Le PDM: on a oublié la moitié de la ville …ou presque

Mémoire devant devant l'Office de consultation publique de Montréal
par
Michel Boisvert Ph.D.
professeur honoraire à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal
chercheur associé à l'Observatoire de la ville intérieure

Le 10 septembre 2013

Table des matières

Introduction

- Commentaire d'ensemble sur le PDM
- Le développement de l'espace souterrain, l'oublié

1. Le développement du RÉSO et de la ville intérieure en centre-ville
   - Bref survol du passé
   - … et du futur

2. Une relation de causalité réciproque
   - Les enjeux du développement du centre-ville: l'apport de la ville intérieure
   - Les enjeux propres au développement de la ville intérieure, tributaires du développement du centre-ville

3. Faut-il pour autant un plan directeur du RÉSO?
   - De nouvelles orientations générales et des directives plus contraignantes
   - Une nouvelle gouvernance

Conclusion

Introduction

- **Commentaires d'ensemble sur le PDM**

Le Plan de développement de Montréal élaboré par la Ville de Montréal est un document nécessaire puisqu'il invite à inscrire les actions à venir de tous ceux qui composent l'agglomération dans une perspective de moyen terme afin d'y mettre en valeur les éléments qui se renforcent mutuellement et d'identifier ceux qui risquent de se nuire, esquissant donc une stratégie qui encourage les premiers et limite les dégâts des seconds. Du moins en théorie. Dans les faits, même si ma lecture du document n'a malheureusement pas été aussi approfondie que j'aurais voulu, je considère que le pari n'est pas complètement relevé parce qu'on y trouve trop de voeux pieux et pas assez de vision stratégique répondant à des questions comme *Comment ça se fait qu'on n'a pas encore atteint un objectif pourtant répété à chaque occasion ?* ou *Quel rôle attend-on, comme administration municipale, de chacun de nos partenaires et de chacun de nos "concurrents"* ? *Quelle sera notre attitude si ces attentes ne sont pas réalisées ?*

En d'autres mots, j'aurais préféré une approche prospectiviste et des scénarios de développement. C'est là, il est vrai, une démarche très coûteuse, avec des risques d'amplification des conflits sociaux, mais elle comporte aussi des risques de renforcement des réseaux d'acteurs et d'identification des véritables défis en termes d'aménagement du territoire. J'en donne un exemple, rapidement. Depuis 35 ans et plus on s'appuie sur une vision hiérarchique des zones d'activité économique sur le territoire montréalais en identifiant un pôle majeur, le centre-ville et deux pôles secondaires sur l'île de Montréal, l'un à l'Est au carrefour des autoroutes 25 et 40 et l'autre à l'ouest, longtemps à Pointe-Claire, ville défusionnée, et maintenant (?) situé sur l'axe des autoroutes 40, 15 et 13 (pp 26-27). Comme si des zones d'activités économiques spécialisées n'étaient pas apparues depuis tout ce temps, mettant à mal le paradigme hiérarchique au profit d'une nouvelle rétistique, et comme si l'autoroute 40 elle-même n'avait pas connu tout le long de son parcours une telle transformation et une telle densification que cet axe apparaît depuis un bon moment et encore pour longtemps comme une composante majeure du développement de Montréal. Puisque ce simple constat n'a pas été fait, nous n'avons a fortiori aucune idée des enjeux que ça soulève au niveau des transports de personnes et de marchandises ou encore au niveau du voisinage des activités de production avec la fonction résidentielle.

Puisqu'il était mené par la Ville de Montréal, l'exercice comportait le danger de se limiter au seul territoire sous sa juridiction, c'est-à dire le centre-ville, une grande partie des quartiers péri-centraux et quelques-uns des arrondissements suburbains. Même si d'autres partenaires de la région métropolitaine de Montréal se sentiront oubliés dans ce plan de développement, il faut souligner l'ouverture territoriale démontrée au niveau de l'analyse et souhaiter pour bientôt l'énoncé de plans d'action dans les autres composantes municipales de la métropole qui s'arriment avec clarté et audace à ce PDM, quitte à y suggérer des modifications.

Un mot aussi sur la forme du document: je lui donne un A+ tant pour la clarté du texte, l'équilibre du propos entre les énoncés généraux et les exemples fournis, que pour la qualité des images et de l'infographie.

- **Le développement de l'espace souterrain, l'oublié**

J'ai fait une recherche avec PDF pour vérifier l'utilisation de certains mots dans le texte intégral du PDM. Le mot SOUTERRAIN apparaît deux fois: p. 54 dans infrastructures souterraines, pour un estimé des investissements prévus dans le PTI et p.74 dans l'expression conduits souterrains. Quant on sait que toutes les grandes villes au Japon et en Chine par exemple doivent disposer d'un plan d'aménagement des espaces souterrains, on s'étonne d'un tel oubli. Quant au Montréal souterrain devenu la ville intérieure montréalaise, il ne soulève ni appréhension ni intérêt. Le mot INTÉRIEUR justement apparaît 4 fois, mais jamais en rapport avec cette face cachée de la ville dont nous exposerons sommairement l'importance plus loin: p.22 dans l'énoncé "60% de la population habite à l'intérieur d'un rayon de 15 km du centre-ville", p.67 dans l'expression piscines intérieures (tout de même!), p.68 dans l'expression "les parcs-nature à l'intérieur des écoterritoires et p. 85 dans l'expression Produit intérieur brut. Quant au mot RÉSO il n'apparaît nulle part. Comme si le réseau piétonnier intérieur n'était qu'un équipement accessoire, un élément de décor à prendre en compte dans l'aménagement du centre-ville mais pas dans sa perspective de développement. À la page 21, on nous dit pourtant que la Ville favorisera "*la création de liens piétons dans et entre les quartiers (promenades urbaines) en vue de faciliter l'accès aux parcs, équipements collectifs, services et commerces".* Je ne comprends pas comment dans ces circonstances on a pu ignorer complètement le RÉSO*.*

Bien que je me concentrerai ici sur le dossier que je connais le mieux et qui me semble le plus négligé, soit la ville intérieure située au coeur du centre-ville, j'aimerais en préambule insister sur d'autres dimensions de l'espace souterrain qui doivent à mon sens trouver leur place dans un plan de développement. D'abord parce qu'en soi chacune recèle des enjeux, y compris financiers, qui sont souvent reconnus comme prioritaires pour l'avenir du centre-ville. Ensuite parce que cet espace en large partie occulté fait partie des problèmes et des solutions que souhaite apporter le PDM.

- Le renouvellement des infrastructures souterraines

Comme on dit: "*Il est plus rentable politiquement d'inaugurer un nouveau jeu d'eaux pour enfant dans un parc que de prévenir les bris de conduite d'eau en les réhabilitant*." Par définition, les infrastructures souterraines, on ne les voit pas. En plus, le progrès et la croissance se conjuguent avec l'investissement dans de nouveaux équipements plutôt que dans l'entretien et la remise à neuf des équipements existants. Personnellement, je suis toutefois convaincu qu'il faut mettre ces assertions à l'imparfait: c'est ce qu'on disait il y a plusieurs années, mais les citoyens sont aujourd'hui plus conscients des enjeux en ce domaine relevant de l'intervention municipale. Après tout, il

y a presque dix ans que la Ville de Montréal a institué son Fonds de l'eau puis son Fonds de la voirie et vingt ans que Jean Chrétien a pris le pouvoir à Ottawa en promettant un programme d'infrastructures à frais partagés entre le fédéral, le provincial et le municipal. Il y a trente ans que le CERIU revient constamment à la charge pour souligner l'état lamentable des réseaux techniques urbains et insister sur l'urgence de la situation. À Montréal, on s'est résolument mis à la tâche, mais l'impression que les Montréalais en ont, c'est que la majeure partie de ces efforts est consacrée non pas à réaliser un plan de réhabilitation clairement établi, en termes de choix technologiques éclairés[1], d'échéancier réaliste et de programmation financière sur le long terme, mais plus à répondre aux urgences et à se lancer dans des aventures comme "les compteurs d'eau". Personnellement, j'en ai assez qu'on me dise que 40% de l'eau filtrée et acheminée dans le réseau d'aqueduc se perd en cours de route: quand serons-nous rendus à 35%? à 30%? à 25%? à 20% ? et combien ça va coûter ? Le PDM utilise une vision à court terme (PTI) pour concrétiser ses orientations et il ne nous renseigne même pas sur les gains que nous procurera la réduction de 20% à 30% dans le coût des travaux, suite aux changements découlant des travaux de la Commission Charbonneau.

- Le densification de l'espace

La ville compacte, au coeur du credo du développement durable, implique la densification de l'espace et engendre la mixité de fonctions. Moi aussi j'y adhère, même si je reconnais les qualités de l'habitat de basse densité. Mais en certains secteurs comme assurément le centre-ville, la densification ne se discute même pas. Il reste que la densité n'est pas qu'affaire de hauteur, il y a aussi la profondeur. La densité ne se mesure pas que par le rapport entre les mètres carrés de superficie bâtie et les mètres carrés de surface au sol (le fameux COS), elle se mesure aussi par le nombre de personnes circulant dans un secteur donné divisé par la surface d'espace public accessible, au sol mais aussi à l'étage et en sous-sol. C'est d'ailleurs là une façon de faire qui est encore plus proche des préoccupations relatives aux rapports entre l'homme et son environnement. Or parmi les documents préparatoires au PDM on trouve le *Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville*, paru en juin 2011 dans lequel on ne mentionne nulle part l'espace souterrain. Pourtant il y a là de l'espace sous-utilisé et de nouvelles options pour des fonctions que l'on a longtemps cru impossible de les y localiser telles des terminus d'autobus, des salles multi-sports, des bureaux de professionnels, et même des halls d'entrée d'immeubles. Quant aux fonctions déjà connues comme le transport ou le commerce de détail, il faut les reconsidérer, à la lumière des changements technologiques et des nouvelles habitudes des usagers[2].

---

[1] Je ne peux passer sous silence l'instauration de galeries multiréseaux (en anglais utility tunnels) qui n'a pas encore trouvé preneur, même si le CERIU, pour ne donner qu'un exemple de vigile, en fait la promotion depuis vingt ans.

