I de la thèse à la suite de l'élaboration du cadre conceptuel du mouvement City Beautiful. Voir chapitre 3, section 6, p. 133 et ss.

Le second chapitre (chap. 11) constitue le coeur de cette quatrième partie et de la recherche de façon globale. Il s'articule autour de l'étude comparative entre les deux orientations d'aménagement urbain présentées par le mouvement City Beautiful et l'événement McGill College. L'analyse comparative comme telle se fait à trois niveaux consécutifs; à savoir, celui des deux contextes socio-économiques, politiques, culturels et idéologiques; celui des deux visions globales d'aménagement urbain véhiculées par les deux orientations d'aménagement; et enfin, celui des deux contenus (programmes et principes d'aménagement et de design) du mouvement City Beautiful et de l'événement McGill College.

Nous finirons par la discussion de quelques éléments de conclusion issus des résultats de cette analyse comparative et qui nous mèneront vers notre conclusion générale.

Chapitre 10

LES LIENS CONCEPTUELS ENTRE LE PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE ET SON CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE, POLITIQUE, CULTUREL ET IDEOLOGIQUE

L'étude de l'événement McGill College nous a révélé que le projet d'aménagement proposé par le comité consultatif pour l'avenue dans le cadre du débat public constitue une synthèse d'aspirations diverses, exprimées par une majorité de groupes d'intérêts montréalais, qui ont participé activement à cet événement. Ces aspirations sont d'ordre socio-économique, politique, culturel et idéologique. Nous tenterons ici de voir comment cette synthèse, traduite en projet d'aménagement, réunit à travers ses objectifs de base, son programme et ses principes d'aménagement et de design les caractéristiques du contexte général montréalais d'alors.

1 LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE MONTREALAIS DANS LE PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE

Nous avons étudié le contexte économique montréalais à deux niveaux dans la présente recherche. Tout d'abord, nous l'avons examiné en tant que contexte général dans lequel s'est déroulé l'événement McGill College (partie II). Puis, nous l'avons cerné à travers l'étude même de l'événement McGill College (partie III). Il en ressort dans le premier cas que ce contexte économique se présente comme un système capitaliste avancé qui tente de maîtriser ses moyens de développement et d'expansion à l'échelle nord-américaine et même mondiale. En effet, c'est dans un cadre de concurrence entre les grands centres urbains à l'échelle continentale et même planétaire que les leaders

économiques montréalais se sont lancés dans une série de stratégies de développement et de partenariat avec le secteur public, première force interventionniste dans le développement économique de la ville après le milieu des affaires comme tel. L'objectif poursuivi par les gens d'affaires est celui de réussir à garantir à leur ville une place de choix sur l'échiquier mondial des centres urbains, qui sont fortement recherchés par les grandes sociétés multinationales pour y installer leurs sièges sociaux. Ainsi, les principales caractéristiques dégagées de l'étude du contexte économique montréalais (les années 1980) se concentrent au niveau de la fonctionnalité du système comme tel, de son efficacité et du leadership du capital.

Dans l'étude de l'événement McGill College, ce même contexte économique montréalais est apparu un peu plus complexe. En effet, les leaders économiques montréalais se sont montrés intéressés par d'autres choses que simplement la fonctionnalité et l'efficacité de leur système économique. Se rendant compte qu'il fallait jouer sur d'autres éléments distinctifs pour réussir à se démarquer sur l'échiquier continental et mondial des grandes villes, le monde des affaires montréalais s'est tourné vers les potentialités propres à sa ville et que l'on ne pourrait trouver facilement ailleurs. Ces potentialités se résument, selon ce que nous avons retracé dans notre étude de l'événement McGill College, dans le cadre bâti de la ville, dans son environnement urbain, dans son milieu socio-culturel et dans les traditions et les valeurs culturelles de sa communauté.

Ainsi, la communauté des affaires montréalaise a manifesté son intérêt dans la protection du patrimoine urbain, la culture et les valeurs de vie en communauté. Elle ne recherche plus simplement des infrastructures et des mètres carrés de bureaux, mais plutôt toute l'ambiance de l'environnement urbain, toute la qualité et le prestige du cadre bâti ancien et toute la richesse du milieu socio-culturel de la collectivité. Tous ces éléments réunis constituent pour cette communauté d'acteurs sociaux une marque de commerce spécifique à Montréal, qui la distingue certainement des autres grandes villes nord-américaines.

Cette prise de position de la part des leaders économiques montréalais les place en fait devant une ouverture envers les autres acteurs sociaux actifs dans la ville, exprimant ainsi une volonté de recherche de cohésion sociale et de vision d'un développement plus intégrateur et répondant aux besoins des citoyens en général. Or, nous pouvons déduire de cela une notion de recherche d'un équilibre global géré de façon ordonnée à partir d'un noyau de la société (la communauté des affaires). Ainsi, ce contexte économique montréalais du milieu des années 1980 met de l'avant des concepts relativement précis, se résumant dans la fonctionnalité, l'efficacité, l'harmonie, l'unité et l'équilibre, l'ordre et la clarté, le symbolisme, mais aussi et surtout le changement et l'amélioration d'un système économique existant. On ne cherche pas à bouleverser le système capitaliste avancé, mais simplement à l'ajuster aux nouvelles exigences de son temps.

Or, nous avons vu à travers l'analyse de l'événement McGill College que ces mêmes concepts ont nourri tout le travail de conception du comité consultatif sur la proposition d'aménagement de l'avenue McGill College. Ces concepts sont ainsi au coeur d'un lien direct entre les caractéristiques du système économique que la société montréalaise vivait au quotidien et la forme urbaine et architecturale produite dans le cadre de l'aménagement de l'avenue McGill College.

Ainsi, nous pouvons lire dans la forme du boulevard axial que l'on recherche pour l'avenue McGill College et son principe unificateur une expression même d'une certaine unité sociale et un certain partage entre les différents groupes sociaux. Nous y retrouvons aussi la notion de développement urbain global et intégrateur, de même que celle de l'efficacité fonctionnelle chère au milieu des affaires comme tel.

Dans l'aménagement paysager intégré et les percées visuelles, notamment celle vers la montagne, nous retrouvons la notion de qualité de l'environnement urbain, de sa richesse et de sa variété, mais aussi de sa fonctionnalité et surtout de la question identitaire que les Montréalais ont posé de façon claire. L'importance identitaire que

présente le mont Royal pour ces gens a constitué le noyau de toute leur mobilisation dans cet événement. C'est là l'expression même d'une tradition urbaine et de valeurs culturelles bien enracinées qui procurent une distinction à Montréal, voire une unicité. De la même manière, l'idée de planifier le développement urbain (plan directeur) témoigne de cet esprit d'unité sociale alors que l'on contrôle le développement pour le bien-être de tous et par tous. Cela reflète aussi cet esprit de l'homme d'affaires éclairé qui exerce un certain contrôle sur la situation en général. La notion de leadership du capital se trouvent ainsi exprimée.

A un niveau un peu plus global, l'idée de la centralité urbaine, de même que celle de la rue au sens traditionnel du terme, que l'on a recherchées à travers cet aménagement de l'avenue McGill College, nous révèlent un esprit d'unité sociale, de symbolisme et de continuité à travers l'histoire, mais aussi de cohérence, d'harmonie et d'ordre dans le développement de la ville et de ses espaces urbains. C'est là toute l'importance de structurer le tissu urbain et de lui donner une signification pour l'ensemble de la collectivité. D'où l'on peut retrouver l'expression du partage et du développement intégrateur qui bénéficie à tous et chacun à Montréal, de même que celle de la grandeur civique chez les Montréalais.

Ce sont là les principaux liens conceptuels directs qui se révèlent entre la proposition d'aménagement de l'avenue McGill College présentée par le comité consultatif et le contexte économique montréalais. La figure 12 qui suit les résume de façon succincte.

SYSTEME ECONOMIQUE MONTREALAIS	PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE
_ Relance économique et leadership du capital local _ Fonctionnalité du système _ Efficacité du système	Amélioration du cadre bâti et de l'environnement urbain – Efficacité de la structure urbaine de la ville et de son espace central – Fonctionnalité de l'espace urbain dans le secteur McGill College – Conservation du patrimoine urbain et sa mise en valeur qui expriment la réussite (gestion du développement, technologie, etc.)
_ Intérêt dans la qualité de l'environnement urbain et du cadre bâti	Conservation du patrimoine urbain et sa mise en valeur qui constituent un trait de distinction et d'une civilisation urbaine – Grandeur civique et harmonie au sein de la collectivité dans son ensemble
_ Intérêt dans la culture et les valeurs traditionnelles	Continuité et harmonie entre le passé, le présent et le futur – Unité entre les générations – Symbole identitaire dans la vue sur le mont Royal
_ Intérêt dans le milieu socio-culturel	Unité et concertation entre tous les acteurs sociaux actifs à Montréal – Ordre, harmonie et entraide sociale – Changement et amélioration des conditions existantes pour tous – Grandeur civique exprimant la supériorité de l'intérêt collectif

Figure 12 _ Les liens conceptuels entre le projet d'aménagement de l'avenue McGill College et son contexte socio-économique montréalais

2 LE CONTEXTE POLITIQUE MONTREALAIS DANS LE PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE

Nous avons étudié le contexte politique montréalais à deux niveaux: celui du contexte global de l'événement McGill College en ce début des années 1980 (partie II), et celui de l'événement McGill College comme tel correspondant au milieu des années 1980 (partie III). Dans le premier cas, nous avons distingué le milieu politique détenant le pouvoir à l'Hôtel de Ville et celui de l'Opposition officielle qui lui faisait face. L'étude de ce contexte bi-polarisé nous a révélé qu'il existait une sorte d'affrontement entre deux visions bien distinctes du développement urbain à Montréal. Tout d'abord, celle du pouvoir en place qui présentait le développement urbain comme étant axé simplement sur la croissance économique. Ce pouvoir politique avait effectué à la fin des années 1970 une réorientation de son discours et de ses actions politiques vers les ressources locales et le partenariat et mis de l'avant quelques projets de développement urbains répondant aux besoins des Montréalais (notamment en matière de logement). Mais cela restait insuffisant aux yeux de l'Opposition officielle, tout particulièrement, qui avait une vision du développement urbain plutôt différente.

En effet, la vision politique de l'Opposition officielle à l'Hôtel de Ville allait beaucoup plus loin que cette simple ouverture sur le monde économique local. Elle prônait la décentralisation du pouvoir municipal vers les quartiers (ou les arrondissements), la transparence dans la gestion des affaires de la ville et l'enclenchement d'un processus de planification urbaine à long terme. Ce qui dénotait un changement majeur dans la façon de faire la politique à Montréal en ce début des années 1980.

Dans l'étude de l'événement McGill College, ce contexte politique s'est précisé de façon plus claire. En effet, l'affrontement entre les deux visions politiques du développement urbain à Montréal continuait. Mais, cette fois-ci, la vision du pouvoir en place a été reléguée en arrière plan au profit de celle de l'Opposition. Alors que la première s'était montrée loin des revendications des Montréalais en matière de

transparence et de gestion efficace, la seconde s'est avérée la plus proche – voire la même – de celle véhiculée par le reste des groupes d'acteurs sociaux à Montréal. L'Opposition officielle a manifesté son intérêt dans le partage du pouvoir municipal avec les Montréalais, les incitant ainsi à la participation active dans le développement de leur ville. Elle a montré son désir de faire de l'efficacité et du plein recours à l'expertise (notamment en matière de planification) une priorité et du dialogue et de la concertation le cadre même de ses actions. Le but derrière cela est bien entendu la recherche d'implication des Montréalais dans le développement de leur ville, plaçant ainsi leurs intérêts en tant que collectivité au-dessus de toute autre considération.

Ainsi, nous pouvons dire que le contexte politique montréalais en ce milieu des années 1980 est dominé par un système politique (représenté par le RCM) dont les caractéristiques mettent de l'avant des concepts relativement précis comme la fonctionnalité, l'efficacité, l'unité, l'ordre, la grandeur civique, l'harmonie, la cohérence, etc., mais aussi le changement, l'amélioration et l'équilibre entre les différentes forces actives sur le territoire de la ville.

Or, ces mêmes concepts ont aussi été à la base de la proposition d'aménagement de l'avenue McGill College présentée par le comité consultatif. En effet, nous avons vu dans notre étude de l'événement McGill College comment l'effort de conception du projet d'aménagement a été nourri par des concepts similaires à ceux énumérés ci-haut. Ce qui nous permet de dire que ces concepts sont au coeur d'un lien direct entre les caractéristiques du système politique régnant à Montréal (dans le milieu de années 1980) et la forme urbaine et architecturale qui organise le projet d'aménagement de l'avenue proposé par le comité consultatif.

Ainsi, nous retrouvons dans les notions de plan directeur et de planification urbaine une expression même d'un intérêt manifeste pour le futur et le long terme, mais aussi pour l'expertise et l'efficacité de la gestion des affaires de la ville; ce qui permet à la ville une plus grande autonomie en la matière et une visibilité accrue pour sa politique.

Le plan directeur peut être aussi un outil de coopération et de concertation. Il fixe des objectifs de développement de manière collective et constitue par là une certaine garantie, voire même un mécanisme de contrôle pour un développement urbain qui bénéficierait à tous. C'est du moins les objectifs visés par les ceux qui ont réclamé un plan directeur d'urbanisme pour Montréal. De la même manière, cette vision vers l'avenir et d'un développement équilibré se retrouve dans l'idée d'intégrer les deux types de circulation (véhicules et piétons) sur la future avenue. Il s'agit là d'une image du développement souhaité et recherché, c'est-à-dire un développement qui suit le progrès technologique, mais tout en le soumettant à une adaptation et une harmonisation avec ce qui existe déjà (pas de rue piétonnière qui rejette la voiture).

De la même façon, nous pouvons lire dans les formes architecturales et la distinction de l'institution culturelle qu'est la salle de concert de l'OSM, une recherche de visibilité accordée pleinement à l'institution publique (ou semi-publique); ce qui renvoie à une image de sa domination dans le paysage urbain et aussi dans le milieu socio-culturel montréalais. La salle de concert se veut aussi un monument et un symbole; ce qui lui confère un caractère de pérennité, voire même de patrimoine culturel qui rejoint les générations futures. Nous reconnaissons là cette recherche d'unité sociale, de vie en communauté et de développement intégrateur qui continue dans le temps.

Dans la notion de centralité urbaine et d'avenue de prestige que l'on recherche pour le site McGill College à travers cet aménagement, nous pouvons lire les concepts du monumentalisme, du symbolisme et de la grandeur civique, qui renvoient tous à ces notions de coopération, de concertation, de gestion efficace du développement et de l'équilibre social, de même que celle de vision à long terme bénéficiant à tous les Montréalais.

Ces liens conceptuels directs constituent l'essentiel de ce que nous avons retracé entre le projet d'aménagement de l'avenue McGill College et le contexte politique montréalais. Nous les résumons de manière concise dans la figure 13 qui suit.

SYSTEME POLITIQUE MONTREALAIS	PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE
_ Importance accordée à la politique locale, autonomie	Grandeur civique – Symbolisme et monumentalisme de la centralité urbaine
_ Importance de l'expertise	Planification du développement en se basant sur des données scientifiques et des ressources professionnelles – Cohérence – Harmonie – fonctionnalité du centre-ville
_ Coopération, concertation et partenariat	Unité dans les objectifs du plan – Harmonie entre les différentes actions prévues dans le plan – Changement et amélioration des structures existantes
_ Intérêt pour le passé, le présent et le futur	Conservation du patrimoine et sa mise en valeur – Monumentalisme – Symbolisme – Unité – Ordre – Amélioration de l'état existant – Planification à court, moyen et long terme
_ Gestion et planification de l'équilibre social	Ordre – Harmonie – Grandeur civique pour l'espace urbain public par excellence et pour la centralité urbaine représentative pour tous les Montréalais – Monumentalisme – Unité

Figure 13 _ Les liens conceptuels entre le projet d'aménagement de l'avenue McGill College et son contexte politique montréalais

3 LE CONTEXTE CULTUREL ET IDEOLOGIQUE MONTREALAIS DANS LE PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE

Notre étude du contexte culturel et idéologique montréalais a été faite à deux niveaux là aussi: celui du contexte global de l'événement McGill College correspondant au début des années 1980, puis celui de l'étude de l'événement McGill College. Il en ressort que, dans le premier cas, nous avons retracé un contexte caractérisé par ce que M. J.C. Marsan a appelé la réappropriation[2]. Il s'agit d'une réappropriation de la ville par les Montréalais au niveau de ses espaces urbains, de son environnement bâti et de la gestion de son développement. Les Montréalais ont redécouvert une certaine appréciation toute particulière de la vie urbaine. Ils recherchent sa diversité, son dynamisme, ses plaisirs et son environnement bâti d'antan. Ils ne veulent plus d'une architecture qui refuse de dialoguer avec eux et qui leur impose des espaces urbains neutres -- voire même incompatibles avec leurs pratiques -- auxquels ils ne peuvent s'identifier. Ils ne veulent plus d'une croissance économique dans le seul but de l'accumulation de la richesse matérielle, mais plutôt d'une croissance qui se veut respectueuse de leur vécu en tant que société ayant une histoire et des traditions qu'il faut protéger et transmettre aux générations futures.

Dans l'étude de l'événement McGill College, ce même contexte culturel et idéologique montréalais s'est précisé beaucoup mieux. En effet, les Montréalais ont exprimé clairement leur intérêt dans la conservation du patrimoine urbain et sa mise en valeur par un usage au quotidien, leur désir de voir s'établir une continuité à travers l'histoire de leur ville, de leurs traditions et de leurs valeurs culturelles; ce qui leur procure un sentiment d'enracinement et d'identité. Ils ont aussi manifesté, encore une fois, leur recherche de la diversité, de la vitalité, du dynamisme et de la qualité architecturale au niveau de leur centre-ville, s'inspirant ainsi de leur histoire culturelle et de leurs traditions

---

2 Pour cerner le sens complet de cette notion de "réappropriation", se rapporter à la partie II de la thèse, chapitre 5, notamment à la page 246 et ss.

urbaines. Quant à la gestion du développement de leur ville, ils ont signifié clairement qu'ils voulaient prendre pleinement part au processus de prise de décision et de gestion de ce développement, et ils ont même mis de l'avant des outils et des mécanismes leur permettant cette implication collective au niveau de la communauté. Ils ont montré par tous ces éléments réunis leur détermination de changer un état existant au moyen de mécanismes permettant l'amélioration sur une base continuelle dans le temps.

Ainsi, nous pouvons dire que ce contexte culturel et idéologique montréalais en ce milieu des années 1980 avance des objectifs d'aménagement et de design relativement précis, comme la fonctionnalité, l'ordre, l'efficacité, l'harmonie, l'unité, la variété visuelle (afin de contrer toute monotonie), la grandeur civique, le symbolisme identitaire et le monumentalisme, mais aussi le changement et l'amélioration de ce qui existe déjà.

Or, nous avons vu dans notre analyse de l'événement McGill College que ces mêmes objectifs généraux concernant l'aménagement et le design urbain ont nourri l'ensemble de l'effort de conception de l'équipe du comité consultatif. Ces objectifs sont donc au coeur d'un lien direct entre les caractéristiques du système culturel et idéologique montréalais en cette période et la forme urbaine et architecturale qui est contenue dans la proposition d'aménagement de l'avenue McGill College avancée par l'équipe des professionnels du comité consultatif.

Ainsi, nous retrouvons dans la recherche de structuration de l'espace en fonction de sa centralité urbaine toute l'expression de l'unité et de la cohésion sociale exprimées à travers le système culturel et idéologique montréalais. A cet effet, la structure globale d'un centre-ville accessible et profitable à toute la région, qu'elle soit éloignée ou limitrophe, exprime clairement cette relation d'interdépendance, d'entraide et d'équilibre entre les différentes forces actives dans la ville. L'un ne peut exister, ni s'épanouir sans l'autre.

De la même manière, l'idée de plan directeur (avec toutes les modalités de réalisation qu'on lui a voulues) pour programmer et contrôler le développement urbain exprime elle aussi ce même rapport d'équilibre, de participation et d'implication collective dans le développement de la ville, mais aussi de changement dans les rapports existants et leur amélioration pour le bien-être de tous et chacun.

Au niveau des formes architecturales et urbaines traditionnelles, de la ligne de corniche, de l'alignement des bâtiments le long de la future avenue, etc., s'expriment non seulement les notions d'harmonie, d'unité, de cohérence, de fonctionnalité, mais aussi l'image d'un développement urbain qui se veut respectueux du passé, s'inscrivant dans la continuité historique et porteur d'éléments palpables d'une civilisation urbaine et de valeurs culturelles traditionnelles. Dans ce même esprit, le monumentalisme, le symbolisme, la variété visuelle, fonctionnelle et spatiale s'inscrivent tous dans cette même vision de respect du passé et de l'existant, de continuité et d'édification d'un lieu urbain marqué de culture et de pratiques sociales assurant un enracinement, une fierté personnelle et collective et une identité culturelle. Nous pouvons noter ici que les notions de cohésion sociale et d'unité sont appliquées plutôt aux générations entre elles et pas uniquement entre les groupes sociaux d'une même génération.

Ces liens conceptuels constituent l'essentiel de ce que nous avons repéré entre les formes urbaines et architecturales contenues dans le projet d'aménagement de l'avenue McGill College et le contexte culturel et idéologique montréalais. Nous les résumons dans la figure 14 qui suit.

SYSTEME CULTUREL ET IDEOLOGIQUE MONTREALAIS	PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE
_ Changement par améliorations successives	Amélioration et harmonisation de l'état existant – Cohérence et fonctionnalité de l'ensemble – Ordre et clarté au niveau des espaces, des formes et des fonctions
_ Participation et développement	Unité – Harmonie – Grandeur civique – Ordre et clarté
_ Unité et cohésion sociale _ Enracinement et identité	Protection du patrimoine et sa mise en valeur – Symbolisme – Harmonie – Unité – Changements et améliorations de l'existant – Grandeur civique – Monumentalisme
_ Rapport équilibré entre tous les acteurs sociaux à Montréal	Cohérence et fonctionnalité – Ordre et clarté – Harmonie – Unité – Changements et améliorations
_ Rapport nature-culture	Unité – Harmonie – Variété visuelle – Ordre – Symbolisme identitaire (mont Royal)
_ Importance des traditions, des valeurs culturelles et de la continuité historique	Monumentalisme – Symbolisme – Unité – Harmonie – Grandeur civique – Ordre et clarté

Figure 14 _ Les liens conceptuels entre le projet d'aménagement de l'avenue McGill College et son contexte culturel et idéologique

4 LE PROJET D'AMENAGEMENT DE L'AVENUE McGILL COLLEGE DANS SON CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE, POLITIQUE, CULTUREL ET IDEOLOGIQUE

Nous avons tenté à travers l'étude de l'événement McGill College de saisir les liens conceptuels qui existaient entre le contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique montréalais en ce milieu des années 1980 et la forme architecturale et urbaine proposée dans le projet d'aménagement de l'avenue McGill College du comité consultatif. Pour cela, notre démarche analytique s'est articulée autour de trois points. Tout d'abord, nous avons analysé, d'une part, le contexte général montréalais (premier point) et, d'autre part, l'événement McGill College comme tel (deuxième point). Cela nous a permis de cerner les éléments premiers de ce contexte, les concepts de base du projet d'aménagement, ses aspects programmatiques et les principes d'aménagement et de design qui l'organisent. Par la suite, nous avons tenté de montrer les liens (troisième point) qui existaient entre le projet d'aménagement proposé pour l'avenue McGill College et le contexte général montréalais.

De tout cela, il ressort des caractéristiques relativement précises au niveau de chacune des composantes de cette tendance d'aménagement urbain. Ainsi, au niveau du contexte montréalais, nous avons retracé des caractéristiques globales de changement et d'amélioration d'une situation locale existante et qui ne répondait plus aux besoins des citoyens montréalais, et ce, aussi bien au sein du milieu économique que celui politique et socio-culturel.

Sur le plan économique, le système en place est de type capitaliste avancé; il se caractérise par ses tentatives de relance de l'économie de la ville, son éternelle recherche de l'efficacité et de la fonctionnalité, mais aussi ses différents intérêts manifestés quant à la ville en général considérée comme un milieu socio-culturel, un cadre bâti et un environnement urbain particulier. Ainsi, les valeurs traditionnelles et la culture de la société montréalaise sont devenues des préoccupations importantes chez la communauté des affaires locale. Elles constituent un élément distinctif pour Montréal

parmi les autres grands centres urbains nord-américains. De la même manière, la culture en général érigée en industrie (arts, loisirs et spectacles) et le prestige du cadre bâti ancien sont devenus une marque de commerce pour "vendre" la ville auprès des grandes sociétés multinationales. Tout cela est destiné à relancer la prospérité économique à Montréal et à profiter à tous les Montréalais.

Sur le plan politique, rappelons tout d'abord que la scène est locale (municipale). Le système dominant peut être caractérisé de progressiste dans la mesure où il prône des idées et des politiques de gestion des affaires municipales avancées. En effet, le changement et l'amélioration qui caractérisent le contexte général sont traduites par des idées comme la coopération, la concertation et le partenariat entre les différents acteurs sociaux montréalais, la gestion efficace et la planification de l'équilibre social, l'intérêt pour le présent mais aussi pour le futur à moyen et long termes et l'appui majeur sur l'expertise en matière de gestion du développement. Ce sont là autant de caractéristiques qui sont sensées amener l'efficacité et la transparence dans la gestion des affaires de la ville à Montréal.

Sur le plan culturel et idéologique, le système en place à Montréal se caractérise avant tout par ses visions d'amélioration de ce qui existe sur une base humaniste, voire culturaliste si l'on se réfère à la classification de Françoise Choay. En effet, les caractéristiques de ce système s'articulent toutes principalement autour de la communauté, de ses besoins culturels, de ses valeurs traditionnelles et de ses sentiments les plus communautaires, mettant ainsi l'intérêt collectif au dessus de toute autre considération. Ces caractéristiques que nous avons résumées en sept points très significatifs sont: le changement par améliorations successives, la participation et le développement, l'unité et la cohésion sociale, le rapport équilibré entre tous les acteurs sociaux à Montréal, l'enracinement et l'identité, le rapport nature-culture et l'importance des traditions, des valeurs culturelles et de la continuité de l'histoire.

Ce sont là les principales caractéristiques des trois systèmes économique,

politique, culturel et idéologique qui marquent les différentes instances sociales à Montréal et qui ont servi de cadre contextuel à l'élaboration du concept d'aménagement proposé pour l'avenue McGill College par le comité consultatif.

Quant aux caractéristiques du projet d'aménagement urbain mis de l'avant pour l'avenue, nous les avons saisies à trois niveaux. Tout d'abord, celui des objectifs généraux d'aménagement et de design qui ont nourri toute la démarche conceptuelle du projet d'aménagement et qui véhiculent une certaine vision globale de l'aménagement urbain. Ces objectifs, que nous avons résumés en dix points, sont: le changement et l'amélioration de l'existant, la cohérence et la fonctionnalité, l'ordre et la clarté, l'harmonie, la variété visuelle, l'unité, le symbolisme, le monumentalisme, la grandeur civique et la protection du patrimoine.

Ces mêmes objectifs ont constitué une base pour l'élaboration d'un plan directeur pour l'aménagement de l'avenue McGill College, site névralgique du centre-ville de Montréal. Ce plan est constitué de deux composantes de base, soit le triple programme fonctionnel, esthétique (formes architecturales et urbaines) et structurel, et les principes d'aménagement et de design qui mettent en forme ce même programme. Les aspects fonctionnels de ce dernier sont fondés sur la réalisation d'espaces publics et la distribution de fonctions d'animation dans les rez-de-chaussée des bâtiments. Ceux d'ordre esthétique font appel à l'architecture à caractère typiquement classique (monument, symbole, composition des formes, ligne de corniche, ornementation, etc.). Quant aux aspects structurels, ils se cristallisent dans la re-formulation de la structure spatiale existante du site sur la base de sa centralité urbaine, de l'axe de l'avenue, des perspectives visuelles et des espaces publics piétonniers.

Quant aux principes d'aménagement et de design, nous en avons retracé quatre principaux à travers notre étude du projet d'aménagement, et ils nous renvoient à ceux du design urbain. Ces principes sont: la restructuration spatiale, la composition des formes et des espaces (composition urbaine), l'usage des formes du passé à caractère

classique et l'intégration physique des bâtiments dans leur environnement.

