



National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada

Canadian Theses Service Service des thèses canadiennes

Ottawa, Canada
K1A 0N4

NOTICE

The quality of this microform is heavily dependent upon the quality of the original thesis submitted for microfilming. Every effort has been made to ensure the highest quality of reproduction possible.

If pages are missing, contact the university which granted the degree.

Some pages may have indistinct print especially if the original pages were typed with a poor typewriter ribbon or if the university sent us an inferior photocopy.

Reproduction in full or in part of this microform is governed by the Canadian Copyright Act, R.S.C. 1970, c. C-30, and subsequent amendments.

AVIS

La qualité de cette microforme dépend grandement de la qualité de la thèse soumise au microfilmage. Nous avons tout fait pour assurer une qualité supérieure de reproduction.

S'il manque des pages, veuillez communiquer avec l'université qui a conféré le grade.

La qualité d'impression de certaines pages peut laisser à désirer, surtout si les pages originales ont été dactylographiées à l'aide d'un ruban usé ou si l'université nous a fait parvenir une photocopie de qualité inférieure.

La reproduction, même partielle, de cette microforme est soumise à la Loi canadienne sur le droit d'auteur, SRC 1970, c. C-30, et ses amendements subséquents.

LA PRIVATISATION DES ESPACES PUBLICS
EN MILIEU URBAIN

Le cas de Montréal

Bernard P. Momer

Présenté pour l'obtention
d'une maîtrise en art

Université d'Ottawa



National Library
of Canada

Bibliothèque nationale
du Canada

Canadian Theses Service Service des thèses canadiennes

Ottawa, Canada
K1A 0N4

The author has granted an irrevocable non-exclusive licence allowing the National Library of Canada to reproduce, loan, distribute or sell copies of his/her thesis by any means and in any form or format, making this thesis available to interested persons.

The author retains ownership of the copyright in his/her thesis. Neither the thesis nor substantial extracts from it may be printed or otherwise reproduced without his/her permission.

L'auteur a accordé une licence irrévocable et non exclusive permettant à la Bibliothèque nationale du Canada de reproduire, prêter, distribuer ou vendre des copies de sa thèse de quelque manière et sous quelque forme que ce soit pour mettre des exemplaires de cette thèse à la disposition des personnes intéressées.

L'auteur conserve la propriété du droit d'auteur qui protège sa thèse. Ni la thèse ni des extraits substantiels de celle-ci ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans son autorisation.

ISBN 0-315-68051-2

Canada



UNIVERSITÉ D'OTTAWA
UNIVERSITY OF OTTAWA

RÉSUMÉ

La place publique a toujours fourni un espace où les divers fonctions commerciales, sociales et politiques, engendrées par le mode de vie sédentaire, y sont tenues. Bien que la fonction de la place publique ait peu changé depuis sa naissance, la forme de cette dernière a évolué et s'est transformée en espace intérieur. La croissance rapide du développement urbain, depuis les trente dernières années, a favorisé la construction de structures telles que les complexes multifonctionnels et les centres commerciaux qui ont repris les principales fonctions de la place publique. Ce glissement des fonctions de la place vers l'intérieur est aussi un glissement de l'espace public vers un espace privé, la plupart des structures multifonctionnelles étant des propriétés privées. L'étude de ce phénomène, communément appelé *privatisation de l'espace*, nous amène à une réflexion sur la liberté de la population et sur la planification urbaine actuelle et future.

ABSTRACT

The public place has always provided a space where the social, commercial and political functions, generated by the sedentary way of life, were held. Although its functions have not greatly changed through time, the form of the public place has evolved to become an interior space. The fast growing development of the large cities in the last thirty years, has encouraged the construction of multipurpose complexes and shopping centres, which have taken over the role of the public place. This shift of the functions of the public place towards the interior is also a shift of the public space towards a privatized space, since most multipurpose complexes and shopping malls are privately owned. The study of this phenomenon, commonly known as the *privatisation of public space*, brings us to reflections on the freedom of the population and on the current and future planning of our cities.

