Titre : " Genèse de la ville intérieure de Montréal "

Auteur: Jacques Besner

Urbaniste - promotion de l'expertise urbaine à Montréal International, Président du Comité organisateur de la 7e Conférence internationale " Espace souterrain : villes intérieures de demain " et Secrétaire du Bureau de direction de l'ACUUS (Association des centres de recherche sur l'utilisation urbaine du sous-sol)

Comment débuter cette genèse de la ville intérieure de Montréal sans du même coup rendre un hommage vibrant à ces trois visionnaires que sont Ieoh Ming Pei, Henry Cobb et Vincent Ponte. Ceux-ci ont tracé, il y a 35 ans, les lignes directrices de ce que nous appelons populairement la "ville souterraine" de Montréal. Leur chef-d'oeuvre, la Place Ville-Marie, nous confirme que le sous-sol de nos villes est bien une ressource exploitable et viable, au même titre que peut l'être la surface.

Comment tracer cette genèse sans saluer la ténacité et l'envergure du Maire Jean Drapeau qui nous a donné, en 1966, un métro moderne et entièrement souterrain, permettant au centre-ville de conserver sa vitalité et sa compétitivité face à des banlieues toujours plus menacantes.

Comment conclure cette genèse de notre ville intérieure sans rendre hommage à trois générations de professionnels, d'architectes, d'urbanistes et d'ingénieurs d'ici qui ont bâti cette ville intérieure, qu'ils soient de la Ville de Montréal, de la Société de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal ou du secteur privé. De concert avec les promoteurs immobiliers et avec la même vision d'un développement harmonieux de leur ville, ils ont fait évoluer les concepts de partenariat et d'interdisciplinarité vers ce qu'il est convenu d'appeler le modèle montréalais.

J'en citerai donc quelques uns lors de cette genèse de la ville intérieure de Montréal. Je tenterai d'en décrire le processus de développement et de cerner les faits ou les décisions qui ont concouru à sa création puis à son expansion. J'identifierai les outils qui ont été utilisés dans le cadre de cette forme de partenariat public-privé, où pourtant seule l'entreprise privée a assumé les coûts de développement de la ville intérieure. Voici donc mon propos qui servira, je l'espère, à engager la discussion avec les membres de ce panel.

1.0 LES FACTEURS " STRUCTURELS "

Avant de m'attarder aux origines du "Montréal souterrain" et d'examiner les éléments " conjoncturels " liés à son évolution, nous allons plutôt tenter de circonscrire les facteurs plus " structurels " qui ont contribué, en toile de fond, à la croissance de cette ville intérieure. Comme ces derniers facteurs ne sont pas spécifiquement montréalais, ils pourraient bien s'appliquer à d'autres métropoles.

1.1 Le facteur climatique

Montréal est bien connue pour son hiver rigoureux, qui dure de 4 à 5 mois, avec en février des minima de - 32 Celsius et des accumulations annuelles de neige de l'ordre de 2,5 mètres, associées le plus souvent au blizzard de l'Arctique. Par contre, l'été nous amène des chaleurs de canicule, avec en juillet des journées de + 32 Celsius et près de 100% d'humidité. Avec sa ville intérieure, Montréal a donc réussi à apprivoiser son climat et à étendre sur douze mois les activités commerciales et socio-culturelles de son centre-ville, qui n'auraient cours que durant la belle saison. Sans généraliser pour autant, nous pouvons penser que les villes qui subissent des chaleurs extrêmes, des froids sibériens ou même les deux, à l'instar de Montréal, sont propices à recevoir un tel équipement urbain. On pourrait aussi étendre le principe à celles qui connaissent une mousson, une longue saison des pluies ou un hiver pluvieux.

1.2 Une densité de population suffisante et un centre-ville compact

La population de Montréal avait dépassé le cap du million d'habitants lorsqu'il fut jugé rentable de doter la ville d'un métro. Aujourd'hui sa région métropolitaine en compte plus de 3 millions. Son centre-ville, de forme rectangulaire et avec une superficie de près de 12 kilomètres carrés, est coincé entre deux caractéristiques géomorphologiques majeures, le Mont-Royal au nord, et le fleuve Saint-Laurent au sud. Ces éléments ont imposé une orientation est-ouest aux principaux axes routiers et aux deux lignes du métro, favorisant le " maillage " des axes piétonniers de la ville intérieure, d'autant plus que ces lignes ne sont distantes que de 750 mètres l'une de l'autre.

Il est reconnu qu'une certaine densité de population et une morphologie relativement compacte d'un centre-ville sont nécessaire pour viabiliser un métro et à plus forte raison un réseau piétonnier protégé. Il est donc fort à parier que les galeries commerciales souterraines qui pourraient être implantés ici et là, soit dans un centre-ville qui se vide après les heures de bureaux, ou dans une ville non desservie par un système de transport en commun, ou même dans une agglomération malade de l'étalement urbain, ne pourraient constituer d'amorces à un réseau piétonnier protégé puisqu'elles ne seraient que des projets immobiliers isolés dans la ville. À contrario, un centre-ville congestionné, dense et animé aurait toutes les chances de voir son sous-sol se développer rapidement, surtout autour des gares et des stations de métro.