Ces caractéristiques constituent l'essentiel du projet d'aménagement urbain de l'avenue McGill College. Elles viennent s'ajouter à celles du contexte général montréalais (délimitées plus haut), qui a servi de toile de fond à la conception et à la mise en forme de ces caractéristiques dans un plan directeur. D'où nous pouvons tirer notre schématisation conceptuelle de l'événement McGill College, résumée dans la figure 15 qui suit.

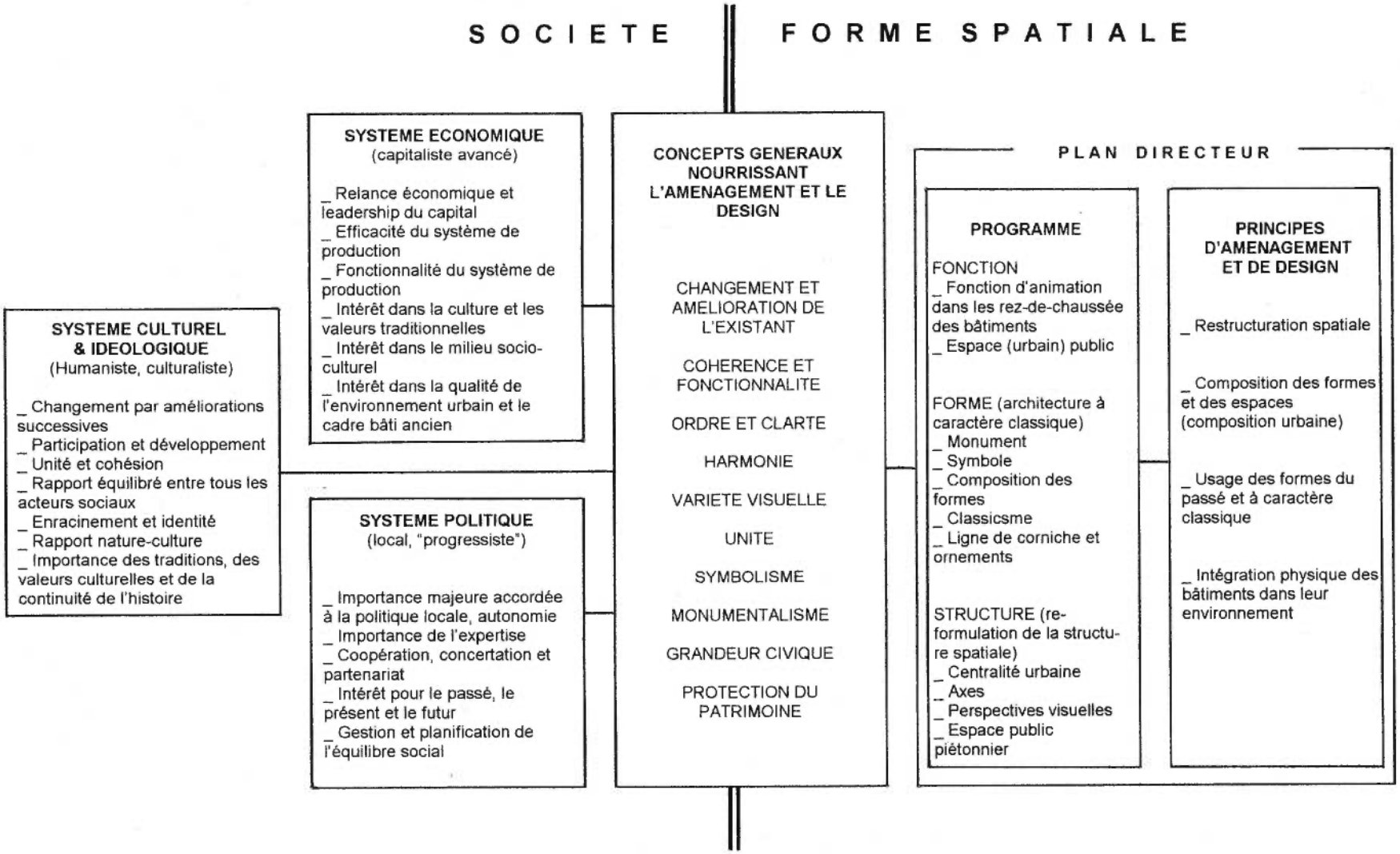


Figure 15 _ Le projet d'aménagement de l'avenue McGill College
dans son contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique montréalais

Chapitre 11

L'EVENEMENT McGILL COLLEGE ET LE MOUVEMENT CITY BEAUTIFUL

Après avoir complété notre étude de l'événement McGill College, les ressemblances entre ce dernier et le mouvement City Beautiful nous apparaissent plus palpables. Cette étude nous a révélé qu'il s'agissait là d'un projet d'aménagement urbain qui tente de véhiculer et même de contenir des réponses à des attentes assez variées venant de l'ensemble des acteurs sociaux à Montréal. Il a certes été porté au grand jour par ces mêmes acteurs sociaux lors des audiences publiques sur le projet. En ce sens, l'architecte concepteur du projet, de même que les membres du comité consultatif qui ont supervisé tout le processus de consultation publique, n'ont fait que synthétiser des aspirations et des idées qui ont été clairement exprimées par les Montréalais participant à ce débat. Mais, par delà cet effort collectif de structuration d'une vision globale de l'aménagement urbain à Montréal, l'événement McGill College nous présente une tendance d'aménagement urbain ou, plus précisément, un modèle d'aménagement urbain[3] complet qui articule pleinement forme physique de l'espace et contexte général vécu par la société qui l'utilise. Et en cela, il est clairement comparable au mouvement City Beautiful.

Mais cette ressemblance ne se limite pas à ce seul niveau entre les deux visions de l'aménagement urbain. Comme nous le montre une simple comparaison textuelle entre les deux cadres conceptuels[4] qui leur correspondent, cette ressemblance s'étend facilement aux caractéristiques des différentes composantes du modèle d'aménagement

---

3 La notion de "modèle d'aménagement urbain" utilisée ici a été définie de façon précise dans la partie I de la thèse, chapitre 3, section 6, p. 133.

4 Se rapporter à la figure 6 dans la partie I (p. 132) et à la figure 15 dans la présente partie IV (p. 525).

urbain et atteint des détails qui sont parfois bien précis. Pour comprendre ces similitudes et les saisir dans leur degré, leur nature et leur importance, nous procéderons ici à l'analyse comparative des deux modèles d'aménagement, celui du mouvement City Beautiful et celui de l'événement McGill College et ce, au niveau détaillé de leurs trois composantes, à savoir, la vision globale de l'aménagement urbain véhiculée, le contenu de la proposition d'aménagement présenté et les acteurs sociaux qui représentent la source d'où émane tout ce projet comme tel. Rappelons que, pour ce faire, nous nous baserons sur les trois grilles d'analyse présentées dans les tableaux A, B et C[5] et qui sont issues du cadre conceptuel du mouvement City Beautiful.

1 LES ACTEURS SOCIAUX DES DEUX MODELES D'AMENAGEMENT URBAIN

Nous commençons notre comparaison par les acteurs sociaux car nous considérons que c'est de là que part toute tentative de réflexion ou de remise en cause de l'organisation spatiale d'une communauté. Les acteurs sociaux créent ce contexte général qui nourrit l'effort de cette réflexion en exprimant des enjeux à cela et en esquissant des stratégies d'intervention en conséquence.

Pour ce qui est de notre analyse comparative entre les acteurs sociaux du mouvement City Beautiful et ceux de l'événement McGill College, nous pouvons d'ores et déjà noter que tout comme les plans de la City Beautiful, le projet d'aménagement de l'avenue McGill College proposé par le comité consultatif s'inscrit dans un contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique très particulier dont il porte les empreintes de manière bien visible. Nous l'avons d'ailleurs vu à travers les liens conceptuels existant entre le projet et son contexte général. Mais, par-delà ce parallèle entre l'enracinement contextuel des deux projets urbains, nous tenterons d'expliciter ici les ressemblances et

---

5 Les trois tableaux A, B et C ont été élaborés dans la partie I de la thèse, chapitre 3, section 6, p. 133-140.

par là même les différences entre les deux contextes socio-économiques, politiques, culturels et idéologiques entourant ces deux projets d'aménagement urbain.

Pour ce faire, nous nous baserons sur notre grille d'analyse déterminée précédemment (Tableau C) pour confronter les caractéristiques des deux contextes sur les plans économique, politique, culturel et l'idéologique.

1.1 COMPARAISON DES DEUX CONTEXTES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Le tableau K qui suit présente côte à côte les caractéristiques du système économique du mouvement City Beautiful et celles du même système entourant l'événement McGill College. Ces caractéristiques, nous les avons déterminées au niveau des cadres conceptuels qui leur correspondent et nous les avons classées suivant des indicateurs délimités dans la grille d'analyse.

De la lecture de ce tableau, il ressort que les deux systèmes présentent des similitudes qui vont en profondeur. Tout d'abord, le type de système économique est toujours de type capitaliste et il continue son ascension (tout en suivant des courbes cycliques), passant ainsi de l'ère de l'économie basée sur l'industrie, le commerce et les manufactures à celle des services et des communications. Dans ce cadre, le système n'a pas modifié ses préoccupations de fond que sont son efficacité, sa fonctionnalité et le leadership du capital. Ce sont là les piliers mêmes de ce système économique et ils n'ont pas changé depuis l'ère du mouvement City Beautiful.

Par contre, au niveau du quatrième enjeu, concernant l'état de développement dans lequel se retrouve le système, nous retrouvons une différence entre les deux cas. Alors que le système économique du début du siècle se caractérise par une expansion qui véhicule pour nous la confiance en soi et l'optimisme envers le long terme, celui du milieu des années 1980 traverse plutôt une phase de relance économique à Montréal qui

INDICATEURS	MOUV. CITY BEAUTIFUL	EVEN. McGILL COLLEGE
_ Type de système	_ Capitaliste (industriel)	_ Capitaliste avancé
_ Enjeux	_ Expansion, efficacité, fonctionnalité, leadership	_ Relance économique, efficacité, fonctionnalité, leadership
_ Stratégie	_ Changements dans les attitudes	_ Changements dans les attitudes
_ Moyens	_ Intérêt dans la culture et les valeurs traditionnelles _ Intérêt dans le bien-être et le confort des citadins _ Intérêt dans la ville, cadre de vie et d'échanges	_ Intérêt dans la culture et les valeurs traditionnelles _ Intérêt dans le milieu socio-culturel _ Intérêt dans la qualité de l'environnement urbain et du cadre bâti (ancien)

Tableau K _ Comparaison des deux systèmes économiques

véhicule, pour sa part, un effort de réflexion et de choix stratégiques de la part de la communauté des affaires locale. Cela s'est traduit par un besoin de pouvoir s'appuyer sur un sentiment identitaire puissant et solide, de même qu'un besoin de retrouver une certaine confiance. Cette situation du système économique entourant l'événement McGill College semble un peu plus amplifiée par rapport à celle du mouvement City Beautiful car l'état du développement économique actuel et la globalisation des échanges apporte une dimension de complexité au système sans précédent.

Il faut noter ici que cette différence entre les deux systèmes peut sembler mineure si l'on tient compte de la différence d'échelle sur laquelle se fait notre étude; à savoir, un contexte socio-économique nord-américain (continental) pour le mouvement City Beautiful et un autre plutôt bien délimité dans un espace restreint et qui concerne

Montréal pour le cas de l'événement McGill College[6]. Mais, selon notre point de vue, ce n'est pas là que se situe cette différence entre les deux systèmes. Elle est plutôt au niveau de l'état du développement économique en général. En effet, au tournant du 19e siècle, ce développement a connu sa première grande expansion, alors que la révolution industrielle battait son plein et s'étendait à tout le continent nord-américain. On était alors en droit de miser sur un optimisme sans précédent envers l'avenir et le long terme et ce, malgré les crises économiques qu'a connu le système durant cette période. Quant à l'événement McGill College, il se passe dans le contexte général des années 1980, c'est-à-dire, après une centaine d'années de vie économique (capitaliste) jalonnée par des crises cycliques. Ce qui a ébranlé cette certitude qui caractérise le contexte économique du mouvement City Beautiful et a réduit la vision d'avenir de celui de l'événement McGill College à du court terme. C'est là une nuance importante entre les deux contextes.

Au niveau des stratégies, le tableau K nous présente des ressemblances entre les deux systèmes qui sont en apparence parfaites. Mais la réalité est plutôt nuancée. Certes, les deux systèmes se caractérisent par des changements dans les attitudes de la part des milieux des affaires locaux, mais il reste que les tenants et les aboutissants de ces changements sont différents. Dans le cas du mouvement City Beautiful, le système économique s'est ouvert au dialogue et à la concertation – voire même au partage, si l'on tient compte du phénomène de la philanthropie – car nous croyons que le mouvement réformiste était bien développé et avait beaucoup de mordant. De là, le système économique a réorienté son discours en devançant toute crise sociale qui pouvait nuire à ses intérêts. Cela s'est fait d'autant plus que les changements proposés par le mouvement des réformes ne pouvaient qu'être bénéfique à la santé économique de la ville en général.

---

6 Notons que l'événement McGill College constitue une manifestation spectaculaire d'une nouvelle approche de l'aménagement et du design urbain en général qui tend à se répandre un peu partout et surtout aux Etats-Unis comme nous l'avons déjà noté dans notre introduction générale de la thèse. Ainsi, la différence d'échelle dont il est question ici n'a pas une grande importance par rapport à notre étude de cas spécifique qui concerne l'événement McGill College.

Dans le cas de l'événement McGill College, il n'existe pas de mouvement de réforme connu et structuré comme tel[7], à l'image de ce qui se passait au tournant du siècle. Les changements dans les attitudes de la communauté des affaires locale sont issus plutôt du mouvement de restructuration de l'économie elle-même. En effet, le phénomène de la globalisation de l'économie mondiale a eu comme effet l'émergence d'une mobilisation du leadership local pour tenter de contrer les effets négatifs de ce phénomène, tout en profitant de ses avantages bien entendu. Ainsi, on a opté pour une stratégie d'ouverture envers les autres acteurs sociaux en vue d'une recherche de régénération urbaine et de sauvegarde d'une place de choix pour sa ville dans le monde économique devenu de plus en plus continental, voire planétaire.

Ce choix d'une stratégie de développement économique de la part des gens d'affaires locaux interpelle celui des moyens qui s'accordent en conséquence. A ce niveau, le tableau K nous présente là aussi des similitudes entre les deux systèmes qui sont en apparence presque parfaites. Cela est vrai jusqu'à un certain point. En effet, les deux systèmes économiques ont manifesté de façon claire et nette leurs intérêts dans la culture et les valeurs traditionnelles comme premier moyen adopté dans le cadre de la stratégie de changement d'attitudes. Mais cette ressemblance textuelle entre les deux systèmes ne reflète pas une différence qui existe pourtant. En effet, dans le cas du mouvement City Beautiful, les objectifs qui sont derrière un tel intérêt se résument avant tout, d'une part, dans la sécurisation du milieu social envahi par le progrès technique et l'enrichissement matériel qui profite à une partie restreinte de la société. D'autre part, il s'agissait d'exprimer le développement avancé de cette société et sa capacité d'édifier une civilisation urbaine qui se compare à celle du Vieux Monde. Dans le cas de l'événement McGill College, les objectifs avoués du système économique se résument dans son alignement sur les réclamations du milieu social qui a réagi à une logique fonctionnaliste qui prévalait dans le monde de l'aménagement et dans sa tentative de rentabiliser économiquement le domaine de la culture, édifié désormais en industrie. Le

---

7 Cependant, il est important de noter qu'il existe bel et bien des appels répétés de réforme émanant de la part de plusieurs groupes sociaux et communautaires à Montréal.

milieu des affaires entourant l'événement McGill College s'est contenté simplement de récupérer la notion de patrimoine urbain -- cheval de bataille des groupes de pression -- sans vraiment lui accorder toute l'importance qui lui revient comme revendication sociale.

Malgré ces nuances qui restent de taille, les deux systèmes économiques s'accordent pour faire jouer les deux éléments culture et traditions dans le monde des affaires; ce qui contribue au rapprochement entre les intérêts des différents acteurs sociaux et permet à ces derniers de discuter conjointement du développement de leur ville.

Concernant le second moyen utilisé, le mouvement City Beautiful a manifesté son intérêt dans le bien-être et le confort des citadins alors que l'événement McGill College a porté son intérêt dans le milieu socio-culturel de la ville. Dans les deux cas, on se préoccupe des citoyens et de leurs besoins, et cela constitue l'aspect principal de la similarité entre les deux systèmes économiques. Par contre, les besoins mêmes de ces citoyens diffèrent d'un système à un autre. En effet, dans le cas du mouvement City Beautiful, ce sont des préoccupations d'ordre hygiéniste (en général) avant tout. Et c'est pour cela que l'on a assisté à une généralisation des parcs et jardins publics, des sports et de la culture éducative en général (musées, bibliothèques publiques, etc.). Le but recherché ici par le système économique était de procurer un cadre de vie urbaine bénéfique pour les citadins travailleurs de l'industrie. Du côté de l'événement McGill College, les préoccupations exprimées sont d'ordre relationnel et touchent au sens civique, à l'éducation, au rapport des gens à l'histoire, à leur identité et au développement intégrateur de façon globale. Les gens recherchent la protection du patrimoine et sa mise en valeur, la participation à la vie économique et politique de leur ville, le développement urbain qui tient fort aux enjeux sociaux pouvant lui être rattachés, un certain confort d'usage concernant l'espace urbain, etc. Ce sont là des caractéristiques socio-culturelles qui reflètent une certaine tradition et un certain niveau de vie culturelle et sociale qui sont à leur tour très recherchés par le milieu des affaires. En effet, ce dernier trouve dans ces caractéristiques une image de marque qui permet de distinguer Montréal et son centre-

ville sur l'échiquier mondial des grands centres urbains recherchés par les sociétés multinationales (pour y installer leur centre d'affaires, mais aussi leurs cadres supérieurs).

Le troisième moyen auquel on a fait appel dans les deux systèmes économiques concerne l'intérêt dans la ville comme milieu de vie et d'échanges pour le cas du mouvement City Beautiful et l'intérêt dans la qualité de l'environnement urbain et du cadre bâti pour le cas de l'événement McGill College. Là aussi la ressemblance n'est pas tout à fait complète car les objectifs poursuivis diffèrent dans les deux cas. En effet, dans le premier, on dénote des préoccupations d'ordre social et économique à la fois et les objectifs poursuivis se situent à l'interne, c'est-à-dire, au sein des groupes sociaux de la communauté vivant dans cette ville recherchée. Dans le cas de l'événement McGill College, les préoccupations sont reliées à l'ambiance régnant dans le milieu urbain et au cadre physique abritant ce dernier. Les objectifs poursuivis sont plutôt doubles: satisfaire les besoins exprimés par la communauté qui y vit, mais aussi et surtout de ceux qui sont extérieurs à cette même communauté (les exigences des multinationales et de leurs cadres très mobiles). La question du patrimoine urbain est ici très représentative. En plus de répondre aux besoins exprimés localement en matière de conservation et de mise en valeur -- voire de sauvegarde de l'identité collective --, ce patrimoine est utilisé comme décor pour une certaine ambiance urbaine d'autrefois et comme marque d'une tradition urbaine et de civilisation; deux éléments que l'ont fait jouer sur le plan de la marque de commerce des centres urbains contraints par la globalisation de l'économie mondiale.

Malgré ces différences nuancées, il reste que dans les deux cas, le système économique pose la question du cadre urbain (ville), milieu de ses affaires par excellence, en terme de conditions sociales, culturelles et politiques et pas seulement en terme de technologie et d'infrastructures techniques.

1.2 COMPARAISON DES DEUX CONTEXTES POLITIQUES

Le tableau L nous présente là aussi des similitudes importantes entre le système politique du mouvement City Beautiful et celui de l'événement McGill College. La situation est dans les deux cas dominée largement par la scène politique locale (municipale) qui tente de se donner des moyens efficaces de gestion du développement de la ville de manière autonome. Pour y arriver, les leaders politiques de cette scène locale mettent de l'avant des solutions d'amélioration parfois innovatrices aux problèmes de représentativité et de structures de l'exercice du pouvoir politique à l'Hôtel de Ville. Dans les deux cas, l'autonomie locale représente un enjeu majeur et les représentants politiques tentent de prouver qu'ils sont capables d'identifier leurs propres besoins locaux et de gérer le développement de leurs ressources en conséquence.

Sur le plan des stratégies, la situation des deux systèmes politiques est similaire dans la mesure où l'on recherche toujours des solutions d'amélioration au sein même de l'organisation structurelle de l'administration municipale. C'est ce qui fait, pour nous, que les deux systèmes soient caractérisés de progressistes. Mais il existe quand même une différence qui s'inscrit, selon nous, tout à fait dans le cours de l'histoire. En ce sens, il faut noter qu'alors que le système politique du mouvement City Beautiful se caractérise par la recherche d'une séparation entre les fonctions de gestion et de représentation au sein du conseil de ville afin d'assurer une efficacité et une transparence dans l'administration des affaires de la ville, ce même objectif est poursuivi par le système politique entourant l'événement McGill College, mais en se basant, lui, sur une recherche de décentralisation et de partage du pouvoir municipal avec les citoyens au niveau de leur quartier (politique du RCM). C'est là une recherche d'amélioration des structures existantes qui peut correspondre en fait à celles recherchées par le système politique du mouvement City Beautiful lui-même. En effet, le système de séparation entre les fonctions de gestion et de représentation étant aujourd'hui acquis, on tente de l'améliorer encore en rapprochant son fonctionnement et son contrôle le plus possible du citoyen.

INDICATEURS	MOUV. CITY BEAUTIFUL	EVEN. McGILL COLLEGE
_ Type de système	_ Local, progressiste	_ Local, progressiste
_ Enjeux	_ Autonomie, visibilité de la politique locale	_ Autonomie locale
_ Stratégie	_ Changements dans les structures	_ Changements dans certaines structures et renforcement de celles existantes
_ Moyens	_ Expertise _ Coopération, concertation et partenariat _ Gestion et planification de l'équilibre social _ Intérêt dans le présent et le futur	_ Expertise _ Coopération, concertation et partenariat _ Gestion et planification de l'équilibre social _ Intérêt pour le présent et le futur

Tableau L _ Comparaison des deux systèmes politiques

Concernant la planification à long terme et le contrôle du développement urbain, le système politique du mouvement City Beautiful cherchait à instaurer et à légitimer ce secteur pour la première fois au sein de l'administration publique. Par contre, le système politique entourant l'événement McGill College cherche à le renforcer, du moment qu'il existe déjà, en restituant de manière claire et bien circonscrite son mandat d'élaborer un plan directeur d'urbanisme et d'exécuter le contrôle du développement urbain que cela implique.

Quant aux moyens utilisés, les deux systèmes présentent des ressemblances que l'on pourrait qualifier d'importantes. En effet, dans les deux cas, l'appui sur l'expertise, et tout particulièrement sur l'urbaniste et l'aménagiste, constitue un moyen important garantissant la technicité et par là même l'objectivité de l'action publique en matière de développement urbain. De la même manière, le recours à la coopération, au partenariat et au dialogue entre les différents acteurs sociaux dans la ville constituent la pierre

angulaire de l'autonomie du pouvoir politique local. Dans les deux systèmes, on a compris que sans cette alliance scellée avec les forces économiques et sociales locales, on ne pourrait initier un développement en adéquation totale avec les besoins qui sont spécifiquement locaux. Toutefois, il faut noter qu'au-delà de ces similarités, la question, d'une part, du statut de l'expert et, d'autre part, de la complexité dans la dynamique urbaine soulève des différences importantes entre les deux systèmes politiques, qui s'expliquent par le contexte historique de chacun des deux modèles d'aménagement urbain.

Concernant la gestion et la planification de l'équilibre social, là encore les deux systèmes politiques s'accordent parfaitement. Ils sont contre toute "partisannerie" et tentent de replacer l'intérêt de la collectivité au centre de leurs préoccupations et même de l'élever au-dessus de toute considération qui lui est extérieure. C'est après tout la fonction par excellence d'un pouvoir politique représentatif. Au niveau de l'intérêt porté pour le présent et le futur, les deux systèmes ont manifesté leur vision d'un développement planifié qui porte sur le bénéfice collectif à court terme mais aussi à moyen et long termes. Et c'est pour cela que l'on recherche les projections précises de l'expert, le partenariat avec les acteurs sociaux et l'équilibre et la prospérité de tous.

1.3 COMPARAISON DES DEUX CONTEXTES CULTURELS ET IDEOLOGIQUES

Le tableau M nous montre encore des ressemblances frappantes entre les deux systèmes, soit celui du mouvement City Beautiful et celui de l'événement McGill College. En effet, le tout concorde entre les deux systèmes et les exceptions sont rares et se limitent principalement à deux points.

Le premier concerne le type de système qui se révèle par sa caractéristique principale. Sur ce plan, le mouvement City Beautiful présente un système qui est connu comme étant réformiste et collectiviste et où l'on tente de replacer les besoins de tous

INDICATEURS	MOUV. CITY BEAUTIFUL	EVEN. McGILL COLLEGE
_ Type de système	_ Réformiste, collectiviste	_ Humaniste, culturaliste
_ Enjeux	_ Equilibre entre les acteurs sociaux	_ Equilibre entre les acteurs sociaux
_ Stratégie	_ Changements par améliorations successives	_ Changements par améliorations successives
_ Moyens	_ Participation et développement _ Patriotisme et loyauté civique _ Rapport nature-culture _ Unité et cohésion sociale _ Importance des traditions et des valeurs culturelles	_ Participation et développement _ Enracinement et identité _ Rapport nature-culture _ Unité et cohésion sociale _ Importance des traditions et des valeurs culturelles

Tableau M _ Comparaison des deux systèmes culturels et idéologiques

et chacun au coeur des préoccupations et de toute action de développement urbain, quelle qu'elle soit. Du côté de l'événement McGill College, le système culturel et idéologique peut être davantage qualifié d'humaniste et de culturaliste, dans la mesure où il tente d'articuler tout développement autour de l'homme et de ses besoins les plus naturels en matière de culture, d'identité, d'enracinement, de plaisir sensoriel, etc. A sa façon, ce système peut être qualifié de réformiste, même si l'on ne l'a pas encore identifié comme tel et même s'il ne présente pas toute la structuration organisationnelle du mouvement réformiste du tournant du 19^{e} siècle. Et c'est là que pourrait se situer une ressemblance parfaite entre les deux systèmes culturels et idéologiques en question.

Le second point de discordance entre ces deux systèmes concerne les moyens qu'ils utilisent et touche tout spécifiquement au rapport à la ville exprimé. Sur ce plan, le système culturel et idéologique du mouvement City Beautiful parle de patriotisme et de loyauté civique, alors que celui de l'événement McGill College traite d'enracinement et d'identité. Nous pouvons dire ici que dans le premier cas, la référence se fait directement

à cette communauté que constitue la ville et dans un temps proche que l'on peut classer d'immédiat, alors que dans le second cas, cette même référence nous fait remonter dans le temps et dans l'histoire. Cela peut être expliqué par le type de société qui prévalait au moment des deux modèles d'aménagement urbain. En effet, au tournant du 19^{e} siècle, la société nord-américaine en général venait d'effectuer un passage à une société dominée par une population urbaine. La ville n'y était pas toujours perçue comme un milieu favorisant l'honnêteté et le dévouement envers la collectivité. Par contre, au moment de l'événement McGill College, la société est urbaine par excellence (comparativement à rurale) et les problèmes de rapport des individus à cette ville se posent en d'autres termes, c'est-à-dire, en terme d'histoire, de vécu et de références à des expériences personnelles.

Mais il faut noter qu'au-delà de ces différences, qui relèvent de facteurs historiques, ces caractéristiques expriment un lien très fort entre l'individu et la ville en tant que communauté bien soudée. Et cela n'a pas changé depuis le temps du mouvement City Beautiful. Malgré les changements dans la taille et la composition ethnique de nos villes, les aspirations de la société en matière de cohésion sociale et d'unité restent d'actualité.

Pour ce qui est du reste des caractéristiques, elles concordent de manière parfaite entre les deux systèmes. En effet, dans les deux cas, l'enjeu principal est d'arriver à établir un équilibre entre les acteurs sociaux. Et les deux systèmes s'appliquent à le rechercher au sein de sociétés dominées par une économie mettant l'accent sur le progrès et le profit matériel et individuel. Dans ce sens, les deux systèmes ne remettent pas en cause les fondements même de cette économie, mais ils tentent de remédier à ses faiblesses, qui se répercutent sur la société en général et sur les conditions de vie en communauté en particulier. Les deux systèmes optent pour cela pour des améliorations graduelles sans grands bouleversements.