Remerciements

Je tiens à remercier:

MM. Besner et McDonald du Service d'Habitation et du développement urbain de la ville de Montréal qui ont bien voulu me recevoir à plusieurs reprises;

ma famille qui m'a supporté tout au long de mes études;

Chuck LeBlanc et Luc Boisclair qui m'ont enduré et supporté tout au long de la rédaction de ma thèse, ainsi que Manon Gauthier qui m'a hébergé lors de mes nombreux séjours à Montréal;

finalement, mais non le moindre, M. Léon Ploegaerts, mon directeur de thèse pour tous ses judicieux conseils.

Table des Matières

Introduction	1
Objectifs	5
Méthodologie	7
Chapitre 1	
ROLE DE LA PLACE PUBLIQUE DANS LA VILLE	10
1.1 La place publique et la révolution industrielle ..	15
1.2 Les espaces publics: 1900-1940	22
1.3 L'espace public après la Deuxième Guerre mondiale	27
Chapitre 2	
L'ESPACE PUBLIC ET LA REVITALISATION DU CENTRE-VILLE	
AU CANADA	34
2.1 Les villes canadiennes, des villes jeunes	34
2.1.1 L'évolution de la morphologie urbaine	38
2.2 Le climat	46
2.3 Les habitudes sociales et les espaces intérieurs .	48
Chapitre 3	
LES GRANDS COMPLEXES MULTIFONCTIONNELS DE MONTREAL	54
3.1 Place Ville Marie	63
3.2 Westmount Square	71
3.3 Le Complexe Desjardins	77
3.4 Le complexe Guy Favreau	84
3.5 Les Cours Mont Royal	90
3.6 Les complexes multifonctionnels en bref	92
3.7 Le futur au centre-ville	94
Chapitre 4	
LA PRIVATISATION DE L'ESPACE URBAIN: ILLUSION OU RÉALITÉ? .	99
4.1 La forme urbaine et les complexes	
multifonctionnels	100
4.2 La privatisation: illusion ou réalité?	106
4.3 Des alternatives	108
Bibliographie	114

INTRODUCTION

Depuis que l'homme est sédentaire et qu'il planifie son espace, il a toujours su garder des espaces accessibles à toute la communauté, c'est-à-dire des espaces publics. Ces espaces, que nous retrouvons encore dans la ville moderne, peuvent être divisés en trois types, soit la rue, la place publique, et les espaces verts. Il y a bien sûr d'autres espaces qui peuvent être qualifiés de public, telle que les institutions scolaires, les installations sportives ou encore les bibliothèques municipales.¹ Il ne sera par contre pas question de ces derniers dans la présente étude, ces services ne s'adressant pas au public en général, leur fonction étant spécifique.

La ville étant l'oeuvre de l'homme, il est normal que sa structure reflète les habitudes de vie de ce dernier. A travers l'histoire, l'homme a modelé la ville selon ses besoins, et même quelque fois ses rêves, laissant une empreinte qui reste gravée dans le tissu urbain bien après que les besoins qui ont défini une forme aient disparu.

Il semble que les traces laissées par l'homme, depuis les trente dernières années au centre des villes, reflètent un modèle de société où l'espace urbain accessible au public est détenu par

¹Jere French, *Urban Space: a Brief History of the City Square*, Dubuque, Kendall/Hunt Publishing, 1978

des intérêts privés. Cela suit le courant de privatisation de la société occidentale dans laquelle nous évoluons présentement. La plupart d'entre nous, qui menons une vie urbaine, fréquentent des espaces qui sont publics d'apparence, mais qui, en réalité, ne le sont pas.

La privatisation se ressent par la réduction des espaces publics et non pas par une réduction de l'espace accessible au public. Le caractère public d'un espace se définit comme suit:

[p]roperty dedicated to the use of the public, and over which the government (municipal, provincial or federal) has dominion and control. Thus the term may be used either to describe the use to which the property is put or to describe the character of its ownership.²

Le dictionnaire de droit Black ajoute:

...[o]pen to all; notorious. Common to all or many; general; open to common use. ...[N]ot restricted to any particular class of the community.³

La perte d'espace public signifie donc aussi bien la perte d'une rue que celle d'une place publique ou d'un parc.

On retrouve, dans les grandes villes modernes, des espaces intérieurs où sont tenues plusieurs activités qui jadis étaient réservées à la place publique. Ainsi, la place publique n'a pas changé de fonction, mais bien de forme. Les espaces intérieurs, qui sont retrouvés dans les complexes multifonctionnels, semblent maintenant jouer le rôle de place publique en regroupant plusieurs activités sous un même toit. Ces derniers jouent le rôle d'espace

²Canadian Law Dictionary, 1983:172.