1.3 Un métro souterrain

La ville intérieure de Montréal a justement cette particularité d'être intimement liée aux gares et aux stations de son métro souterrain. En effet, c'est depuis ces puissants générateurs de piétons au centre-ville que se déploient les 30 kilomètres de corridors, places publiques et mails commerciaux de cette ville intérieure. Les stations de métro sont accessibles depuis la rue, mais via les lobbys des édifices voisins et de leurs sous-sols. Ce réseau piétonnier, qui accueille chaque jour quelques 500,000 personnes, s'appuie en fait sur 60 complexes immobiliers pour l'alimenter et l'animer. L'ensemble représente plus de 80 % des espaces de bureaux et 35 % de tous les commerces du centre des affaires.

Il est donc permis de penser que de puissants générateurs de piétons situés sous terre, tels que les stations de métro ou les gares ferroviaires, sont nécessaires pour voir se développer une ville sous la ville et que cette relation intime d'un lieu de travail et d'un tel mode de transport soit une condition sine qua non à la viabilité d'un réseau piétonnier intérieur.

2.0 LES FACTEURS " CONJONCTURELS " OU MONTRÉALAIS

Examinons les autres facteurs, plus locaux, qui concernent les événements, les hommes ou les politiques qui ont façonné le centre-ville de Montréal de telle sorte qu'une ville intérieure y a pris racine il y a déjà 35 ans de cela.

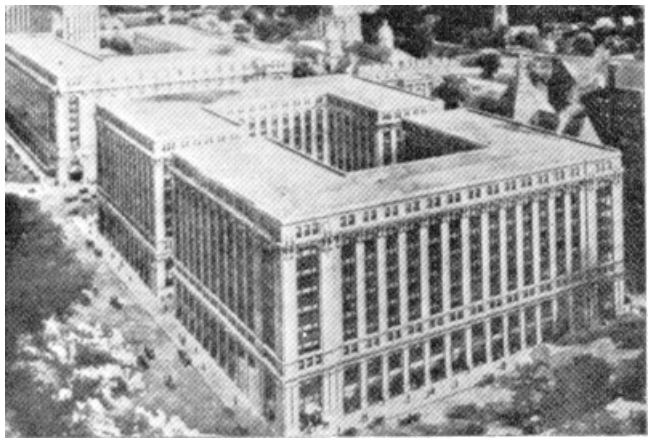
2.1 Une volonté de créer un nouveau centre-ville

Tout débute à la fin du siècle dernier, époque où la saturation des rues étroites du Vieux-Montréal fut à l'origine de la création d'un nouveau centre-ville plus au nord, dans un quartier jusqu'alors résidentiel. Les grands magasins avaient déjà commencé à loger enseignes sur la rue Sainte-Catherine, déjà la principale artère commerciale du Canada.

Ce sont les dirigeants du Canadian Northern Railroads qui changeront radicalement la physionomie de ce quartier. De façon à desservir Montréal par la ligne du train Transcontinental canadien, ils perceront d'abord, de 1912 à 1918, un tunnel sous le Mont-Royal, puis excaveront, au sud de la rue Catcarth jusqu'à la Gare Centrale, une immense tranchée où logeront les voies ferrées. Cette cicatrice dans le tissu urbain allait être le cauchemar de l'époque mais par contre, elle sera aussi le germe de la ville intérieure. En effet, en prévoyant l'achat de plus de terrain que nécessaire pour cette emprise ferroviaire, soit 90,000 mètres carrés répartis sur trois quadrilatères, le CNR sera en contrôle du sol, permettant 40 ans plus tard la réalisation de la Place Ville-Marie. En effet, sans énorme cette réserve foncière, la ville intérieure n'aurait peut-être pas existée, ou eue l'ampleur qu'on lui connaît aujourd'hui.

2.2 Une conjoncture économique qui retarde son décollage

Les années 20 virent l'érection des premiers gratte-ciel montréalais, localisés autours des squares du Vieux-Montréal et du nouveau centre-ville. Pour ne pas être en reste, Sir Henry Thornton, président du Canadian National Railway, avait commandé des plans d'architecte pour couvrir ce trou avec un développement immobilier d'envergure. C'est dans ce contexte de croissance rapide anticipée, qu'en 1929 on prépara un premier projet de métro pour Montréal, le centre étant déjà congestionné par les tramways, automobiles et camions qui y convergeaient. On en comptait alors déjà une vingtaine dans le monde. La Ville de New York avait vu émerger le Rockefeller Plaza, en 1930, porteur du concept d'une ville à étages multiples. Malheureusement, avec la Seconde Guerre Mondiale, tout projet de métro et de construction sur le site du CNR furent stoppés.