Concernant les moyens que les deux systèmes s'emploient à utiliser pour arriver

à réaliser sa stratégie (changement par améliorations successives), on retrouve la volonté de participer et de s'impliquer activement dans le développement de la ville afin que celui-ci profite à tous. Dans le cas de l'événement McGill College, la notion de participation et le débat public que cela implique illustrent bien cette volonté, dont nous pouvons dire aujourd'hui qu'elle est plus structurée qu'elle ne l'était à l'époque du mouvement City Beautiful. Les deux systèmes recherchent aussi à établir un rapport équilibré entre la culture générale de la société et la nature plutôt que de miser uniquement sur la technique qui a envahi la vie quotidienne des deux systèmes culturels et idéologiques. On fait aussi appel à l'entraide et à la cohésion sociale pour arriver à surmonter les problèmes d'anonymat, d'exclusion et de solitude que posait et pose toujours la grande ville.

Quant au dernier point concernant l'importance des traditions et des valeurs culturelles, malgré la ressemblance parfaite que le tableau M nous présente, la réalité est quelque peu plus nuancée. En effet, le système culturel et idéologique du mouvement City Beautiful a manifesté cette importance, d'une part, en rendant l'art et la culture plus accessibles aux différentes couches de la société et ce, en fondant des institutions culturelles et en construisant des lieux de diffusion de la culture au grand public. D'autre part, ce même système (américain surtout) a misé sur le sentiment d'avoir développé une civilisation urbaine enracinée et capable de se comparer à celle de n'importe quelle partie du monde. Dans le cas du système culturel et idéologique correspondant à l'événement McGill College, cette importance a été exprimée dans les mêmes termes, mais elle a aussi été dominée par des faits importants comme la réclamation de la protection du patrimoine urbain et de sa mise en valeur, la recherche d'une continuité dans l'histoire, l'appel à un recentrage des actions du développement autour de l'homme avec tout ce qu'il présente comme spécificités culturelles et personnelles. Encore une fois, cela ne constitue pas une différence de fond entre les deux systèmes culturels et idéologiques et s'explique simplement par les conditions historiques de leur contexte général respectif.

Voilà les principales comparaisons que l'on peut faire entre les deux contextes

généraux du mouvement City Beautiful et de l'événement McGill College. Elles nous révèlent à ce stade-ci et de manière globale que les acteurs sociaux des deux modèles d'aménagement urbain se ressemblent sur plusieurs plans. Et même si quelques fois cette ressemblance est nuancée, elle est vite retrouvée lorsque l'on examine la place réservée à l'aspect social dans les préoccupations générales de chacun de ces acteurs sociaux agissant en milieu urbain.

2 LA VISION GLOBALE DES DEUX MODELES D'AMENAGEMENT URBAIN

Les deux modèles d'aménagement urbain du mouvement City Beautiful et de l'événement McGill College se sont nourris de leur contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique respectif pour développer chacun sa vision globale de l'aménagement urbain proposé. Et comme les deux contextes comparés précédemment ne présentent pas de différences fondamentales entre eux, nous sommes en droit de nous attendre à ce que les deux visions globales d'aménagement et de design urbain comparées ici ne diffèrent pas non plus de façon importante.

C'est ce que nous présente le tableau N qui suit et qui a été construit selon notre grille d'analyse déterminée précédemment (tableau A)[8]. La ressemblance entre les deux visions d'aménagement est presque parfaite. Dans les deux cas, les projets d'aménagement véhiculent une vision de changement et d'amélioration de ce qui existe déjà. On ne repart nullement à zéro. Bien au contraire, on tente d'apporter des correctifs plus ou moins importants selon la situation et ce, dans le but de répondre à des besoins et des intérêts qui ne sont pas toujours convergents et dont l'enjeu principal est de les réconcilier le plus possible.

---

8 Cette grille d'analyse (Tableau A) a été élaborée dans la partie I de la thèse, chapitre 3, point 6, p. 136.

INDICATEURS	MOUV. CITY BEAUTIFUL	EVEN. McGILL COLLEGE
_ Objectifs	_ Changement et amélioration de l'existant	_ Changement et amélioration de l'existant
_ Enjeux	_ Ordre et clarté _ Cohérence et fonctionnalité _ Harmonie _ Unité	_ Ordre et clarté _ Cohérence et fonctionnalité _ Harmonie _ Unité
_ Stratégies et/ou moyens	_ Variété visuelle _ Symbolisme _ Monumentalisme _ Grandeur civique	_ Variété visuelle _ Symbolisme _ Monumentalisme _ Grandeur civique _ Protection et mise en valeur du patrimoine urbain

Tableau N _ Comparaison des visions globales des deux modèles d'aménagement urbain

A cet effet, les projets d'aménagement urbain proposés par le mouvement City Beautiful tout comme celui de l'avenue McGill College ont tous tenté d'établir de l'ordre et de la clarté au niveau spatial, de la cohérence et de la fonctionnalité sur le plan des espaces et des fonctions urbaines, de l'harmonie dans l'organisation spatiale de la ville et de l'unité entre ses différentes parties. Ce sont là les quatre enjeux majeurs que tentent de couvrir chacune des deux visions globales de l'aménagement urbain.

Quant aux stratégies et aux moyens utilisés, les deux visions globales du mouvement City Beautiful et de l'événement McGill College sont tournées vers des notions qui leur étaient bien antérieures, c'est-à-dire vers l'histoire. Ainsi, on a fait appel dans les deux cas au monumentalisme, au symbolisme, à la grandeur civique et à la variété visuelle. A ce titre, le Plan de Chicago, par exemple, propose cette architecture monumentale, ces formes axiales empreintes de symbolisme, ces perspectives visuelles et vues panoramiques qui rompent la monotonie des axes trop rectilignes par leur variété. De la même manière, le projet de l'événement McGill College évoque cet esprit monumentaliste et symboliste dans l'architecture de ses façades urbaines, dans la

grandeur de l'avenue (largeur), dans la vue sur la montagne, source de fierté des Montréalais et dans la démarcation architecturale de la salle de concert de l'OSM. De plus, du côté de l'événement McGill College, on a même confirmé ce regard vers l'histoire et le passé en ajoutant à sa liste la protection du patrimoine urbain et sa mise en valeur.

Ces différents aspects constituent l'essentiel de ce qui est comparable entre les deux visions globales de l'aménagement urbain proposé par le mouvement City Beautiful et l'événement McGill College. Ils montrent des ressemblances frappantes entre les deux qui peuvent être questionnées par un professionnel de l'aménagement de l'espace. Ainsi, il y a là deux projets d'aménagement urbain, l'un destiné pour une ville dont le devenir tend vers un système métropolitain et l'autre prévu pour un centre-ville – une partie parmi d'autres – d'une métropole en bonne et due forme, qui présentent la même vision globale d'aménagement. Où se situe alors cette ressemblance si frappante entre les deux visions globales des deux modèles d'aménagement urbain?

La réponse se trouve, comme nous le fait constater avec justesse F. Choay[9], dans la réalité du mode d'aménagement de nos villes aujourd'hui, qui est lié plus que jamais au développement technique. C'est là un détour par l'histoire de l'évolution du mode d'aménagement des villes occidentales en général depuis les bouleversements de la révolution industrielle tout particulièrement. En effet, l'échelle d'intervention de l'aménagiste a complètement changé depuis la fin du siècle dernier. D'une entité physique bien unifiée et autonome, la ville est devenue de plus en plus étendue dans l'espace, développant ainsi une dimension régionale. D'où le passage qui s'effectue d'une échelle d'intervention locale à une autre régionale. Cette nouvelle dimension a interpellé des réseaux d'équipements et des structures de communication qui lui sont propres et qui diffèrent grandement de ceux de la dimension locale. L'exemple du boulevard (parmi tant d'autres) comparé à l'autoroute est très significatif en ce sens. Résultat: la ville est devenue aujourd'hui une juxtaposition de noyaux ou d'entités physiques reliés par un

---

9 F. Choay (1993) _ "Patrimoine urbain et aménagement du territoire: enjeux et nouvelles perspectives". Trames, n° 8. p. 12-21.

réseau de communication très efficace d'ailleurs.

Mais cette ville métropole qui répond avant tout aux canons du fonctionnalisme et dont personne ne peut remettre en question ses performances techniques (rapidité, efficacité, etc.) reste le cadre de vie urbaine de tous les gens qui y vivent et qui sont plus nombreux que jamais (proportionnellement parlant). Ces gens recherchent, comme nous l'a montré l'étude de l'événement McGill College tout particulièrement, un cadre de vie quotidienne qui correspond à l'échelle humaine et en rapport étroit avec celui qu'ils ont reçu en héritage à travers l'histoire. En d'autres termes, ils recherchent cette dimension locale de la ville d'autrefois. C'est là que F. Choay[10] nous fait toucher du doigt cette possibilité de concevoir la ville métropole d'aujourd'hui comme une superposition de deux systèmes, l'un local, correspondant à un nombre pouvant être infini de petits noyaux urbains juxtaposés dans l'espace, et l'autre territorial, organisant la ville métropole comme un réseau de communications qui relie les différents noyaux entre-eux. Une telle opération de superposition de systèmes d'organisation et de structuration de l'espace métropolitain d'aujourd'hui permet ainsi de conserver, sinon de reproduire, l'échelle locale au niveau des noyaux urbains avec tout ce qu'elle comporte comme complexité, structure urbaine traditionnelle, morphologie, bref, comme échelle humaine.

Ceci étant précisé, nous pouvons maintenant situer la ressemblance que nous avons questionnée plus haut entre la vision globale du projet urbain du mouvement City Beautiful et celle du projet de l'événement McGill College. En effet, ce dernier concerne spécifiquement le centre-ville de Montréal, qui correspond non seulement à un noyau parmi d'autres dans la métropole, mais aussi au coeur même de cette agglomération (centralité urbaine). Dans ce cadre, ce même noyau d'une échelle d'intervention réduite, et qui se greffe très bien au réseau de communication organisant la région métropolitaine, peut être comparable à la notion de ville véhiculée par le mouvement City Beautiful. Notre ressemblance se situe alors au niveau de cette échelle d'intervention

---

10 Ibid.

locale qui intègre dans les deux cas de projet d'aménagement, et sur un pied d'égalité non négligeable, les besoins économiques, politiques, sociaux et culturels de la communauté concernée.

3 LE CONTENU DES DEUX MODELES D'AMENAGEMENT URBAIN

Dans les deux projets urbains du mouvement City Beautiful et de l'événement McGill College, la vision globale de l'aménagement est traduite en contenu qui est exposé dans les plans d'aménagement et leurs commentaires. Ce contenu concerne spécifiquement le domaine public des espaces de la ville et est constitué d'un programme assez délimité et de principes d'aménagement et de design qui matérialisent ce même programme en forme urbaine et architecturale conçue en trois dimensions. Nous tenterons ici de comparer un à un ces deux éléments du contenu des deux projets d'aménagement, et ce, en nous basant sur la grille d'analyse formulée précédemment dans le tableau B[11].

3.1 COMPARAISON DES DEUX PROGRAMMES D'AMENAGEMENT

Comme nous venons de le voir, les deux programmes du mouvement City Beautiful et de l'événement McGill College constituent une traduction des deux visions globales de l'aménagement qui leur correspondent. Et comme ces deux visions d'aménagement sont pratiquement identiques, nous sommes en droit de nous attendre à ce que ces programmes présentent des similitudes en profondeur. C'est ce que nous montre le tableau O qui suit. Celui-ci retrace des caractéristiques et des éléments programmatiques qui se ressemblent textuellement d'une colonne à une autre, à quelques exceptions près. Nous les explicitons ici aspect par aspect, c'est-à-dire, sur le plan fonctionnel, morphologique et structurel.

---

11 Le tableau B a été élaboré dans la section 6 du chapitre 3, p. 138.

ELEMENTS DU PROGRAMME	INDICATEURS	MOUV. CITY BEAUTIFUL	EVEN. McGILL COLLEGE
Fonctionnel	_ Dominance	_ Equipements et espaces publics	_ Equipements et espaces publics
	_ Localisation	_ Centrale	_ Centrale
	_ Caractéristiques	_ Diversité, piétons et voitures se côtoient	_ Diversité, piétons et voitures se côtoient
Architectural	_ Forme	_ Classicisme	_ Caractère classique
	_ Caractère	_ Monumental	_ Monumental
	_ Insertion	_ Symbole, repère	_ Symbole, repère
Structurel	_ Intervention	_ Restructura-tion spatiale	_ Restructura-tion spatiale
	_ Eléments structurants	_ Centre civique _ Système de boulevards _ Système de parcs _ Vues panoramiques	_ Centralité urbaine _ Boulevard axial _ Perspectives visuelles _ Vocation principale de l'espace urbain

Tableau O _ Comparaison des programmes des deux modèles d'aménagement urbain

Concernant les aspects fonctionnels, les deux projets d'aménagement sont axés sur les équipements et les espaces publics. Alors que les plans de la City Beautiful sont riches en édifices publics et semi-publics et en infrastructures routières et récréatives (boulevards, parkways, parcs), le projet d'aménagement de l'avenue McGill College, à son échelle lui aussi, présente un enjeu majeur en matière d'équipements et d'espaces publics. Parmi ceux-ci, on peut compter l'avenue elle-même, aménagée en espace public de qualité, la salle de concert de l'OSM, une institution culturelle de premier rang, le square prévu sur la portion de l'avenue comprise entre les rues Cathcart et Ste-

Catherine, les places et jardins publics telle que l'esplanade de la Place Ville Marie, etc. Ces équipements et ces espaces publics occupent une place toujours centrale, que ce soit dans les plans d'aménagement du mouvement City Beautiful ou dans celui de l'avenue McGill College. En effet, ceux-ci sont toujours centrés par rapport aux zones qu'ils desservent suivant une logique de hiérarchie régulière. Ainsi, le centre civique se retrouve au centre de la ville car il est conçu pour rayonner sur l'ensemble de celle-ci. Le système de parcs organise ces derniers du plus petit, desservant le quartier, jusqu'au plus grand, rayonnant sur la région. De la même manière, les grands boulevards axiaux traversent les différentes parties de la ville en tant qu'équipements urbains importants, qui structurent chacune des parties qu'ils traversent. Dans le cas de l'avenue McGill College, cette même localisation centrale existe. L'avenue en question est aménagée en équipement urbain majeur qui rayonne sur le secteur du centre-ville, mais aussi sur l'ensemble de la ville par ses aspects fonctionnels et surtout symboliques et sentimentaux.

Ce programme fonctionnel est aussi caractérisé dans les deux cas par sa diversité et sa variété. Les plans d'aménagement du mouvement City Beautiful regorgent de fonctions urbaines prévues en bonne et due forme, allant de la récréation et de la flânerie jusqu'aux moyens de déplacements et aux lieux de service rapides et efficaces. Du côté de l'avenue McGill College, ce même programme présente lui aussi et à son échelle une variété et une diversité d'espaces et de fonctions urbaines regroupant les fonctions de travail, de récréation, de circulation, de commerce, etc. Cette recherche de fonctionnalité du domaine public de la ville sur une base complexe et mixte rappelle celle des boulevards des plans de la City Beautiful. Toutefois, il faut noter que cette multifonctionnalité de l'espace urbain rue et de sa complexité diffère d'un projet urbain à l'autre au niveau de son rapport à l'histoire. En effet, alors que celle du mouvement City Beautiful s'inscrit dans une continuité de l'histoire de l'aménagement de cet espace urbain, celle de l'événement McGill College s'inscrit plutôt en négation d'un projet, celui du mouvement moderne, qui a tenté de nier cette continuité et même d'éliminer complètement ce même espace urbain qu'est la rue.

Sur le plan architectural, second aspect du programme des deux modèles d'aménagement urbain, la ressemblance entre les deux est presque parfaite aussi bien sur le plan de la forme choisie que sur celui du caractère à donner aux composantes des plans d'aménagement et de leur insertion dans le tissu urbain existant. Ainsi, le classicisme est de rigueur dans les plans de la "City Beautiful", alors que dans le cas de l'événement McGill College, le caractère classique de l'architecture se reflète de manière manifeste dans la ligne de corniche, l'ornementation, l'unité massive des façades urbaines et la frontalité. Quant au caractère recherché, il est dans les deux projets de type monumental, et ce, aussi bien à l'échelle réduite du site d'implantation des composantes qu'à celle plus large de la ville. A ce titre, l'exemple du centre civique se confond facilement avec celui de l'avenue McGill College. Les deux composantes des plans d'aménagement se veulent un monument de la tradition d'aménagement urbain à l'échelle de l'ensemble de la ville. Et sur ce plan, elles comprennent des composantes urbaines traitées de façon monumentale. Certes la notion de monumentalité présentée par les deux projets d'aménagement diffère quelque peu l'une de l'autre, mais le principe et la poursuite d'objectifs de cette nature est similaire dans les deux cas.

Le caractère monumental recherché appelle, pour sa part, un type particulier d'insertion dans le tissu urbain existant puisque ces plans viennent se superposer à une couche de tissu urbain déjà existante. De la même manière que pour le caractère, ce type d'insertion est lui aussi identique d'un projet à l'autre. Cela veut dire que le mouvement City Beautiful tout comme l'événement McGill College présentent une insertion de type "symbole" ou encore "repère urbain" et ce, aussi bien à l'échelle du secteur restreint dans lequel se place la composante du plan d'ensemble qu'à celle de la ville dans sa globalité.

Sur le plan structurel, le programme des deux projets d'aménagement présente aussi des similitudes d'une manière générale. Les deux cas interviennent dans le tissu urbain existant au moyen d'une re-formulation de la structure spatiale de celui-ci. Une telle opération se veut une adaptation de l'existant aux nouveaux besoins, voire une

manière d'appropriation de l'espace urbain antérieur par les nouveaux usagers (plans de régularisation du tissu urbain). Dans ce sens, les deux projets d'aménagement s'accordent sur leur vision respective de l'évolution historique et continuelle du cadre bâti urbain.

Mais cette opération de re-formulation de la structure spatiale se fait au moyen de composantes et d'éléments urbains précis qui, selon ce que nous montre le tableau O, diffèrent quelque peu d'un projet à l'autre. Dans le cas du mouvement City Beautiful, ces nouveaux éléments structurant l'espace de la ville se résument dans le centre civique, le système de parcs, le système de boulevards axiaux et les vues panoramiques. Ce sont là des éléments que l'on peut qualifier de physiques et qui ordonnent l'espace urbain suivant une logique que nous pouvons désigner comme étant gravitationnelle. Le tout étant organisé dans le giron de ces quatre éléments structurants et de leurs combinaisons. Dans le cas de l'événement McGill College, les données sont autres et les nouveaux éléments structurants se résument dans la centralité urbaine, le boulevard axial, les perspectives visuelles et la vocation première de l'espace urbain de l'avenue, c'est-à-dire principalement piétonnier. Ces éléments, comme nous pouvons le constater, ne sont pas tous physiques comme dans le cas du mouvement City Beautiful. Alors que le deuxième et le troisième se rangent facilement dans cette catégorie, le premier fait appel à la perception des gens et du concepteur lui-même. Il fait intervenir à travers cette notion de centralité urbaine des aspects topologiques, fonctionnels et morphologiques reliés au site (physique), mais aussi et surtout des aspects symboliques et sentimentaux rattachés à celui-ci. Quant au quatrième élément, il réfère plutôt à des aspects fonctionnels et marque une insistance sur l'échelle humaine de l'espace projeté.

Ces deux derniers éléments structurants du projet d'aménagement de l'avenue McGill College nous font revenir sur la notion de ville et sur l'histoire de l'évolution du mode d'aménagement de celle-ci (en Occident). En effet, nous avons vu précédemment

comment F. Choay[12] propose de superposer deux systèmes d'aménagement du territoire, l'un local et l'autre régional. Une telle opération propose dans une certaine mesure, et comme le note bien F. Choay, l'effacement d'une centralité urbaine unique. Or, notre étude de l'événement McGill College nous a montré que cette notion de centralité urbaine ne s'est pas effacée mais qu'elle s'est dédoublée, voire multipliée, suivant une ligne hiérarchique. S'agissant d'un projet d'aménagement situé au coeur du centre-ville montréalais, le site impose sa centralité par rapport au secteur centre-ville, mais aussi à la ville centrale qu'est Montréal et à la région métropolitaine dans son ensemble et ce, comme centre des affaires (fonctionnel) et centre historique (symbolique et sentimental)[13]. D'où nous pouvons déduire que la logique gravitationnelle du système de restructuration spatiale du mouvement City Beautiful est ici reproduite à l'échelle du secteur centre-ville par le biais du boulevard axial, mais aussi à une échelle plus large de la ville et de la région au moyen de la centralité urbaine.

L'autre élément structurant relié à l'échelle de l'espace projeté nous montre à quel point l'échelle humaine et les besoins des usagers doivent être au coeur de tout effort de conception de l'espace urbain rattaché à cette centralité urbaine. On ne peut intervenir sur un tel espace comme on le fait dans un secteur périphérique où l'on peut, à la limite, faire primer des aspects techniques de l'aménagement sur ceux reliés à l'usager ordinaire.

Voilà les différentes comparaisons qui ressortent de la confrontation des programmes des deux modèles d'aménagement urbain du mouvement City Beautiful et de l'événement McGill College. Elles nous confirment des ressemblances bien profondes entre les deux et ce, même si en apparence la différence de l'échelle d'intervention semble les placer juste en superficie. L'échelle d'aménagement locale prime dans les

---

12 F. Choay (1993) _ Op. Cit.

13 A ce titre, il faut noter que les participants à la consultation publique ne proviennent pas tous du secteur centre-ville. Il y en avait qui étaient carrément des résidents de banlieues comme par exemple Longueuil.

deux cas. Cela constitue la base de toutes ces ressemblances d'ordre programmatique.

3.2 COMPARAISON DES PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET DE DESIGN

Comme nous venons de le voir, les programmes des deux modèles d'aménagement se ressemblent beaucoup. Et les principes d'aménagement et de design qui donnent forme à ces programmes doivent eux aussi présenter des ressemblances profondes. C'est ce que nous montre le tableau P qui suit.

En effet, on peut noter qu'à l'instar de la vision globale des deux modèles d'aménagement urbain et des programmes respectifs qui en ont découlé, les trois types de principes sont ici presque identiques, à quelques exceptions près. Ainsi, sur le plan structurel, le mouvement City Beautiful présente le principe de la restructuration spatiale en partant du noyau central qu'est le centre de la ville. Le tout est organisé en fonction du renforcement de ce centre, qui est lui même traité à la manière d'une sculpture (le centre civique). Pour l'événement McGill College, ce même principe de restructuration de l'espace est appliqué, mais à partir d'un axe central cette fois-ci. Ceci peut sembler constituer une différence relativement importante entre les deux projets d'aménagement, mais cela n'est pas le cas dans la mesure où l'élément structurant est physique et que son principe organisationnel suit une logique gravitationnelle; ce qui rejoint tout à fait la logique du centre civique du mouvement City Beautiful.

Sur le plan morphologique, dans les deux modèles d'aménagement urbain du mouvement City Beautiful et de l'événement McGill College, on a opté pour le principe de la composition des formes et des espaces en tenant compte des données naturelles du site d'intervention, de l'environnement physique existant au moment de cette intervention, de ses aspects fonctionnels, structurels et de représentation. Par ailleurs, nous pouvons noter ici qu'une différence existe quant au contexte général des deux

INDICATEURS	MOUV. CITY BEAUTIFUL	EVEN. McGILL COLLEGE
_ Principes liés à la structure	_ Restructuration spatiale à partir du noyau central	_ Restructuration spatiale à partir d'un axe central
_ Principes liés à la morphologie	_ Composition des formes et des espaces	_ Composition des formes et des espaces
_ Principes liés à l'esthétique	_ Utilisation des formes du passé et recours au classicisme _ Union du beau et de l'utile	_ Usage des formes du passé à caractère classique _ Intégration complète des bâtiments dans leur environnement

Tableau P _ Comparaison des principes d'aménagement et de design des deux modèles d'aménagement urbain

applications de ce principe de composition des formes et des espaces. Pour le mouvement City Beautiful, cette application s'inscrit dans une pratique courante des concepteurs de tels espaces à l'époque. Le principe était appliqué de façon naturelle alors que l'Ecole des Beaux-Arts et ses enseignements en la matière étaient au sommet de leur gloire. Pour l'événement McGill College, cela n'est pas le cas. L'application de ce principe marque une rupture avec ce qui se fait dans la pratique courante des professionnels de l'espace de l'époque moderniste, c'est-à-dire, avec la négation du contexte physique, le formalisme abstrait, l'autonomie des objets architecturaux, etc.

Concernant les principes liés à l'esthétique urbaine choisie, là encore les deux modèles d'aménagement urbain s'accordent sur le principe d'aller puiser dans les formes du passé et de recourir directement au langage du classicisme comme tel. Ainsi, on retrouve dans les deux projets urbains des éléments architecturaux classiques comme la ligne de corniche, les frontons, l'ornementation, le rythme dans les façades urbaines, etc. Un tel choix constitue un regard résolu vers le passé et vers l'histoire de la part des

professionnels et des acteurs sociaux des deux modèles d'aménagement. Ceux-ci répondent ainsi à des usages et des pratiques spatiales qui n'ont pas forcément suivi le changement et le progrès technologique du 20^{e} siècle.

L'autre principe liés à l'esthétique urbaine choisie dans les deux projets d'aménagement concerne l'intégration des bâtiments dans leur environnement. Ici, il faut noter que le mouvement City Beautiful n'insiste nullement sur une intégration autre que physique. Les plans illustrant le projet de D.H. Burnham pour Chicago (1909) montrent de manière convaincante l'intégration physique des bâtiments au niveau des façades urbaines délimitant les grands boulevards, mais ils n'insistent pas au même degré sur l'intégration fonctionnelle ou la continuité spatiale entre l'intérieur de ces édifices et l'espace-rue. Nous pouvons déduire cet aspect du concept de la "City Beautiful" de l'ensemble de l'analyse du contexte de la pratique architecturale et urbaine de l'époque car c'était là quelque chose d'acquis, mais les plans et dessins ne l'indiquent pas plus que cela. Par contre, dans le projet d'aménagement de l'avenue McGill College, cette insistance est bien présente à travers les recommandations et les critères d'aménagement qui accompagnent les plans de la proposition d'aménagement du site. Encore une fois, le contexte historique nuance les ressemblances entre les deux projets d'aménagement.

Ces différentes comparaisons entre les principes d'aménagement et de design des deux modèles d'aménagement urbain du mouvement City Beautiful et de l'événement McGill College nous permettent de constater que là encore les ressemblances entre les deux sont bel et bien profondes, et ce, malgré les quelques nuances que nous avons pu relever tout au long de cette analyse comparative. Le pivot de ces ressemblances se situe au niveau du regard résolu vers le passé en terme de structure urbaine et de formes spatiales.

4 DISCUSSION ET ELEMENTS DE CONCLUSION

Nous avons tenté à travers l'analyse qui précède de comparer les deux cadres conceptuels du mouvement City Beautiful et de l'événement McGill College afin de saisir les ressemblances et les différences qui peuvent exister entre les deux et de vérifier par là même l'hypothèse centrale de notre recherche. Mais avant de procéder à cela, nous avons déterminé les deux cadres conceptuels comme tels en étudiant séparément le mouvement City Beautiful et l'événement McGill College dans leur contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique respectif.

De ces deux premières études, il ressort que le mouvement City Beautiful et l'événement McGill College constituent des modèles d'aménagement urbain dans la mesure où il s'agit dans chacun des deux cas d'un projet d'aménagement urbain ayant un contenu bien délimité et traduisant une vision globale de l'aménagement proposé. De plus, cette dernière est à son tour déterminée conjointement par les différents acteurs sociaux agissant en milieu urbain.