[2] En ce qui concerne la distribution, voir Boisvert M. « Commerce et galeries marchandes » (à paraître en 2013) dans un ouvrage collectif, Le commerce en tous ses états, espaces marchands et enjeux de société, aux Presses universitaires de Rennes.

- Le transport collectif

À Montréal, particulièrement au centre-ville, qui dit transport collectif dit métro et trains de banlieue et donc équipements de transport quasi exclusivement en souterrain. Au chapitre 5 de mon livre paru en 2011[3], il est clairement démontré que les travailleurs dans les tours de bureaux raccordées au RÉSO ont une propension encore plus élevée de faire appel au transport collectif dans leurs déplacements pendulaires. Et c'est aussi vrai avec le PATH à Toronto. L'accroissement de la part du transport collectif dans les déplacements à l'heure de pointe est un objectif maintes fois répétés dans le PDM. Il faut donc regarder de près de quelle façon s'articulent les générateurs d'achalandage, nouveaux et existants, et les chemins d'accès à ces moyens de transport de masse. Outre la prise en compte de tous les aspects qui concourent à l'efficacité et au bien-être des personnes en déplacement dans les réseaux piétonniers intérieur et extérieur, sur lesquels nous reviendrons, quelques idées, occultées dans le PDM actuel, méritent d'être au moins mentionnées. En voici deux. D'abord l'opportunité d'une nouvelle station de métro sur la ligne jaune, située dans le Vieux Port afin de mieux desservir ce secteur considéré comme le plus grand générateur d'achalange auprès des touristes. On y a déjà jeté un coup d'oeil dans le passé et décidé que les coûts en seraient prohibitifs. À l'occasion de l'élaboration d'un PDM, j'aurais aimé un réexamen de ce projet. Ensuite, la conception et la mise en oeuvre d'un véritable pôle de transport collectif intégrant avec une plus grande efficacité, dans un cadre physique rehaussé, la Gare centrale, le terminus RTL et la station de métro Bonaventure[4] .

- Le stationnement en souterrain

L'espace affecté au stationnement, et c'est particulièrement vrai en centre-ville, a connu depuis plusieurs années de profondes transformations entrainant une réduction drastique des espaces disponibles et par conséquent une augmentation des tarifs et une réduction dans la part de marché du transport par automobile: élimination de places sur rue au profit d'un élargissement des espaces verts, transfert d'une grande partie de ces places au seul bénéfice des résidants[5], tarification mur à mur, soustraction de nombreux parcs privés sur des lots inoccupés à l'occasion d'un véritable boom immobilier depuis le tournant du siècle. Même si ces changements répondent à des impératifs indiscutables, ils n'en comportent pas moins des aspects négatifs. Ainsi, l'animation en soirée du Quartier des spectacles où la recherche d'une place de stationnement est considérée comme un irritant majeur et où le coût du stationnement est jugé prohibitif a fort à faire pour rivaliser avec la banlieue, surtout après la fermeture

---

[3] Boisvert M. (2011) Montréal et Toronto, villes intérieures, Presses de l'Université de Montréal.

[4] Pour en connaître les fondements et y découvrir une esquisse véritablement emballante, il faut consulter le mémoire de Maîtrise en urbanisme de Ernst van der Werf, récipiendaire de la Bourse Canam-Manac décernée par l'Observatoire de la ville intérieure, et intitulé *L'intermodalité dans le parcours du citadin : analyse et qualification des correspondances au sein du pôle d'échanges du Centre des affaires de Montréal (2006).*

[5] Ce qui bien sûr est un moyen d'encourager l'essor de la fonction résidentielle au centre-ville mais ne justifie pas un tarif annuel de 52$, ce qui est proprement ridicule.

du métro à minuit et trente. Un des moyens d'atténuer les effets de cette contraction a été l'expansion considérable du stationnement en souterrain. Mais on est passé là d'une gestion publique des espaces sur rue à une gestion privée du sous-sol des immeubles. Cette dernière est soumise à une réglementation, mais on pourrait souhaiter une meilleure planification.

- La qualité du cadre de vie

La ville intérieure est là pour rester et même s'étendre encore. C'est une composante importante de cet atout de Montréal décrit dans le PDM comme *"un centre-ville sécuritaire, habité et dynamique, foisonnant d'activités culturelles et économiques*" (p. 14). Or tous ceux qui s'intéressent à la ville intérieure n'en font pas un milieu fermé mais ouvert, en constante interaction avec la ville … du dehors. Il suffit pour s'en convaincre de rappeler que cette approche est fondée sur la place du piéton dans le centre-ville, un piéton qui, peu importe ses activités, circulera en alternant les parcours intérieurs et extérieurs, en proportion variable suivant le motif du déplacement, la congestion relative des options de trajet, les aléas de la météo, la facilité d'accès et la qualité d'ambiance des parcours proposés. Les enquêtes menées à l'Observatoire de la ville intérieure[6] ont montré que sur le plan de la sécurité, de la propreté, de la qualité des paysages offerts et du dynamisme des activités présentes le RÉSO avait tendance à supplanter son concurrent de l'extérieur. Mais je me corrige tout de suite: on doit parler ici plus de complémentarité que de concurrence et l'activité commerciale concentrée autour de la rue Sainte-Catherine a bien réussi à en tirer profit. Un plan de développement pour Montréal nécessite selon moi la prise en compte de tout l'espace disponible et des forces et faiblesses de toutes ses composantes.

Je conclurai cette introduction et affirmant qu'il faut se préoccuper autant de la ville du dessous que de la ville du dessus.

[6] Ces enquêtes sont présentées sur le site www.observatoiredelavilleinterieure.ca.

1. Le développement du RÉSO et de la ville intérieure

- **Bref survol du passé**

Inauguré en 1962 avec les liens souterrains construits entre la Place Ville-Marie, l'hôtel Reine-Élisabeth et la Gare centrale, le réseau piétonnier intérieur, appelé depuis une dizaine d'années le RÉSO, a une longueur totale d'un peu plus de 30 kilomètres et est constitué de 4 sous-réseaux dont le plus important, dans le coeur du centre-ville, réunit 7 stations de métro et 4 gares de trains et d'autobus. La carte qui suit montre l'état du RÉSO à la fin de 2012.

Ce qui a longtemps été connu comme le Montréal souterrain est de plus en plus appelé la ville intérieure montréalaise. Mais pourquoi substituer aujourd'hui le concept de ville intérieure à celui de Montréal souterrain? La première raison est tout simplement factuelle : la moitié du réseau piétonnier intérieur se trouve bien dans l'espace souterrain, mais l'autre moitié est au niveau du sol ou aérien. La seconde raison est sémiologique : l'espace intérieur évoque à la fois la densité des usages et la tridimensionnalité de la composition recherchée dans l'aménagement des espaces compacts. Il y a enfin une raison d'ordre symbolique : alors que le souterrain est associé à l'absence de repères visuels, à l'enfermement et à la présence d'infrastructures lourdes, l'intérieur propose plutôt le souci du design, l'interaction visuelle avec l'extérieur et l'aménagement mis au service de la personne[7].

La définition d'une ville intérieure proposée par l'Observatoire de la ville intérieure, est la suivante:

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

Pour comprendre la portée de ce concept, il suffit de consulter la fiche intitulée *La ville intérieure montréalaise au 31/12/12,* elle aussi disponible sur le site Internet de l'Observatoire. On y apprend par exemple qu'environ la moitié des îlots dans l'hypercentre sont déjà raccordés au RESO et que la ville intérieure compte actuellement 116 bâtiments distincts à la grandeur du centre-ville. On y apprend aussi que 38 grands équipements collectifs de toutes sortes ont accès au réseau piétonnier

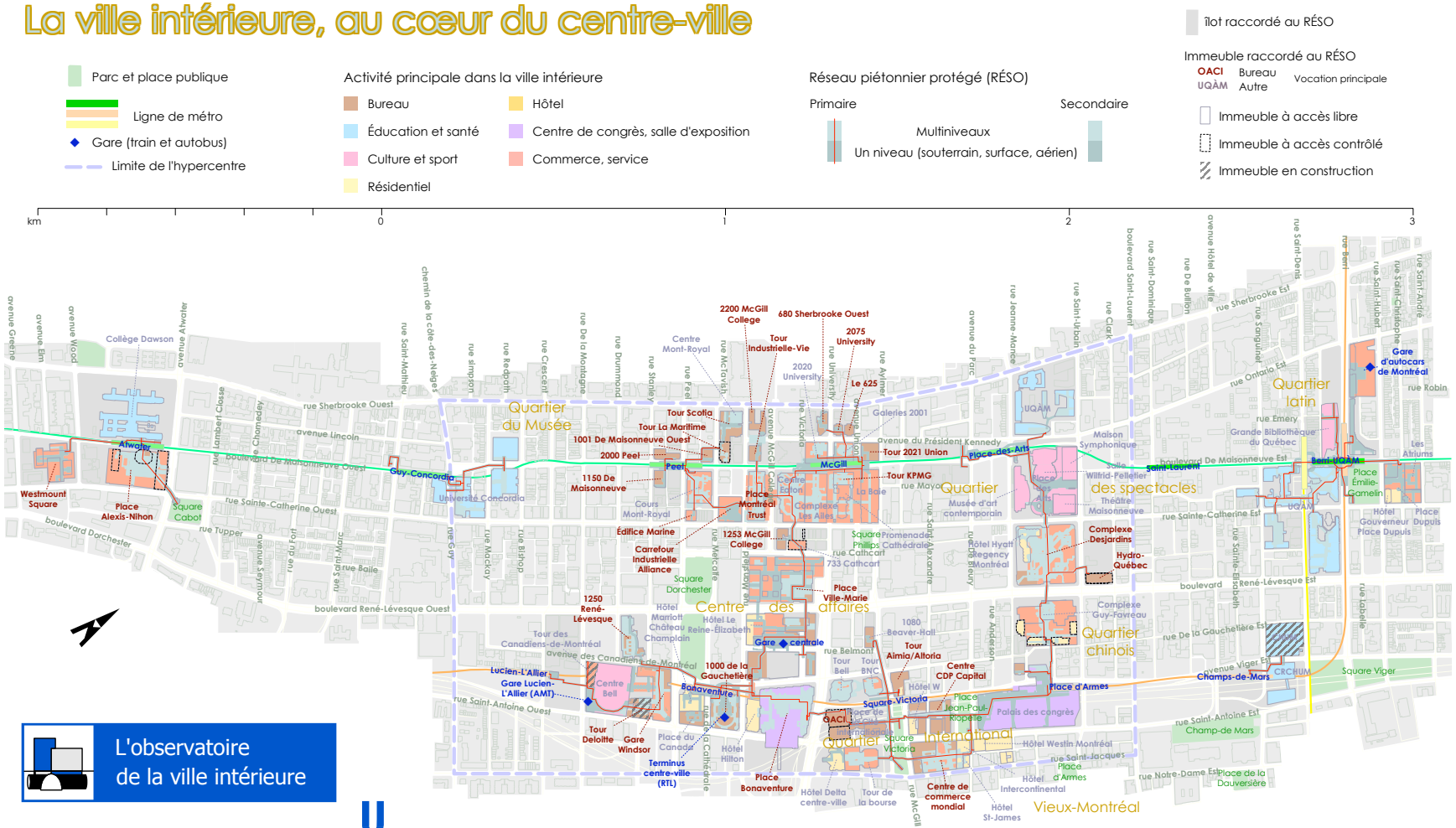
[7] Ce paragraphe est tiré intégralement d'un article récent : Boisvert M. (2012), « La ville intérieure montréalaise / Die unteriredische Stadt von Montréal », Collage 2/12, 13-16.