³Black's Law Dictionary, 1979:1104.

de rencontre, d'espace commercial et même d'espace de circulation, sans bien sûr oublier l'espace à bureaux qui occupe la plus grande partie de ces édifices. Ce type de forme urbaine qui est apparue dans les années 1950, a connu, en général, un grand succès.

Le glissement vers la privatisation des espaces urbains est donc au centre même de la problématique de cette recherche. Ce n'est pas seulement la privatisation des espaces publics qui fera l'objet d'une démonstration, mais l'augmentation rapide, depuis les trente dernières années, de la construction des espaces intérieurs privés accessibles au public. Ceci parce que la privatisation de l'espace urbain se fait de telle façon qu'elle ne réduit pas les espaces de rencontre, ces derniers sont en fait plus nombreux, mais ils appartiennent à des intérêts privés.

Cette étude se divise en deux grandes parties, soit un historique des transformations de la morphologie urbaine et de la place publique depuis la révolution industrielle, et une analyse comparative des grands complexes multifonctionnels montréalais.

L'approche historique permet de comprendre et d'expliquer l'évolution de la ville (notamment celle de la place publique) et les changements qui sont responsables de la construction des structures multifonctionnelles. Cela permet aussi d'analyser l'évolution de la ville canadienne par rapport à celle de la ville américaine et européenne, pour vérifier s'il existe une identité

propre à la ville canadienne définie par le climat et par des facteurs politiques, économiques ou sociaux. Cela définira l'origine du développement urbain au Canada, à savoir quels sont les types d'aménagement qui ont influencé la construction de nos villes.

Les mutations de la morphologie urbaine qui ont permis la construction des complexes multifonctionnels, ne sont pas aussi récentes que l'on a tendance à le penser. Les modifications de la structure urbaine des années cinquante, en partie créés par le désir de revitaliser le centre-ville, ne sont pas les seules responsables du mouvement de privatisation de l'espace urbain qui a permis la construction des grands complexes immobiliers. Les conditions qui ont permises leur construction ont leur origine à la fin du siècle dernier, alors que la ville connaît des mutations importantes, rendues en partie possible par les innovations technologiques qui sont apparues lors de la révolution industrielle.

L'approche historique a donc sa place pour définir le rôle de l'espace public, qui n'est pas un type d'aménagement récent, et pour comprendre l'origine de la privatisation des espaces urbains. Une étude de l'évolution de la ville nous permet de critiquer un peu mieux notre ville actuelle. Nous faisons face à une nouvelle forme d'espace public qui s'adapte à la réalité de la ville actuelle et au mode de vie que nous avons adopté. Pour ce qui est

de savoir si les espaces publics modernes sont appropriés, il faudra attendre quelques décennies pour le constater.

La seconde partie de la thèse présente un historique des sites sur lesquels ont été construits les infrastructures montréalaises qui sont étudiées, afin de déterminer l'occupation du sol avant la construction des complexes multifonctionnels, à savoir si ces derniers ont remplacé des espaces publics ou privés. On note que la construction de certains grands complexes a nécessité la fermeture d'une ou plusieurs rues. Lorsque ceci est le cas, quel est l'impact sur les allées et venues de la population ou sur la morphologie urbaine?

Objectifs

Que ce soit des rues fermées ou des terrains municipaux vendus à la suite d'offres d'un ou plusieurs promoteurs pour la construction d'une structure, l'espace urbain n'est plus accessible au public de la même façon. Le statut de l'espace n'est pas toujours clairement défini dans les complexes multifonctionnels. Il sera vérifié, au cours de cette étude, si l'accessibilité et le statut de l'espace posent des questions litigieuses sur l'accessibilité des espaces ouverts au public. Les allées et venues de la population sont directement affectées par le statut de l'espace, d'où l'importance de se pencher sur la privatisation de l'espace afin d'assurer un minimum de liberté à la population.