Puis, sur la base de cette première similitude, nous avons comparé les trois composantes de chacune des deux tendances d'aménagement urbain. Il en ressort que:

_ il y a ressemblances importantes au niveau des caractéristiques des deux groupes d'acteurs sociaux supportant les deux projets d'aménagement, tout particulièrement sur le plan des préoccupations sociales en général;

_ il y a ressemblances totales au niveau des visions globales de l'aménagement urbain que les deux modèles véhiculent et ce, à condition que l'on fasse la référence avec F. Choay à cette double échelle, locale et régionale, de l'aménagement de nos villes aujourd'hui; ce qui nous permet de situer la ressemblance au niveau de l'échelle locale;

_ il y a ressemblances parfaites encore au niveau des contenus des deux modèles d'aménagement urbain (programmes et principes d'aménagement et de design) situées ici aussi sur la même échelle d'aménagement locale et précisées en terme de composantes architecturales et urbaines empruntées directement à l'histoire;

_ il y a aussi quelques nuances qui viennent teinter ce tableau assez complet des ressemblances. Il s'agit tout particulièrement de la question du patrimoine urbain qui semble constituer le noyau dur du rapprochement entre les intérêts des différents acteurs sociaux dans l'événement McGill College.

Peut-on conclure à ce stade-ci que l'événement McGill College présente un retour en bonne et due forme du mouvement City Beautiful? La réponse à cette question n'est pas simple car elle ne se résume pas à dire oui ou non. Notre but est de comprendre et, dans ce processus de compréhension, il y a une dimension importante de recherche de la signification du phénomène observé et, par conséquent, de celle de ces ressemblances et des nuances relevées. Seule cette compréhension nous permet de saisir la nature et le degré d'un retour du mouvement City Beautiful, s'il y en a bien un. Notre question précédente se trouve ainsi re-centrée sur les différents points de similitude entre les deux modèles d'aménagement urbain et sur les nuances repérées; à savoir, sur les préoccupations d'ordre social qui sont à la base des ressemblances entre les acteurs sociaux soutenant chacun des deux modèles d'aménagement; sur l'échelle d'aménagement spatial locale (versus régionale) qui sous-tend la ressemblance des deux visions globales d'aménagement et leur traduction en contenu; sur ce regard résolu vers le passé en terme de composantes architecturales et urbaines; et sur la question du patrimoine urbain "récupérée" par le milieu des affaires montréalais. Nous en discutons ici.

4.1 LES PREOCCUPATIONS D'ORDRE SOCIAL

La principale question concernant les préoccupations sociales exprimées par les différents acteurs sociaux et leur traduction au niveau des objectifs généraux de l'aménagement proposé et de son contenu est celle de savoir à quoi elles nous réfèrent en dehors du simple fait qu'elles sont explicitées dans le discours et les pratiques des deux sociétés urbaines. Sur ce plan, les deux groupes d'acteurs sociaux ont clairement

identifié un ensemble de caractéristiques particulières concernant leur espace de vie en tant que société. Cet espace est une ville avant tout et elle doit répondre aux besoins de tous et chacun. Elle est ainsi, par sa nature, objet collectif. Quant aux caractéristiques spécifiées, elles se résument dans un cadre d'échanges économiques prospères; un processus de gestion urbaine efficace et démocratique – la participation du public est requise –; un cadre de vie communautaire, d'entraide et de dialogue; et enfin un lieu d'appartenance et d'enracinement auquel on peut s'identifier facilement aussi bien en tant qu'individu qu'en tant que collectivité.

Que peuvent nous permettre de déduire de telles constatations? D'abord qu'il y a là une constance concernant le mode de vie en société urbaine, c'est-à-dire en ville. Pour qu'il y ait existence et développement de cette société dans le temps et dans l'espace, il faut travailler et construire dans le sens de la collectivité. Cela implique, d'une part, l'existence d'un système de relations particulier entre les différents groupes de la société en question, de même qu'entre les individus eux-mêmes. D'autre part, cela signifie que ce même système de relations fonctionne aussi bien à l'horizontale qu'à la verticale, c'est-à-dire qu'il existe aussi entre les générations de cette même société. D'où ces notions de continuité, d'enracinement identitaire et de repères culturels.

Mais ce mode de vie et son système relationnel correspondant n'ont de sens réel qu'à travers l'espace physique qui supporte leurs pratiques. D'où nous pouvons dire qu'il y a aussi une constance concernant le type d'espace urbain qui organise la ville de cette société en trois dimensions. Cet espace doit permettre la prospérité économique, mais aussi l'épanouissement des rapports sociaux et le confort général des individus (physique, sensoriel et psychologique).

Ainsi, ces deux constantes constituent l'essentiel de ce que les préoccupations d'ordre social exprimées par les deux groupes d'acteurs sociaux du mouvement City Beautiful et de l'événement McGill College nous révèlent. Elles montrent que la société urbaine aspire toujours, et ce depuis les bouleversements de la révolution industrielle,

à des conditions de vie en communauté sur la base de rapports sociaux équilibrés et à la continuité historique qui sous-tend tout rapport inter-générations.

Ces deux constantes ont été traduites dans les projets d'aménagement urbain du mouvement City Beautiful et de l'événement McGill College. Elles ont été exprimées au niveau des objectifs généraux et des contenus architecturaux et urbains des aménagements proposés. Sur ce plan, les ressemblances entre les deux modèles d'aménagement se manifestent sur la double base de l'échelle d'aménagement locale et du regard résolu vers le passé en matière de formes et de structures spatiales. Nous questionnons aussi leurs significations en terme d'organisation spatiale et ce qu'elle implique par rapport à l'individu et à la société.

4.2 L'ECHELLE D'AMENAGEMENT LOCALE

Pour comprendre le sens de cette échelle d'aménagement locale, il importe de la questionner sur ce qu'elle implique comme organisation spatiale de la ville. Tout d'abord, il faut rappeler que cette échelle, telle que présentée ici, ne concerne que nos villes (occidentales) d'aujourd'hui. C'est l'état du développement spatial actuel qui impose cette échelle à l'intérieur d'une autre dite régionale. C'est du moins la proposition de F. Choay[14]. Dans cette perspective, notre analyse comparative entre le mouvement City Beautiful et l'événement McGill College nous montre que les propositions d'aménagement qui leur correspondent se comparent et présentent des ressemblances entre elles dans la mesure où l'on se situe sur cette même échelle d'aménagement locale. Cela veut dire que le secteur centre-ville de Montréal s'inscrit dans cette échelle en question.

Il faut aussi noter que F. Choay a bien précisé que cette échelle d'aménagement réfère à un noyau spatial autonome, homogène et au sein duquel s'organise un ensemble

---

[14] F. Choay (1993) _ Op. Cit.

d'activités urbaines dont l'une d'elles est, selon nous, résidentielle.

Ceci étant précisé, nous pouvons poser la question relative à l'existence même de cette échelle d'aménagement locale. Pourquoi faut-il l'avoir? Cette question est moins pertinente dans le cas du mouvement City Beautiful pour des raisons d'histoire. En effet, les plans de la "City Beautiful" tentent de contrôler le développement urbain en partant de cette échelle d'aménagement locale. Par contre, pour l'événement McGill College, cette échelle, qui est délimitée dans le but de répondre aux préoccupations sociales exprimées, nous indique clairement la persistance d'une relation forte et étroite entre, d'une part, l'individu et son cadre de vie et, d'autre part, entre la collectivité et son espace urbain. En effet, les besoins de l'usager en matière de référence et d'orientation dans l'espace ne pourront jamais être comblés sur un territoire vaste dont l'imagination ne peut définir les contours. Au niveau de la collectivité, le sentiment de vie communautaire et les symboles de la vie collective sont difficilement saisissables sur un tel espace qui semble sur-dimensionné par rapport à l'échelle humaine. Il faut donc restreindre l'étendue de l'espace de nos cadres de vie en fonction de l'échelle humaine. Ce qui nous permet de rejoindre par là la théorie de K. Lynch[15], qui stipule que la connaissance structurelle du milieu dans lequel on vit, de même que l'image mentale que l'on se fait de son environnement immédiat, constituent les deux éléments piliers de la capacité de l'individu de s'orienter dans son espace urbain et de s'y sentir à l'aise. La lisibilité du cadre de vie urbain est cruciale aussi bien pour l'individu que pour la collectivité.

Dans cette perspective, la persistance de relations fortes entre l'individu, la société et leur espace de vie a été traduite au niveau des objectifs d'aménagement concernant l'échelle locale en question. Il s'agit d'améliorer l'état existant, de se l'approprier, car l'enjeu majeur est celui de satisfaire les besoins du citoyen en matière de fonctionnalité de l'espace urbain, mais aussi et surtout de sa lisibilité. Pour y arriver, on fait appel à des éléments liés directement à la mémoire collective et qui frappent l'imagination du citoyen.

---

15 K. Lynch (1976) _ L'image de la ville. Paris, Bordas

Symbole, monument, repère urbain, etc., sont les moyens pour structurer l'espace de vie du citoyen. Ce qui conforte très bien la thèse de K. Lynch[16].

4.3 LE REGARD RESOLU VERS LE PASSE URBAIN

La question que l'on peut se poser concernant ce regard vers le passé urbain est celle de savoir à quoi cela nous renvoie-t-il, au-delà du simple fait d'utiliser des composantes architecturales et urbaines puisées directement dans le répertoire historique? Il faut noter ici aussi que cette question est moins pertinente dans le cas du mouvement City Beautiful car, comme nous l'avons déjà dit, ce mouvement appartient à une époque où le classicisme était une pratique normale et où le style Beaux-arts était à son sommet. Par contre, dans le cas de l'événement McGill College, cette question est importante. Elle concerne un regard – voire un emprunt – réel vers le passé dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme, et elle nous révèle par là même que ce regard, qui émane de l'usager des espaces urbains, est porteur d'une signification particulière qu'il faut expliciter.

Comme nous l'avons vu précédemment, les objectifs généraux de l'aménagement proposés pour l'avenue McGill College relevaient d'une échelle d'intervention spatiale qui est locale, et cela afin de répondre aux besoins du citoyen exprimés en bonne et due forme. Dans cette perspective, nous pouvons dire que le regard vers le passé urbain pour donner forme à ces objectifs constitue en quelque sorte une suite logique à cette échelle d'aménagement locale. Tout comme cette échelle, le regard vers le passé et l'emprunt direct au répertoire des formes et structures appartenant à l'histoire s'est imposé presque naturellement au concepteur du projet d'aménagement de l'avenue McGill College. Mais au-delà de cette logique, le choix des composantes comme le monument, le repère urbain, le symbole, ou encore l'architecture de caractère classique

---

16 Ibid.

pour aménager un domaine public, nous renvoie à un processus précis qui est celui décrit par K. Lynch[17] et qui consiste à doter l'espace urbain d'une organisation d'éléments signifiants permettant sa lisibilité, sa connaissance structurelle et son imagibilité. Plus encore, les principes d'aménagement choisis vont eux-aussi dans ce sens en véhiculant une restructuration de l'espace à partir d'un noyau central qu'est l'avenue McGill College, en faisant appel à la composition urbaine proprement dite et en optant de joindre l'utile à l'agréable. Derrière l'esthétique urbaine et la fonctionnalité qui s'enchevêtrent pour donner un sens à l'espace urbain utilisé avant tout par le citoyen, nous retrouvons un travail de structuration de l'espace, de son identification et de sa signification. Encore une fois, c'est la persistance à travers l'histoire de cette relation forte et étroite – voire même identitaire – entre le citoyen et son environnement urbain.

Voilà les significations que l'on peut donner au recours à des composantes spatiales appartenant au passé, combiné à l'échelle d'aménagement locale. Le secteur McGill College répond ainsi aux besoins de l'usager en général. Mais cet usager n'est pas forcément un résident de ce noyau urbain. Sur ce plan, l'événement McGill College nous révèle une autre dimension de la relation étroite existante toujours entre l'homme et son environnement urbain. En effet, s'agissant d'un espace urbain spécifique, soit le centre-ville de Montréal, cette relation atteint un autre niveau de signification, celui de la hiérarchie des noyaux urbains et de leur système de relations. L'événement McGill College nous montre bien que le centre-ville de Montréal conserve bien des valeurs sentimentale et symbolique auprès du citoyen de la ville en général. Son image d'espace collectif, qui s'est construite tout au long de l'histoire de Montréal, est toujours présente. Ce qui nous permet de constater que la persistance de la relation homme-espace de vie consiste en une persistance de ce que K. Lynch[18] a appelé l'imagibilité de l'environnement urbain, réalisable au moyen de la combinaison de trois éléments: une structure urbaine qui organise l'ensemble de la ville suivant une logique hiérarchique;

---

17 Ibid.

18 Ibid.

une signification renforcée par la forme physique de l'espace mais qui va au-delà de cette présence physique pour marquer l'image que l'on se fait de son environnement; et une identité qui permet à l'image mentale d'associer lieu et caractéristiques spécifiques, entraînant une expérience personnelle ou collective.

Ainsi, les différents points de ressemblance entre le modèle d'aménagement du mouvement City Beautiful et celui de l'événement McGill College nous montrent qu'au-delà de l'émergence de ces modèles d'aménagement spatial en réaction à une situation et un contexte historiques entourant la ville (le chaos de la ville industrielle pour la "City Beautiful" et le fonctionnalisme simplificateur pour l'événement McGill College) , ces similitudes se situent au niveau de l'individu et de sa relation avec son environnement spatial qui lui permet de s'épanouir au sein d'une collectivité. Il s'agit de cet aspect collectif de la réalité urbaine qui constitue l'origine et la finalité même de la ville comme telle. En d'autres termes, cette relation que l'on a définie comme un besoin fondamental procurant un confort au citadin au moment de l'émergence des plans de la "City Beautiful" existe encore et réapparaît de façon explicite dans l'événement McGill College. En ce sens, nous pouvons affirmer clairement qu'il y a retour du mouvement City Beautiful dans cet événement. C'est le retour de ce que P. Georges[19] a appelé une conscience de la ville. Comment peut-on expliquer cela? Nous pouvons avancer tout simplement qu'il s'agit d'une prise de conscience au sein de la société qui semble se solder par la reprise du fil de l'histoire de l'aménagement spatial là où on l'a laissé avant de tomber dans le dogme anti-histoire du Mouvement moderne.

4.4 LA QUESTION DU PATRIMOINE URBAIN

Cette question est au coeur d'une nuance réelle concernant les ressemblances entre les acteurs sociaux du mouvement City Beautiful et de l'événement McGill College.

---

19 P. Georges (1980) _ "Urbanisme et société". In: Encyclopedia Universalis. p. 503-506.

En effet, si l'on examine les éléments de base sur lesquels s'est effectué un rapprochement entre les intérêts de ces différents groupes, on remarque vite que dans le cas du mouvement City Beautiful, il s'agissait de la question de la réforme de la société urbaine elle-même. L'enjeu était celui d'avancer de plein pied dans le futur et de poursuivre le développement avec un optimisme certain quant à l'avenir de la ville. D'où l'on voit se développer tout le côté modernisation de la ville existante que contiennent les plans de la "City Beautiful" (ouverture de boulevards, équipements urbains d'envergure, etc.).

Dans le cas de l'événement McGill College, le noyau dur du rapprochement entre les différents acteurs sociaux montréalais consiste en cette question du patrimoine urbain et de sa préservation. Certes les caractéristiques socio-économiques, politiques, culturelles et idéologiques du milieu montréalais de cette période montrent qu'il y a une certaine convergence dans les intérêts des différents groupes d'acteurs sociaux, mais la question du patrimoine urbain dans son ensemble est loin d'avoir la même signification pour tous ces intervenants en milieu urbain. Cette question, telle que nous la connaissons et la vivons tous, n'est pas tout à fait synonyme d'optimisme et de confiance en l'avenir de nos villes en tant que société. Elle connote des réactions contre un certain développement intense et des tentatives ardues en matière de rééquilibrage de ce même développement urbain. La preuve à cela est que la récupération de cette question par le milieu des affaires local n'est pas tout à fait convaincante. L'objectif avoué de ce groupe d'acteurs sociaux est celui de la croissance et du rendement, mais dans un climat d'incertitude qui donne l'impression que l'on assiste à un processus d'avancement dans le temps à tâtons. On n'a pas encore de vision à long terme précise concernant le développement de nos villes, y compris leur cadre bâti ancien et leurs structures héritées. En d'autres termes, on ne détecte pas dans le milieu socio-économique de l'événement McGill College une vision qui intègre la question du patrimoine urbain pour autre chose que sa valeur mercantile de décor urbain ou encore celle médiatique de marque de commerce.

Ainsi, la question du patrimoine urbain nuance beaucoup les ressemblances entre les acteurs sociaux des deux tendances d'aménagement urbain du mouvement City Beautiful et de l'événement McGill College. Il y a certainement des préoccupations d'ordre social au sein du milieu économique montréalais, mais elles ne semblent pas faire partie intégrante d'une vision à long terme du développement de Montréal. Dans cette perspective, cette question nuance par là même toute idée de retour du mouvement City Beautiful dans l'événement McGill College. Oui, on observe dans cet événement une certaine conscience généralisée concernant l'importance et la conservation du patrimoine urbain. Mais le débat social réel sur la valeur à donner à ce patrimoine urbain n'est pas encore engagé. Ce qui ne permet nullement de parler de demande sociale forte et structurée concernant ce patrimoine, et par conséquent, de cette conscience de la ville comme on l'a eu dans le mouvement City Beautiful. Elle n'est encore qu'un germe qu'il faut aider à passer dans l'étape suivante de son développement.

CONCLUSION GENERALE

CONCLUSION GENERALE

La présente recherche est née d'une constatation concernant le récent retour en force du design urbain dans un contexte général caractérisé par une sollicitation accrue de l'aménagement urbain. C'est avec l'objectif principal de comprendre ce que cela signifie pour les différentes disciplines d'aménagement que nous avons entrepris de vérifier et de montrer que l'événement McGill College présente un certain retour du mouvement City Beautiful. Cela veut dire qu'il y a non seulement un retour du design urbain et de la composition urbaine, mais aussi un contexte de transformations dans la société qui induit ce retour à l'histoire en matière de formes et de structures spatiales.

Ainsi, nous avons analysé dans un premier temps le mouvement City Beautiful aussi bien aux Etats-Unis qu'au Canada, et ce, en tant que courant d'aménagement urbain ayant produit une forme spatiale particulière, inspirée par les besoins (exprimés) de son propre contexte socio-économique, politique, culturel et idéologique. Nous concluons que ce mouvement typiquement nord-américain n'était pas autre chose qu'un modèle d'aménagement urbain reflétant une vision globale de l'aménagement spatial, résumée en objectifs généraux d'aménagement; un contenu traduit en plan directeur d'aménagement détaillé finement sur certains aspects; et des acteurs sociaux réunis autour de choix stratégiques communs, qui ont nourri cette vision d'aménagement.

Dans un second temps, nous avons étudié le contexte général qui caractérisait Montréal au moment du déroulement de l'événement McGill College, de même que l'histoire de l'aménagement de l'avenue McGill College, qui est au coeur même de l'événement que nous questionnons. Notre but était de cerner tous les éléments contextuels existant à la veille de cet événement, c'est-à-dire à l'aube des années 1980. Ce contexte montréalais vivait en fait une phase de transition, passant d'une

caractérisation spécifique à une autre. En effet, sur le plan culturel et idéologique, on assistait déjà depuis quelques années à un revirement de la situation allant d'une phase de développement important et de rattrapage intensif à une autre caractérisée par des remises en question et par la réappropriation des espaces urbains. Sur le plan socio-économique, les conditions historiques du développement (globalisation des marchés, désengagement des gouvernement supérieurs) ont forcé la communauté des affaires locale à se prendre en main et à tenter de prendre la place de leader du développement urbain et de la croissance de la ville. Le début des années 1980 connaissait déjà les plans d'action et les premières esquisses de concertation régionale (à l'échelle de l'île de Montréal) lancés par ce groupe d'acteurs sociaux. Au plan politique, l'Hôtel de Ville de Montréal abritait déjà depuis peu une opposition officielle en bonne et due forme qui faisait la vie dure à un gouvernement municipal dont les préoccupations s'éloignaient d'année en année de celles des citoyens. La prise de conscience au niveau politique concernant le changement des façons de faire et le rapprochement du pouvoir des citoyens était déjà toute structurée en ce début des années 1980.

Quant à l'histoire du développement et de l'aménagement de l'avenue McGill College, elle nous a surtout révélé que cet espace urbain, jadis dépendant du prestige d'une gare ferroviaire, s'est transformé peu à peu pour devenir le coeur du centre-ville montréalais et a acquis par là même une importante valeur symbolique auprès des citoyens. De plus, cette valeur a été rehaussée par sa forme spatiale d'axe visuel permettant de percevoir le mont Royal depuis ce coeur de la ville. A partir des années 1950, la valeur symbolique de cet espace s'est dédoublée en effet d'une valeur identitaire dans l'esprit des Montréalais en général.

Une fois ce portrait général de la situation établi, nous nous sommes lancées dans l'analyse en profondeur de ce que nous avons convenu d'appeler l'événement McGill College. Nous avons d'abord étudié le déclenchement de la controverse avec ses facteurs déterminants et ses intervenants. Puis, nous nous sommes intéressées au processus de consultation publique mis sur pied par le promoteur immobilier Cadillac

Fairview et aux différentes interventions faites par les Montréalais participants. Enfin, nous avons analysé les résultats de la consultation publique, soit le projet d'aménagement spatial concernant l'avenue McGill College et ses environs, et les réactions qu'il a suscité chez les différents intervenants sociaux à Montréal. L'ensemble de cette analyse en trois étapes nous a mené, d'une part, à délimiter plus finement les caractéristiques du contexte immédiat de l'événement McGill College et, d'autre part, à déterminer les éléments premiers composant la proposition d'aménagement de l'avenue McGill College, c'est-à-dire les objectifs généraux de l'aménagement mis de l'avant, le triple programme fonctionnel, architectural et structurel, et les principes d'aménagement et de design qui donnent forme à ces objectifs et programme correspondant.

Nous avons par la suite déterminé, dans un premier temps, les caractéristiques du contexte de l'événement McGill College en synthétisant les résultats de l'analyse du contexte général montréalais issus de la partie II de la thèse et ceux issus de l'analyse de l'événement McGill College (partie III). Dans un second temps, nous avons confronté le concept d'aménagement proposé pour l'avenue McGill College en tant que forme spatiale ayant un contenu social à ces caractéristiques d'ordre socio-culturel, politique et socio-économique. A l'instar du mouvement City Beautiful, l'événement McGill College présente lui aussi un modèle d'aménagement urbain, c'est-à-dire une tendance d'aménagement urbain définie par sa vision globale d'aménagement, son contenu en matière de programme et de principes d'aménagement et ses acteurs sociaux (demande sociale). En d'autres termes, l'analyse de l'événement McGill College et de son contexte général nous a révélé une première ressemblance structurelle qui a facilité le processus même de comparaison entre les deux modèles d'aménagement urbain dans une étape suivante.

L'étape de comparaison entre le mouvement City Beautiful et l'événement McGill College a consisté en une analyse comparative entre les trois composantes de chacun des deux modèles d'aménagement urbain, c'est-à-dire entre les deux groupes d'acteurs sociaux, les deux visions globales de l'aménagement proposé et les deux contenus

même des aménagements spatiaux. Notons ici que notre objectif n'est pas de généraliser à partir du modèle de l'événement McGill College, mais plutôt de comprendre cet événement à la lumière du mouvement City Beautiful.

L'étude comparative des acteurs sociaux a dévoilé des ressemblances importantes qui se situent surtout du côté des préoccupations sociales. Malgré les différences qui peuvent exister entre les deux contextes du mouvement City Beautiful et de l'événement McGill College, nous avons noté que, dans les deux cas, la question du développement urbain est posée en termes de prospérité économique et d'infrastructure technique, mais aussi en termes de développement social, culturel et d'équilibre entre les différentes forces présentes en milieu urbain. Nous avons aussi fait état de quelques nuances, mais qui relevaient toutes du contexte historique et ne semblaient pas influer directement sur les ressemblances notées.

Concernant les visions globales de l'aménagement de chacun des deux modèles, l'analyse comparative a révélé là aussi des ressemblances importantes concernant l'échelle de l'intervention laquelle se limite à l'échelle de la ville ou d'un secteur de la ville. En effet, dans les deux visions d'aménagement, les objectifs, les enjeux et les stratégies adoptés en matière d'aménagement spatial réfèrent tous principalement à la ville comme entité spatiale unifiée et à échelle humaine. Ce qui, dans le cas du mouvement City Beautiful, renvoie nécessairement à certaines caractéristiques spatiales de ville pré-industrielle que l'on a tenté d'appliquer à la ville industrielle pour en régulariser – voire d'humaniser – le développement. Pour le cas de l'événement McGill College, le modèle de ville de référence correspond à l'échelle d'aménagement locale, par opposition à celle concernant la région métropolitaine comme ensemble. A ce niveau, les ressemblances entre les deux tendances d'aménagement reflètent la persistance dans le temps d'un rapport étroit et fort entre l'homme et son espace de vie urbaine quotidienne. Les théories de K. Lynch tout particulièrement y sont confirmées et confortées.

Sur le plan des contenus des deux modèles d'aménagement urbain, l'analyse

comparative a permis de dévoiler des ressemblances qui se situent fondamentalement au niveau du regard vers le passé urbain en matière d'aménagement de l'espace. Dans les deux cas, on a choisi des programmes et des principes d'aménagement et de design qui sont en compatibilité avec l'échelle d'aménagement locale pour laquelle on a auparavant opté, c'est-à-dire au niveau des objectifs généraux d'aménagement.

Mais devant ce tableau de similitudes et de ressemblances presque parfaites entre les deux modèles d'aménagement urbain du mouvement City Beautiful et de l'événement McGill College, nous étions amenés à aller un peu plus en profondeur afin de comprendre le sens de ces similitudes et de saisir leur nature et les nuances qui peuvent survenir. Ainsi, nous nous sommes intéressées, d'une part, à la signification profonde que peuvent dégager les trois principaux points de ressemblance relevés, c'est-à-dire les préoccupation d'ordre social, l'échelle d'aménagement locale et le regard vers le passé urbain. D'autre part, nous avons tenté d'examiner ce qui a constitué le noyau dur de l'élément de rapprochement entre les intérêts des différents groupes d'acteurs sociaux, car c'est à ce niveau là que s'organise, selon nous, toute la base de la cohérence globale de chacun des deux modèles d'aménagement urbain en question. En effet, par le contexte général des deux projets d'aménagement urbain de l'événement McGill College et du mouvement City Beautiful, nous savions que ce noyau dur était différent et que les deux contextes socio-économiques n'étaient pas tout à fait similaires. Nous avons alors examiné la question du patrimoine urbain (noyau dur) qui a, semble-t-il, réuni les intervenants montréalais autour d'une même et unique stratégie d'action.

Les résultats de ces différentes analyses et discussions nous ont montré qu'en plus des ressemblances presque parfaites que nous avons relevées, ce qui rapproche l'événement McGill College du mouvement City Beautiful, c'est cette conscience de la ville, c'est-à-dire cet objet collectif dont le caractère principal concerne le corps social et le milieu de vie avant tout. Mais dans ce rapprochement, la question du patrimoine urbain nous a révélé une faille qui nous indique que l'événement McGill College n'est pas tout à fait le mouvement City Beautiful. La ressemblance entre les deux est nuancée par le

fait que les acteurs socio-économiques montréalais étaient encore hésitants quant à l'importance de reconnaître ce corps social comme tel. Le débat social sur la valeur réelle à donner au patrimoine urbain n'est pas encore fait et c'est pour cela que l'événement McGill College reflète un début balbutiant de ce débat. Il constitue le germe d'un modèle d'aménagement urbain qui présente beaucoup de potentiels pour se développer à un stade supérieur, celui de domination. Mais pour y arriver, nous pensons qu'il faut encore d'autres changements de mentalités et de pratiques touchant cette fois-ci directement au processus de communication entre les acteurs sociaux eux-mêmes et à leurs méthodes de travail en groupe.

Quant au sens que l'on peut donner à cet événement limité dans le temps et dans l'espace, c'est celui de "fait urbain" tel que défini par A. Rossi[1]. En effet, le lieu urbain qu'est l'avenue McGill College apparaît comme un fragment de la ville. Il est caractérisé par sa forme architecturale et urbaine qui lui assure des qualités d'ordre qualitatif et d'unicité, mais aussi des caractères d'imagination et de mémoire collective.