intérieur et que l'interaction avec l'extérieur dispose maintenant de 605 accès (portes). Il n'est pas surprenant dans les circonstances que sur la scène internationale et particulièrement dans plusieurs pays qui sont à recomposer leurs centre-villes, comme en Chine, la ville intérieure montréalaise apparaisse comme la plus étendue au monde. Toronto n'est pas d'accord et je prèfère personnellement mentionner que Montréal fait partie de ces métropoles qui disposent de réseaux piétonniers non plus embryonnaires, mais complexes.

Il a quand même fallu cinquante ans pour y parvenir. Le processus suivi a été un développement simultané, mais à des vitesses variables, autour des stations de métro. Aujourd'hui sur les 12 stations qu'on trouve au centre-ville, une seule, Saint-Laurent, n'a aucun immeuble raccordé. Les années marquantes dans l'extension du RÉSO ont été 1987, 1993 et 2002 puisqu'on a alors assisté à la fusion de sous-réseaux, d'abord pour constituer l'axe Est, de la station Place-des-arts à la station Place d'Armes, puis pour consolider le Centre des Affaires en reliant les sous-réseaux autour des stations Peel, Mc Gill et Bonaventure, enfin en rattachant dans le Quartier international ces deux sous-réseaux étendus avec la Station Square Victoria. D'ailleurs le projet QIM, récipiendaire de nombreuses récompenses y compris à l'échelle internationale, a été le premier à faire une place importante au réseau piétonnier intérieur. Il était piloté par un organisme à but non-lucratif supporté majoritairement par les trois ordres de gouvernement et devant conduire à un Plan particulier d'urbanisme. On est donc rendu pas mal plus loin que le plan de Vincent Ponte du début des années soixante dont les réalisations sont restées sous la seule responsabilité d'une société privée, le Canadien National, ou que le plan du campus de l'UQÀM dans les années 1970, qui dans son parti architectural anticipait le réseau piétonnier intérieur élaboré d'aujourd'hui.

Au terme de ce premier demi-siècle et en s'appuyant sur des expériences similaires ailleurs dans le monde, on peut se demander quelles sont les conditions qui ont permis au centre-ville de Montréal de développer un tel réseau piétonnier intérieur et de faire naître ainsi une ville intérieure. On sait maintenant que les conditions les plus favorables au développement d'une ville intérieure sont des conditions climatiques propices – et ceci englobe tout autant les villes tropicales que les villes nordiques -, un centre-ville dense et compact et le redéveloppement d'une très grande partie du centre-ville - ce qui a donné à Montréal une croissance très importante des tours de bureaux et des grands équipements collectifs dans les années 1970 et 1980 -. En plus, il faut bien sûr de l'audace chez les promoteurs privés car ils auront, du moins dans le modèle nord-américain, à en supporter tous les coûts, et une attitude plutôt positive chez les autorités municipales pour lesquelles la ville intérieure représente non seulement une forme urbaine nouvelle, présentant un risque pour la survie des artères traditionnelles, mais aussi une forme de partenariat privé-public plutôt que public-privé.

La ville intérieure, au cœur du centre-ville



L'observatoire de la ville intérieure

Université de Montréal

Conception : Martin Gagnon
Supervision : Michel Boisvert
Source cartographique principale : Ville de Montréal, 2008

© 2013, l'Observatoire de la ville intérieure

La ville intérieure montréalaise au 31/12/12

- Nombre d'îlots raccordés au RÉSO : 68/225 (30,2%) en centre-ville*
  dont 54/112 (48,2%) dans l'hypercentre**
- Complexes immobiliers : 69 (113 bâtiments)
  - à dominante bureaux : 47 (62 bâtiments)
    3M m^2 en superficie locative = 58% de l'offre en centre-ville
  - à dominante autre : 27 (52 bâtiments)
    dont 5 immeubles avec logements (1243 unités)

- Équipements collectifs : 38
  Lieux de congrès: 6 (superficie de plancher : 67 071 m^2)
  Collèges, universités: 9 (28 bâtiments = 26% du total en c-v)
  Hôtels : 10 (4 682 chambres = 34% de l'offre en c-v)
  Cinémas : 1 complexe (13 salles = 25% du total en c-v)
  Théâtres, salles de concert et de spectacles : 10 (31 344 places = 74% du total en c-v)
  Musées et bibliothèques publiques : 2 (25% de l'offre en c-v)
- Commerces de détail, services et restauration (en 2004) : 1 843
  biens et services courants : 797
  biens et services semi-courants et spécialisés : 569
  restauration minute / comptoirs restaurants : 293
  autres restaurants : 184
- Transport
  Stations de métro : 11 (92% de l'offre en c-v)
  Gares (ferroviaires ou autobus) : 4 (100% de l'offre)
  Parkings (souterrains ou aériens): 54 (21 326 places en c-v)
- Longueur du réseau piétonnier intérieur (RÉSO) : 31,3 km
  primaire : 15,6 km secondaire : 15,7 km

- Accès aux immeubles raccordés (en 2008) : 1 372
  - Avec lien public entre le RÉSO et l'extérieur : 605
    commerce et galerie marchande 220
    immeuble à bureaux 112
    métro (direct) 30
    autres équipements collectifs 210
    autres usages 33
  - Sans lien public entre le RÉSO et l'extérieur : 767

- Nombre d'usagers distincts (jours de semaine, en 2008)
  entre 230 000 et 250 000

* Les limites du centre-ville sont l'avenue Greene à l'ouest, la rue Sherbrooke au nord, la rue Saint-André à l'est et, au sud, la rue Saint-Antoine jusqu'à la rue Sanguinet, puis la rue Notre-Dame jusqu'au boulevard Saint-Laurent, ensuite la rue Saint-Jacques jusqu'à la rue Guy, enfin le boulevard René-Lévesque jusqu'à l'avenue Atwater, devenant ensuite le boulevard Dorchester jusqu'à la rue Greene. Les immeubles situés de part et d'autre des limites sont inclus, mais non les îlots.

- **… et du futur** [8]

Les tendances lourdes en matière de développement économique urbain sont toutes favorables à l'aménagement des espaces souterrains et plus spécifiquement à l'expansion des réseaux piétonniers protégés. Les trois plus importantes sont d'abord la recherche d'une densification plus forte dans les espaces centraux, qui passe par la mise en valeur des espaces souterrains, deuxièmement l'attrait renouvelé pour le transport collectif comme moyen d'accès privilégié à ces espaces centraux, résultat de l'effet combiné de coûts énergétiques en explosion et d'une amélioration importante de la qualité de l'expérience proposée par les nouveaux modes de transport collectif, et enfin la réduction des espaces occupés en surface par la voirie urbaine, au profit des espaces verts et des aires de détente. L'essor attendu du centre-ville comme destination touristique et lieu de congrès entre aussi dans la liste des facteurs favorables, et l'on peut y ajouter le comportement des usagers qui ont démontré au fil du temps leur intérêt pour la ville compacte et l'aménagement d'espaces publics tridimensionnels. On doit même s'attendre au développement de réseaux piétonniers protégés en dehors des centres-villes, soit dans les pôles d'activités qui permettent de structurer les espaces métropolitains multipolaires.

L'attitude positive des autorités publiques est toutefois fragile dans la mesure où l'on continue à voir dans le développement du RÉSO ou bien une menace à l'animation urbaine, apportée traditionnellement par la rue et les places publiques extérieures, ou bien, ce qui est pire encore, une simple occasion de soutirer des loyers et des impôts fonciers additionnels, sans aucune participation financière, ni à la construction du réseau ni à son entretien. Une autre source d'inquiétude vient de la capacité du centre-ville à s'imposer comme pôle majeur d'emplois et comme haut lieu de magasinage et de divertissement. De même, la mise en place d'une approche réseau, par laquelle les propriétaires immobiliers acceptent de sacrifier une partie de leurs prérogatives au bénéfice de l'ensemble dans la gestion des espaces servant à la circulation piétonne n'est pas garantie. Il en découle certains irritants qui sont apparus de manière très nette dans le cas montréalais et qui sont en fait partout présents dès que l'aménagement des espaces souterrains à des fins de circulation piétonne est en cause. C'est le cas pour les difficultés d'orientation spatiale ou encore pour l'intégration incomplète de nombreux équipements collectifs dont les parcours piétonniers ont été conçus comme destinations ultimes plutôt que comme espaces de transit.

Passons maintenant en revue les conditions habituelles d'émergence et de croissance de réseaux piétonniers protégés, en y allant de commentaires spécifiques relatifs à Montréal. La première condition est la *haute densité de la circulation piétonne* au centre-ville. Or, il y a de nombreux signes de densification, au nombre desquels on peut souligner les prévisions d'expansion continue de l'achalandage des trains de banlieue, les investissements majeurs annoncés dans la requalification des espaces publics extérieurs, inspirés par le succès du Quartier des spectacles, et la poursuite prévue de la croissance de la clientèle étudiante dans les campus universitaires situés au cœur du centre-ville, composante essentielle de ce pari sur l'économie du savoir.