La multiplication des espaces intérieurs n'est pas uniquement d'ue aux conditions climatiques canadiennes. La construction de complexes multifonctionnels se fait dans plusieurs villes, à travers le monde, qui ont un climat plus tempéré que les villes canadiennes. En Amérique du Nord, leur construction s'explique du fait qu'il est plus rentable pour un gouvernement municipal de percevoir des taxes que d'entretenir des espaces publics qui ne rapportent aucun revenu. Le développement immobilier associé à la privatisation est aussi très profitable pour les promoteurs immobiliers.

Cette étude a donc deux objectifs principaux. Premièrement, vérifier si les complexes multifonctionnels remplacent la place publique dans plusieurs de ses fonctions. Cela est plausible, car les espaces intérieurs offrent un environnement climatisé où sont aménagés bancs et jardins. Le confort de ces espaces laisse la place publique extérieure vide de gens et de signification, et ce, indépendamment de la saison.

Le second objectif est de vérifier l'hypothèse de travail, c'est-à-dire qu'il y a privatisation de l'espace urbain. La construction de structures multifonctionnelles se fait-elle aux dépens de l'espace public, ou encore réduit-elle vraiment l'espace public que nous retrouvons au centre-ville? S'il y a privatisation de l'espace, quelles en sont alors les conséquences? Voilà deux interrogations sur lesquelles nous nous intéresserons. La

recherche de réponses à ces questions permet aussi de déterminer comment la privatisation a été responsable des modifications apportées au tissu urbain. Des îlots plus grands et des voies de circulation qui ont été agrandies pour assurer des voies d'accès adéquates aux complexes multifonctionnels en sont des exemples.

Une étude de ce genre sert à identifier les besoins de la population utilisant des espaces à d'autres fins que celles qui ont été prévues. Cette reprise de l'espace est peut-être due à un manque d'espace à des fins purement récréatives. Si tel est le cas, il faudra penser à modifier, si cela s'avère économiquement possible, les structures existantes, ou encore en aménager de nouvelles pour répondre aux besoins de la population. Si le besoin d'espace intérieur a été créé avec la construction de grands complexes, alors nous pouvons chercher à améliorer l'intégration des structures à la maille urbaine, ou développer les alentours en fonction de ces centres. En démontrant qu'il y a une privatisation de l'espace urbain, cette étude peut servir de base pour une recherche plus approfondie sur l'accessibilité des espaces ouverts au public.

Methodologie

Une étude sur les modifications de la morphologie urbaine semble être la façon la plus appropriée de vérifier comment s'effectue la privatisation de l'espace. Pour réaliser une telle étude, il est

nécessaire d'identifier comment et quels sont les facteurs qui indiqueront que l'espace urbain est privatisé.

Comme il en a été discuté dans la section précédente, les complexes multifonctionnels sont généralement construits sur des sites formés par la fermeture de rues et par la réunion de parcelles de terrains. Une étude de ces derniers et de leur fonction dans la ville permet alors de déterminer l'impact que les complexes ont eu sur la morphologie urbaine et sur la fonction de la place publique. Il semble donc logique de commencer par étudier l'évolution de la place publique et celle des complexes multifonctionnels.

L'étape suivante est de définir une méthodologie pour l'étude des complexes multifonctionnels, et de trouver des cas qui sont représentatifs des problèmes associés à la privatisation de l'espace pour la plupart des structures multifonctionnelles canadiennes.

L'évolution du centre-ville de Montréal depuis les années 1950, et son grand nombre de complexes multifonctionnels, est assez bien représentatif du courant de construction des espaces multifonctionnels au Canada.⁴ L'évolution de cette ville permet de faire une étude chronologique des structures étudiées, ce qui est utile afin de déterminer l'évolution et l'influence qu'ont eu

⁴J.C. Marsan, *Le Devoir*, 13 mars 1976.

les premiers complexes sur les générations ultérieures. Ainsi, cinq complexes multifonctionnels du centre-ville montréalais ont été sélectionnés pour réaliser cette étude.

Un autre élément intéressant dans le cas de Montréal, est le souci d'intégration des structures multifonctionnelles au système de transport en commun. Les complexes multifonctionnels sont presque tous reliés directement aux stations de métro par des passages intérieurs ou souterrains.

L'étude des titres de propriété a permis de déterminer les transactions effectuées pour réunir les parcelles de terrain afin de former un site assez grand pour la construction d'une structure multifonctionnelle. La cueillette des renseignements s'est effectuée aux bibliothèques des Universités McGill et de Montréal, ainsi qu'au Service de l'habitation et de l'urbanisme, aux archives, et au bureau d'enregistrement de la ville de Montréal.