Voilà les résultats de notre recherche sur l'événement McGill College en rapport avec le mouvement City Beautiful, c'est-à-dire en réponse à notre hypothèse centrale de recherche. Mais par-delà cette non confirmation du retour complet et en bonne et due forme du mouvement City Beautiful, quels enseignements pouvons-nous tirer de notre étude de l'événement McGill College et de sa comparaison avec le mouvement City Beautiful? Car – faut-il le rappeler – notre but premier était et est toujours de comprendre la signification de ce phénomène de sollicitation générale de l'aménagement spatial, voire de l'architecture et de l'urbanisme. Tout d'abord, notre approche comparative nous a permis de mieux comprendre et situer l'événement McGill College. En effet, le projet d'aménagement qu'il véhicule (design urbain) se présente comme un phénomène historique. En cela, l'événement s'inscrit bien dans le mouvement actuel de retour aux sources, de valorisation de la culture et des traditions et surtout de continuité dans la

---

1 A. Rossi (1990) _ L'architecture de la ville. Paris, Livre & Communication.

construction de la ville dans le temps (histoire). La position anti-histoire du mouvement moderne et sa doctrine fonctionnaliste se présentent ici comme un hiatus dans le besoin constant de structuration de l'espace, de sa signification et d'identité dans les paysages urbains.

L'événement McGill College confirme, tout comme dans le mouvement City Beautiful, que l'architecte-urbaniste et l'équipe multidisciplinaire de professionnels de l'aménagement sont nécessaires plus que jamais à toute entreprise d'aménagement urbain. Dans cette perspective, la remise en question des programmes de formation et des pratiques actuelles en architecture et en urbanisme devient essentielle. A défaut de fusionner les programmes, les deux professionnels devraient travailler en étroite collaboration et posséder les outils techniques qui leurs permettent d'intégrer une équipe multidisciplinaire, comprenant des gens de divers horizons. Cela suppose la révision – voire même le rejet – de la rationalité pure du processus de planification et ses aspects normatifs et prescriptifs.

L'événement McGill College montre aussi l'importance, pour le professionnel de l'aménagement, d'avoir une demande sociale forte et articulée derrière tout projet d'édification d'une architecture de la ville. Tout comme le mouvement City Beautiful, cette demande constitue la source d'inspiration de l'architecte-urbaniste et lui permet de fonder son geste de conception sur des objectifs sociaux communs à tous. Sa tâche et sa position d'expert au service de la collectivité s'en trouvent ainsi confortées, voire même légitimées.

Quant à notre étude de cas qu'est l'événement McGill College, elle nous a permis de tirer quelques enseignements très importants. Ces derniers démontrent que ce cas particulier et limité dans le temps et l'espace peut – sans avoir la prétention de généralisation – apporter un éclairage de la situation actuelle en matière de débats sur l'architecture et l'urbanisme. Pour comprendre cet éclairage, revenons sur la notion de modèle d'aménagement urbain dont l'événement McGill College contient les germes.

Cette notion, telle que nous l'avons définie précédemment, est fondamentalement ancrée dans la société. Elle a un contenu en matière d'aménagement spatial, des objectifs généraux d'aménagement et une base sociale à partir de laquelle elle nourrit et réalise ses visées aménagistes. Dans le cas de l'événement McGill College, le modèle d'aménagement urbain qu'il contient est faible parce qu'il manque de force au niveau de son ancrage sociale. La question de la valeur à accorder au patrimoine urbain ne fait pas encore l'objet d'adhésion forte et cohérente de la part des différents groupes sociaux. C'est le résultat de notre recherche. Nous pouvons dès lors poser la question suivante: dans quelle mesure ce modèle d'aménagement urbain aurait-il pu devenir dominant? En d'autres termes et pour impliquer directement le professionnel de l'aménagement urbain (architecte et urbaniste en premier), comment le projet d'aménagement de l'avenue McGill College aurait-il pu devenir un projet urbain au sens de projet de ville, voire de société?

Il faut noter que cette question n'est pas vaine. Elle découle d'un constat parallèle à notre analyse de l'événement McGill College. En effet, cette étude nous a permis de constater que le projet d'aménagement de l'avenue McGill College peut facilement entrer dans la catégorie de "projet urbain" que beaucoup d'architectes pratiquent aujoud'hui et défendent avec ardeur. Chez ces architectes, la notion de projet urbain désigne en général ce qu'ils appellent tantôt "pièce urbaine", tantôt "morceau de ville", et où il s'agit principalement d'un travail de "projets sur la forme urbaine à grande échelle [partie ou sous-partie du tissu urbain] dessinés selon divers principes de composition urbaine", comme le précise M. Steinbach[2]. Cette notion s'inscrit ainsi dans le courant anti-fonctionnaliste et exprime une démarche contextualiste qui refuse les normes et les prescriptions définies à l'avance et qui fait du design urbain[3] une de ses dimensions intégrantes. Elle permet par là de poser un regard plus "culturel" sur l'espace urbain en

---

2 M. Steinbach (1993) _ "Réflexions sur le projet urbain et le rôle de la forme urbaine, de l'espace dans la relation Mutation économique et urbanisme". Mutations économiques et urbanisation. Paris, La documentation française. p. 359.

3 La notion de "design urbain" a été défini dans l'introduction générale de la thèse.

général.

Ainsi, la proposition d'aménagement de l'avenue McGill College avancée par le comité consultatif et son architecte répond bien à toutes ces caractéristiques d'un travail de projet urbain tel qu'utilisé par les professionnels de l'architecture. Ses objectifs généraux de l'aménagement centrés sur les besoins quotidiens de l'usager, son programme axé sur les espaces urbains publics[4] et ses principes d'aménagement et de design orientés directement sur la structuration spatiale et la composition urbaine font que ce projet d'aménagement urbain se caractérise avant tout par son "contextualisme". Dès lors, notre question est de savoir comment ce travail de projet urbain porté par les architectes et les urbanistes en général pourrait se muer en projet urbain dans le sens de projet de société? Cela permettrait d'enrichir ce travail de projet urbain d'une autre dimension concernant son sens d'acte réfléchi.

Pour traiter de cette question, l'événement McGill College nous fournit une première ébauche de réponse qu'il faut développer et dont on doit délimiter les éléments premiers. Ainsi, l'étude de cet événement nous a permis principalement de comprendre l'articulation des formes bâties et du social. Elle nous a permis aussi de constater deux choses importantes. La première est qu'à travers le processus de consultation publique et l'émergence du concept d'aménagement de l'avenue McGill College, l'événement a montré comment une proposition d'aménagement spatial pouvait être projetée sur la base d'interactions et de dialogues assez constants impliquant tous les acteurs sociaux intervenant dans le milieu urbain. L'architecte et l'urbaniste deviennent membres d'un large groupe de travail sur l'urbain. La seconde chose est que ce cadre d'interactions et de dialogues est plus que jamais important pour le projet urbain tel que véhiculé par les

---

[4] Il s'agit d'espaces publics par opposition à ceux privés, mais aussi de ceux qui se trouvent entre les deux et que Henri Gaudin qualifie de "plis de la ville" pour illustrer leur rôle dans l'interpénétration entre les deux mondes public et privé. Ces espaces intermédiaires sont une condition fondamentale de l'urbanité recherchée par les auteurs du projet urbain en question. Pour une définition assez complète du projet urbain, voir en particulier Ch. Devillers (1994) _ "Le projet urbain". Conférences Paris d'Architectes. Paris, Eds. du Pavillon de l'Arsenal. p. 7-48.

architectes. Il leur permet d'établir les références nécessaires à leur travail de conception et de projetation et, par conséquent, de déterminer la dimension sociale de leur projet, c'est-à-dire une cohérence entre des exigences économiques, des conceptions fonctionnelles, des idées esthétiques et des besoins sociaux.

Mais pour que ce cadre général de travail d'équipe soit effectif, c'est-à-dire pour qu'il permette un fort ancrage social du projet d'aménagement urbain, il faut le définir et en délimiter les éléments premiers en rapport avec la notion de projet urbain dans le sens de projet de société. Sur ce plan, l'étude de l'événement McGill College nous donne aussi quelques orientations et ce, aussi bien sur le plan de ce qui a été fait que sur celui de ce qui a manqué pour faire aboutir une mutation complète du projet urbain d'un état à un autre. En premier lieu, nous pouvons dire que l'existence même de ce cadre est assujettie à l'existence d'un contexte général particulier, c'est-à-dire, d'une demande générale dans la société concernant l'aménagement de l'espace. En deuxième lieu, cette demande doit être exprimée en terme de changements dans la conception de l'espace urbain afin de répondre à des besoins divers exprimés par les différents groupes d'acteurs sociaux. En troisième lieu, cette demande générale, avec ses aspects conflictuels, incite au dialogue entre les différents acteurs sociaux dans le but de trouver un référent commun à tous. Notons ici que le modèle d'aménagement de l'événement McGill College a échoué sur ce point précis car la question du patrimoine urbain n'a pas été débattue au sein de la collectivité. Par conséquent, la convergence des intérêts des différents groupes sociaux est restée artificielle et ne pouvait constituer ce puissant référent commun qui assure une plate-forme à toute stratégie et action réunissant l'ensemble des acteurs sociaux. En quatrième lieu, nous pouvons dire que les trois éléments précédents sont réunis suite à une force extérieure qui oblige la mobilisation collective dans le concret, c'est-à-dire sur le terrain et en temps réel. Dans le cas de l'événement McGill College, le contexte lié, d'une part, au phénomène de la globalisation et, d'autre part, à la remise en cause des dogmes de l'architecture et de l'urbanisme fonctionnels, a forcé toute cette nouvelle dynamique urbaine et a créé le climat nécessaire à la réalisation d'un tel cadre général de travail sur l'urbain.

Ainsi, le projet d'aménagement urbain devient projet de société urbaine lorsqu'il devient, comme nous le résume si bien H. Laperrière, "le produit d'une rencontre entre des acteurs sociaux autour de la définition des enjeux, du choix des stratégies et de la recherche des moyens conduisant à la mise en forme d'un espace urbain. Cette rencontre à la fois conflictuelle et coopérative dépasse le simple collage d'objectifs et de visions"[5]. Ce qui constitue un cadre de travail de négociation, de recherche d'un terrain d'entente au-delà des intérêts personnels de chacun et de réflexion collective sur le devenir de la ville. C'est la recherche de solution à des conflits dans laquelle chacun des intervenants sociaux aura le sentiment d'être gagnant en bout de ligne. Et cela suppose deux choses importantes concernant le statut des différents acteurs sociaux dans ce groupe de négociateurs, notamment celui du professionnel de l'aménagement et celui du citoyen ordinaire utilisateur des espaces urbains au quotidien.

Dans le cas du premier, l'architecte et l'urbaniste tout particulièrement doivent occuper une place de médiateur, voire même de négociateurs, au même titre que tous les autres acteurs sociaux. Dans cette perspective, ces spécialistes de l'aménagement de l'espace urbain se baseront sur un code d'éthique professionnel et défendront les objectifs sociaux de leur profession tout en posant la question de la pertinence sociale de leurs réalisations. Ce qui les oblige à renoncer à toute neutralité et à prendre position dans le débat général sur l'urbain. Sur ce point, la ressemblance avec le mouvement City Beautiful mériterait d'être explorée par les chercheurs. Le statut social des premiers architectes-urbanistes tel que illustré, par exemple, par Daniel H. Burnham –notamment dans la négociation qui a entouré son plan pour Washington (1902) – semble bien être celui de négociateur, possédant un savoir et un savoir-faire en matière d'aménagement urbain.

Quant au second cas, celui du citoyen, la place qui lui revient dans ce processus est celle d'un client avec tous les pouvoirs que ce statut lui confère comme négociateur

---

5 H. Laperrière (1996) _ Sur les traces de la culture. Equipements de diffusion et projet urbain à Montréal depuis 1879.Thèse de doctorat, faculté de l'aménagement, Univ. de Montréal. p. 70.

de ses intérêts et non plus d'un usager qui est forcé de subir les décisions d'autres. Ce statut peut sembler relativement réducteur en raison de son association avec la notion de consommateur, mais il ne faut pas oublier qu'il réfère aussi à l'autonomie dans la prise de ses propres décisions, c'est-à-dire à un acteur social capable de comprendre et de définir ses propres besoins et dont il faut tenir compte.

Ainsi, ces différents enseignements de l'étude de l'événement McGill College nous ont permis d'apporter un éclairage à deux points importants pour le moins. Le premier concerne la notion de projet urbain qui est au coeur de tout un mouvement chez les architectes et même chez certains décideurs en aménagement urbain. L'événement McGill College illustre de manière concrète le besoin de faire évoluer cette notion et d'en faire une approche urbanistique capable d'engager pleinement les architectes et les urbanistes comme acteurs sociaux. Ce qui répondrait à leurs aspirations actuelles. Le second point touche à la situation du nouveau rôle du professionnel de l'aménagement, notamment celui de l'urbaniste, et, par conséquent, au processus de planification urbaine. A ce titre, l'événement McGill College illustre une variante de ce que O. Soubeyran[6] a nommé "l'approche collaborative". Cette approche consiste en un processus de planification environnementale, pratiqué avec succès aux Etats-Unis depuis quelques années. Le rôle, qui est réservé au professionnel de la planification, est celui de médiateur. En ce sens, l'événement McGill College s'inscrit bien dans le courant des changements amorcé ailleurs. A Montréal, nous pouvons dire que la présente étude a permis de saisir cet événement comme un phénomène annonciateur de transformations qui se sont cristallisées au moins dans une action concrète, soit l'élaboration du plan directeur d'urbanisme de Montréal, publié en 1992.

---

6 O. Soubeyran (1988) _ "Malaise dans la planification". Les Annales de la recherches urbaine, n° 37. p. 24-30. L'auteur précise que cette approche "engage tous les partenaires (c'est-à-dire tous ceux qui on le pouvoir de bloquer l'action) à s'impliquer le plus tôt possible dans le processus de décision, à aller au-delà de leurs intérêts, à réfléchir collectivement et à parvenir ensemble à une solution du conflit dans laquelle tous les intervenants ont le sentiment d'être gagnants (...). L'approche collaborative insiste beaucoup sur la formulation du problème que sur sa résolution. L'objectif est la fabrication progressive d'un consensus(...). C'est ici qu'intervient le professionnel de la planification. Bien évidemment, il ne se positionne plus comme le fidèle serviteur de la rationalité technique capable de poser les conditions de la résolution du problème, mais au contraire comme un médiateur...". p. 28.

SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

Affleck, Ray T. (1963) _ "Co-ordination and organization of the Place Ville Marie project". JRAIC, vol. 40, nº 2. p. 61-66.

The American Renaissance, 1876-1917 (1979) _ New York, The Brooklyn Museum.

Anderson, Bruce. (1984) _ "Widened street can still be had in McGill College plan". The Gazette, 30 juin.

Andrew, Caroline et Quesnel, Louise (1990) _ L'aménagement des centres-villes. Ottawa, Sciences sociales, université d'Ottawa.

Appelbaum, Stanley (1980) _ The Chicago World's Fair of 1893; A Photographic Record. New York, Dover Publications Inc.

Architectural Forum (1963), vol. 118, nº 2. p. 74-89.

Architectural Record (1943), vol. 94, nº 12. p. 91-101.

L'Architecture à l'Ecole des Beaux-Arts (1976). Galerie Nationale du Canada. (catalogue).

Ascher, François (1995) _ Métapolis ou l'avenir des villes. Paris, Editions Odile Jacob

Aubin, Henry (1982) _ "Mayor Drapeau's Liberation of Montreal". ARQ, nº 10. p. 17-19.

Badger, Reid (1979) _ The Great American Fair. The World Columbian Exposition and American Culture. Chicago, Neilson Hall.

Baker, Joseph (1984) _ "Urban form is at heart of McGill College Avenue debate". The Gazette, 28 juillet.

Balfour, Mélanie A. et Reifenstein, Audrey H. (1983) _ Whatever happened to McGill College Avenue? Thèse de maîtrise, School of Urban Planning, McGill University.

Barnett, Jonathan (1995) _ The Fractured Metropolis. New York, Icon Editions.

Barnett, Jonathan (1986) _ The Elusive City. Five Centuries of Design, Ambition and Miscalculation. New York, Icon Editions.

Beaupré, Pierre (1982) _ "Aménager Montréal". ARQ, nº 10. Editorial. p. 5.

Beaupré, Pierre (1982) _ "Le zonage dans la zone centrale de Montréal". ARQ, nº 10. p. 12-13.

Beauregard, R.A. (1989) _ "Between modernity and postmodernity: the ambiguous position of US planning". Environment and Planning D: Society and Space, vol. 7, nº 4. p. 381-395.

Bédarida, Marc (1993) _ "La reconstruction de Reims (1918-1928). Compassion et aide américaines". In: Cohen, J.L. et Damisch, H. (dir.) _ Américanisme et modernité. Paris, EHESS/Flammarion. p. 249-266.

Bégin, Benoît (1990) _ "Ville Mont-Royal: une ville sur mesure". Continuité, Hors série nº 1. p. 25-26.

Bisson, Pierre-Richard et Lachapelle, Jacques (1990) _ "L'évolution de l'architecture à Montréal". ARQ, nº 54. p. 29-35.

Bisson, Pierre-Richard et Lachapelle, Jacques (1990) _ "Montréal rêvé". ARQ, nº 54. p. 40-41.

Bisson, Pierre-Richard (1986) _ "Des architectes Beaux-Arts". Continuité, nº 31. p. 16-19.

Bisson, Pierre-Richard (1985) _ "Le sens du décor". Continuité, nº 29. p. 20-21.

Bisson, Pierre-Richard (1985) _ "Architecture: la présence de l'histoire". Continuité, nº 29. p. 14-15.

Blake, Peter (1966) _ "Downtown in 3D". Architectural Forum, vol. 125, nº 2. p. 31-49.

Bland, John (1963) _ "Place Ville Marie. An appraisal". Journal of Royal Architectural Institute of Canada, vol. 40, nº 2. p. 46-51.

Bland, John (1945) _ "Planning for Montreal. Review". JRAIC, vol. 22, nº 5. p. 108-109.

Blary, Réjane, Boisvert, Michel et Cadotte, François (1990) _ "Culture et centre-ville: le cas de Montréal". Trames, vol. 2, nº 3. p. 22-27.

Bluestone, Daniel (1991) _ Constructing Chicago. New Haven, London, Yale Univ. Press.

Bonhomme, Jean-Pierre (1984) _ "Le maire a qualifié la nouvelle version du projet de "compromis définitif"". La Presse, 29 mai.

Bonhomme, Jean-Pierre (1984) _ "Montréal retire formellement le projet Cadillac Fairview". La Presse, 11 juillet.

Boyer, Christine M. (1983) _ Dreaming the Rational City. The Myth of American City Planning. Cambridge, Mass., MIT Press.

Boyer, Paul (1978) _ Urban Masse and Moral Order in America, 1820-1920. Cambridge, Mass., Harvard Univ. Press.

Brown, David (1992) _ "La ville intérieure". Continuité, nº 53. p. 27-30.

Bumbaru, Dinu (1993) _ " Héritage Montréal et le patrimoine urbain". Continuité, nº 57-58. p. 37-39.

Burchard, John & Bush-Brown, Albert (1961) _ The Architecture of America. A social and Cultural History. Toronto, Little, Brown & Co.

Burg, David F. (1976) _ Chicago's White City of 1893. The University Press of Kentucky.

Cadillac Fairview Corporation Ltd. (1984) _ Complexe Orchestre Symphonique de Montréal. Montréal, (Octobre). Document répertorié dans le Fond David Powell.

Caldwell, Gary - Czarnocki, Dan B. (1977) _ "Un rattrapage raté. Le changement social dans le Québec d'après-guerre, 1950-1974". Recherches sociographiques, vol. 18, n° 1. p. 9-58.

Castells, Manuel (1987) _ "Virage technologique, restructuration de l'espace et avenir des centre-villes". A. Germain et J.C. Marsan _ Aménager l'urbain. De Montréal à San Francisco. Montréal, Eds. du Méridien. p. 179-191.

Castells, Manuel (1972) _ La question urbaine. Paris, F. Maspero.

Castells, Manuel (1969) _ "Le centre urbain. Projet de recherche sociologique". Cahiers internationaux de sociologie, vol. XLVI. p. 83-106.

Charbonneau, François (1990) _ "La culture à la conquête de la ville". Trames, vol. 2, n° 3. p. 4-7.

Chemetov, Paul (1995) _ Le territoire de l'architecte. Paris, Editions Julliard.

Choay, Françoise (1993) _ "Patrimoine urbain et aménagement du territoire: enjeux et nouvelles perspectives". Trames, n° 8. p. 12-21.

Choay, Françoise (1992) _ L'allégorie du patrimoine. Paris, Eds. du Seuil.

Choay, Françoise (1965) _ L'urbanisme. Utopies et réalités. Paris, Eds. du Seuil. 1e édition.

Christensen, Carol A. (1986) _ The American Garden City and the New Towns Movement. Michigan, UMI Press.

Chudacoff, Howard P. (1975) _ The Evolution of American Urban Society. Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, inc.

Ciucci, Giorgio (1983) _ "The City in Agrarian Ideology and F.L. Wright: Origins and Developpement of Broadacres". G. Ciucci & al. _ The American City, From the Civil War to the New Deal. Cambridge, Mass., MIT Press. p. 293-387.

Cobb, Henry N. (1963) _ "Some notes on the design of Place Ville Marie". JRAIC, vol. 40, n° 2. p. 54-60.

Cohen, Jean-Louis (1995) _ Scènes de la vie future. Montréal, Centre Canadien d'Achitecture. Catalogue d'exposition.

Cohen, Jean-Louis et Damisch, Hubert (dir.) (1993) _ Américanisme et modernité. L'idéal américain dans l'architecture. Paris, EHESS/Flammarion.

Cohen, Jean-Louis (1993) _ "L'"architecture urbaine" selon Pierrre Lavedan". Cahiers de la recherche architecturale, n° 32/33. p. 157-168.

Comité consultatif pour le design du secteur de l'avenue McGill College (1984) _ Rapport des premières consultations publiques. Montréal, 19 juillet.

Comité consultatif pour le design du secteur de l'avenue McGill College (1984) _ Rapport intérimaire. Montréal, 10 août.

Comité consultatif pour le design du secteur de l'avenue McGill College (1984) _ Mémoires & transcriptions. Les deuxièmes consultations publiques. Montréal, 23 août.

Comité consultatif pour le design du secteur de l'avenue McGill College (1984) _ L'avenue McGill College. Une solution. Rapport final du comité, Montréal, septembre.

Condon, Patrick M. (1988) _ "Cubist Space, Volumetric Space, and Landscape Architecture". Landscape Journal, vol. 7, nº 1. P. 1-14.

Contact Record (1908), vol. 22, nº 35 (august) _ "Projected Improvement in Montreal". p. 20-21.

Contact Record and Engineering Review (1929), vol.43, nº 12 (20 march) _ "Comprehensive Plan for the Improvement of Toronto's Downtown Area". p. 295-299.

Cousineau, Aimé (1943) _ "City planning activities in Montreal". JRAIC, vol. 20, nº 4. p. 51-53.

Crilley, Darrel (1993) _ "Architecture as Advertising: Constructing the Image of Redevolpment". Gerry, Kearns et Chris, Philo _ Selling Places. The City as Cultural Capital; Past and Present. New York, Permagon Press. p. 231-252.

Crossman, Kelly (1987) _ Architecture in Transition: From Art to Practice, 1885-1906. Montréal, McGill-Queen's Univ. Press.

Cumming, E. & Kaplan, W. (1991) _ The Arts and Crafts Movement. N.Y., Thames and Hudson, inc.

Dagenais, Angèle (1983) _ "Nouveaux amendements à la Charte de Montréal". Le Devoir, 14 décembre.

Dal Co, Francesco (1983) _ "From Parks to the Region. Progressive Ideology and the Reform of the American City". G. Ciucci & al. _ The American City, From the Civil War to the New Deal. Cambridge, Mass., MIT Press. p. 143-291.

Dansereau, Francine (1990) _ "L'aménagement de la centralité: une affaire de symbolique". Andrew, Caroline et Quesnel, Louise _ L'aménagement des centres-villes. Ottawa, Sciences sociales, Univ. d'Ottawa. p. 135-142.

Dansereau, Francine (1990) _ "Le centre, lieu d'investissement symbolique". Trames, vol. 2, nº 3. p. 29-31.

Décarie, Jean (1989) _ "Propos sur le statut du parc du mont Royal". Trames, vol. 2, nº 1. p. 76-79.

Demers, Clément (1982) _ "Le zonage dans la zone centrale de Montréal". ARQ., n° 10. p. 12-13.

Devillers, Christian (1994) _ "Le projet urbain". Conférences Paris d'Architectes. Paris, Eds. du Pavillon de l'Arsenal. p. 7-48.

Devillers, Christian (1993) _ "Y a-t-il un projet dans la ville?". Cahiers de la recherche architecturale, n° 32/33. p. 169-181.

Le Devoir (18 novembre 1983) _ "Cadillac Fairview bâtira la maison de l'OSM". Article signé par Michel Nadeau.

Le Devoir (11 mai 1984) _ "Les cinq questions fondamentales du COPEM".

Le Devoir (16 mai 1984) _ "L'affaire McGill College: échec de la "concertation" discrétionnaire".

Le Devoir (29 mai 1984).

Le Devoir (6 juin 1984) _ "Le projet de C.F. Les Libéraux demandent une consultation publique".

Le Devoir (7 juin 1984) _ " Cadillac Fairview présente sa dernière version "non négociable"".

Le Devoir (21 juin 1984) _ "C.F.: Sauvons Montréal réclame un moratoire". Article signé par Alain Duhamel.

Le Devoir (28 juin 1984) _ "Héritage Montréal réussit à intéresser Cadillac Fairview à une étude de l'aménagement de l'avenue McGill College".

Le Devoir (29 juin 1984) _ "Cadillac Fairview: urbanistes et architectes organisent une consultation".

Le Devoir (5 juillet 1985) _ "McGill College: C.F. se résoud à amorcer une consultation".

Le Devoir (6 juillet 1984) _ "Drapeau accepte de reporter la 3e lecture".

Le Devoir (27 septembre 1984) _ "Cadillac Fairview. Un projet tout nouveau pour McGill College". Article signé par Alain Duhamel.

Dezfuli-Arjomandi, C. (1985) _ Benjamin Franklin Parkway in Philadelphia: a study of the forces behind its creation and evolution. Thèse de doctorat, University of Pennsylvania.

Drexler, Arthur (ed.) (1977) _ The Architecture of The Ecole des Beaux-Arts. New York, The Museum of Modern Art.

Drummond, Derek (1984) _ "McGill College plan will hurt street's visual integrity". The Gazette, 28 avril.

Duhamel, Alain (1984) _ "Phyllis Lambert préfère le projet de l'université de Montréal". Le Devoir,

2 mai.

Duhamel, Alain (1984) _ "A son tour le COPEM s'oppose au projet de Cadillac Fairview". Le Devoir, 10 mai.

Duhamel, Alain (1984) _ "Le nouvel aménagement présenté par Drapeau soulève encore l'opposition". Le Devoir, 29 mai. p. 1 et 10.

Duhamel, Alain (1984) _ "Tout, ou presque, ce que vous auriez aimé entendre et que la Ville de Montréal ne vous a jamais dit". Le Devoir, 29 septembre.

Dunlop, Beth (1990) _ "Breaking the Code". Architecture (april). p. 80-83.

Durocher, R. & al (1989) _ Histoire du Québec contemporain. Montréal, Boréal.

Fisher, Irving D. (1986) _ Frederick Law Olmsted and the City Planning Movement in the United States. Ann Arber, Michigan, UMI Research Press.

Fite, Gilbert C. et Reese, Jim E. (1965) _ An Economic History of The United States. New York, Houghton Mifflin Company. Second edition.

Foglesong, Richard E. (1986) _ Planning the Capitalist City. Princeton, N.J., Princeton University Press.

Fond David Powell (1984). Collection d'architecture canadienne, Archive de l'université McGill. 4 boîtes.

Francis, M. (1989) _ "Control as dimension of public-space quality". Altman, Irwin et Zube, Ervin H. _ Public Places and Spaces. New York, Plenum Press. p. 147-172.

Gabeline, Donna (1975) _ Montreal at the Crossroads. Montreal, Harvest House.

Gagnon, Lysiane (1984) _ "La bêtise a une ville". La Presse, 19 mai.

Gagnon, Lysiane (1984) _ "Un risque pour le centre-ville". La Presse, 22 mai.

Gagnon, Lysiane (1984) _ "Un concept de banlieue". La Presse, 24 mai.

Gagnon, Lysiane (1984) _ "Montréal n'envisage pas vérifier l'impact urbain". La Presse, 29 mai.

The Gazette (5 mai 1984) _ "Protests may force changes in McGill College Plans".