[8] Cette section reprend largement le texte du dernier chapitre de mon livre publié en 2011 aux PUM.

La deuxième condition accompagne la première, soit l'essor de *l'accessibilité au centre-ville par le souterrain*. Nous avons vu qu'il y a une tradition de soutien des autorités publiques au transport collectif, qui ne pourra qu'accroître sa part modale au fil des ans, même si elle est déjà élevée. Des investissements majeurs comme la future navette ferroviaire pour relier le centre-ville à l'aéroport de Montréal, installée soit à la gare Lucien-l'Allier soit à la gare Centrale, toutes deux raccordées à la ville intérieure, ou encore la localisation du terminus souterrain pour l'éventuel tramway reliant le centre-ville à la rive sud de Montréal, envisagée dans un nœud actuel du RÉSO, apporteront un soutien majeur. D'ailleurs, la réduction des espaces de stationnement sur rue et la disparition graduelle des parcs de stationnement en surface, liées à la poursuite du redéveloppement du centre-ville, sont aussi des gages de croissance.

Le redéveloppement ou la création de nouvelles aires centrales est ressorti comme une condition nécessaire au processus. Or, les investissements immobiliers en cours des maisons d'enseignement supérieur reconnaissent la nécessité de tels raccordements. À Montréal, le pavillon John-Molson de l'Université Concordia a été relié il y a trois ans à la station Guy-Concordia par un tunnel sous la rue Guy et les deux principaux immeubles du campus ont été raccordés l'an dernier au RÉSO, grâce à un tunnel sous le boulevard de Maisonneuve. Le CHUM sera raccordé à la station Champ-de-Mars, et ultérieurement, c'est tout le Quartier de la santé, au-dessus de l'autoroute Ville-Marie, qui devrait être raccordé à la station Champ-de-Mars et à la station Place d'Armes. Et l'Université McGill réexamine pour une énième fois la faisabilité d'un raccordement au RÉSO par un tunnel sous la rue Sherbrooke. L'expansion des modes doux de déplacement, en particulier du vélo (incluant les systèmes en libre-service de type BIXI), pourrait toutefois réduire la part modale du transport collectif chez les étudiants et par extension l'achalandage dans le RÉSO. Les autres équipements collectifs installés au centre-ville seront aussi de plus en plus incités à s'intégrer à la ville intérieure, pour des raisons de rentabilité tout autant que de qualité du service public. À Montréal, à l'occasion du raccordement au RÉSO de la Maison symphonique, dernier joyau du complexe Place-des-arts, on a procédé à un rajeunissement des espaces communs qui ne s'attire que des éloges. Et le Quartier des spectacles devrait entraîner sous peu la construction d'un nouvel immeuble au-dessus de la station de métro Saint-Laurent. Ailleurs, l'agrandissement du Musée des beaux-arts de Montréal vers l'église Erskine and American a impliqué un passage souterrain sous la rue Crescent, et on prévoit enfin le raccordement du MBAM à la station Guy-Concordia via l'Université Concordia.

En ce qui concerne les immeubles de bureaux, un raccordement au RÉSO ou au PATH est presque devenu une exigence pour un immeuble de classe A dans le Centre des affaires. Notons que ce segment du marché immobilier devrait continuer à montrer plus de vigueur à Toronto, où l'on constate que l'extension au sud des voies ferrées vers les berges du lac Ontario a déjà conduit au prolongement du PATH, avec plusieurs nouvelles tours. Soulignons à ce propos que la Ville de Toronto elle-même souhaite de tels développements, comme en fait foi la mise en chantier d'un nouveau tunnel sous la voie publique, sous sa responsabilité, entre Union Station et la rue Wellington, escomptant le raccordement de deux nouvelles tours de bureaux dans un avenir prochain. Il y a peu de chances cependant que les hôtels qui ont montré jusqu'à présent

peu d'empressement à se raccorder à la ville intérieure, sauf lorsqu'ils sont intégrés à des complexes multifonctionnels, se ravisent. À Montréal, pour un condo-hôtel comme le Westin, face au Palais des congrès, qui est raccordé au RÉSO[9], on en trouve plusieurs autres qui ont écarté cette option, comme le Crystal de la Montagne ou le projet en gestation pour l'ancienne gare Dalhousie. On doit s'attendre à la même chose dans le cas des immeubles à dominante résidentielle : pour un Louis-Bohème qui a été raccordé dès son inauguration à la station Place-des-Arts, on trouve plusieurs 1240 Ouest de Maisonneuve qui refusent cette option.

Des *conditions climatiques extrêmes* représentent assurément un facteur favorable, à défaut d'apparaître comme une condition nécessaire ou suffisante. Or, le vieillissement de la population et l'amélioration du pouvoir d'achat vont dans le sens d'une demande accrue de confort dans les déplacements. Quant au réchauffement climatique, s'il entraîne une augmentation des intempéries, un facteur favorable, il diminue le nombre de journées de froid intense, ce qui va en sens inverse.

Comme en toute réalisation, il faut aussi regarder du côté de *l'attitude des principaux acteurs*. Même si les promoteurs immobiliers montrent encore des hésitations à s'engager dans de telles dépenses[10] et dans des négociations avec les voisins pour créer de telles conditions d'accessibilité, ces décideurs de premier plan sont de plus en plus informés des avantages exceptionnels de la ville intérieure pour l'activité commerciale et des atouts indéniables pour les espaces de bureaux, ce qui devrait conduire à un intérêt encore plus net dans l'avenir. Les autorités municipales, de leur côté, adoptent une attitude de plus en plus proactive : même si la vision tridimensionnelle du centre-ville et l'aménagement des espaces souterrains dans une vision d'ensemble sont encore loin d'être acquis, on a démontré ici comme dans la métropole ontarienne, au fil du temps, un réel engagement à promouvoir l'essor du centre-ville et à y appuyer le développement du transport collectif, et l'on a compris depuis peu l'atout majeur que représentait un réseau piétonnier intérieur. Mais ce sont surtout les usagers, de plus en plus sensibles aux attraits de la ville intérieure, qui représentent le facteur de croissance le plus important. Outre la satisfaction des besoins de clientèles jusqu'ici négligées comme les personnes à mobilité réduite et les congressistes, ce sont les qualités offertes par le RÉSO qui devraient apparaître comme exceptionnelles à tous les Montréalais qui ne résident pas ou ne travaillent pas au centre-ville mais qui le fréquentent pour d'autres motifs, comme elles ont su le faire avec les travailleurs et les résidents.

---

9 Il faut quand même préciser que cette liaison est mentionnée par les propriétaires aux seuls locataires de l'immeuble et que nul ne soupçonne la possibilité d'accéder au RÉSO par l'entrée de l'hôtel située sur la rue Saint-Jacques.

10 On peut situer entre 50 000$ et 100 000$ au mètre linéaire le coût d'un tunnel dans le domaine public à Montréal actuellement.

0. Une relation de causalité réciproque

- Les enjeux de développement du centre-ville: l'apport de la ville intérieure

Allons voir la vision de développement proposée par le PDM et demandons-nous ce que le développement de la ville intérieure peut y apporter. Cette vision suggère d'abord d'asseoir ce développement sur ce qui distingue Montréal et de mettre en valeur sa personnalité et ses forces (p. 13). On avance alors une liste de 15 atouts. Pour qui cherche à identifier la contribution du RÉSO et de la ville intérieure, celle-ci ressort chez certains comme marginale et chez d'autres comme essentielle. Dans le premier cas, on peut mettre *la singularité de ses paysages, l'audace de ses créateurs et entrepreneurs, la gamme variée de quartiers résidentiels*. Trois autres atouts profitent largement de la tridimensionnalité de l'espace public au centre-ville.

Premièrement, *une ville de savoir et une économie très diversifiée*. Cette ville de savoir s'appuie fortement sur les quatre universités et les nombreux centres de recherche qu'on y trouve, dont la majorité est localisée au centre-ville. C'est d'ailleurs la raison principale pour laquelle on a choisi d'implanter le CHUM et le CRCHUM au centre-ville. Or l'espace y est restreint et coûteux, d'où le besoin de densifier l'espace d'activité en tirant profit au maximum des espaces souterrains, et la nécessité d'aménager correctement la densité de l'espace piétonnier en prenant avantage des réseaux alternatifs de circulation intérieure. Je vous laisse le soin de compléter cette argumentation.

Deuxièmement, *un centre-ville sécuritaire, habité et dynamique, foisonnant d'activités culturelles et économiques*. J'ai déjà évoqué la contribution de la ville intérieure à la sécurité des personnes ainsi que les opportunités offertes par cet environnement pour l'organisation d'activités culturelles contamment renouvelées, surtout lorsque l'interaction avec les espaces publics extérieurs est prise en compte. Donnons pour exemples le Festival de jazz de Montréal, qui dispose d'une Grande Place au Complexe Desjardins en plus de l'esplanade de la Place des arts, l'exposition Art souterrain qui se tient chaque année dans les segments du RÉSO situés dans le Quartier international et le Centre des affaires, ou encore l'accessibilité accrûe aux innombrables colloques, séminaires et conférences données dans les universités. La qualité même des espaces intérieurs créés au bénéfice des usagers du RÉSO, comme ceux qu'on trouve dans le Quartier international comme ses corridors majestueux, le Parquet dans le Centre CDP Capital et le hall ouest du Palais des Congrès, à proximité de la Place Jean-Paul Riopelle, est à elle seule une contribution significative. Mais celle-ci n'est pas garantie puisqu'elle repose aujourd'hui sur l'initiative de chaque promoteur et de chaque propriétaire foncier, sans plan d'ensemble.

Troisièmement, *des réseaux de transport structurants, en particulier le réseau de transport collectif*. Je rappelle d'abord qu'à Montréal, comme dans toutes les petites métropoles - à l'échelle internationale - cette structuration des réseaux de transport favorise le centre-ville, et c'est encore plus vrai pour le transport collectif rapide, métro et

trains de banlieue. C'est donc dire que la probabilité de recourir au transport collectif pour accéder au centre-ville est beaucoup plus grande que pour toute autre destination et c'est bien ce que montrent les enquêtes O/D [11]. On estime qu'environ 300 000 personnes distinctes se retrouvent dans le RÉSO à chaque jour ouvrable, la grande majorité ayant eu recours au transport collectif pour s'y rendre. On comprendra qu'il ne suffit pas d'ajouter de nouvelles lignes de transport, d'augmenter la fréquence des trains, de freiner la hausse des tarifs ou de restreindre l'offre de stationnement pour satisfaire la clientèle, il faut aussi proposer de nouvelles trajectoires pour éviter la congestion et promouvoir la qualité des espaces créés pour répondre aux exigences des usagers. Les gestionnaires d'immeubles raccordés à la ville intérieure et les opérateurs de réseaux de transport collectif ont bien compris les enjeux, mais y ont répondu de façon très différente en fonction de leur calendrier d'investissements et de leurs disponibilités financières du moment. Quant à l'autorité municipale, on peut dire qu'elle n'était pas là.