(Projet initial de W.S.Painter en 1913 pour le site du CNR)

Suite à la Grande dépression des années 30, un programme de création d'emploi permettra au CNR de commencer à couvrir sa cour de triage avec la Gare Centrale. Elle ouvrit ses portes en 1943 et allait rapidement devenir le pôle principal de développement de ce nouveau centre-ville. L'Hôtel-de-ville tentait alors, en 1944 et en 1950, de faire approuver d'autres projets de métro, mais sans succès. Ces projets, largement inspirés des expériences étrangères, prévoyaient toujours deux lignes de métro au centre, sous les grandes artères commerciales Sainte-Catherine et Craig. Il faudra attendre la fin des années 50 pour que débute vraiment l'ère contemporaine du centre-ville moderne de Montréal.

2.3 Un choix misant sur l'achalandage de la Gare Centrale



(Le site de Place Ville-Marie
et l'entrée du tunnel ferroviaire)

Le CNR choisira la tranchée, dans le même quadrilatère que la Gare Centrale, pour y ériger d'abord son nouveau siège social, puis peu de temps après l'Hôtel Queen-Elisabeth, un complexe hôtelier et de congrès de 21 étages et 1,040 chambres, un record pour l'époque. Sans s'arrêter, le président du CNR avait aussi décidé qu'il était temps de développer les droits aériens des autres terrains au nord de la Gare Centrale. Il préparait en fait un projet d'envergure internationale, la future Place Ville-Marie.

Il approcha un promoteur de New York, Bill Zeckendorf, qui a reconnu immédiatement le potentiel de ce site, desservi par une gare, et un terminus de bus et situé à proximité de la rue Sainte-Catherine et des grands magasins. La tranchée était aussi sur la trajectoire du déplacement du centre-ville vers le nord.

2.4 Une possibilité de planifier à grande échelle



(Vincent Ponte)

Zeckendorf confia aux architectes Ieoh Ming Pei et Henry Cobb ainsi qu'à l'urbaniste Vincent Ponte la tâche de planifier non seulement le développement du site de la Place Ville-Marie, mais aussi de tous les autres terrains du CNR dans le secteur. Cette opportunité de pouvoir planifier à grande échelle, de le faire au bon moment et avec des hommes de vision conferra à la future ville intérieure de Montréal des assises solides et stables. En fait, c'est à cette époque, vers 1956, que débutera ce que l'urbaniste Vincent Ponte appellera les " ten golden years of Montreal's downtown ".

Ce nouveau centre-ville était compact, contenu dans un territoire d'environ 600 mètres par 1,3 kilomètres et légèrement incliné, avec une dénivellation de 45 mètres depuis le pied de la montagne jusqu'au fleuve. Or, selon Ponte, un centre-ville viable dépassait rarement 80 à 100 hectares de façon à ce

qu'un piéton puisse le traverser en 15 minutes, ce qui est à la limite du confort. Il avait donc reconnu l'avantage que lui offrait la topographie du site pour utiliser au maximum la troisième dimension dans ce projet :

> *" Planners are beginning to go beyond the 2D of paper plans. ".... " In (Montreal) we are concentrating the core functions into a tight, totally interrelated unit, doubling and tripling the use of the same parcels of precious downtown land by inserting several levels above and below ground "*

2.5 Une prise en compte de la tridimentionnalité de la ville

L'idée de Ponte pour cette tridimentionnalité n'était pourtant pas nouvelle, puisqu"il dira en 1956 que :

> *" Four hundred and eighty years ago, Leonardo Da Vinci sketched a plan for putting wagons and walkers on different levels. "*

Il s'inspira aussi des œuvres de l'architecte français Eugène Hénard (1910) et de l'urbaniste italien Antonio Sant' Elia, qui en 1914, après avoir visité New York, perfectionna l'idée de Da Vinci en dessinant " La Città Nuova ", vision prophétique sur la circulation des masses humaines sur des passerelles aériennes. Mais, ce sera le Rockefeller Center de New York, construit en 1930, qui l'influencera le plus, car il constituait alors le principal exemple construit d'une ville à étages multiples :

> *" The best known example, New York's Rokerfeller Center Concourse winds through 17 acres (7 ha), but its labyrinth of passageways scarcely invites peoples to lingers "*

Bénéficiant du fait que de larges réserves de terrain étaient disponibles sous une seule propriété, les trois concepteurs misèrent sur les innovations suivantes pour Place Ville-Marie : elle devait être un symbole pour Montréal, être multifonctionnel et à multi-étages, avec une galerie commerciale horizontale à l'image des centres commerciaux de banlieue et enfin, elle devait offrir une complète ségrégation des circulations piétonnes et véhiculaires.

2.6 Une entente commerciale à long terme

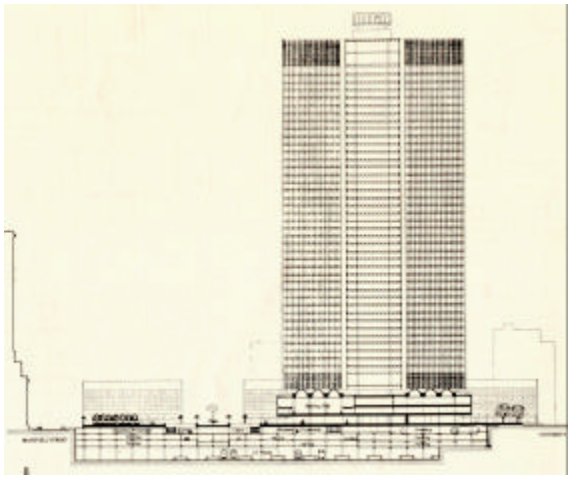
De son côté, Zeckendorf avait un défi de taille, puisqu'il voulait batir 140,000 mètres carrés de bureaux locatifs à une période où l'on en construisait à peine 28,000 par année dans toute la région métropolitaine. Le projet sera malgré tout un succès financier, puisqu'il sera tributaire de deux ententes commerciales intervenues entre des partenaires tout aussi enthousiastes du concept :