The Gazette (22 mai 1984) _ "Champs Elysées-type boulevard promised in development plan". Réactions du RCM.

The Gazette (22 mai 1984) _ "Montreal's political bossism still rampant and the City suffers". Réactions du RCM.

The Gazette (22 mai 1984) _ "Administration makes arbitrary decisions and secretive changes". Réactions du RCM.

The Gazette (28 mai 1984). Réactions du GAM.

The Gazette (7 juin 1984) _ "Jobs count more than Planning: Drapeau...".

The Gazette (7 juillet 1984) _ "Secret coalition forced delay in project for McGill College". Rubrique intitulée: "Special Report".

The Gazette (7 juillet 1984) _ "C.F. Plan: A mixed blessing for merchants".

The Gazette (3 octobre 1984) _ "A monument to democracy".

Genestier, Philippe (1993) _ "Que vaut la notion de projet urbain?". L'Architecture d'Aujourd'hui, n° 288. p. 40-46.

Georges, Pierre (1980) _ "Urbanisme et société". Encyclopedia Universalis. p. 503-506.

Gerecke, Kent (1991) _ The Canadian City. Montreal, Black Rose Books.

Germain, Annick (1984) _ Les mouvements de réforme urbaine à Montréal au tournant du siècle. Montréal, Centre d'information et d'aide à la Recherche, Département de Sociologie, Univ. de Montréal.

Germain, Annick et Marsan, Jean-Claude (dir.), (1987) _ Aménager l'urbain. De Montréal à San Francisco. Montréal, Eds. du Méridien.

Germain, Annick et Guay, Jean-Paul (1985) _ "Urbanisme. Le défi post-moderne". Continuité, n° 29. p. 24-27.

Germain, Annick et Hamel, Pierre (1985) _ "L'autonomie des collectivités locales: entre la crise et le changement". Revue internationale d'action communautaire 13/53 (printemps 1985). Numéro intitulé: "Les ambiguïtés du pouvoir local". p. 35-45.

Germain, Annick et Latouche, Daniel (1992) _ "Grandeur et misère d'un art en représentation: l'architecture montréalaise et la construction de l'espace public". Recherches Sociographiques, vol. XXXIII, n° 2. p. 179-203.

Gertler, Leonard O. (ed.) (1972) _ Planning the Canadian Environment. Montréal, Harvest House Ltd.

Gibbs, Kenneth T. (1984) _ Business Architectural Imagery in America, 1870-1930. Ann Arbor, Michigan, UMI Research Press.

Giraldeau, François (1986) _ "Le système Beaux-Arts". Continuité, printemps 1986. p. 10-14.

The Global Mail (7 mai 1984) _ "Mayor's dream may resemble Toronto's Eaton Center". Article

signé par Lawrence Martin, reporter.

Gournay, Isabelle (1993) _ "Retours d'Amérique (1918-1928). Les voyages de trois générations d'architectes français". Cohen, J.L. et Damisch, H. _ Américanisme et modernité. Paris, EHESS/Flammarion. p. 295-316.

Gréber, Jacques (1950) _ Plan for the National Capital. General Report.

Gréber, Jacques (1920) _ L'architecture aux Etats-Unis. Paris, Payot & Cie. Tome 2.

Greenberg, Kenneth (1981) _ "Toronto: The Unknown Grand Tradition". Trace 1/2. p. 37-46.

Groupe d'intervention urbaine de Montréal (1985) _ Etude de design urbain. Avenue McGill College. Montréal (juin).

Gunton, Tom (1991) _ " Origins of Canadian Planning". The Canadian City. De: Kent Gerecke. Montréal, Black Rose Books. p. 93-114.

Gunts, Edward (1991) _ "Plan Meets Reality". Architecture (december). p. 74-77 et 116-117.

Hamilton, Janice (1988) _ "Montreal's underground city". Canadian Geographic, vol. 107, n° 6. p. 50-57.

Haumont, Bernard (1993) _ "Un nouveau champ pour l'architecture et ses recherches. Le projet urbain". Cahiers de la recherche architecturale, n° 32/33. p. 103-110.

Hayot, Alain (1993) _ "Des sciences sociales pour la ville". Cahiers de la recherche architecturale, n° 32/33. p. 111-122.

Hénault, Odile (1984) _ "Les caprices et tribulations d'un promoteur à Montréal". Section a, vol. 2, n° 3/4. p. 13-18.

Higgins, Ben (1986) _ The Rise _and fall? of Montreal. Moncton, Insitut canadien de recherche sur le développement régional.

Hines, Thomas (1974) _ Burnham of Chicago; Architect and Planner. N.Y., Oxford Univ. Press.

Hodge, Gerald (1985) _ "The Roots of Canadian Planning". Journal of the American Planning Association, vol. 51, no 1. p. 8-22.

Huberman, Michael A. et Miles, Matthew B. (1991) _ Analyse des données qualitatives: recueil de nouvelles méthodes. Montréal, Editions du Renouveau pédagogique.

Jacobs, Peter (1989) _ "Quelques principes à l'image du paysage du mont Royal". Trames, vol. 2, n° 1. p. 19-25.

Jacobs, Peter (1983) _ "Frederick G. Todd and the Creation of Canada's Urban Landscape". The Bulletin of the Association for Preservation Technology, vol. XV, n° 4. p. 27-37.

Jarrassé, Dominique (1984) _ "Le retour à l'Ecole des Beaux-Arts". Encyclopaedia Universalis _ Coll. Universalia. p. 428-430.

Jenks, Charles (1987) _ The New Classicism in Art and Architecture. New York, Rizzoli, inc.

Jessop, J. et Weaver, C. (1985) _ "La coopération communautaire: une stratégie pour le développement local". Revue internationale d'action communautaire, 13/53. p. 149-159.

Jordy, William H. (1986) _ "Progressive and Academic Ideals at the Turn of the Twentieth Century". Volume 4. American Buildings and their Architects. N.Y., Oxford University Press.

Journal de Montréal (18 avril 1984) _ "Cadillac Fairview: c'est voté". Article signé par Yvon Laprade.

Journal de Montréal (12 mai 1984) _ "McGill College doit devenir la plus belle rue de Montréal". Article signé par Richard Johnson.

Journal de Montréal (6 juin 1984) _ "Cadillac Fairview: un fiasco urbanistique". Article signé par Yvon Laprade.

Journal de Montréal (7 juin 1984) _ "Il y a trop de chômeurs, on n'a pas le temps de discuter d'urbanisme", J. Drapeau".

Journal de Montréal (11 août 1984) _ "Une avenue McGill College inondée de soleil et embellie d'arbres". Article signé par André Dalcourt.

Journal de Montréal (27 septembre 1984) _ "Projet McGill College: Le comité d'accord". Article signé par Yvon Laprade.

Journal de Montréal (6 décembre 1984) _ "Drapeau élimine le projet de Cadillac Fairview". Article signé par Jean-Maurice Duddin.

Journal RAIC (1963), vol. 40, n° 2. p. 46-81.

Journal RAIC (1945), vol. 22, n° 5. p. 271-273.

Judd, Dennis et Parkinson, Michael (1990) _ "Urban Leadership and Regeneration". Urban Affairs Annual Reviews, vol. 37. p. 13-30.

Judd, Dennis et Parkinson, Michael (1990) _ "Patterns of Leadership". Urban Affairs Annual Reviews, vol. 37. p. 295-307.

Jusuck, Koh (1982) _ "A Post Modern Design Paradigm of Holistic Philosophy and Evolutionary Ethic". Landscape Journal, vol. 1, n° 2. p. 76-84.

Kaplan, Harold (1982) _ Reform, planning, and city politics: Montreal, Winnipeg, Toronto. Toronto, Univ. of Toronto Press.

Katz, Peter (Ed.) (1994) _ The New Urbanism. Toward an Architecture of Community. New York, McGraw-Hill, Inc.

Knight, Richard V. (1989) _ "Redefining Cities". Urban Affairs Annual Reviews, vol. 35. p. 15-20.

Knight, Richard V. (1989) _ "City Building in a Global Society". Urban Affairs Annual Reviews, vol. 35. p. 326-334.

Krier, Leon (1994) _ "Esquisse d'une charte de la ville". Urbanisme, n° 270-271. p. 30-33. Une traduction de A. Guilmoto et M. Chrétien.

Laberge, André (1986) _ "Symbolisme et monumentalité". Continuité, n° 31. p. 20-21.

Lachapelle, Jacques (1994) _ L'architecture des grands immeubles de Ross et Macdonald: du pragmatisme au fantasme métropolitain. Thèse de Doctorat, Université Laval, Département d'Histoire.

Lachapelle, Jacques (1984) _ La perspective de l'avenue McGill College. Montréal, Héritage Montréal.

Lamonde, Pierre et Polèse, Mario (1984) _ "L'évolution de la structure économique de Montréal, 1971-1981: désindustrialisation ou reconversion?". L'Actualité économique, vol. 60, n° 4. p. 471-494.

Lanken, Dane (1986) _ "Drapeau's Montreal: Great moments, monuments...and excesses". Canadian Geographic, n° 106. p. 10-23.

Laperrière, Hélène (1996) _ Sur les traces de la culture.Equipements de diffusion et projet urbain à Montréal depuis 1879.Thèse de doctorat, Faculté de l'aménagement, Univ. de Montréal.

Larrouche, Pierre (1990) _ Montréal et l'urbanisme. Hier et aujourd'hui. Montréal, Eds. Villes nouvelles-villes anciennes.

Latouche, Daniel (1990) _ "L'amour de l'art: une vieille histoire de la ville". Trames, vol. 2, n° 3. p. 8-14.

Lemon, James (1989) _ "Plans for Early 20th-Century Toronto; Lost in Management". Revue d'histoire urbaine/Urban History Review, vol. XVIII, n° 1. p. 11-31.

Léonard, Jean-François et Léveillée, Jacques (1986) _ Montreal after Drapeau. Montréal, Black Rose Books.

Léveillée, Jacques et Whelan, Robert K. (1990) _ "Montreal: The struggle to become a "World City"". Urban Affairs Annual Reviews, vol. 37. p. 152-170.

Léveillée, Jacques et al (1985) _ "Les leaders économiques et politiques montréalais: à la recherche d'une nouvelle fonctionnalité". Aménagement et pouvoir local. Cahiers de l'ACFAS. p. 7-26.

Levine, Marc V. (1989) _ "Urban Redevelopment in a Global Economy: The Cases of Montreal and Baltimore". Urban Affairs Annual Reviews, vol. 35. p. 141-152.

Linteau, Paul-André (1992) _ Histoire de Montréal depuis la Confédération. Montréal, Boréal.

Linteau, Paul-André et al (1989) _ Le Québec depuis 1930. Montréal, Boréal Express.

Linteau, Paul-André (1981) _ Maisonneuve ou comment des promoteurs fabriquent une ville, 1883-1918. Montréal, Boréal Express.

London, Mark (1986) _ "Downtown Montreal". ARQ, nº 30. p. 12-15.

Lorimer, James (1983) _ "Citizens and the Corporate Development of the Contemporary Canadian City". UHR/RHU, vol. XII, nº 1. p. 3-9.

Lortie, André (1993) _ "Détour par les Etats-Unis". Les cahiers de la recherche architecturale, nº 32/33. p. 13-24. Numéro spécial intitulé: "Ville et architecture".

Lynch, Kevin (1976) _ L'image de la cité. Paris, Bordas.

MacKay, Donald (1992) _ L'hisoire du CN. Montréal, Eds. de l'Homme.

Manieri-Elia, Mario (1983) _ "Toward an Imperial City: D.H. Burnham and the City Beautiful Movement". G. Ciucci & al. _ The American City, From the Civil War to the New Deal. Cambridge, Mass., MIT Press. p. 1-142.

Mannheimer, Steven (1992) _ "The Second Coming of City Beautiful". Landscape Architecture, vol. 82, nº 4. p. 60-64.

Marchand, Denys (1992) _ "La conquête du ciel". Continuité, nº 53. p. 7-13.

Marchand, Denys (1985) _ "Le post-modernisme au Québec". Continuité, nº 29. p. 22-23.

Marsan, Jean-Claude (1994) _ Montréal en évolution. Historique du développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais. Montréal, Méridien. 3e édition.

Marsan, Jean-Claude (1990) _ " La saga de l'avenue McGill College". Sauver Montréal. Montréal, Boréal. p. 247-276.

Marsan, Jean-Claude (1985) _ "Le projet du GIUM pour l'avenue McGill College. L'affrontement de deux approches". Le Devoir, 12 juillet.

Marsan, Jean-Claude (1984) _ "La fierté a-t-elle une ville?". Le Devoir, 5 mai. p. 41

Marsan, Jean-Claude (1984) _ "Un processus d'aménagement doit remplacer la fatalité". Le Devoir, 12 mai.

Marsan, Jean-Claude (1984) _ "Le projet modifié de C.F.: encore beaucoup d'améliorations

souhaitables". Le Devoir, 9 juin.

Marsan, Jean-Claude (1984) _ "Le profond malaise du centre-ville". Le Devoir, 22 septembre.

Marsan, Jean-Claude (1984) _ "Le complexe de l'OSM et du centre commercial de Cadillac Fairview. Un déblocage majeur". Le Devoir, 6 octobre.

Marsan, Jean-Claude (1983) _ "Plaidoyer pour une architecture culturelle". Architecture: la culture dans l'espace. Québec, IQRC. p. 181-198.

Marsan, Jean-Claude (1982) _ "Montréal: repenser l'aménagement". ARQ, n° 10. p. 8-11.

McCann, Larry D. (1996) _ "Planning and building the corporate suburb of Mount Royal, 1910-1925". Planning Perspectives, vol. 11, n° 3. p. 259-301.

McCann, Larry D. et Smith, Peter J. (1991) _ "Canada Becomes Urban: Cities and Urbanization in Historical Perspective". T. Bunting & P. Filion (eds.) _ Canadian Cities in Transition. Toronto, Oxford Univ. Press. p. 69-99.

McNichols-Tétreault, Gérald (1990) _ "Bilan d'un projet urbain. L'avenue McGill College". ARQ, n° 56. p. 14-16.

Mercer, John et Goldberg, Michael A. (1986) _ "Value Differences and Their Meanning for Urban Development in Canada and the U.S.". Stelter G.A. et Artibise A.F.J. (eds) _ Power and Place. Vancouver, Univ. of British Columbia Press. p. 343-394.

Merlin, Pierre et Choay, Françoise (1996) _ Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Paris, PUF. 2e édition.

"Montréal _ Horizon 2000" (1968). ABC, vol. 23, n° 263. p. 32-38.

Nader, Georges (1975) _ Cities in Canada. Montréal, McMillan.

Nasar, J.L. (1989) _ "Perception, cognition, and evaluation of urban places". Altman, Irwin et Zube, Ervin H. _ Public Places and Spaces. New York, Plenum Press. p. 31-56.

Nobbs, Percy E. (1945) _ "Planning for Montreal". JRAIC, vol. 22, n° 5. p. 89-107.

Oppenheimer Dean, Andrea (1990) _ "Taming the City Edge". Architecture (April). p. 75-79.

Ouellet, Line (1985) _ "Une architecture des sens". Continuité, n° 29. p. 12-13. [entrevue avec R. Affleck].

Pérez-Gomez, Alberto (1990) _ "L'urbanisme contemporain et la contextualité". ARQ, n° 56. p. 32-35.

Perrin, René (1989) _ "Développement local et urbanisme. L'émergence de nouvelles compétences". Les Annales de la recherche urbaine, n° 44-45. p. 109-114.

Peterson, Jon A. (1976) _ "The City Beautiful Movement; Forgotten Origins and Lost Meanings". Journal or Urban History, vol. 2, nº 4. p. 415-434.

Pinker, Donovan (1963) _ "Place Ville Marie. Planning". JRAIC, vol. 40, nº 2. p. 75-76.

Plan of Chicago. Daniel H. Burnham and Edward H. Bennett (1993). Edited by Charles Moore. New York, Princeton Architectural Press.

Polèse, Mario (1990) _ "La thèse du déclin économique de Montréal, revue et corrigée". L'Actualité économique, vol. 66, nº 2. p. 133-146.

Polèse, Mario (1985) _ "A propos de quelques transformations récentes de Montréal: de la ville "tentaculaire" à la métropole québécoise". UHR/RHU, vol. XIV, nº 2. p. 129-133.

Poullaouec-Gonidec, Philippe (1989) _ " Du mont Royal aux expressions paysagères". Trames, vol. 2, nº 1. p. 12-18.

La Presse (29 août 1982) _ "D'ici à deux ans, McGill College deviendra une avenue prestigieuse". Article signé par Yvon Laberge

La Presse (30 novembre 1983) _ "La maison de l'OSM: Québec ignore encore s'il y aura concours".

La Presse (13 avril 1984).

La Presse (18 avril 1984) _ "Yvon Lamarre affirme que le projet Cadillac Fairview est de meilleure qualité que l'Eaton Center de Toronto". Article signé par Yvon Laberge.

La Presse (5 mai 1984) _ "Opposé au projet Cadillac Fairview, le promoteur Shafter expose "sa" solution". Article signé par Yvon Laberge.

La Presse (10 mai 1984) _ "Cadillac Fairview: le COPEM demande un report pour consulter la population".

La Presse (12 mai 1984) _ "Le développement du centre-ville: défenseurs du patrimoine et financiers s'en mêlent".

La Presse (16 mai 1984) _ "Héritage Montréal demande à la Ville de consulter la population".

La Presse (29 mai 1984) _ "Montréal n'envisage pas vérifier l'impact urbain".

La Presse (7 juin 1984) _ "Les milieux d'affaires repoussent le projet modifié de Cadillac Fairview". Article signé par Yvon Laberge.

La Presse (8 juin 1984) _ "Aimé Desautels, directeur du Service d'urbanisme, est mis à la retraite".

La Presse (7 juillet 1984) _ "Le civisme d'une corporation privée". Article signé par Michel Roy.

La Presse (11 juillet 1984) _ "Montréal retire formellement le projet Cadillac Fairview". Article signé par J.P. Bonhomme.

La Presse (19 septembre 1984) _ "A Montréal, Jean Doré entrevoit la fin du règne du secret et de l'autoritarisme".

La Presse (6 décembre 1984) _ "Drapeau lance son projet de construire une salle de concert et un parc dans l'est".

Procès verbal du débat à l'Assemblée Nationale du Québec (21 décembre 1983). Une copie est répertoriée dans le Fond David Powell.

Procès verbaux du Conseil municipal (17 avril 1984) _ PV inscrits sous les codes CO 84 04988, CO 84 05010, CO 84 04989 et CO 84 04990.

Procès verbal du Conseil municipal (23 mai 1984) _ PV inscrit sous le code CO 84 06776.

Procès verbaux du Conseil municipal (4 juin 1984) _ PV inscrits sous les codes CO 84 00021, CO 84 07468 et CO 84 07462

Procès verbaux du Conseil municipal (7 juin 1984) _ PV inscrits sous les codes CO 84 07471, CO 84 07470, CO 84 07473 et CO 84 07474

Procès verbaux du Conseil municipal (10 juillet 1984) _ PV inscrits sous les codes CO 84 09294, CO 84 09293, CO 84 09295 et CO 84 09296.

Rapport d'analyse préliminaire du potentiel économique du complexe projeté. Document produit par Drouin, Paquin & Ass. Ltée. et répertorié dans le Fond David Powell, collection d'architecture canadienne, université McGill.

Rapport du COPEM (9 mai 1984) _ "No to the closure of McGill College Avenue and to the cancellation of the prestige boulevard concept for the avenue". Document répertorié dans le Fond David Powell, collection d'architecture canadienne, Archives de l'université McGill.

Report of Civic Improvement Committee of the City of Toronto (1911).

Reps, John W. (1981) _ La ville américaine. Fondation et projets. Bruxelles, A+R / Mardaga.

Rose, Peter (1984) _ "L'aménagement du centre-ville. Retrouver dans son histoire les principes d'harmonie". Le Devoir, 29 septembre.

Rossi, Aldo (1990) _ L'architecture de la ville. Paris, Livre & Communication. ..^{e} édition.

Routaboule, Danièle (1992) _ "Un nouvel art du paysage". Continuité, n° 53. p. 35-39.

Rowan, Jan C. (1960) _ "The story of Place Ville Marie". Progressive Architecture, vol. XLI, n° 2. p. 123-135.

Rutherford, Paul (1984) _ "Tomorrow's Metropolis: The Urban Reform Movement in Canada, 1880-1920". The Canadian City. Essays in Urban and Social History. p. 435-455.

Sallez, Allain (1993) _ Les villes, lieux d'Europe. Paris, Editions de l'aude.

Scott, Mel (1971) _ American City Planning since 1890. Los Angeles, California, Univ. of California Press.

Schultz, Stanley K. (1989) _ Constructing Urban Culture. American Cities and City Planning, 1880-1920. Philadelphia, Temple Univ. Press.

Schuyler, David (1986) _ The New Urban Landscape. The Redefinition of City Form in Ninetheenth-Century America. Baltimore, The Johns Hopkins Univ. Press.

Simmons, James W. (1986) _ "The Impact of the Public Sector on Canadian Urban System". Stelter G.A & Artibise A.F.J. (eds) _ Power and Place. Vancouver, Univ. of British Columbia Press. p. 21-50.

Smith, Peter J. (1986) _ "American Influences and Local Needs: Adaptation to the Alberta Planning System in 1928-1929". Stelter G.A & Artibise A.F.J. (eds) _ Power and Place. Vancouver, Univ. of British Columbia Press. p. 109-132.

Soja, Edward W. (1994) _ "Aménager dans / pour la post-modernité". Espaces et Société, n° 74/75. P. 203-214.

Soubeyran, Olivier (1988) _ "Malaise dans la planification". Les Annales de la recherche urbaine, n° 37. p. 24-30.

Southworth, Michael (1989) _ "Theory and Practice of Contemporary Urban Design. A Review of Urban Design Plans in the United States". Town Planning Review, vol. 60, n° 4. p. 369-402.

Steinbach, M. (1993) _ "Réflexions sur le projet et le rôle de la forme urbaine de l'espace dans la relation Mutation économique et Urbanisme". Mutations économiques et urbanisation. Paris, la documentation française. p. 357-369.

Stern, Robert A.M. (1986) _ Pride of Place. Building the American Dream. New York, American Heritage.

Strange, I. (1997) _ "Directing the Show? Business Leaders, local partnership, and economic regeneration in Sheffield". Environment and Planning C, vol. 15, n° 1. p. 1-17.

Sutcliffe, Anthony (1981) _ Towards the Planned City. Germany, Britain, the U.S. and France, 1780-1914. N.Y., St Martin's Press.

Tafuri, Manfredo (1983) _ "The Disenchanted Mountain: Skyscraper and the City". G. Ciucci & al. _ The American City, From the Civil War to the New Deal. Cambridge, Mass., MIT Press. p. 389-528.

Taylor, John H. (1984) _ "Urban Autonomy in Canada: Its Evolution and Decline". G.A. Stelter & A.F.J. Artibise (eds) _ The Canadian City. Essays in Urban and Social History. p. 478-500.

Toker, Franklin (1987) _ "Pittsburg: une renaissance et demie". Germain, A. et Marsan, J.C. (dir.) _ Aménager l'urbain: de Montréal à San Francisco. Montréal, Eds. du Méridien. p. 163-177.

Topalov, Christian (1989) _ "L'urbanisme comme mouvement social; militants et professionnels du City Planning aux E.U. (1909-1917)". Les Annales de la recherche urbaine, n° 44-45. p. 139-154.

Trépanier, Paul (1992) _ "Repères de la modernité". Continuité, n° 53. p. 40-41.

Tsiomis, Yannick (1994) _ "Des savoirs sur la ville pour des projets urbains". Le courrier du CNRS, n° 81. p. 134-135.

Utas, Gregory (1989) _ "La croissance urbaine et la planification à Ottawa". ARQ, n° 48. p. 14-22. L'adaptation française du texte est de A. Cormier.

Van der Ryn, Sim (1986) _ A New Design Synthesis for Cities, Suburbs, and Towns. Sustainable Communities. San Francisco, Ca. Sierra Club Books

Van Nus, Walter (1984) _ "The Fate of the City Beautiful Thought in Canada, 1893-1930". G.A. Stelter & A.F.J. Artibise (eds) _ The Canadian City; Essays in Urban and Social History. p. 167-186.

Van Zanten, David (1977) _ "Architectural Composition at the Ecole des Beaux-Arts from Charles Percier to Charles Garnier". Drexler, Arthur (ed.) _ The Architecture of the Ecole des Beaux-Arts. New-York, The Museum of Modern Art. p. 111-324.

Viau, René (1983) _ "Centre-ville ou Vieux Port? Deux architectes en lice pour la future salle de l'OSM". Montréal Plus, 24 septembre.

Ville de Montréal _ Divers règlements municipaux concernant l'avenue McGill College et son secteur environnant entre 1956 et 1979.

Ville de Montréal (1985) _ Avenue McGill College. Concept d'aménagement. Montréal, Service d'urbanisme, avril.

Ville Mont-Royal (1987) _ Livret souvenir 75e anniversaire, publié par le Comité du 75e anniversaire de Ville Mont-Royal.

Watkin, David (1979) _ Morale et architecture au 19e et 20e siècles. Bruxelles, P. Mardaga / A+R.

Wagner, G. (1992) _ "Freedom & Glue: Architecture, seriality, and identity in the American City. Harvard Architectural Review, n° 8. p. 66-91.

Wagnière, Frédéric (1984) _ "Un cul-de-sac de prestige". La Presse, 11 mai.

Weaver, John C. (1984) _ "'Tomorrow's Metropolis' Revisited: A Critical Assessment of Urban Reform in Canada, 1890-1920". G.A. Stelter et A.F.J. Artibise (eds) _ The Canadian City. Essays in Urban and Social History. p. 456-477.

Whelan, Robert K. (1991) _ "The politics of urban redevelopment in Montreal: Regime change from Drapeau to Doré". Quebec Studies, n° 12. p. 155-169.

Whyte, William F. (1943, 1955) _ Street Corner Society: The Social Structure of an Italian Slum. Chicago, Univ. Of Chicago Press.

Wichern, Philip (1986) _ "Metrpolitan Reform and the Restructuring of Local Govenment in the North American City". G.A. Stelter et A.F.J. Artibise (eds) _ Power and Place. Vancouver, Univ. of British Columbia Press. p. 292-322.

Wilson, Richard G. (1987) _ "Chicago and the International Arts and Crafts Movements: Progressive and Conservative Tendencies". Chicago Architecture: 1872-1922. Birth of a Metropolis. Munich, Prestel-Verlag. p. 209-227.

Wilson, Richard G. (1979) _ "The Great Civilisation". The American Renaissance, 1876-1917. New York, The Brooklyn Museum. p. 11-74

Wilson, Stuart (1965) _ "Place Victoria". JRAIC, vol. 42, n° 10. p. 60-69.

Wilson, William H. (1989) _ The City Beautiful Movement. Baltimore, The Johns Hopkins Univ. Press.

Wiseman, Carter (1987) _ "Battery Park City proves that high design can work at super scale". Architectural Record, vol. 175 (March). p. 114-121.

Wolfe, Jeanne M. et Jacobs, Peter (1991) _ "Urbanisme et embellissement". L'Architecture de Edward & W.S. Maxwell. Montréal, Musée des Beaux-Arts de Montréal. p. 50-55.

Wolfe, Jeanne M. (1986) _ "Montréal: des plans d'embellissement". Continuité, n° 31. p. 24-27.

Wolfe, Jeanne M. (1982) _ "Yesterday's Tomorrows. Some early plans for Montreal". The Fifth Column, vol. 2, n° 2. p. 6-11.

Yin, Robert K. (1994) _ Case Study Research. Design and Methods. London, Sage Publications. 2e Edition.

Zeckendorf, William (1963) _ "Financing of Place Ville Marie". JRAIC, vol. 40, n° 2. p. 52-53.

Zukowsky, John (ed.) (1987) _ Chicago Architecture 1872-1922. Birth of a Metropolis. Munich, Prestel-Verlag/The Art Institute of Chicago.

Zunz, Oliver (1990) _ Making America Corporate. 1870-1920. Chicago, The Univ. of Chicago Press.