Chapitre 1

ROLE DE LA PLACE PUBLIQUE DANS LA VILLE

De tout temps et dans toutes les civilisations, l'espace urbain nous donne des indices sur la qualité et sur les habitudes de vie de ces citoyens. Ainsi, selon l'architecte italien Bruno Zevi, l'aspect physique de la ville est un indicateur de son statut politique, économique et social. Dans les villes du passé, de nombreuses places fortes et des rues larges et symétriques indiquaient un besoin d'espace pour des défilés militaires, donc un besoin de protection. Si l'on examine l'espace urbain des grandes villes nord-américaines actuelles, que peut-on y lire? Que nous disent les grands complexes commerciaux et multifonctionnels du centre-ville, les rues larges, la présence de quelques places publiques ridiculement petites, et les banlieues périphériques?

L'espace urbain moderne est conçu pour accueillir une population de travailleurs qui se véhiculent en automobile, qui ont besoin de certains services lorsqu'ils sont au travail, et qui laissent le centre-ville désert au profit de la banlieue à la fin de la journée. Quelle est alors l'utilité des places publiques que l'on retrouve au centre-ville? Il semble que ces dernières jouent un rôle peu important.

Dans la ville moderne, l'espace utilisé par le public n'est plus synonyme d'espace publique. Le rôle de la place publique dans les villes des siècles précédents était assez bien défini. Elle servait de lieu de rencontre, de commerce, de parades militaires, sans compter l'aspect esthétique et l'ouverture qu'elle procurait dans le tissu urbain. De nos jours, ces besoins ne sont plus tous nécessairement remplis par la place publique. Les structures privées ouvertes au public semblent reprendre ces fonctions.

Les places publiques que l'on retrouve dans les grandes villes modernes sont en fait des reliquats du passé. La place sert presque uniquement comme ouverture dans le tissu urbain et comme terrain d'exposition de statues et autres monuments. Tout comme la statue, la place n'a pas de fonction vivante. Sans la place publique, la vie urbaine serait encore possible aujourd'hui, tandis que dans les villes des siècles précédents, la place était indispensable.

L'ouverture que la place procure entre les édifices est par contre importante. Elle rend la ville moins sombre en enlevant l'effet de tunnel quelque fois créé par les gratte-ciel. Elle permet aussi de circuler entre deux points sans avoir à suivre le chemin rigide dessiné par le damier des voies de circulation de la plupart des grandes villes nord-américaines. Les structures multifonctionnelles, qui jouent le rôle de place, ne le font pas toujours. Contrairement à la place, l'accès aux complexes est

quelque fois limité à cause de la propriété privé de ces derniers.

Malgré les nombreux changements subis par la ville au cours de son histoire, ce n'est que depuis la révolution industrielle que les modifications au tissu urbain sont devenues si rapides et même, selon certains auteurs, alarmantes⁵. Il sera donc question de l'espace ouvert au public dans la ville industrielle de l'Europe dans un premier temps, cette dernière étant le berceau de la ville industrielle. Dans un deuxième temps, une étude de l'influence de ce mouvement sur les villes nord-américaines permettra de déterminer quels sont les traces que la ville industrielle a laissées.

Avant de poursuivre, il est nécessaire de définir le rôle la place publique. Cela n'est pas chose facile, car il existe plusieurs types de place. De plus, il faut comprendre que la place prend une signification propre à chacun de ses usagers. La place peut être fréquentée par tout citoyen à toute heure du jour ou de la nuit. La place publique est la propriété et est entretenue par les pouvoirs publics qui administrent le territoire. Elle est à la fois un lieu, une fonction, un vide et une forme.

La place est à la fois un espace «convergent», [...] c'est-à-dire ayant des éléments internes susceptibles d'attirer les citoyens, et un espace «divergent» qui impose une certaine relation aux structures urbaines alentour (tracé des rues, localisation des commerces, itinéraires des transports publics, flux de circulation, etc.), et qui suppose que le passant prenne conscience des relations de la place avec le reste du

⁵J. S. French, *op. cit.*, p. 1., et M. Klein et H. Kantor, *Prisoners of Progress: American Industrial Cities 1850-1920*, New York, Macmillan Publishing, 1976.

quartier, voire de l'agglomération.⁶

Nous verrons dans les prochains chapitres que cette définition de la place s'applique aujourd'hui tout aussi bien aux structures multifonctionnelles qu'aux places publiques.