* la première, entre le CNR, et le promoteur Zeckendorf qui signa un bail emphytéotique de 99 ans pour les droits aériens du terrain,
* et la seconde, entre Zeckendorf et un locataire principal pour la tour à bureaux, la Banque Royale du Canada. Elle accepta de déplacer son siège social du Vieux-Montréal et y signer un bail locatif de 99 ans.

Le rôle du maire de l'époque, Monsieur Jean Drapeau fut tout aussi déterminant. Réélu en 1960 sur la plate-forme électorale qu'il allait enfin doter Montréal d'un métro, il réussit du même coup, en 1961 à attirer l'Exposition universelle de 1967, " Terre des Hommes ", insufflant au centre-ville un dynamisme jusqu'alors insoupçonné.

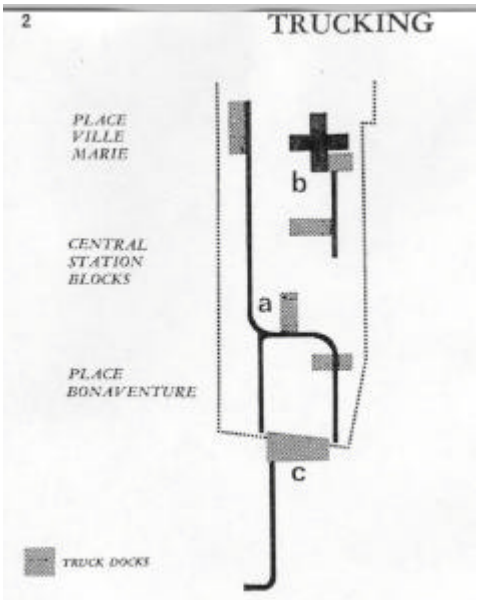
2.7 Un premier réseau piétonnier protégé : l'amorce de la ville intérieure

La Place Ville-Marie ouvrit ses portes en 1962. Sa tour cruciforme de 47 étages, assise sur une plaza de 1,6 hectares, couvrait une immense galerie commerciale de 2,8 kilomètres de long, reliée à la Gare Centrale par un tunnel piétonnier passant sous le nouveau boulevard Dorchester. Ce niveau commercial couvrait 2 niveaux de stationnement intérieurs de 1200 places et le faisceau des voies ferrées de la Gare Centrale. Ce complexe immobilier de 285,000 mètres carrés de plancher, dont la moitié sous le niveau du sol, était alors l'un des plus vastes au monde.



(Une coupe de Place Ville-Marie)

La Place Ville-Marie constituait pour ses promoteurs un pari extraordinaire à qui l'on avait prédit un échec cuisant. Misant sur l'achalandage de la Gare, le succès commercial du mail de Place Ville-Marie fut immédiat, car toutes les boutiques étant louées à l'ouverture. La décision de la Banque Royale de déplacer son siège social vers le nouveau centre-ville fut aussitôt imitée par d'autres, tels la Banque CIBC, le CIL HOUSE, etc. Or, déjà à l'époque, ces nouveaux espaces locatifs, isolés les uns des autres, se louaient déjà plus difficilement que ceux de Place Ville-Marie. Cette tendance ne fera que se confirmer au fil des ans. Ce premier réseau piétonnier desservait déjà en 1962, 500,000 mètres carrés de plancher. Cette amorce de ville intérieure était multifonctionnelle et animée, même en dehors des heures normales de bureau. Les promenades pour piétons ne représentaient en fait qu'un élément du système complexe de circulation, conçu à plusieurs niveaux.



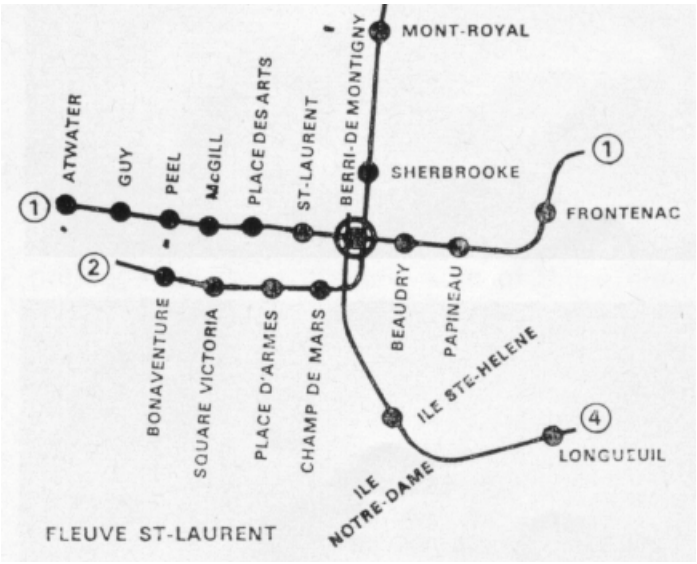
(Le circuit de tunnels routiers dédiés aux camions)

En effet, sous la promenade commerciale se trouvait un réseau complexe de tunnels routiers et d'embarcadères où les camions pouvaient desservir, sans encombrer les rues environnantes, les 9 hectares de ce méga-complexe immobilier, comprenant la Place Ville-Marie, l'Hôtel Queen Elisabeth, la Gare Centrale et le siège social du CNR.