- Les enjeux propres au développement de la ville intérieure, tributaires du développement du centre-ville

On m'a souvent demandé au cours de toutes ces années consacrées à l'étude de la ville intérieure d'identifier les enjeux auxquels la ville intérieure montréalaise était confrontée. Dans une allocution présentée lors de la 7ième Plateforme internationale des agglomérations, organisée en mai 2009 par la Communauté métropolitaine de Montréal, j'ai proposé les quatre enjeux suivants, qui me semblent toujours actuels: le partage des coûts d'investissement pour répondre aux besoins d'extension et de requalificatrion du RÉSO, l'orientation spatiale et la signalisation à améliorer dans le RÉSO, l'augmentation de la part modale du transport collectif, bien que cet objectif soit déjà largement atteint, et une meilleure compréhension des potentiels et des contraintes de l'aménagement des espaces souterrains. Je soumets que ces changements d'attitude et ces nouvelles manières de faire, dont je traiterai un peu plus à fond à la prochaine section, auront beaucoup plus de chances de se réaliser si le centre-ville poursuit sa croissance et continue à se développer.

Mais plutôt que de parler d'enjeux, il serait peut-être plus intéressant de parler de défis et, en plus, de se situer dans une perspective qui m'est familère celle de l'urbanisme[12]. Commençons par les défis de l'urbanisme commercial puisque cette fonction occupe une place prépondérante dans la ville intérieure. Comment réconcilier en zone centrale l'intégration de galeries marchandes dominées par les chaînes de distribution multinationales avec le commerce artériel traditionnel ? Comment préserver l'animation

---

[11] En 2003 par exemple, 63,6% de tous les déplacements durant la pointe du matin, tous motifs confondus, en direction de la ville intérieure se faisaient en transport collectif, soit 5 points de pourcentage de mieux que dans le reste du Centre des affaires. Si on réfère à l'ensemble du centre-ville cette part modale était de 44% et de seulement 22% pour l'ensemble de la région métropolitaine. Boisvert (2011) p.144. Tous ces pourcentages ont augmenté légèrement au cours des dix dernières années.

[12] Les propos qui suivent sont tirés du texte à paraître déjà mentionné : Boisvert (2013).

de la rue lorsque les piétons circulent hors rue ? Voilà deux défis auxquels très vite les autorités locales ont été confrontées[13]. Il s'agit en somme, comme l'a souvent montré l'histoire de l'équipement commercial, d'accueillir une nouvelle forme d'activité commerciale sans mettre en péril ce qui existe déjà. Or le potentiel d'une zone dense comme un centre-ville est tel qu'il y a là assurément une partie à somme positive où tous peuvent trouver leur compte, même en termes de chiffre d'affaires et de profitabilité. Pour freiner l'expansion des galeries marchandes, on a mis en œuvre divers moyens, par exemple l'ajout des surfaces commerciales souterraines dans le calcul du coefficient d'occupation du sol (COS) et l'abandon des subventions à la construction de tunnels dans le domaine public, pratiques souvent présentes durant la première phase de développement de ces réseaux piétonniers protégés. On peut aussi penser aux restrictions dans les choix de localisation des galeries marchandes aux seuls pourtours des stations de métro ou de train. Pour faciliter l'essor du commerce artériel et mettre en valeur l'animation sur rue, des autorités ont eu recours à l'élimination graduelle du stationnement de surface et du stationnement sur la voie publique, à la piétonisation de rues et d'aires commerciales, à la rénovation du mobilier urbain et à l'ajout d'espaces verts. Mais le plus intéressant pour la vitalité de l'ensemble, ce sont peut-être les gestes de design urbain rendant physiquement complémentaires les deux formats commerciaux : accès mixte (sur rue et hors rue) pour les boutiques et restaurants, espaces verts et espaces d'exposition situés à l'intérieur des complexes immobiliers mais accessibles à tous, et pénétration de lumière naturelle accrue, rehaussant l'interaction visuelle.

Autre défi: comment faciliter l'intégration de plus en plus forte des équipements collectifs aux réseaux piétonniers protégés? Contrairement à l'activité commerciale, les équipements collectifs comme les universités, les hôpitaux, les musées ou les centres de congrès offrent peu de possibilités de transfert des coûts d'immobilisation et d'exploitation sur des locataires d'espaces intérieurs; or, ce sont des services pour lesquels la contrainte budgétaire est très forte. Il reste que pour assurer une meilleure accessibilité à tous leurs usagers, dont une bonne proportion n'est qu'occasionnelle, le raccordement à un réseau piétonnier protégé est un atout certain. Comme ce dernier permet des trajets rapides, sécuritaires et agréables vers les nœuds de transport collectif souterrains (métro, train de banlieue), les avantages sont indéniables. C'est pourquoi des aides financières de l'État se justifient dans plusieurs cas. Il reste qu'un tel réseau saurait difficilement apparaître sans que ses premiers jalons n'aient d'abord été posés par le raccordement de galeries marchandes à la ville intérieure. L'ensemble du processus permet à chaque groupe d'acteurs d'y trouver son profit : les équipements collectifs disposent de meilleures conditions d'accessibilité à moindres frais tandis que les galeries commerciales disposent de nouveaux générateurs d'achalandage à proximité. Quant aux usagers, ils bénéficient de conditions d'accessibilité améliorées tandis que les administrations locales contribuent à consolider l'activité économique du centre-ville et par extension à générer des taxes foncières plus élevées. L'une des conditions essentielles toutefois est que dès l'étape de la conception et du montage financier, l'équipement collectif intègre un tel attribut. Il revient donc aux autorités

[13] Barles S. et Guillerme A. (1995), L'urbanisme souterrain, Collections Que sais-je?, Paris : Presses universitaires de France,

locales, responsables de l'urbanisme, d'appuyer fortement les revendications en ce sens auprès des autorités gouvernementales, non seulement par des actes de représentation mais aussi par l'exigence d'une réglementation contraignante et par l'obtention d'aides financières conséquentes.

Le développement de la ville intérieure et l'introduction d'un nouveau format commercial, la galerie marchande insérée, pose d'autres défis qui débordent la sphère commerciale elle-même et interpelle l'urbanisme au sens large. Il y a par exemple la prolifération des droits superficiaires qui se substituent aux droits fonciers traditionnels : un hôtel acquiert les droits sur quelques étages d'un immeuble, une grande galerie marchande s'installe sur deux niveaux souterrains, en rez-de-chaussée et sur trois étages, une grande institution financière construit son siège social au-dessus d'une autoroute. Ce ne sont que trois exemples choisis à partir de la réalité montréalaise (l'hôtel Hilton à la Place Bonaventure, le centre commercial Place Montréal Trust à la tour éponyme, le Centre CDP Capital et le Ministère des transports du Québec).

La nécessité de prendre en compte de façon encore plus nette qu'auparavant les interactions de voisinage à plusieurs échelles découle aussi de cette fluidité dans les parcours qu'offre le réseau piétonnier protégé. Les risques accrus dus à l'interconnexion pour la protection contre les incendies et pour la sécurité des personnes et des lieux ont fait naître de nouvelles formes de partenariat public-privé fondées notamment sur l'ajout d'une perspective nouvelle, celle de la réseautique, dans l'aide à l'orientation spatiale, la surveillance des foules ou l'intervention d'urgence. Un autre exemple est fourni par l'accessibilité universelle. En effet, après avoir réaménagé leurs accès et leurs parcours intérieurs afin de permettre aux personnes à mobilité réduite de circuler librement à l'intérieur de leurs immeubles, les propriétaires immobiliers sont maintenant confrontés à la nécessité d'étendre cette disposition aux corridors souterrains qui permettent, grâce à l'occupation du domaine public, de constituer le réseau piétonnier intérieur. La réponse exige une attitude ouverte de la part des propriétaires immobiliers, encore une fois tenus de faire preuve de collaboration plutôt que de compétition, et une attitude volontariste des pouvoirs publics, une nouvelle fois amenés, surtout pour les immeubles déjà construits, à mettre en avant une approche interactive plutôt que réactive ou préactive de la planification urbaine

Mais le plus grand défi est peut-être de nature à la fois sociologique, économique et même éthique, à savoir l'offre d'un service public dans des espaces privés. Très tôt dans le modèle nord-américain[14], les autorités publiques ont vu l'intérêt d'encourager l'aménagement des espaces souterrains des grands immeubles en aires commerciales et l'implantation de réseaux piétonniers intérieurs en recourant aux servitudes de

[14]On considère qu'il y a à travers le monde deux modèles fondamentaux de réseaux piétonniers intérieurs. Dans le modèle nord-américain, le réseau primaire est construit presque entièrement dans le sous-sol des immeubles et les tunnels sous la rue permettant d'aller d'un îlot à un autre sont construits aux frais du propriétaire privé riverain le plus récent. Dans le modèle japonais, le réseau primaire circule sous la voie publique et est construit par les autorités municipales; seuls les branchements des immeubles à ce réseau sont alors sous responsabilité privée (Boisvert 2011 op.cit.).