ANNEXES

ANNEXE I

A. LISTE DES PARTICIPANTS A LA PREMIERE SEANCE CONSULTATION PUBLIQUE TENUE LE 19 JUILLET 1984

1. Corporation professionnelle des urbanistes du Québec et Ordre des Architectes du Québec
2. Groupe d'intervention urbaine de Montréal
3. George Adamschyk, professeur de design urbain, UQAM
4. Orchestre symphonique de Montréal
5. Lallongé & Associés
6. Groupe de professeurs de l'université McGill:
   - Peter Sijpkes, Ecole d'architecture
   - David Brown, Ecole d'aménagement urbain
   - Michael Maclean, Ecole de service social
7. Régie de la Place des Arts
8. Jeremy Searle
9. Morton Brownstein, pdt. Chaussures Browns Inc.
10. Ron Williams, Ecole d'architecture du paysage, Université de Montréal
11. Sauvons Montréal
12. COPEM (Chambre de commerce de Montréal & Board of Trade of Montreal)
13. Michel Barcelo, vice-doyen, Ecole d'architecture, Université de Montréal
14. Brian Drummond, vice-pdt. du conseil d'administration, Richardson Greenshields du Canada Ltée.
15. Sheldon Shafter, Shafter properties
16. Héritage Montréal
17. John Bland, Ecole d'architecture, Université McGill
18. Victor Lambert, architecte et urbaniste
19. Radoslav Zuk, Ecole d'architecture, Université McGill
20. Nicholas Fiocco, étudiant en architecture
21. Jovan Lopicic, citoyen
22. Hughes Pothier, professionnel d'aménagement.

B. COMPILATION DES DONNEES

Les intervenants par categorie de groupe d'acteurs sociaux:

_ Milieu des affaires: cinq (05) intervenants
_ Milieu politique: zéro (0) intervenants
_ Milieu profess. et artistique: douze (12) intervenants
_ Groupe de pression et public : cinq (05) intervenants

Les intervenants en terme de pourcentage:

_ Pour le projet de C.F: 4 intervenants ou encore 18%
_ Contre le projet de C.F: 18 intervenants ou encore 82%

ANNEXE II

A. LISTE DES PARTICIPANTS A LA DEUXIEME SEANCE DE CONSULTATION PUBLIQUE TENUE LE 23 AOUT 1984

1. Donald Tarlton, imprésario (Donald K. Donald)
2. Jean Miquelon, notaire
3. Peter Sijpkes, professeur, Ecole d'architecture, Université McGill
4. Georges Saint-Jacques, architecte
5. Jeremy Searle, citoyen
6. Jean-Claude Lahaye, architecte-urbaniste
7. Michel Gélinas, imprésario
8. Jean-Paul Guay, professeur, Institut d'urbanisme, Université de Montréal
9. Sauvons Montréal: Robert White
   Cécile Grenier
   Norman Spatz
10. Nick Auf Der Maur, conseiller municipal du district
11. Georges Adamschyk, professeur de design urbain, UQAM
12. Christophe Caron, Groupe d'intervention urbaine de Montréal
13. Samuel Gesser, imprésario
14. John Bland, professeur, Ecole d'architecture, Université McGill
15. Michael Gold, A. Gold & Son Ltd.
16. André Hoffman, Corporation professionnelle des urbanistes du Québec
17. Ron Williams, professeur, Ecole d'architecture du paysage, Université de Montréal
18. Comité d'action Ville-Marie: Isabel Corral
    Jacques Dubois
19. Pierre Fontaine, citoyen
20. Luc Daniels, citoyen, urbaniste à la Commission de la capitale nationale

B. COMPILATION DES DONNEES

Les intervenants par categorie de groupe d'acteurs sociaux:

_ Milieu des affaires:	un (01) intervenants
_ Milieu politique:	un (01) intervenants
_ Milieu profess. et artistique:	onze (11) intervenants
_ Groupe de pression et public :	sept (07) intervenants

Les intervenants en terme de pourcentage:

_ Pour le projet de C.F:	05 intervenants ou encore 25%
_ Contre le projet de C.F:	15 intervenants ou encore 75%

ANNEXE III

RAPPORT INTERIMAIRE DU COMITE CONSULTATIF PUBLIE LE 10 AOUT 1984 _ TABLE DES MATIERES

1. Introduction
2. Mandat du comité McGill College
3. Activités du comité McGill College
4. Bref historique de l'avenue McGill College
5. Résultats de la cueillete d'information
   - 5.1 Introduction
   - 5.2 Rapport sur la première consultation publique
   - 5.3 Rapport des consultants du comité
     - 5.3.1 Rapport de l'architecte du comité
       - 5.3.1.1 Introduction
       - 5.3.1.2 Etude de la circulation
         - 5.3.1.2.1 Véhicules
         - 5.3.1.2.2 Stationnement
         - 5.3.1.2.3 Piétons
       - 5.3.1.3 Etude de l'ensoleillement
       - 5.3.1.4 Etude de l'aspect visuel
       - 5.3.1.5 Etude de l'aménagement paysager
       - 5.3.1.6 Conclusion
     - 5.3.2 Rapport de l'étude d'impact sur le marché
     - 5.3.3 Rapport sur l'étude concernant l'utilisation des immeubles adjacents culturels et commerciaux
   - 5.4 Rapport sur les consultations privées
     - 5.4.1 Propriétaires d'immeubles
     - 5.4.2 Architectes impliqués dans des travaux sur l'avenue
     - 5.4.3 Architectes, urbanistes et autres professionnels
6. Les défis du design urbain
   - 6.1 Circulation
     - 6.1.1 Piétons
     - 6.1.2 Circulation automobile
     - 6.1.3 Stationnement
   - 6.2 Aspects visuels
   - 6.3 Ensoleillement

6.4 Voies souterraines et passerelles piétonnières

6.5 La salle de concert

6.6 Place Ville-Marie et rue Cathcart

6.7 Immeubles existants ou futurs sur l'avenue

Annexe A: Liste des membres du comité

Annexe B: Comptage de véhicules, de places de stationnement et de piétons

Annexe C: Etude de l'ensoleillement

Annexe D: Etude de l'aspect visuel

Annexe E: Plan des rues

ANNEXE IV

RAPPORT FINAL DU COMITE CONSULTATIF PUBLIE LE 26 SEPTEMBRE 1984 _ TABLE DES MATIERES

Lettre de présentation du document à l'attention du maire Jean Drapeau

1. Introduction

2. Le mandat du comité et sa composition

   2.1 Le mandat du comité

   2.2 La composition du comité

3. Bref historique de l'avenue McGill College

4. La méthodologie du comité

   4.1 Le processus de consultation

   4.2 Le calendrier du comité

5. Résultats du processus de cueillete d'information

   5.1 Consultations publiques
   5.1.1 Résumé des consultations publiques du 19 juillet et liste des participants
   5.1.2 Résumé des consultations publiques du 23 août et liste des participants

   5.2 Autres consultations

   5.3 Rapports de recherches soumis par les consultants
   5.3.1 Sommaire de l'étude sur la circulation et le stationnement
   5.3.2 Sommaire de l'étude sur l'impact commercial
   5.3.3 Sommaire de l'étude sur la cohabitation d'activités culturelles et commerciales dans un même complexe architectural
   5.3.4 Rapport de l'architecte du comité

6. Analyse et recommandations du comité

   6.1 Largeur et design de l'avenue
   6.1.1 Circulation des véhicules
      6.1.1.1 Données de base
      6.1.1.2 Consultations publiques
      6.1.1.3 Analyse du comité
      6.1.1.4 Recommandations du comité
   6.1.2 Circulation piétonnière
      6.1.2.1 Données de base
      6.1.2.2 Consultations publiques
      6.1.2.3 Analyse du comité
      6.1.2.4 Recommandations du comité
   6.1.3 Stationnement

6.1.3.1 Données de base
6.1.3.2 Consultations publiques
6.1.3.3 Analyse du comité
6.1.3.4 Recommandations du comité
6.1.4 Aspect visuel
6.1.4.1 Données de base
6.1.4.2 Consultations publiques
6.1.4.3 Analyse du comité
6.1.4.4 Recommandations du comité
6.1.5 Ensoleillement et problèmes de vent
6.1.5.1 Données de base
6.1.5.2 Consultations publiques
6.1.5.3 Analyse du comité
6.1.5.4 Recommandations du comité

6.2 Espaces publics
6.2.1 Utilisation de l'espace et activités
6.2.1.1 Données de base
6.2.1.2 Consultations publiques
6.2.1.3 Analyse du comité
6.2.1.4 Recommandations du comité
6.2.2 Aménagement paysager: plantation, mobilier urbain, repères et art urbain
6.2.2.1 Données de base
6.2.2.2 Consultations publiques
6.2.2.3 Analyse du comité
6.2.2.4 Recommandations du comité

6.3 Edifices et espaces privés
6.3.1 Interrelations des édifices et leur profil sur l'avenue
6.3.1.1 Données de base
6.3.1.2 Consultations publiques
6.3.1.3 Analyse du comité
6.3.1.4 Recommandations du comité
6.3.2 Vocation des édifices
6.3.2.1 Données de base
6.3.2.2 Consultations publiques
6.3.2.3 Analyse du comité
6.3.2.4 Recommandations du comité
6.3.3 Espaces privés ouverts
6.3.3.1 Données de base
6.3.3.2 Consultations publiques
6.3.3.3 Analyse du comité
6.3.3.4 Recommandations du comité
6.4 Inter-relations des édifices
6.4.1 Voies souterraines et passerelles piétonnières
6.4.1.1 Données de base

6.4.1.2 Consultations publiques
6.4.1.3 Analyse du comité
6.4.1.4 Recommandations du comité

6.5 La salle de concert
6.5.1 Utilisation culturelle et commerciale du milieu
6.5.1.1 Données de base
6.5.1.2 Consultations publiques
6.5.1.3 Analyse du comité
6.5.1.4 Recommandations du comité
6.5.2 Architecture de la salle de concert
6.5.2.1 Données de base
6.5.2.2 Consultations publiques
6.5.2.3 Analyse du comité
6.5.2.4 Recommandations du comité

6.6 Impact économique
6.6.1 Impact économique pour Montréal
6.6.1.1 Données de base
6.6.1.2 Consultations publiques
6.6.1.3 Analyse du comité
6.6.1.4 Recommandations du comité

6.7 Impact sur la circulation

7. Recommandations du comité

8. Solution d'aménagement recommandée par le comité

8.1 Critères d'aménagement
8.1.1 Introduction
8.1.2 Caractère souhaité pour l'avenue
8.1.3 La largeur et l'emprise générales de l'avenue
8.1.3.1 Les terre-plein
8.1.3.2 Encadrement et définition de la largeur de l'avenue
8.1.4 Critères d'aménagement
8.1.4.1 L'avenue et le square
8.1.4.2 Définition des éléments
8.1.4.2.1 Espaces libres: jardins publics et esplanades
8.1.4.2.2 Edifices

8.2 Proposition d'aménagement
8.2.1 Présentation
8.2.2 Critères sous-tendant la proposition
8.2.2.1 L'avenue et le square
8.2.2.2 Eléments de définition pour chaque site

8.2.3 Une description du plan proposé par le comité

ANNEXE V

LISTE DES RECOMMANDATIONS DU COMITÉ CONSULTATIF CONTENUES DANS SON RAPPORT FINAL

Largeur et design de l'avenue

Circulation des véhicules

1) La chaussée, non divisée, de l'avenue devra avoir une largeur de 40' au nord du boulevard de Maisonneuve et de 42' au sud du même boulevard.
2) Une artère à sens unique vers le sud d'une largeur de 22' entre les bordures du trottoir devra être construite entre les rues Ste-Catherine et Cathcart.
3) En face de la salle de concert, il faudra aménager une aire de transit d'une largeur de 8'.

Circulation piétonnière

4) La largeur du trottoir pour fins de circulation piétonnière, en dehors des espaces requis pour les arbres et le mobilier urbain devrait avoir un minimum de 12' et un maximum de 16' net.

Stationnement

5) Pour répondre aux besoins de la salle de concert, il est nécessaire qu'il existe au moins 1200 espaces intérieurs de stationnement, reliés à la salle de concert par voies souterraines et situés à distance de marche raisonnable.
6) Un guide de stationnement devrait être préparé pour les usagers de la salle de concert désignant clairement tous les espaces de stationnement disponibles dans le secteur, qu'ils soient accessibles par l'intérieur ou non.
7) Le stationnement devra être interdit, en tout temps, sur l'avenue McGill College même, du côté est, entre la porte d'accès du parc de stationnement intérieur de Les Terrasse jusqu'au boulevard de Maisonneuve, au nord, et jusqu'à la moitié du pâté, au sud.
8) Le stationnement devra être interdit des deux côtés de l'avenue, près des intersections, afin que les allées soient libérées pour permettre aux automobilistes de se ranger pour tourner aux intersections.

Aspect visuel

9) Dans la mesure du possible, la vue vers le nord à partir de divers points le long de l'avenue McGill College devrait encadrer de façon symétrique la croix, le versant est de la montagne, la silhouette de l'hôpital Royal-Victoria, l'édifice du réservoir municipal et l'édifice de la faculté des Arts de l'université McGill.
10) L'avenue devrait être assez large our permettre un vue dégagée des éléments décrits à la recommandation précédente et les lignes des édifices doivent fermement encadrer ce paysage.
11) Les divers points de vue au sud de la rue Ste-Catherine, en particulier à partir de la plaza de la Place Ville-Marie, justifient certaines limites quant à la hauteur des

nouveaux édifices du côté ouest de l'avenue

Ensoleillement et problèmes de vent

12) Les nouvelles constructions doivent être conçues de façon à permettre l'ensoleillement du trottoir du côté est de l'avenue, de la mi-avril à la fin octobre.
13) Les nouvelles constructions doivent utiliser les critères d'ensoleillement pour déterminer la masse et l'orientation des édifices et, permettre l'ensoleillement.
14) Il faudra encourager les édifices déjà construits sur le côté est de l'avenue, entre les rues Shebrooke et Ste-Catherine, à augmenter l'animation de leur rez-de-chaussée pour tirer profit de l'ensoleillement.
15) Tous les nouveaux édifices devront faire l'objet d'études afin d'éviter que les secteurs soient trop sujet à des problèmes causés par le vent.

Espaces publics

Utilisation de l'espace et activités

16) La largeur des trottoirs devrait être de vingt à vingt-cinq pieds. Une zone de 12 à 16' serait destinée à la circulation piétonnière; une zone linéaire de 5' serait prévue pour les arbres et le mobilier urbain.Une zone-tampon de 3' serait également prévue, adjacente à la chaîne du trottoir.
17) Les espaces découverts, sur l'avenue, devraient favoriser les activités spontanées, de même que les événements planifiés.
18) On doit prévoir des espaces pour les rencontres, les promenades, et voir à ce que les gens puissent s'asseoir.
19) On doit insister sur l'utilisation de repères pour permettre à l'usager de s'orienter.
20) L'avenue ne devrait pas avoir de terre-plein (cette recommandation se fonde sur les études de la perspective, de la circulation des piétons et des automobiles, et sur la nature des activités qu'il est souhaitable de favoriser sur l'avenue).

Aménagement paysager: plantation, mobilier urbain, repères et art urbain

21) On devrait border d'arbres les deux côtés de l'avenue McGill College.
22) Le secteur de la salle de concert, le square compris entre les rues Ste-Catherine et Cathcart, ainsi que l'extrémité de l'avenue à l'entrée du campus de l'université McGill sont trois endroits qui devraient être particulièrement bien aménagés pour mettre en évidence leur importance en tant que repère et permettre à l'usager de s'orienter.
23) Les oeuvres d'art, les sculptures, les fontaines, le mobilier urbain et l'aménagement paysager devraient être conçus et situés de façon à assurer une grande qualité et une bonne homogénéité.
24) Les oeuvres d'art devront être choisies avec la collaboration des propriétaires des immeubles et de spécialistes indépendants.
25) L'espace ouvert, l'esplanade de la Place de l'Industrielle-Vie, a une importance stratégique, face à la nouvelle salle de concert. Il faudra veiller à bien coordonner sa conception.
26) Il faudra établir et faire observer la réglementation d'une zone d'une largeur de 5 à 6' sur le trottoir pour le mobilier urbain et les autres accessoires nécessaires.

27) On doit songer à créer une place publique bien identifiée et bien entretenue sur le côté ouest de l'avenue, sous les murs de la Maison Molson.

Edifices et espaces privés

Interrelation des édifices et leur profil sur l'avenue

28) La largeur utile recommandée pour l'avenue est de 90'. La hauteur recommandée du "mur d'encadrement", dans une proportion de 1:1 avec la largeur, est de 90'. La hauteur maximum permissible est de 112', et la hauteur minimum de 45'.

29) De plus, il est recommandé que les lignes en surplomb existantes, décrivant "l'assise du mur d'encadrement", fassent partie du design de la nouvelle construction.

Vocation des édifices

30) Les constructions sur l'avenue McGill College devraient combiner les accès aux commerces de détail et aux bureaux pour créer une circulation piétonnière, comme c'est le cas au sud de la rue Ste-Catherine.

Espaces privés ouverts

31) On devrait encourager les propriétaires des édifices donnant sur l'avenue à intégrer leurs espaces ouverts aux concepts directeurs d'aménagement de l'ensemble afin de mieux participer à l'animation publique de l'avenue et à en améliorer le coup d'oeil.

Inter-relations des édifices

Voies souterraines et passerelles piétonnière

32) La Ville de Montréal doit continuer à interdire la construction de passerelles surplombant les principales artères de la ville.

33) Les développements dans le secteur McGill College devraient prévoir des inter-relations pratiques au réseau piétonnier souterrain de la ville.

34) Une voie souterraine de la Place Ville-Marie à la rue Ste-Catherine est souhaitable. Elle devra faire l'objet d'une étude approfondie

35) Les nouvelles interrelations doivent mettre en relief les besoins des piétons de s'orienter vers les repères et la relation de ces derniers au niveau de la rue.

36) Tous les édifices reliés au système souterrain doivent disposer de cartes du réseau entier et ainsi permettre aux piétons de s'orienter.

La salle de concert

Utilisation culturelle e commerciale du milieu

37) la salle de concert sur l'avenue McGill College devrait avoir son cachet propre et être facilement identifiable comme telle.

38) Il est essentiel de doter la salle de concert d'une entrée principale à la fois indépendante et bien démarquée sur l'avenue McGill College.

Architecture de la salle de concert

39) La salle de concert devra avoir une solide identité visuelle, distincte des édifices

commerciaux adjacents.

40) La salle de concert doit avoir le caractère propre à une institution culturelle importante dont la présence physique se manifeste puissamment au grand jour.

41) La salle de concert devrait avoir un hall avec une présence importante au niveau de l'avenue McGill College.

42) Il faudrait porter une attention particulière au fait que l'activité commerciale du secteur du boulevard de Maisonneuve intégré à l'emplacement ne porte pas ombrage à l'identité et à la qualité de la salle de concert.

Impact économique

Impact économique pour Montréal

43) Le projet Cadillac Fairview devrait être conçu de telle sorte qu'il mette en valeur les rues avoisinantes et encourage l'interaction avec les magasins déjà existants du centre-ville.

44) Les différents magasins de rez-de-chaussée sur le nouveau site devraient avoir une porte donnant sur l'avenue.

45) Une attention toute spéciale devrait être apportée à l'apparence de l'avenue afin que le projet Cadillac Fairview s'intègre aux environs plutôt que de s'en isoler.

ANNEXE VI

LISTE DES CRITERES D'AMENAGEMENT PROPOSES PAR LE COMITE CONSULTATIF DANS SON RAPPORT FINAL

L'avenue et le square

La chaussée

1) Une chaussée simple mesurant 40' d'une chaîne de trottoir à l'autre au nord du boulevard de Maisonneuve, et 42' d'une chaîne de trottoir à l'autre, entre le boulevard de Maisonneuve et la rue Ste-Catherine.
2) Une chaussée simple, à sens unique vers le sud, mesurant 22' d'une chaîne de trottoir à l'autre, entre les rues Ste-Catherine et Cathcart.
3) Une aire de transit d'une largeur de 8', à même le trottoir, devant la salle de concert.
4) Aucun stationnement, des deux côtés de l'avenue, devant la salle de concert.
5) Aucun stationnement à l'approche des intersections nécessitant une voie de circulation normale supplémentaire ou une voie pour les virages.
6) Aucun stationnement à moins de 40' de toute autre intersection et de l'entrée du stationnement intérieur de Les Terrasses.
7) Aucun stationnement entre les rues Ste-Catherine et Cathcart.
8) Aucun stationnement sur toute l'avenue aux heures de pointe.
9) Aucun stationnement entre la rue Ste-Catherine et le boulevard de Maisonneuve lors des concerts.

Les trottoirs

10) La largeur totale de 24' de la façade des immeubles à la chaîne de trottoir.
11) Ils devraient être bordés d'une seule rangée d'arbres robustes plantés à tous les 20 ou 25' afin de donner du caractère à la rue, de stimuler l'intérêt et d'offrir une protection contre le soleil et le vent.
12) On ne devrait planter que des arbres adultes afin que l'effet puisse être sensible immédiatement.
13) Les bacs devraient être surélevés par rapport au niveau du trottoi pour empêcher l'accumulation de sel; ils devraient être assez spacieux pour que l'arbre reste en bonne santé. On devrait remplir les bac de terreau à forte densité.
14) Toutes les plantes, le mobilier urbain et les accessoires devraient se trouver dans une zone rectiligne large de 5' et parallèle à la chaîne de trottoir.
15) Cette zone devrait se trouver à 4' de la chaîne de trottoir.
16) La surface des trottoirs devrait être faite d'un matériau résistant et se distinguer des trottoirs ordinaires par les matériaux, la texture et / ou le motif.
17) La bordure des trottoirs et des bacs devrait être faite de granit résistant, et avoir une hauteur de 6" et une largeur de 8".
18) Le mobilier urbain devrait se composer de lampadaires pour la rue et pour le trottoir, des bancs publics et des boîtes à rebuts. On ne devrait installer des bancs que dans certains secteurs bien déterminés.

Le square

19) Des trottoirs plus larges rejoignant la chaussée simple et centrale, d'une largeur de 22', à sens unique vers le sud, délimitant un espace libre servant de square.
20) Des rangées d'arbres adultes, plantés de façon symétrique, comme ceux utilisés sur les trottoirs au nord de la rue Ste-Catherine.
21) Le design doit donner une impression d'espace dégagé. Des fontaines et des sculptures, par exemple, pourraient être disposées de façon à accentuer cette impression de dégagement.
22) D'autres éléments pourront venir donner un caractère spécial à cet espace et lui permettre de servir de lien entre les deux axes de l'avenue.

Les espaces libres: jardins publics et esplanades

Site n° 1

23) Il devrait être nettement séparé du trottoir et limité par des haies, des clôtures et des murets.
24) Il devrait être à l'air libre.
25) Il doit être accessible au public par la rue Sherbrooke et l'avenue McGill College, 24 heures sur 24 heures.
26) Toutes les parties du parc devraient être visibles du trottoir.
27) Le parc ne devrait pas obstruer la vue du mur de pierre latéral de la Maison Molson.
28) Si on décidait de construire un édifice sur cet emplacement, la nouvelle construction devrait s'intégrer pleinement à ce monument historique que constitue la Maison Molson. Toute nouvelle construction doit préserver cet édifice et le mettre en valeur.

Site n° 3

29) Il doit se distinguer clairement de l'espace public du trottoir, soit par un muret, un escalier, ou peut-être en modifiant le matériau de surface.
30) Il doit offrir un accès direct de l'avenue McGill College.
31) Il doit encadrer le square par des pavillons aux quatre coins qui déterminent les limites de la propriété et entourent l'entrée principale de l'édifice.
32) Toute les parties du square devraient être visibles du trottoir.

Site n° 8

33) La possibilité du réaménagement de l'entrée du stationnement intérieur de la Place Ville-Marie de façon à ce que le mur devienne la base du jardin situé au-dessus.
34) La modification de la voie d'accès des piétons au niveau supérieur afin de ne pas obstruer la perspective de l'espace au-dessus.
35) L'apprt d'éléments architecturaux et paysagers (y compris des fontaines) pour créer un jardin ouvert clairement délimité du reste de l'esplanade.
36) Des espaces ouverts ou un belvédère d'où regarder le flanc de la montagne, l'édifice de la faculté des Arts de McGill et l'avenue bordée d'arbres qui y mène.

Les édifices

37) Conserver des proportions rue-édifices traditionnelles, en construisant à partir de la limite de la propriété, sauf là où les droits de passage sont nécessaires (c'est-à-dire, sans retrait au niveau du sol).
38) Profiter des réseaux souterrains déjà existants, surtout lorsqu'ils peuvent relier les édifices entre-eux.
39) Les passerelles piétonnières qui réduisent l'espace piétonnier sur les rues publiques ou bloquent la perspective devraient être interdites.
40) Autant que possible, on devrait encourager l'installation de boutiques de services ou de vente au détail à locataire unique pour attirer le piéton. Ces boutiques devraient avoir un accès direct sur le trottoir afin de favoriser l'animation de ce secteur.
41) Conserver un lien visuel entre la rue et l'intérieur des immeubles grâce à des ouvertures (portes, fenêtres, vitrines) composant au moins 50% de la façade.
42) Soulever davantage l'intérêt visuel du piéton grâce à des ornementations architecturales en proportions avec le trottoir.
43) Suggérer l'encadrement vertical de la perspective sur l'avenue par des corniches et des lignes d'ornementation en harmonie avec celles existantes déjà.
44) Permettre un ensoleillement du trottoir selon les normes existantes définies plus loin.
45) Construire des immeubles du côté ouest de l'avenue de façon à ce que la masse principale, à l'exception des tours, n'ombrage pas le trottoir est à midi, entre les équinoxes.

Site n° 2: aménager un immeuble

46) Il devrait être construit à la limite de la propriété donnant sur l'avenue McGill College.
47) L'entrée principale devrait donner sur l'avenue McGill College.
48) La hauteur maximale du front de façade devrait être de 100' au-dessus du niveau du sol, et un minimum de 60', pour s'harmonier avec le pavillon Strathcona, du côté est de l'avenue.
49) Une ligne de corniche devrait être établie à la hauteur de la façade.
50) Il ne devrait y avoir de construction en retrait qu'au delà de la hauteur minimale de la façade.
51) Les nouvelles constructions devraient sauvegarder ces édifices et s'harmoniser à eux, vu la richesse historique et architecturale qu'ils donnent à l'avenue.

Site n° 3: Aménager des pavillons

52) Ils doivent avoir une façade d'une hauteur d'au moins 30' à l'extrémité sud est du site.
53) Intégrer une entrée de métro dans le pavillon sud.

Site n° 4: la salle de concert

54) Un prolongement n'atteignant pas plus que 12' de la largeur du trottoir, commençant à au moins 20' au-dessus du trottoir et mesurant au plus 80'

55) L'entrée principale de la salle de concert devrait donner sur l'avenue McGill College.
56) Il devrait y avoir un vaste espace public, comprenant les guichets, au rez-de-chaussée.
57) On devrait prendre en considération l'installation de commerces de vente au détail au rez-de-chaussée le long du boulevard de Maisonneuve.
58) Le caractère, les matériaux utilisés et le traitement architectural devraient distinguer la salle de concert de tous les édifices voisins.
59) La façade devrait mesurer au moins 60' de hauteur et pas plus de 120'.

Site n° 5: aménagement de Cadillac Fairview

60) Il devrait avoir une façade d'au moins 60' et d'au plus 100'.
61) Il devrait garder une ligne de corniche qui se prolonge comme celle de la Banque d'Epargne situé en face.
62) Il devrait être aménagé avec des boutiques s'ouvrant sur l'avenue.
63) Il devrait avoir, si un complexe comportant des tours est construit, une entrée sur l'avenue McGill College
64) Il devrait compter un retrait de 30' pour la tour, au-dessus de la ligne de corniche de 100' de l'avenue pour totaliser un retrait total de 120' de la façade de l'édifice du côté est de l'avenue.
65) Il devrait être conçu de façon à ce que les tours observent les critères d'ensoleillement énoncés.
66) Il devrait permettre à la partie centrale de la façade d'une tour donnant sur l'avenue McGill College d'empiéter de 15' sur la limite de 30' de retrait.

Site n° 6: aménager le terrain situé entre la Banque d'Epargne et Les Terrasses

67) Toute nouvelle construction devrait sauvegarder la cohérence d,aménagement de la Banque d'Epargne.
68) La Banque d'Epargne peut être intégrée à un projet plus grand, mais on devrait préserver l'identité de cet édifice en tant que repère sur l'avenue.