2.8 Une recette éprouvée : le contrôle du foncier

Quelques mois avant l'ouverture de Place Ville-Marie, les autorités municipales avaient tranché sur l'épineuse question de la localisation des lignes de métro au centre-ville. Elles allaient être situées sous des rues secondaires, peu développées et offrant un meilleur potentiel de développement que si elles avaient été plaçées directement sous les grandes artères commerciales. Ce choix risquait aussi de moins perturber, durant les 5 années du chantier, l'activité économique du centre-ville. La Ville acquérera plus de terrains que nécessaire, profitant de la plus faible

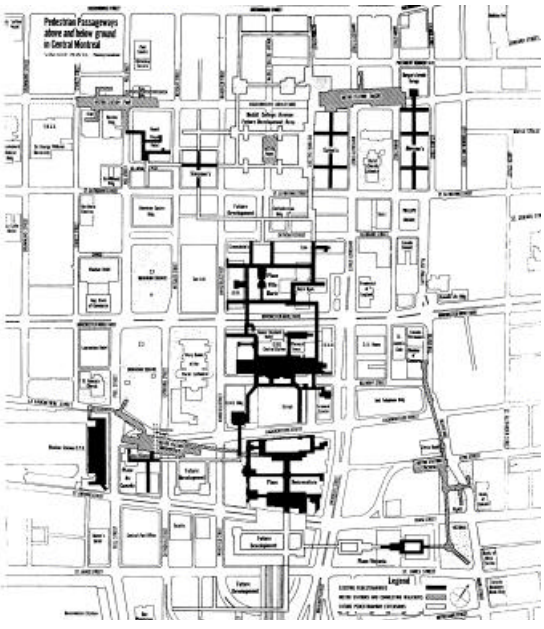
valeur des terrains, imitant en cela le geste du CNR cinquante ans plus tôt. Elle éliminera du coup certaines poches de taudis et rectifiera le parcours des artères qui allaient bientôt surplomber le tunnel de métro.



Les préparatifs de l'Exposition universelle de 1967 provoqua un boom immobilier et força l'accélération des travaux de construction du métro. On ajoutera deux stations au centre-ville, prévue dans une phase ultérieure, soit les stations Square-Victoria et Bonaventure. De nouveaux immeubles en construction, l'Hotel Chateau-Champlain, la Place du Canada, la Tour de la Bourse et la Place Bonaventure s'y relieront par tunnels souterrains, augmentant d'autant l'envergure de la ville intérieure. S'inspirant de Place Ville-Marie, ces complexes immobiliers continueront d'étonner. En effet, la Tour de la Bourse, des italiens Moretti et Nervi, sera en 1964 avec ses 47 étages de verre, la plus haute structure en béton armé au monde. Elle sera assise sur 2 niveaux souterrains de commerces et 2 de stationnement.

2.9 Une volonté de conserver le concept de ville à étages multiples

Le plan directeur de l'urbaniste Ponte pour les propriétés du CNR était si convaincant qu'il sera retenu par les promoteurs de Place Bonaventure, Concordia Estates, pour garder la continuité de ce concept de ville à étages multiples. La Place Bonaventure, des architectes montréalais ARCOP, sera inaugurée en 1967. Son concept architectural sortait de l'ordinaire et elle se verra affublée de divers qualificatifs, tels le " New Brutalist ", " la ville intériorisée " ou " la ville en "cavité" ". Les murs extérieurs aveugles, en béton décoffré, délimiteront un espace clos de 310,000 mètres carrés, où se logeront une galerie commerciale sur 2 niveaux, un grand hall d'exposition, des bureaux et un centre de commerce international. On construira même sur son toit, servant de sol artificiel, un hôtel de 400 chambres et un centre de congrès. Pour ajouter à la complexité de l'ouvrage, les voies ferrées menant à la Gare Centrale la traverseront de part en part.



(Les projets de Vincent Ponte pour le réseau de promenades du centre-ville de Montréal - 1967)

Ce concept de ville à étages multiples fut aussi retenu en 1964 par les promoteurs Mace Development (Eaton's). L'équipe Pei / Cobb / Ponte fut mandaté pour réaliser le plan directeur d'un territoire de 7 hectares, au nord de la Place Ville-Marie. Au cœur de ce territoire, l'élargissement à 40 mètres de l'Avenue McGill College devait constituer l'épine dorsale du secteur, bordée d'édifices commerciaux dotés d'un réseau de promenades multi-niveaux. Ils visaient en fait à relier en sous-sol 40 des 75 hectares de ce centre-ville par un réseau de 10 kilomètres de

promenades bordées de boutiques.