passage et aux permis d'occupation du domaine public[15]. Les coûts du service de circulation piétonne étaient ainsi transférés vers les propriétaires privés et l'utilisation plus rentable des espaces souterrains signifiait des valeurs foncières et donc des taxes foncières accrues. Les usagers de ces réseaux piétonniers alternatifs en sont venus à les considérer comme publics, non parce qu'ils les considéraient comme propriété publique puisque les services d'entretien et de surveillance par exemple échappaient clairement aux autorités municipales, mais bien parce qu'on les invitait à y circuler apparemment sans contraintes et aux heures d'opération du métro, soit bien au-delà des heures de travail pour les tours de bureaux et des heures de magasinage pour les galeries marchandes. Selon Daudet[16], la ville polycentrique, lieu d'une urbanité renouvelée, se structure de plus en plus autour « d'équipements (grandes galeries marchandes, cinémas multiplex, arénas et stades etc.) qui sont le plus souvent des lieux privés ou à accès payant, ce qui est bien l'une des caractéristiques des nouveaux espaces publics de notre société où tout se monnaye, et qui donc exclut » (p.440). Qu'ils soient au centre ou à la périphérie, ces lieux de nouvelle centralité doivent cependant faire une part au non-marchand et c'est précisément ce que propose la ville intérieure. Il y a là une contribution à l'émergence d'un nouvel urbanisme qui cherche à « … passer d'une administration de procédure à une administration de responsabilité, d'une logique de guichet à une logique de projet » (ibid. p.442)

---

[15] Pour une analyse économique de cette question, consulter Montgomery M. & R. Bean (1999) *Market failure, government failure and the private supply of public goods: the case of climate-controlled walkway networks*, Public Choice, no.99, p. 403-437 et pour un exposé critique de l'expérience new-yorkaise, voir Kayden J.S. (2000), Privately owned public space: the New York City Experience, New York, John Wiley & Sons,

[16] Daudet J.-M. (2004), *La règle d'urbanisme : à la frontière entre les droits collectifs et les droits individuels*, en A. Cain (dir.) Espace(s) public(s), espace(sa) privé(s), Paris, Université de Cergy-Pontoise et L'Harmattan, p.435-443

3. Faut-il pour autant un plan directeur du RÉSO[17] et un plan particulier d'urbanisme pour la ville intérieure?

Alors qu'un plan directeur a été remis au Conseil municipal de la Ville de Toronto en janvier 2012[18], il n'y a à Montréal ni plan directeur, ni plan particulier d'urbanisme. Pourtant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal adopté en 1992 et aussi celui de 2004 ont tous deux affirmé la nécessité de s'engager en cette voie. On m'a plusieurs fois fourni comme explication le simple constat que le RÉSO est d'abord et avant tout sous la responsabilité du secteur privé puisque plus ou moins 90% du réseau piétonnier intérieur est dans le domaine privé et que les portions situées dans le domaine public sont couvertes, sauf exception, par un permis d'occupation du domaine public. Mais à part les nouveaux projets immobiliers, auxquels j'ai référé à la fin de la section 1, la vétusté du réseau et les menaces d'effondrement sont aussi présentes, appelant un effort de requalification. Quoi qu'il en soit, l'adoption éventuelle de tels documents d'urbanisme serait l'occasion de faire le bilan des orientations et des modalités d'intervention courantes et il serait judicieux, dès à présent, d'en explorer les enjeux pour le développement de l'ensemble du centre-ville. Je me contenterai ici de revoir les lignes directrices qui ont contribué à construire ces réseaux jusqu'à aujourd'hui et de remettre en cause les manières de faire qui ont été mises en œuvre, en me limitant alors aux seules questions de gouvernance.

Il convient toutefois de rappeler d'abord une des difficultés majeures auxquelles les responsables sont confrontés, comme c'est souvent le cas en matière d'aménagement de l'espace soit la question des « droits acquis », c'est-à-dire le respect des ententes déjà conclues et des permis déjà octroyés, forçant habituellement les plans d'action à se limiter aux seuls nouveaux projets. À mon avis, l'une des clés pour surmonter cette difficulté consiste à amener les propriétaires immobiliers eux-mêmes à élaborer ensemble une stratégie commune. Une autre clé, c'est de prévoir en certaines circonstances des incitatifs. Les nouvelles lignes directrices que je suggère tenteront donc de bonifier le RÉSO en intégrant ces manières de faire, inspirées de la planification stratégique[19].

---

[17] Cette section reprend de larges parties du chapitre 6 dans le livre publié en 2011.

[18] Ce document, intitulé *Path Pedestrian Network, Master Plan,* n'a toutefois pas encore été adopté officiellement par le Conseil municipal.

[19] Elles rejoignent la perspective proposée par l'architecte-urbaniste Jacques Besner, depuis longtemps associé au développement du réseau piétonnier intérieur montréalais, qui, d'une part, ne voit pas la nécessité d'un plan directeur mais préconise plutôt l'adoption de grandes orientations et de quelques normes d'aménagement (exigences minimales), et qui, d'autre part, insiste sur la disponibilité d'incitatifs plutôt que sur l'application de mesures coercitives comme principal instrument d'une stratégie de mise en valeur. Cette démarche est aussi celle que suggérait Marc Breton dans son mémoire de maîtrise en urbanisme déposé à l'Université de Montréal en 2006.

- **De nouvelles orientations générales et des directives plus contraignantes**[20]

Orientations générales

1. Assurer la complémentarité et l'interaction entre le réseau piéton intérieur et les activités sur rue.

2. Améliorer la fonctionnalité du réseau (accès, heures d'ouverture, aménagement, sécurité et orientation des usagers).

3. Encadrer le développement du réseau piéton intérieur de façon à favoriser l'utilisation du transport collectif.

4. *Faciliter le développement du réseau piéton intérieur comme composante essentielle de l'aménagement des espaces souterrains.*

5. *Adopter une Charte de l'aménagement de la ville intérieure précisant les termes du partenariat public-privé sur lequel est fondé le modèle montréalais de réseau piétonnier protégé.*

6. *Faire participer les gouvernements au financement d'un raccordement pour les équipements collectifs implantés à proximité du RÉSO.*

7. *Inciter les propriétaires immobiliers à s'engager dans un raccordement au RÉSO en accordant, dans certaines circonstances, un bonus de densité ou un autre avantage similaire.*

Les principes généraux concernant la configuration du réseau qui ont été adoptés en 2004 dans le Plan d'urbanisme apparaissent aujourd'hui encore comme valables. Mais il m'apparaît judicieux d'y ajouter quatre orientations nouvelles. L'orientation générale n°4 ajoute un objectif complémentaire au souci de favoriser le transport collectif qui a dominé la stratégie d'aménagement depuis la création du réseau piétonnier protégé. Il est en effet important de prendre toute la mesure de ce qu'implique l'utilisation optimale des espaces souterrains, une préoccupation de plus en plus présente dans un milieu urbain de forte densité, soucieux de la mise en œuvre des préceptes du développement

[20] Il est important de noter que dans les deux tableaux présentant les orientations générales et les balises d'aménagement, les modifications et ajouts proposés à ce que contient déjà le Plan d'urbanisme de 2004 sont en *italique*.

durable. Ce qui est en cause, c'est non seulement l'avantage que représente l'utilisation du sous-sol urbain comme frein à l'explosion des valeurs foncières et comme milieu privilégié pour la fonction transport, mais aussi la nécessité de se prémunir contre les dangers d'une utilisation désordonnée de ce milieu, nuisible à la préservation du patrimoine archéologique et à la protection de la nappe phréatique. Ce souci sera encore plus pertinent lorsque des flux piétonniers importants seront prévus, ce qui veut dire non seulement à proximité des nœuds de transport collectif comme les stations de métro et les gares ferroviaires, mais aussi près des parcs de stationnement souterrains, des tours de bureaux et des galeries marchandes qui sont tous considérés comme de grands générateurs d'achalandage.

L'orientation générale n°5 propose d'intégrer dans un court document les engagements auxquels seront soumis les propriétaires immobiliers et les intervenants publics concernés par le développement du réseau piétonnier intérieur et, par extension, de la ville intérieure. Les deux autres orientations nouvelles ont pour but d'accompagner l'objectif de développement par des incitatifs financiers. L'orientation générale n°6 vise à faciliter l'extension du RÉSO vers les équipements collectifs, ceux qui existent déjà tout autant que ceux qui viendront s'ajouter au parc immobilier. Il s'agit en somme de consolider dans une telle orientation l'impulsion donnée par l'extension du réseau piétonnier intérieur à l'Université Concordia, avec l'aide du Programme d'infrastructures Québec-municipalités (PIQM), et par le raccordement prévu de tous les immeubles du CHUM à la station de métro Champ-de-Mars, avec l'appui financier du Conseil du Trésor et du Ministère de la Santé et des Services sociaux à Québec. Quant à l'orientation générale n°7, elle cible plutôt les projets privés pour lesquels la rentabilité d'un raccordement serait jugée insuffisante par un promoteur tout en présentant sur le plan social un avantage marqué, que ce soit en termes de réduction des risques d'accident, de facilitation des parcours piétonniers en zone dense, de promotion du transport collectif ou autrement. Le moyen choisi, l'octroi de privilèges plutôt que d'aides financières, se justifie plus facilement comme choix public et il rencontre en plus l'adhésion des promoteurs interrogés. Là où la densification hors sol serait considérée comme dommageable, il serait tout de même possible de favoriser la construction en souterrain en recourant à une stratégie de transfert de droits de développement.

En ce qui concerne les balises d'aménagement contenues dans le Plan d'urbanisme de 2004, elles ont aussi besoin d'être révisées ou complétées. Ces balises peuvent être structurées autour de trois thèmes majeurs : l'extension du RÉSO, l'accessibilité au RÉSO et le design du RÉSO. Nous ne traiterons ici, dans ce mémoire, que du premier thème et, tel que mentionné précédemment, plutôt que de préconiser l'adoption d'un plan directeur dans lequel serait précisée à la grandeur du centre-ville la configuration souhaitée du réseau, et donc les extensions exigées et les extensions interdites, l'approche que nous favorisons conserve entre les mains des promoteurs immobiliers le pouvoir d'initiative qui a existé jusqu'à aujourd'hui, tout en imposant quelques contraintes additionnelles.