ANNEXE VII

COPIE DU RAPPORT DU SERVICE D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTREAL CONCERNANT LES DEUX PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT DE CADILLAC FAIRVIEW DATANT RESPECTIVEMENT DE SEPTEMBRE ET NOVEMBRE 1984

URBANISME	PLANIFICATION URBAINE	22 11 84

À LA DEMANDE DU SECRÉTAIRE ADMINISTRATIF ADJOINT — 17 10 84

OBJET : Projet Cadillac Fairview/O.S.M.
Quadrilatère délimité par les rues
Mansfield et Sainte-Catherine,
l'avenue McGill College et le
boulevard de Maisonneuve
Plans révisés en date du 1er novembre 1984
et numérotés A-1 à 12
Erol Argun, Arcop et Ass., Jodoin, Lamarre,
Pratte, architectes

VOIR NOTES EXPLICATIVES CI-JOINTES.

RECOMMANDATIONS:

Attendu que les plans soumis tiennent compte des avis exprimés par les nombreux spécialistes entendus ou consultés lors des audiences du comité de consultation mis sur pied en juillet dernier par Cadillac Fairview;

Attendu que Cadillac Fairview et les administrateurs de l'O.S.M. se sont entendus pour retenir le site de l'avenue McGill College pour la construction de leurs équipements respectifs;

Attendu que le Service de l'urbanisme a toujours maintenu et fait valoir les mêmes objectifs d'aménagement urbain dans ce secteur;

Attendu que le rejet du projet risque de retarder l'aménagement d'un axe prestigieux au coeur du centre-ville, malgré les nombreux projets de qualité déjà réalisés en bordure de l'avenue McGill College;

Attendu que le projet est conforme à la réglementation municipale existante, sauf deux projections en surplomb du domaine public qui ne sont pas essentielles, mais qui ajoutent à la qualité du concept et qui pourraient être supprimées si les autorités municipales les considèrent inacceptables;

Attendu que les promoteurs ont manifesté une volonté exceptionnelle d'adapter leur concept aux nombreuses contraintes physiques du site et aux exigences formulées par les divers intervenants (incluant les services municipaux impliqués);

Attendu que la présence d'une salle de concert (bâtiment à caractère public) justifie la Ville d'acquérir ou d'exproprier les terrains nécessaires au remembrement de l'îlot et que, compte tenu du zonage actuel et des risques de développement

TRANSMIS le

l'avenue McGill College;

Il y aurait lieu de recommander aux autorités municipales:

- d'approuver en principe le projet modifié, soumis par Cadillac Fairview le 1er novembre 1984;
- de mandater le Service de l'urbanisme de continuer les discussions avec le promoteur et ses représentants, dans le but de présenter au Conseil un projet de règlement de construction et d'occupation;
- de mandater le Service du contentieux de préparer un projet d'entente modifié avec les promoteurs, en collaboration avec les services municipaux concernés;
- d'informer les requérants des décisions qui seront prises.

Le 22 novembre 1984.

NOTES EXPLICATIVES

Objet: Projet Cadillac Fairview/O.S.M.
Quadrilatère délimité par les rues Mansfield et Sainte-Catherine, l'avenue McGill College et le boulevard de Maisonneuve.
Plans révisés en date du 1er novembre 1984 et numérotés A-1 à 12.
Erol Argun, Arcop et Ass. Jodoin, Lamarre, Pratte, architectes
Mémo du S.A. en date du 17 octobre 1984
Dossier no DD 0037 176 Y

1. LE CONTEXTE

Le projet de construction du complexe Cadillac Fairview/O.S.M. sur l'îlot décrit en rubrique est étroitement lié aux trois objectifs suivants communs à tous les intervenants: confirmer la vocation particulière de l'avenue McGill College comme boulevard prestigieux dans le centre-ville, mettre en valeur les qualités remarquables de la perspective sur le Mont-Royal dans cet axe et assurer la construction éventuelle de la gare intermodale sous l'emprise de l'avenue McGill College.

Le 6 février 1984, une proposition de développement du quadrilatère a été présentée à l'Administration municipale par les architectes Barton Myers Ass., Freedlander Argun. Celle-ci a fait l'objet d'un projet d'accord de développement soumis au Conseil municipal au cours de l'été 1984.

Le Service de l'urbanisme a largement commenté cette proposition, qui était semblable à une proposition antérieure en date du 21 février 1983, dans ses rapports à la CIDEM du 15 mars 1983 et du 9 février 1984.

Dès l'annonce officielle, le concept architectural a soulevé de sérieuses objections dans divers milieux montréalais inquiets de l'impact négatif du projet sur l'environnement immédiat; ces réactions ont conduit les promoteurs à mettre sur pied un comité de consultation pluridisciplinaire dont les principales recommandations ont servi à formuler un nouveau concept de développement. Ce nouveau concept fut présenté à l'Administration municipale le 27 septembre 1984. A la même date, celle-ci mandatait le Service de l'urbanisme à l'effet d'examiner les plans et d'entreprendre les consultations auprès des promoteurs, ainsi qu'auprès des services municipaux concernés.

Le Comité exécutif, à sa séance du 17 octobre 1984, confirmait le mandat confié auparavant au Service de l'urbanisme à l'effet d'étudier le projet, de poursuivre les consultations et de faire rapport.

2. LE PROJET SOUMIS LE 2 OCTOBRE 1984
(plans en date du 27 septembre 1984)

Note: La portée du présent rapport se limite aux plans d'architecture et n'englobe pas tous les aspects traités dans le volumineux document produit par le comité de consultation et qui accompagne les esquisses. Celui-ci pourra faire l'objet ultérieurement d'un rapport séparé.

2.1 Description du projet

La partie hors-sol du projet comprenait deux éléments distincts ayant chacun leur identité propre:

- un basilaire commercial d'environ 70'-0" de hauteur (5 étages) sur la partie sud de l'îlot, surmonté d'une tour à bureaux de 18 étages contigue à la rue Mansfield. On y prévoyait 200 magasins répartis de part et d'autre d'un atrium central surmonté d'une verrière et relié spatialement à la rue Sainte-Catherine;

- une salle de concert de 2,600 sièges sur la partie nord avec une entrée monumentale sur l'avenue McGill College.

La partie souterraine logeait des espaces pour détaillants sur les deux premiers niveaux (103'-0") et 88'-0"), un parking intérieur d'environ 250 places au troisième sous-sol (niveau 78'-0") avec rampe d'accès par la rue Mansfield, une aire de livraison de 19 places, ainsi qu'un réseau de corridors piétons sous les emprises publiques reliant le complexe à la Place Ville-Marie au sud, aux Terrasses Eaton à l'est, au magasin Simpson à l'ouest, et éventuellement, à l'Industrielle-Vie au nord.

Le complexe occupait la totalité de la superficie du quadrilatère (implantation 100%) avec un rapport plancher-terrain de 7.97.

2.2 Evaluation qualitative

Cette version du projet [illegible] sous plusieurs aspects [illegible] rapport au concept précédent en date de février 1984. Cette amélioration [illegible] une interprétation [illegible] par le Service de l'urbanisme dans [illegible] soit:

- le dégagement de la perspective sur la montagne par la suppression de la passerelle au-dessus de la rue Mansfield et du volume vitré sur l'emprise de l'avenue McGill College;

- le rétablissement d'une circulation véhiculaire à double sens sur l'avenue McGill College et l'aménagement de bandes de trottoirs plus confortables à l'aide d'une emprise totale de 90'-0" (chaussée de 42'-0", trottoirs de 24'-0" de part et d'autre);

- une meilleure identification des deux éléments du complexe que sont la salle de concert de l'O.S.M. et le bloc commercial par une architecture à la fois distincte et compatible;

- le déplacement de la tour à bureaux de 18 étages en bordure de la rue Mansfield, de façon à minimiser son impact (ombre portée, vent) sur le cadre spatial de l'avenue McGill College;

- une utilisation plus équilibrée des surfaces pleines et vitrées en façade et une composition architecturale davantage compatible avec les caractéristiques du bâti environnant;

- la prévision d'un branchement (raccord) souterrain au réseau de circulations piétonnes existantes et aux bâtiments riverains, ce dans tous les axes (Place Ville-Marie au sud, Terrasses Eaton à l'est, Industrielle Vie au nord, et Simpsons à l'ouest).

Bien que le projet était conforme à l'ensemble de la réglementation existante dans ce secteur (hauteur, densité, occupation, etc.), un certain nombre de problèmes de fonctionnement, mis en relief dans le chapitre qui suit, restaient à solutionner pour que le complexe possède le maximum de qualités sur le plan de l'architecture et de l'aménagement urbain.

2.3 Les éléments problématiques

2.3.1 Construction sur le domaine public

De façon à souligner l'entrée principale de la salle de concert le long de l'avenue McGill College et à lui imprégner un caractère prestigieux, il était proposé d'établir une avancée de 12'-0" en surplomb du trottoir et soutenue par une colonnade. Dans l'optique d'une emprise de rue à 90'-0", cette construction constituait un empiètement sur le domaine public et n'aurait pu être acceptée que par le biais du règlement 3189 relatif à l'occupation du domaine public.

2.3.2 Saillies au-dessus du domaine public

Les contraintes spatiales reliées aux exigences acoustiques et au confort des usagers de la salle de concert avaient amené les architectes à proposer des débordements du volume de la salle en surplomb du domaine public. Ceux-ci étaient de 10'-0" sur la rue Mansfield et de 6'-0" sur le boulevard de Maisonneuve. Comme sur l'avenue Mc Gill College, ils ne pouvaient être autorisés que par règlement spécial.

2.3.3 Circulation piétonne sur l'avenue McGill College

L'aménagement d'un débarcadère à même la largeur du trottoir et en contiguité avec la colonnade du portique principal aurait entraîné des conflits importants au niveau des mouvements piétonniers sur le trottoir ouest de l'avenue McGill College, là où l'activité sera la plus intense les soirs de concert.

2.3.4 Le stationnement souterrain

Le stationnement souterrain totalisait environ 250 places, soit le minimum requis selon les normes prescrites dans le règlement 6444. Cependant, si l'on considère le type de clientèle que draine habituellement ce genre d'équipement public (clientèle motorisée), les espaces prévus auraient été nettement insuffisants.

2.3.5 Entrée principale rue Sainte-Catherine

La localisation au centre de l'îlot d'une seule entrée monumentale aux galeries commerciales aurait favorisé inévitablement une traverse piétonne illégale entre les deux intersections. Le principe de deux entrées latérales, comme pour accéder aux grands magasins (Eaton, Simpson, La Baie, etc.) décourageraient ces mouvements spontanés dangereux.

2.3.6 La gare intermodale

Le volume prévu au troisième sous-sol (sous le niveau 70'-0") pour loger la future gare ne semblait pas offrir les hauteurs libres suffisantes à moins d'empiéter sur les niveaux supérieurs en tout ou en partie. Or, il convenait de fournir l'assurance que la charpente possède toute la flexibilité voulue (cloisons et dalles amovibles) pour permettre la construction éventuelle de la gare. Il fallait de plus prévoir un accès au quai de la gare à partir du niveau de la rue sur l'avenue McGill College.

2.3.7 Liaison souterraine avec l'Industrielle-Vie

Cette liaison établie au niveau 88'-0" nous semblait localisée à une profondeur excessive. Elle aurait dû être ramenée au niveau 103'-0" et déportée le plus à l'ouest possible de l'intersection de l'avenue McGill College et du boulevard de Maisonneuve, ceci à cause des contraintes d'encombrement des utilités publiques et du tunnel du métro sous l'emprise du boulevard de Maisonneuve.

2.3.8 Implantation de la tour à bureaux

De façon à minimiser son impact à l'échelle du piéton sur la rue Sainte-Catherine et à réduire les problèmes de turbulences et d'ombre portée, il apparaissait souhaitable d'accentuer son recul par rapport à l'emprise de la rue Sainte-Catherine (environ 30'-0") et de diminuer sa section en largeur, quitte à augmenter légèrement sa hauteur.

2.3.9 Accessibilité au foyer de la salle de concert (niveau 153'-6")

Les deux escaliers mécaniques constituaient les seuls accès possibles du rez-de-chaussée au foyer de la salle de concert pour la clientèle en provenance de l'extérieur, et des galeries marchandes et du stationnement en sous-sol. De pénibles engorgements étaient à prévoir les soirs de concert, au départ de ces escaliers. Il apparaissait indispensable d'ajouter, pour une meilleure flexibilité, un escalier fixe dans le hall d'entrée.

3. LE NOUVEAU PROJET MODIFIÉ (révisé le 1er novembre 1984)

A la suite de plusieurs rencontres et de discussions soutenues entre les promoteurs, leurs consultants et la Ville (services de l'urbanisme, des travaux publics, de la circulation et des permis et inspections), une nouvelle version modifiée nous fut présentée. Celle-ci fait l'objet des commentaires et recommandations qui suivent.

3.1 Description du projet

La plupart des suggestions et commentaires formulés par le Service de l'urbanisme (voir point 2.3) en consultation avec les services municipaux concernés, ont été retenus et apparaissent maintenant dans la nouvelle version du projet.

3.1.1 La localisation et la forme de la tour à bureaux

Un recul de 30'-0" par rapport à l'emprise de la rue Sainte-Catherine, une diminution de la longueur de celle-ci combinée à une conception architecturale plus expressive et plus élancée (5 étages supplémentaires) améliorent nettement cet élément du complexe tout en favorisant un meilleur ensoleillement sur le côté est de l'avenue McGill College.

3.1.2 L'entrée principale sur la rue Sainte-Catherine

Bien qu'il fut souhaitable de dégager un espace plus vaste devant l'entrée principale sur la rue Sainte-Catherine (environ 15'-0"), le nouveau projet propose un dégagement minimum de 10'-0" devant l'entrée, lequel permettra une libre circulation piétonnière sur la rue Sainte- Catherine, ainsi qu'un réservoir suffisant pour l'accumulation des piétons postés en attente devant les portes. Toutefois, la localisation de cette entrée (située à mi-chemin entre l'avenue McGill College et la rue Mansfield) constitue un type d'aménagement que la Ville n'encourage pas normalement.

3.1.3 Le volume nécessaire pour la gare intermodale

Le volume nécessaire pour l'aménagement de la future gare intermodale prévue (à long terme) en tréfonds dans l'emprise de l'avenue McGill College et sous une partie du bâtiment du complexe nous semble (tel qu'apparaissant aux nouveaux plans) respecter toutes les exigences formulées lors des rencontres et discussions entre les divers intervenants sur cette question. Cependant, cet aspect du projet demeure sujet aux accords entre la Ville et les promoteurs du projet et les réserves nécessaires doivent faire partie de l'entente qui sera signée entre les parties. A cette occasion, le Ministère des transports fournira tout le support technique nécessaire demandé par la Ville.

3.1.4 L'orientation de la salle de concert

Bien que nous ayons fait la suggestion de modifier l'orientation de la salle (dans le sens nord-sud plutôt qu'est-ouest), afin de dégager plus d'espace et faciliter l'aménagement de la salle de concert, les promoteurs et leur mandataire (O.S.M.) ont maintenu leur désir de situer celle-ci dans le sens original. Ce choix est acceptable, compte tenu des contraintes économiques du projet, lequel n'aurait plus atteint le seuil de rentabilité si la salle avait été déplacée (perte importante d'espaces commerciaux). Cependant, ce choix d'orientation a des incidences

sur les dimensions intérieures de la salle, ainsi que sur celles des foyers du côté de l'avenue Mc Gill College, comme cela sera précisé plus loin (voir point 3.1.13).

3.1.5 L'entrée de la salle de concert

La suggestion du Service de l'urbanisme étant de déplacer l'entrée principale de la salle de concert sur le boulevard de Maisonneuve, afin de la situer face à un espace libre aménagé dans la forme d'une place publique (terrasse située devant le bâtiment de l'Industrielle-Vie) plutôt que devant les accès-sortie du garage de l'édifice Les Terrasses, les concepteurs du projet ont choisi de maintenir cette entrée sur l'avenue Mc Gill College tout en aménageant une entrée importante sur le boulevard de Maisonneuve. Cette solution nous semble tout à fait adéquate. Elle permettra l'accès plus libre aux heures de pointe (arrivée et départ des spectateurs), un traitement plus prestigieux de l'entrée et un partage des usagers sur deux côtés du bâtiment. Elle servira aussi à décongestionner le trottoir de l'avenue McGill College conçu comme une esplanade piétonnière continue, laquelle ne doit jamais être entravée. De plus, un escalier fixe a été ajouté dans le hall d'entrée, permettant ainsi un choix de mode de déplacement plus approprié d'un étage à l'autre.

3.1.6 Le débarcadère sur l'avenue McGill College

Suite aux rencontres entre les promoteurs et les représentants de la Ville (urbanisme, circulation et travaux publics), l'idée d'un débarcadère a été abandonnée puisque, à la lumière des discussions, l'aménagement d'une enclave dans le trottoir pour permettre l'arrêt de véhicules devant l'entrée de la salle de concert suscitait plus de problèmes qu'il n'en résolvait (entrave au cheminement piétonnier, incitation au stationnement en double file, congestion de la circulation, problèmes d'entretien en hiver, problèmes de contrôle du stationnement). Toutefois, comme pour tout projet public de ce genre, une réglementation particulière devra être mise en vigueur pour assurer le maintien du îlot de circulation véhiculaire en face des entrées principales de la salle de concert (pas de stationnement, pas de virage à gauche pour accéder au stationnement des Terrasses, signalisation appropriée, contrôles renforcés).

3.1.7 Traitement du rez-de-chaussée sur le boulevard de Maisonneuve

Les réserves exprimées par le Service de l'urbanisme concernant l'alignement d'une série de portes d'issues sur près de 60% de la longueur de l'édifice ont été comprises par les concepteurs et le nouveau projet présente une amélioration notable à ce point de vue.

3.1.8 Liaison souterraine avec le bâtiment de l'Industrielle-Vie

Les plans remis à l'administration municipale le 1er octobre 1984 (datés du 27 septembre 1984) prévoyaient un lien piétonnier souterrain entre le complexe et le bâtiment de l'Industrielle-Vie sous le boulevard de Maisonneuve, au niveau 83'-0". Ce passage, situé trop bas, n'étant pas fonctionnel, les promoteurs proposent maintenant, à notre demande, de l'implanter au niveau 103'-0" (le même niveau que le passage via Les Terrasses et le magasin Simpsons).

3.1.9 Accès et prévisions pour la future gare intermodale par le rez-de-chaussée du complexe

Lors des discussions entre les divers intervenants, il a été établi qu'un accès à la gare intermodale était nécessaire par le rez-de- chaussée du complexe. Les concepteurs en ont tenu compte et les nouveaux plans prévoient la localisation de cet accès à même l'entrée principale du complexe commercial (lequel donne aussi accès de l'intérieur à la salle de concert). En outre, les plans prévoient des structures temporaires permettant ultérieurement de réaliser la gare intermodale sans faire de modifications majeures (dalles et cloisons amovibles, structure en pont au-dessus du tunnel existant sous l'avenue McGill College).

3.1.10 Accès piétonniers, de la rue jusqu'au foyer de la salle de concert

Un élargissement du hall d'entrée, l'ajout d'un escalier fixe, ainsi que des dégagements supérieurs dans le hall et au niveau de la mezzanine (site des contrôles), permettent, dans la nouvelle version des plans, un accès et des cheminements piétonniers plus faciles et plus pratiques.

3.1.11 Les servitudes de passage

Toutes les servitudes de passage qui ont été demandées ont été acceptées et exprimées sur les nouveaux plans. Ces servitudes devront faire l'objet d'une description particulière dans le protocole d'entente nécessaire entre les promoteurs et la Ville.

3.1.12 Les stationnements souterrains

Bien que le projet présenté soit réglementaire, l'inquiétude soulevée par le Service de l'urbanisme quant au nombre de places de stationnement prévues n'a trouvé de réponse que dans la promesse et l'engagement des promoteurs de présenter des ententes écrites (contractuelles) entre ceux-ci et les propriétaires voisins reliés au complexe par des cheminements souterrains. En effet, il appert que les stationnements existants dans les environs seraient peu utilisés aux heures où la clientèle de la salle de concert en aurait besoin.

Un avantage important apparaît dans ce type de solution: il permet une meilleure utilisation des espaces existants alentour, tout en multipliant les accès dans des endroits différents, facilitant ainsi une meilleure répartition des points de convergence des véhicules aux heures de grande utilisation. Cependant, dans les ententes à conclure entre Cadillac Fairview et ses voisins, une clause doit prévoir le libre accès aux stationnements aux heures d'ouverture des restaurants et autres services du même type.

3.1.13 Les débordements de la salle de concert

Le concept remis à l'administration municipale le 1er octobre 1984 (plans en date du 27 septembre 1984) prévoyait des débordements au-dessus de l'emprise publique sur les trois faces extérieures de la salle de concert(voir point 2.3.1), soit:

- empiétement, sur toute la hauteur de la salle de concert, de 12'-0" de profondeur (jusqu'au niveau du sol) sur l'avenue McGill College;

- surplomb (en porte-à-faux) de 6'-0" sur le boulevard de Maisonneuve;

- surplomb de 10'-0" (en porte-à-faux) sur la rue Mansfield.

Bien que le Service de l'urbanisme ait exprimé des réserves et des objections formelles sur l'occupation du domaine public par des bâtiments (même à caractère public), les mandataires du projet (O.S.M.) ont insisté pour maintenir au moins la projection de 12'-0" sur l'avenue Mc Gill College, afin de mieux identifier la salle de concert, de permettre une expression architecturale plus prestigieuse, de dégager les espaces adéquats pour les foyers de la salle et, enfin, de permettre la construction d'une salle de concert dont l'acoustique, le confort, le caractère de prestige, le fonctionnement optimal et le seuil de rentabilité seraient assurés.

Bien que n'étant pas essentiel, le surplomb sur le boulevard de Maisonneuve permet d'identifier clairement la nouvelle entrée proposée par le Service de l'urbanisme et retenue par les promoteurs. Pour ce qui est de la saillie proposée sur la rue Mansfield, elle facilite l'intégration de l'orgue dans le volume de la salle de concert et permet de conserver le nombre de sièges original (2600).

3.2 La position du Service de l'urbanisme

3.2.1 Sur l'ensemble des points (3.1.1 à 3.1.12), le Service de l'urbanisme exprime sa satisfaction face aux modifications apportées par les promoteurs, bien qu'il souligne la nécessité de préciser les modalités de réalisation et d'exécution de ces divers éléments dans le protocole d'entente qui sera conclu entre les promoteurs et la Ville.

3.2.2 En ce qui a trait aux débordements sur l'avenue McGill College et aux saillies en surplomb sur le boulevard de Maisonneuve et la rue Mansfield, le Service de l'urbanisme propose, pour que le projet soit réalisable, la formule suivante:

- l'emprise de l'avenue McGill College serait portée de 60'-0" (actuellement) à 78'-0" entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard de Maisonneuve;

- un alignement de construction de 12'-0" (recul) serait établi sur toute la longueur de l'avenue McGill College, entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard de Maisonneuve, sauf pour la partie occupée par la salle de concert;

- des projets de règlements d'occupation du domaine public (en surplomb) devraient être soumis au Conseil municipal en vertu du règlement 3189, ceci afin de permettre de construire des saillies au-dessus du boulevard de Maisonneuve et de la rue Mansfield (note: il a fallu adopter une procédure semblable dans le cas du Palais des Congrès).

Cette formule nous paraît acceptable, bien que le Service de l'urbanisme tenait originalement à réserver une emprise de 120'-0" sur l'avenue McGill College. Cette emprise reposait sur trois raisons fondamentales:

- donner un caractère prestigieux à ce secteur du centre-ville;

- obtenir une perspective unique sur les versants sud et est de la montagne;

- permettre éventuellement la réalisation d'une gare intermodale dans le secteur de la station de métro McGill.

L'emprise de 78'-0" demeure inférieure aux prévisions antérieures, portant du respect non seulement l'objectif du caractère prestigieux de l'avenue McGill College serait maintenu et renforcé par la présence de la salle de concert qui viendra compléter les institutions importantes déjà établies ou en cours de construction sur les versants est et ouest de l'avenue; la perspective sur la montagne ne se trouve que légèrement affectée par le projet Cadillac Fairview et, enfin, les prévisions techniques garantissent que la gare intermodale sera éventuellement réalisable sans modifications structurales majeures sous le bâtiment et dans l'emprise de l'avenue. De plus, le gabarit sur rue du projet soumis justifie une emprise plus à l'échelle des bâtiments riverains.

En ce qui concerne les saillies en surplomb au-dessus de la rue Mansfield, le Service de l'urbanisme est conscient qu'elles nécessiteront l'adoption de règlements spécifiques au Conseil. Cependant, bien que ces projections au-dessus des trottoirs ne soient pas essentielles à la réalisation du projet, le Service est d'avis qu'elles ne sont pas nuisibles et permettent, au contraire, une meilleure identification et perception de la salle depuis les rues environnantes, tout en offrant des espaces plus généreux à l'intérieur au niveau des foyers et de la salle de concert elle-même.

Pour ce qui est de la présence d'une salle de concert au coeur du centre des affaires, il est vrai qu'une institution de cette nature est un gros générateur de circulation automobile. En contrepartie, elle est aussi une source d'animation importante et, compte tenu des occupations de bureaux déjà implantées ou en cours d'implantation le long de l'avenue McGill College, il est essentiel que les nouveaux projets soient générateurs d'activités, autant les soirs que les fins de semaine.

3.2.3 En ce qui a trait au problème du stationnement, le Service de l'urbanisme est d'avis que la solution proposée par les promoteurs répond de façon adéquate aux besoins inhérents à la bonne marche du complexe, dans la mesure où les promoteurs s'engageront contractuellement à respecter les ententes de service décrites plus haut, pour un nombre voisin de 300 places additionnelles.

3.2.4 Afin de mener à bien le projet présenté, le Service de l'urbanisme est d'avis que le projet devrait faire l'objet d'un plan de construction et d'occupation (article 612a), accompagné d'une entente détaillée entre les parties, afin de s'assurer du respect des objectifs de l'administration municipale, ainsi que du contrôle optimal sur l'aménagement, l'expression architecturale et l'utilisation des espaces libres (dans l'alignement de construction) devant l'édifice.

RECOMMANDATIONS

Attendu que les plans soumis tiennent compte des avis exprimés par les nombreux spécialistes entendus ou consultés lors des audiences du comité de consultation mis sur pied en juillet dernier par Cadillac Fairview;

Attendu que Cadillac Fairview et les administrateurs de l'O.S.M. se sont entendus pour retenir le site de l'avenue McGill College pour la construction de leurs équipements respectifs;

Attendu que le Service de l'urbanisme a toujours maintenu et fait valoir les mêmes objectifs d'aménagement urbain dans ce secteur;

Attendu que le rejet du projet risque de retarder l'aménagement d'un axe prestigieux au coeur du centre-ville, malgré les nombreux projets de qualité déjà réalisés en bordure de l'avenue McGill College;

Attendu que le projet est conforme à la réglementation municipale existante, sauf deux projections en surplomb du domaine public qui ne sont pas essentielles, mais qui ajoutent à la qualité du concept et qui pourraient être supprimées si les autorités municipales les considèrent inacceptables;

Attendu que les promoteurs ont manifesté une volonté exceptionnelle d'adapter leur concept aux nombreuses contraintes physiques du site et aux exigences formulées par les divers intervenants (incluant les services municipaux impliqués);

Attendu que la présence d'une salle de concert (bâtiment à caractère public) justifie la Ville d'acquérir ou d'exproprier les terrains nécessaires au remembrement de l'îlot et que, compte tenu du zonage actuel et des risques de développement individuel, ce remembrement est essentiel pour obtenir un projet de qualité et bien intégré à l'environnement sur ce versant de l'avenue McGill College;

Il y aurait lieu de recommander aux autorités municipales:

- d'approuver en principe le projet modifié, soumis par Cadillac Fairview le 1er novembre 1984;
- de mandater le Service de l'urbanisme de continuer les discussions avec le promoteur et ses représentants, dans le but de présenter au Conseil un projet de règlement de construction et d'occupation;
- de mandater le Service du contentieux de préparer un projet d'entente modifié avec les promoteurs, en collaboration avec les services municipaux concernés;
- d'informer les requérants des décisions qui seront prises.

Jean Drapeau, arch.
Michel Vézina, dém.

Préposés à la planification.

JD/MV/dt

P.J.: Plans de l'architecte Erol Argun, numérotés A1 à A12, révisés le 1er novembre 1984.

Le 22 novembre 1984.