2.10 Un lien direct entre le métro et les sous-sols voisins

On ne peut évidemment parler de la ville intérieure sans parler des stations du métro de Montréal et de leurs caractéristiques. Comme l'assise rocheuse, composée de calcaire, est à une profondeur de 10 à 15 mètres, le tunnel du métro sera excavé par dynamitage dans le roc, et ses stations, assises sur ce lit rocheux, seront construites en tranchée puis recouvertes (cut-and-cover). L'occasion était alors idéale pour surplomber les quais des stations par de larges mezzanines, localisées au premier ou au deuxième sous-sol des édifices voisins. Ces mezzanines prolongeront le réseau de promenades intérieures du centre-ville, permettant au public de circuler librement, en dehors des tourniquets du métro. Elles joueront ainsi un rôle de carrefour des circulations piétonnes, telle une place publique. Depuis la rue, l'accès aux stations de métro se fera principalement via les lobbys des édifices voisins et on évitera ainsi, avec nos hivers rigoureux, tous les désagréments et dangers causés par un accès non protégé, situé au centre du trottoir.

2.11 Une approche interdisciplinaire pour les stations de métro



(La station de métro Berri-UQAM)
Source: STCUM

L'un des succès sans conteste du métro de Montréal réside dans la diversité architecturale de ses stations. C'est l'octroi des contrats d'architecture à des cabinets-conseils différents qui a garanti cette diversité de volumes et d'ambiances uniques. Ils devaient tous respecter un cahier de charge contenant les mêmes orientations quant aux dimensions minimales, aux matériaux, à la signalisation, etc. La politique du 1 % du budget de construction des stations dédié aux oeuvres d'art ajouta une dimension d'interdisciplinarité à leurs travaux, puisque les architectes et ingénieurs devaient dès le départ intégrer les artistes à leur équipe de planification. C'est grâce à cette approche que la ville intérieure et son métro constituent aujourd'hui l'une des plus grandes galeries d'art souterraines au monde.

2.12 Un traitement des stations assimilable à celui de la rue

Considérant que le métro faisait partie intégrante de la ville, l'architecte montréalais Victor Prus dira, en 1963, que :

" Du point de vue de l'expérience humaine, nous considérons que les différents tunnels, escaliers, ponts, quais, etc. i.e. tout ce qui constitue une station de métro, appartiennent à la scène urbaine comme en surface. En ce sens, le tunnel de la station devient la rue et nous essayons de la traiter comme tel "

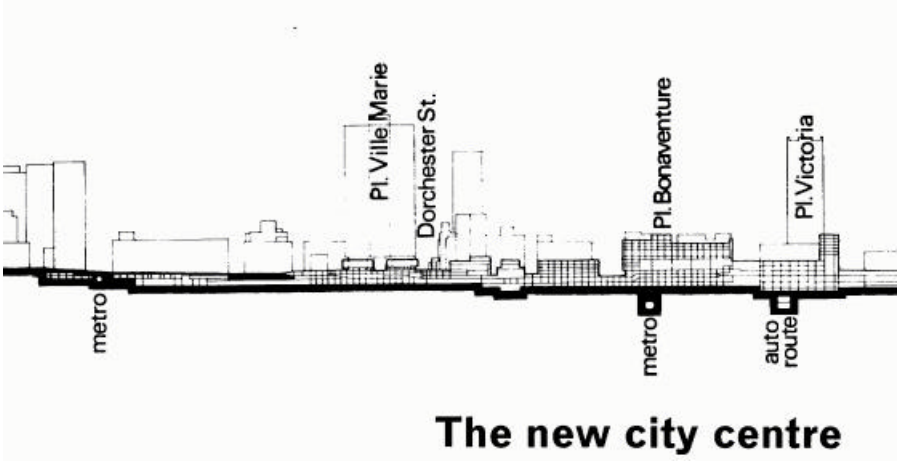
Même si les stations seront protégées de la pluie et de la neige, ce seront aussi des endroits sujets à l'usure, à la détérioration, au vandalisme, à l'accumulation de saleté, aux fluctuations d'humidité et aux courants d'air. Tournant le dos à une approche répandue qui visait à traiter les stations à la façon d'un intérieur, les architectes du métro vont plutôt employer des matériaux résistants, ceux de l'extérieur, tels la brique, le béton, la tuile céramique et le métal, qui ne nécessitent pas un entretien quotidien pour survivre. L'expérience sensorielle devait aussi être un facteur déterminant dans la solution retenue, privilégiant les volumes généreux, l'usage des couleurs vives et l'apport de lumière naturelle.

2.13 Un partenariat public-privé de développement

En 1964, la Ville, alors maître d'oeuvre du métro et propriétaire des terrains acquis à cette fin, commencera la mise en marché des parcelles excédentaires localisées de part et d'autre du tunnel. L'attribution, par soumission publique, de baux emphytéotiques pour ces droits de construire, constituait une formule avantageuse, tant pour la Ville que pour les promoteurs. En effet, la première était assurée que les programmes de développement de ces terrains allaient être respectés et les seconds n'avaient à débourser qu'un simple loyer mensuel durant toutes les années du bail emphytéotique.