L'extension du RÉSO

1 *Exiger de tout projet d'immeuble adjacent à une station de métro ou à une gare un raccordement au RÉSO et une servitude de passage permettant à tout immeuble implanté sur le même îlot ou sur un îlot voisin de se raccorder également au RÉSO.*

2 *Encourager tout immeuble non résidentiel existant, adjacent à une station de métro ou à une gare, à se raccorder au RÉSO en veillant à ce que soit imposée une servitude de passage permettant à tout immeuble implanté sur le même îlot ou sur un îlot voisin de se raccorder également au RÉSO.*

3 *Exiger de tout projet d'immeuble considéré comme générateur majeur d'achalandage un raccordement au RÉSO, lorsque ce dernier peut être rejoint directement, et une servitude de passage permettant à tout immeuble implanté sur le même îlot ou sur un îlot voisin de se raccorder également au RÉSO, en accompagnant cette exigence, dans certaines circonstances, de mesures incitatives.*

La balise n°1 s'appuie sur l'interaction entre l'essor du transport collectif et le développement du réseau piétonnier protégé. Elle consolide ce qui, ces dernières années, est apparu comme une nouvelle pratique et s'assure qu'elle s'applique aussi aux projets à dominante résidentielle, ce qui n'a pu être fait par exemple pour le projet 1240 de Maisonneuve Ouest, à proximité de la station de métro Peel. La balise n° 2 s'inspire de la même vision, en s'intéressant cette fois au parc immobilier existant. L'encouragement évoqué implique l'adoption des mesures incitatives déjà mentionnées dans les orientations générales n°6 et n°7. La balise n°3 vise les immeubles existants ou à venir qui ne sont pas adjacents à un nœud de transport collectif et étend l'ajout d'un raccordement, d'une part à tous les équipements collectifs, et d'autre part à toutes les autres catégories d'immeubles susceptibles de générer des débits piétonniers importants, à condition qu'ils soient dans le voisinage immédiat du RÉSO. Les objectifs poursuivis avec cette amélioration des conditions d'accessibilité sont toujours les mêmes, soit la sécurité des personnes en déplacement, la promotion du transport collectif comme mode privilégié de déplacement et le confort des usagers.

- **Une nouvelle gouvernance**

La question du partage des coûts d'extension et d'entretien du réseau piétonnier intérieur, à commencer par la participation financière des gouvernements, mérite qu'on s'y arrête. Trois principaux motifs peuvent être invoqués à l'appui d'une aide publique. Le premier relève tout simplement du gros bon sens et il fait référence aux réseaux d'aqueduc et d'égout, qui sont sous la responsabilité des administrations municipales, ainsi qu'à d'autres réseaux techniques urbains sous la responsabilité par exemple de la Commission des services électriques de Montréal ou Gaz Métropolitain. On sait que lorsqu'un tunnel est construit, prolongeant le réseau piétonnier protégé, une partie non négligeable des coûts à défrayer par les promoteurs privés est le remplacement des segments des réseaux d'infrastructures qui seront touchés par cette construction. Or, il arrive que ces segments ont déjà atteint leur durée de vie utile et qu'on s'apprête à les remplacer, en répartissant la facture sur tous les riverains sous la forme d'une taxe d'améliorations locales. Pourquoi remplacer cette pratique par l'imposition du fardeau au seul promoteur en cause? Et même si la durée de vie utile n'était pas atteinte, le refus de défrayer quelque portion que ce soit de cette facture nous apparaît malavisé. Un deuxième motif concerne la responsabilité tutélaire des gouvernements à l'égard de la santé publique. En l'occurrence, une aide financière pourrait se révéler tout à fait opportune si l'on pouvait raisonnablement anticiper une réduction significative des risques d'accidents entre piétons et véhicules motorisés grâce à l'ajout d'un nouveau segment au RÉSO[21]. Cet argument a sûrement pesé dans la décision d'aider financièrement l'Université Concordia à construire une extension sous le boulevard de Maisonneuve, vers la station de métro Guy-Concordia. Ce deuxième motif rejoint la protection de l'environnement, un objectif général de l'action gouvernementale maintes fois réitéré, et qui se traduit dans la promotion des modes doux et du transport collectif. Quand les budgets d'immobilisation de ces équipements collectifs relèvent d'abord et avant tout des gouvernements, comme c'est le cas pour les réseaux de la santé et de l'éducation, l'aide financière permettant d'assumer les coûts d'un raccordement prendra la forme non pas d'une subvention, mais d'une autorisation de dépenses majorées. C'est ce qui est arrivé avec le projet du nouveau CHUM. Lorsque ce sont plutôt des organismes à but non lucratif qui ont pour habitude de faire appel à l'État pour une partie de leurs investissements immobiliers, les musées par exemple, l'octroi d'une subvention pourrait se justifier.

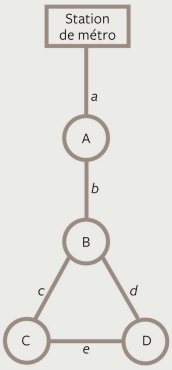
Cette approche économique est souvent dénoncée comme coûteuse pour la collectivité, par opposition à une approche réglementaire n'entraînant aucune dépense publique. On argue notamment qu'il suffit de restreindre l'espace de stationnement en zone dense, sous toutes ses formes, pour obtenir le transfert modal recherché. Mais ce qui peut arriver dans ces circonstances, à moyen et à long terme, c'est une perte de compétitivité de la zone ainsi assujettie à une réglementation sévère par comparaison avec des zones similaires où les facilités de stationnement restent abondantes et très souvent

[21] Le même motif pourrait entraîner non pas une extension du RÉSO, mais des correctifs à celui-ci, par exemple sous la forme d'un élargissement d'un corridor ou d'un escalier existant ou l'ajout d'un ascenseur.

gratuites. Cette compétitivité fournit d'ailleurs un troisième motif de participation financière des gouvernements, soit un appui global à certains objectifs d'aménagement du territoire dont les bénéfices débordent le territoire municipal et même la région métropolitaine. Le raisonnement est alors le suivant. Le Québec a besoin que Montréal soit doté d'un centre-ville fort et dynamique. Or, l'un des moyens privilégiés pour s'en assurer est de faciliter les déplacements piétons à la grandeur du centre-ville, et le RÉSO est un équipement qui a fait ses preuves en ce domaine. On peut alors remettre en question le partage actuel de la facture entre les parties privées. Comme l'indique le schéma qui suit, le *financement à la marge* actuellement préconisé n'est qu'une formule parmi d'autres. Elle a l'avantage de la simplicité et toutes les apparences de l'équité entre les propriétaires immobiliers qui sont les bénéficiaires indirects des services rendus aux usagers par le réseau piétonnier protégé. Mais son efficience est douteuse dans la mesure où l'on déplore ici et là l'absence de prolongement ou la qualité insuffisante des services offerts. Quant à l'équité, on peut là aussi facilement remettre en question la formule de partage actuelle en soulignant les disparités entre les bénéfices reçus par chacun et le fardeau supporté.

Formules de financement des liens d'un réseau piétonnier protégé

Formule de financement des liens d'un réseau piétonnier protégé



		Formule de partage du coût des tunnels dans le réseau piétonnier protégé		
Séquence temporelle	**Lien construit**	**À la marge**	**Collectif**	**Public**
1	*a*	A	A + B + C + D	A + B + C + D
2	*b*	B	B + C + D	A + B + C + D
3	*c*	C	C	A + B + C + D
4	*d*	D	D	A + B + C + D
5	*e*	C + D	C + C	A + B + C + D

OVI

Le *financement collectif* est fondé sur un partage suivant l'usage, ou le bénéfice reçu, et il pousse jusqu'au bout la logique de réseau en suggérant que ce dernier « appartient », du moins la portion du segment de réseau primaire situé dans le domaine public, aux propriétaires immobiliers raccordés et que toute extension devrait être financée par tous les propriétaires susceptibles d'en profiter, c'est-à-dire tous ceux qui se situent entre une station de métro et le nouveau lien dans le schéma. Dans cette perspective, le lien *a* sera au départ financé par A seulement, mais à mesure que d'autres nœuds s'implanteront, les nouveaux propriétaires seront appelés à partager cette facture. Cette formule est analogue à celle qui est employée, par exemple, par Hydro-Québec lors du

branchement de clients situés à grande distance des réseaux de distribution[22]. Mais voilà une façon de faire qui a été bannie par la Ville de Montréal très tôt dans l'évolution du réseau piétonnier intérieur, en raison des difficultés éprouvées par les administrateurs de la compagnie d'assurances Alliance pour se raccorder à la station de métro McGill à la fin des années 1960. Il est vrai que cette formule soulève plusieurs problèmes. Premièrement, même si la réduction des coûts à défrayer par chacun augmente les chances d'extension du RÉSO, le promoteur ne connaît pas quelle part de la facture sera éventuellement transmise à d'autres et il n'a même aucune garantie de récupération d'une partie de sa mise puisque les décisions de raccordement sont à la discrétion de chaque propriétaire immobilier. Deuxièmement, si on laisse aux forces du marché le soin de décider du partage de la facture, des tensions naîtront entre les propriétaires immobiliers, ce qui n'est pas si grave en soi, mais surtout il y aura des délais additionnels qui risquent de faire avorter plus d'un projet de raccordement. Troisièmement, en admettant que le principe d'une formule de partage suivant l'usage soit accepté, il peut être très difficile de s'entendre sur les indicateurs reflétant adéquatement l'usage. Car même en disposant d'estimations sur la part des débits à destination de chaque immeuble, on ne peut traiter de la même façon un client qui se rend occasionnellement dans une boutique, un employé qui se rend chaque jour dans un bureau et un visiteur qui, pour la première fois, doit rencontrer des partenaires d'affaires dans un établissement. Cette deuxième formule de partage pourrait sans doute être adaptée à chaque situation par les propriétaires immobiliers concernés, mais pour réduire les problèmes associés aux deux difficultés déjà présentées, il serait très utile de mettre au point une formule unique qui serve de point de départ pour la discussion entre les parties.

On peut ensuite faire un pas de plus vers la collectivisation et confier à l'administration municipale le soin de construire elle-même les extensions de réseau demandées sur sa propriété, en répartissant ensuite les coûts d'investissement et d'entretien de ces segments du RÉSO sur tous les immeubles raccordés. C'est ce qu'on peut appeler la formule de *financement public*. Il y a de fortes chances qu'on en vienne alors à répartir le tout en fonction de la valeur imposable, telle qu'inscrite au rôle d'évaluation, comme on le fait avec les taxes d'amélioration locale. Mais, depuis une quinzaine d'années, les municipalités ont préféré reporter le fardeau de ces infrastructures de desserte sur les promoteurs immobiliers eux-mêmes, de sorte qu'on peut douter de l'intérêt de la Ville de Montréal pour une telle formule, elle qui montre déjà beaucoup de réserve à l'égard du RÉSO. D'autant plus que pour donner sa pleine mesure, c'est l'ensemble d'un sous-réseau qui devrait être soumis à ce mode de gestion et de financement, et ce, dès le départ. C'est pourtant la formule de financement choisie par Calgary pour son réseau piétonnier aérien, et elle a aussi été évoquée pour l'avenir du PATH à Toronto[23]. De

---

[22] Le règlement déposé par Hydro-Québec Distribution devant la Régie de l'énergie en 2005 contient la provision suivante: « Lorsqu'un client résidentiel paie pour la mise en place d'une ligne, il aurait droit au remboursement de 2 800$ par logement ajouté au cours des 5 années suivantes jusqu'à concurrence du montant de sa contribution» (p. 35, document 4, Demande R-3535-2004).