Onze terrains furent ainsi mis en appel d'offre, le long du boulevard de Maisonneuve. Parmi les conditions qui figuraient dans ces baux emphytéotiques, citons les hauteurs minimales et maximales, la superficie de plancher de

l'immeuble, l'aménagement d'un accès direct depuis la station de métro jusqu'à la rue, et un débarcadère pour les autobus près de cet accès sur rue. Le nombre d'espaces de stationnement intérieur pouvait aussi être réduit, compte tenu du lien direct avec le métro. Cette forme de partenariat public-privé fut l'un des premiers incitatifs utilisés par la Ville de Montréal pour favoriser la croissance de la ville intérieure.



Le métro ouvrit ses portes en 1966, à temps pour l'Expo 67. Dix édifices étaient alors reliés aux stations de métro du centre-ville, la station Bonaventure étant sans conteste au coeur de cette ville intérieure. Ce seront les distances d'abord entre les deux lignes parrallèles du métro, puis entre leurs stations qui permettront à cette " ville intérieure " de se "mailler" aussi facilement. Distantes de seulement 750 mètres, c'est-à-dire 5 minutes de marche d'une ligne à l'autre, et de 500 mètres d'une station à l'autre, soit 10 minutes de marche, cette configuration idéale, selon Ponte, permettra un développement graduel, ou "organique" du réseau piétonnier intérieur.



(Le centre-ville en 1967)

2.14 Une expansion tributaire des cycles économiques et des grands projets immobiliers

Les années qui suivirent l'Expo 67 furent difficiles pour l'immobilier et par conséquent pour l'expansion de la ville intérieure. Les " ten golden years du centre-ville " étaient chose du passé et malgré tout, Ponte prévoyait déjà qu'au cours des prochaines décennies, ce réseau rayonnerait dans toutes les directions, mais surtout vers le nord en direction de l'Avenue McGill College. Il ajoutait même que 20 ans plus tard, en 1990, le système souterrain de Montréal serait appelé à relier 40 des 75 hectares du centre-ville, grâce à plus de 11 kilomètres de promenades, de mails commerciaux et de stations de métro. Il pourrait alors accueillir un demi-million de personnes à la fois, ce qui ne sera pas faux.

L'annonce de l'obtention d'un autre évènement d'envergure internationale, les Jeux Olympiques de 1976, raviva la confiance des promoteurs, en particulier pour le "centre-ville de l'est" et de son axe Place-des-Arts / Place-d'Armes. Grâce d'abord à un judicieux remembrement de terrains permettant de créer un "super ilot urbain", grâce à la cession des ruelles par la Ville, puis à l'adoption du premier Plan d'ensemble, la construction du Complexe-Desjardins permit d'ajouter, en 1974, un nouveau jalon dans la vision du maire Jean Drapeau de relier en souterrain la station de métro Place-des-Arts à la station Place-d'Armes par un corridor piétonnier continu. Le Complexe-Desjardins, avec son atrium inondé de soleil, deviendra vite un véritable carrefour de la vie communautaire du centre-ville.

2.15 Une utilisation d'incitatifs non-monétaires

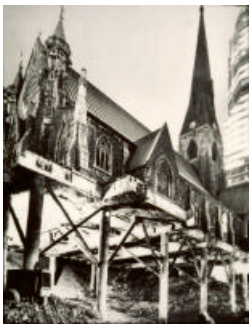
Parmi la vingtaine de nouveaux projets en chantier durant les années 70, sept avaient bénéficié des droits de construire sur le métro, et fait nouveau, certains promoteurs raccordèrent leurs immeubles à d'autres déjà reliés au métro ou qui étaient en voie de le faire.

Le Plan d'ensemble deviendra alors le plus efficace des incitatifs utilisés par la Ville pour favoriser la croissance de la ville intérieure. Il constitue une forme de négociation avec les promoteurs relative d'une part à des ajustements ponctuels des dispositions du règlement d'urbanisme consentis au promoteur, telles celles touchant les hauteurs minimales et maximales, la densité, ou même les unités de stationnement intérieures requises, et d'autre part à des améliorations architecturales et au raccordement de son sous-sol au métro ou à un voisin, ceci aux frais du promoteur. Le "Plan d'ensemble", forme de "zonage consensuel" n'est pas un contrat mais bien un règlement de zonage distinct, adopté par le Conseil municipal pour chaque projet.

Un autre outil efficace de développement de la ville intérieure, utilisé par la Ville de Montréal, fut la permission donnée aux promoteurs d'occuper le domaine public pour loger les corridors souterrains sous les rues. Cette permission, régie aussi par un règlement du Conseil municipal, fera par contre l'objet d'un contrat liant les parties et comprenant l'ensemble des conditions établies pour loger ces corridors souterrains. Un loyer annuel d'occupation du domaine public sera exigé du promoteur, mais il sera souvent nominal. Parmi ces conditions, figureront la cession à la Ville d'une servitude de passage public sur la propriété du promoteur, riveraine au corridor. Cette servitude permettra l'accès du public dans son édifice aux heures d'ouverture du métro. Suite à une expérience malheureuse, celle du 2020 Université, la Ville clarifiera les règles du jeu relatives aux raccordement entre privés. Ainsi, il ne sera plus permis de demander une quelconque redevance financière à un voisin désireux de se raccorder à une autre propriété soumise à une servitude de passage, même inactive ou en attente d'un raccordement futur.

2.16 Un renforcement de la structure commerciale du centre-ville

La construction au centre-ville ne connaîtra pas de répit jusqu'à la récession des années 92-93, notamment dans le secteur de l'immobilier commercial. Depuis plusieurs années déjà, on ressentait au centre-ville un net besoin de rattrapage au chapitre des investissements commerciaux, face à des centres commerciaux de banlieues toujours plus dynamiques.



(les Promenades de la Cathédrale en construction)

Quatre projets majeurs de galeries commerciales, toutes liées à la ville intérieure et surplombées de tours à bureaux, s'érigèrent quasi simultanément au centre-ville, soit les Cours Mont-Royal, la Place Montréal-Trust, les Promenades-de-la-Cathédrale et quelques années plus tard le Centre Eaton. Ces réalisations furent l'oeuvre de promoteurs traditionnellement orientés vers les centres commerciaux de la banlieue, et qui ont voulu diversifier leurs activités. Localisées stratégiquement de part et d'autre des grands magasins, elles imitaient en cela la structure fonctionnelle des centres commerciaux de la banlieue. Raccordées directement aux stations McGill et Peel, avec frontage sur la rue Sainte-Catherine selon une orientation perpendiculaire, elles éviteront une rupture de charge de l'achalandage piétonnier de la rue.



(Source: STCUM)

Le plus grand centre commercial de la région métropolitaine était né et il sera accessible par le métro, par train et par auto. La longueur des corridors de la ville intérieure était alors passée de 12 kilomètres qu'il était en 1984, à près de 22 kilomètres en 1989.

2.17 Un argument de vente dans la mise en marché des bureaux

Sur la lancée d'une économie prospère et dans une course au prestige de pouvoir ériger la plus haute tour à bureaux de Montréal, le début des années 90 fut marquée par les méga-projets immobiliers, tels le Centre de commerce mondial, le 1000 de La Gauchetière et le 1250 René-Lévesque.



(L'atrium du Centre de Commerce Mondial)

Ces complexes immobiliers à dominante de bureaux, de plus 100,000 mètres carrés de plancher chacun, n'auront qu'une fonction commerciale marginale et malgré tout ils se relieront à la ville intérieure, utilisant cet argument dans la mise en marché de leurs espaces locatifs.

Avec les nouveaux pavillons de l'Université du Québec, le tunnel reliant le Centre Eaton à la Place Ville-Marie et plus récemment le nouveau Centre Molson, la ville intérieure offre aujourd'hui près de 30 kilomètres de corridors intérieurs, ce qui en fait certainement un des réseaux piétonniers protégés les plus étendus au monde. Comme son expansion ne sera jamais terminée, sa longueur pourrait atteindre 35 kilomètres d'ici la fin de ce siècle, notamment avec le projet d'agrandissement du Palais des Congrès dans le Quartier international de Montréal.



3.0 CONCLUSION

Pour résumer ce long processus de développement de la ville intérieure, nous pourrions dire que la ville intérieure de Montréal a été réalisée grâce à des hommes de vision, des outils éprouvés de gestion foncière et de planification urbaine, ainsi qu'à une formule unique de partenariat et d'interdisciplinarité réunissant autour d'un même objectif la Ville, l'opérateur du métro et les promoteurs immobiliers. Ces derniers y ont trouvé leur compte, puisque l'on continue toujours de construire de nouveaux corridors sous les rues pour se relier à cette ville intérieure.

La Ville de Montréal possède aujourd'hui un équipement urbain unique, sans qu'elle n'ait eu à investir un dollar pour le réaliser, pour l'entretenir et pour le surveiller. Grâce à la symbiose qu'exercent entre elles la ville intérieure et la ville commerciale de surface, le centre-ville a pu garder sa vitalité malgré les crises économiques. De plus, cette ville intérieure est devenue, au fil des ans, une attraction courue, qui s'ajoute aux autres produits touristiques de la métropole.

Est-il possible que certaines décisions, évènements ou partis d'aménagements qui ont fait le succès de la ville intérieure de Montréal pourraient être transposables dans d'autres villes ?. Au-delà des recettes toutes faites, il importe de rappeler que dans une telle démarche, les efforts du secteur privé doivent absolument s'associer à ceux de la municipalité et du gestionnaire du métro et que pour ce faire, chaque partenaire doit être conscient de la valeur économique de sa contribution. Les règles du jeu, dictées par la municipalité, doivent aussi être claires, équitables et relativement permanentes. Enfin et surtout, un dialogue constant doit s'établir entre les services techniques de la municipalité, les pompiers, les policiers et évidemment le métro, sans quoi le partenariat ne pourra survivre.

JB/....

15/09/97