[23] Voir note 52 en Bélanger P.(2007), *Underground Landscape : the urbanism and infrastructure of Tornoto's downtown pedestrian network*, Tunnelling and Underground Space Technology vol. 22, p.272-292.

même, les modalités de financement appliquées au cours de l'extension du réseau piétonnier intérieur dans le Quartier international de Montréal, et qui ont mis à contribution tous les propriétaires immobiliers à travers l'ARQIM, ressemblent plus à cette formule de financement public qu'à n'importe laquelle des deux autres formules déjà présentées.

Le tableau qui suit rassemble les caractéristiques qui viennent d'être mentionnées à propos de chacun des modes de partage de la facture en mettant en évidence les conditions les plus favorables et les moins favorables à chacune. Je crois donc nécessaire de garder une grande souplesse dans le montage des projets d'extension ou de requalification du RÉSO. Il reste important de souligner que dans toutes les formules, il y a un risque de sous-développement du réseau piétonnier intérieur, ce qui permet d'affirmer clairement que n'importe quelle formule de financement à elle seule ne suffira pas à assurer le développement de ce type d'espace, qu'il faut donc une vision derrière et sans doute aussi des lignes directrices.

Formules de partage : avantages, inconvénients et conditions d'application

Formule de partage de la facture	À la marge (espace privé)	Collectif (espace commun)	Public (espace public)
Avantage principal	Simplicité	Efficience	Équité
Inconvénients	Sous-développement du RÉSO, quantitatif et qualitatif	Tensions entre propriétaires, délais et risques de sous-développement	Ralentissement dans le développement du RÉSO
Conditions d'application les plus favorables	Extension à une grande distance d'un nœud de transport collectif	Homogénéité fonctionnelle des immeubles dans un sous-réseau en voie de maturation	Création d'un nouveau sous-réseau avec une présence importante d'équipements collectifs
Conditions d'application les moins favorables	Coûts de construction plus élevés qu'ailleurs en raison de mauvaises conditions pédologiques ou d'une forte densité des réseaux urbains	Grande variabilité des usagers et de leur comportement spatial	Coût élevé, peu importent les avantages anticipés

Or, l'adoption de nouvelles lignes directrices et leur application ne sauraient être réalisées « par en haut », en s'appuyant sur une planification rationnelle et en imposant ensuite un modèle bureaucratique. Car l'esprit même qui anime cette réforme suppose

une nouvelle gouvernance pour le RÉSO. À vrai dire, la Ville de Montréal se sent assez peu concernée par le développement du RÉSO, d'abord parce qu'il est situé à 90% dans l'espace privé, ensuite parce qu'il est perçu comme représentant autant de menaces que d'opportunités pour le développement du centre-ville. Quant aux propriétaires immobiliers, c'est sur une base pragmatique et de manière rarement groupée qu'ils ont négocié les termes de leur raccordement. Jusqu'à présent, les gestionnaires immobiliers ont montré peu d'intérêt pour la création d'une association de riverains qui veillerait, par exemple, à administrer la signalisation propre à la ville intérieure ou à prendre en charge l'élaboration et l'adoption d'un guide complet pour l'aménagement de la ville intérieure, semblable à celui qui a été adopté à Toronto il y plus de quinze ans.

Cependant la perspective nouvelle évoquée ici prend appui d'abord sur les besoins des usagers et ensuite sur l'attitude nouvelle que les autres acteurs concernés semblent prêts à adopter, les gouvernements en se montrant ouverts à une participation financière et les propriétaires immobiliers en étant plus disposés à reconnaître les avantages qu'un raccordement représente ainsi que la nécessité d'une action coordonnée. L'ouverture des gouvernements est encore timide et les préoccupations des gestionnaires immobiliers concernent toujours prioritairement les effets de voisinage plutôt que la problématique d'ensemble du RÉSO, mais il y a des changements qui annoncent une nouvelle gouvernance.

C'est donc à un renouvellement des termes du partenariat public-privé ayant contribué depuis les tout débuts à l'émergence puis à la maturation du RÉSO que nous devrions assister. On peut en esquisser rapidement les contours, mais ce sont les acteurs sur le terrain qui sont habilités à lui donner une forme plus achevée. Quels sont les éléments structurels qui semblent les plus prometteurs? Ils sont au nombre de trois. Premièrement, une Charte de l'aménagement de la ville intérieure, mentionnée dans l'orientation n°5 intégrant les nouvelles lignes directrices, qui serait d'abord approuvée par le Conseil municipal et qui devrait ensuite être signée par chaque propriétaire d'immeuble raccordé. Deuxièmement, des lieux de recherche de consensus où se retrouveraient les propriétaires immobiliers, les locataires, les usagers et les autorités d'aménagement, constitués de deux paliers, l'un à l'échelle du voisinage et l'autre pour l'ensemble du RÉSO. Troisièmement, des moyens d'action élargis, grâce à une nouvelle attitude des gouvernements, des professionnels de l'aménagement en cause et des gestionnaires immobiliers concernés.

L'adhésion à cette vision nouvelle du développement de la ville intérieure et par extension au développement du centrre-ville permettrait de mettre en lumière combien ce réseau piétonnier protégé n'est ni un bien privé ni un bien public, mais un bien de club. Car à la manière des zones de circulation piétonne qu'on trouve à l'extérieur à l'usage du public, composées de trottoirs et de places, le réseau piétonnier intérieur offre des aires de circulation, dans un environnement certes protégé, ce qui entraîne des coûts supérieurs, mais avec la même caractéristique d'un coût marginal nul, c'est-à-dire d'un coût qui ne varie pas avec le nombre d'usagers, une fois respectés les gabarits et les conditions d'utilisation. Mais comme l'accès au RÉSO implique l'accès aux

immeubles raccordés et qu'il est alors facile de contrôler l'accessibilité, et donc d'exclure des usagers potentiels en pratiquant par exemple des heures d'ouverture spécifiques et en facilitant ou non les cheminements vers les voisins, nous sommes bien en présence d'un bien de club. Cela appelle une gestion particulière qui n'est ni celle du Service de l'urbanisme ni celle de chaque propriétaire indépendant, mais bien celle d'un club, formé des propriétaires immobiliers dont les propriétés sont raccordées au RÉSO. Ce club, pour être efficace, aura besoin d'établir des rapports suivis avec les autres acteurs en présence que sont les usagers, les locataires et les pouvoirs publics, les premiers parce que ce qui est en cause ici c'est le transport de personnes, les seconds parce que ce sont eux qui ultimenement supporteront le gros de la facture, et les pouvoirs publics parce que le RÉSO est situé dans un milieu très dense et unique à plusieurs égards pour l'ensemble de la collectivité.

Conclusion

Le but de mon intervention était de vous sensibiliser à l'importance de la ville intérieure pour l'avenir du centre-ville de Montréal et par ricochet d'inviter les responsables du Plan de développement de Montréal à compléter leur travail. J'ai puisé abondamment dans mes travaux récents, tout en essayant ne retenir que ce qui était pertinent à un tel exercice de planification, mais j'ai peur d'avoir péché par prolixité et d'avoir ainsi *noyé le poisson* comme on dit. Je vais donc tenter en terminant d'énoncer de manière ultra succincte ce qui dans ma déposition devrait être considéré comme essentiel.

Le centre-ville de Montréal dispose d'un réseau piétonnier intérieur de plus en plus complexe, qui a contribué à créer une véritable ville intérieure, en interaction permanente avec la ville extérieure. Ces réalités ne sont pas uniques à Montréal mais elles y ont pris une forme, une envergure et une qualité d'ambiance pour ses usagers qui les rendent même remarquables à l'échelle internationale. Quand on y regarde de plus près, on découvre toutefois certains défauts qui font craindre que si les autorités responsables de l'aménagement les négligent, ces atouts ne donneront pas leur plein potentiel. Plus encore, c'est dans une véritable perspective de développement qu'il faut situer les actions à entreprendre car l'essor de la ville intérieure ne fait pas qu'accompagner le développement des activités qu'on trouve au centre-ville, il en est l'une des clés pour l'avenir.

Concrètement, voici les propositions que j'ai évoquées qui mériteraient, selon moi, chacune distinctement puis de manière intégrée avec l'ensemble du PDM révisé, un approfondissement suivant les modalités qui seraient suggérées par les commissaires de l'OCPM (élaboration des termes généraux d'un mandat, suggestion des membres d'un Comité de suivi et des qualités de la personne responsable, échéancier, importance des moyens à mettre en oeuvre…).

1. Un réexamen de la place occupée par l'aménagement des espaces souterrains non seulement à travers le PDM mais aussi dans des travaux préliminiares comme le Cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville;

2. Une Charte de l'aménagement de la ville intérieure à proposer à tous les propriétaires immobiliers raccordés au RÉSO et à des représentants des groupes d'acteurs impliqués dans son développement;

3. Une plus grande implication financière des autorités publiques, aux trois niveaux d'administration, tant dans la requalification que dans l'extension du RÉSO, suivant des conditions à définir, en ciblant dès le départ un dossier qui traîne depuis trop longtemps, soit l'accessibilité universelle dans la ville intérieure, et, en ce qui concerne l'administration municipale, en mettant de l'avant l,octroi de privilèges tels des bonus de densité en certaines circonstances;

4. Un assouplissement des régles de financement des investissements par les promoteurs immobiliers lors de l'extension du RÉSO, de manière à rendre possible un financement collectif ou public plutôt qu'un financement à la marge;

5. La promotion d'une approche intégrée intérieur/extérieur dans l'aménagement des aires de circulation piétonne en centre-ville, privilégiant l'innovation dans le design architectural et dans la signalisation.