La place publique est donc une partie vivante de la ville qui change selon les conditions socio-économiques d'une époque. Contrairement à une oeuvre d'art, la place publique n'est jamais terminée; il n'y a pas de dernier coup de pinceau ou de ciseau. La place publique est en constante évolution au même rythme que la ville dans laquelle elle se trouve. Elle change de deux façons: physiquement, dû à la construction de nouveaux bâtiments, au tracé de nouvelles rues, et psychologiquement, selon la perception de l'espace qui change d'une génération à l'autre. Pour illustrer cette différence de perception entre les générations, prenons l'exemple d'un peintre du XVII^e et du XX^e siècle qui peindrait un même paysage. Les deux tableaux seraient certainement très différents.

Malgré une planification de l'espace existante en Inde et en Egypte trois mille ans av. J.C., ce n'est qu'en 500 av. J.C., en Grèce, que l'on voit apparaître la place publique. Chez les Grecs, l'agora était le lieu où se regroupait les fonctions essentielles de la cité.⁷ L'apparition de l'espace public s'explique donc par

⁶M.J. Bertrand et H. Listowski, *Les places dans la ville*, Paris, Dunod, 1984, p. 6.

⁷M.J. Bertrand et H. Listowski, *loc. cit.*

une organisation sociale des regroupements humains qui ont pris forme dans la civilisation grecque. Il aura fallu attendre qu'un sens d'appartenance à un lieu se développe, qu'une certaine démocratie règne et, d'une prise de conscience de l'espace et de sa valeur esthétique⁸, pour que le besoin d'un espace réservé à des fins civiques devienne nécessaire.

Ces valeurs esthétiques et le besoin d'un espace civique changeront à travers l'histoire selon les priorités économiques, politiques et sociales d'une époque. Ainsi, avec la révolution industrielle, comme nous le verrons dans la prochaine section, la place publique n'est plus considérée aussi essentielle qu'elle le fut dans la ville médiévale, où son rôle était avant tout fonctionnel.

Lors de la Renaissance, les notions de qualité et de composition de l'espace apparaissent. L'aspect esthétique devient alors une préoccupation majeure qui est reflétée dans la forme urbaine. La place n'est plus qu'un simple vide; elle devient une *salle à l'air libre*.⁹ La Renaissance est en fait une époque de transition où l'on commence à se défaire de l'espace encombré de la ville médiévale, pour se doter de plus d'espace libre. C'est à cette époque que la place, dont l'édifice religieux constitue

⁸J. S. French, *op. cit.*, p. 3.

⁹M.J. Bertrand et H. Listowski, *op. cit.*, p. 6.

l'élément principal, est créée.¹⁰

Ces tendances seront renforcées dans la ville baroque, où l'esthétique devient une fonction de la place publique. Cette dernière sert, dans plusieurs cas, seulement à mettre en valeur des monuments et des bâtiments tels que des palais ou des églises. Le décorum tient une place importante, ce qui cause l'ouverture de grandes avenues où l'armée peut défiler et où les riches peuvent parader dans leur carrosse.¹¹ La fonction esthétique est donc plus importante que les nécessités réelles de la ville.

1.1 *La place publique et la révolution industrielle*

La révolution industrielle n'a pas seulement été un changement des modes de production, mais aussi un changement de philosophie et de politique urbaine. Une baisse de l'activité économique de la plupart des villes lors de la Renaissance, d'ue en partie à une modification des échanges commerciaux, et surtout au fait que les types d'entreprise traditionnels ne permettaient plus de réaliser un maximum de profit, sont des facteurs qui furent en partie responsables des conditions économiques qui menèrent à la révolution industrielle.¹² La ville ne serait plus modifiée par des démonstrations de forces militaires comme par le passé, mais

¹⁰Pierre Lavedan, *Géographie des villes*, Paris, Gallimard, 1959, p. 149.

¹¹Lewis Mumford, *The City in History*, New York, Harcourt, Brace & World Inc, 1961.

¹²Max Weber, *The City*, New York, Free Press, 1958, p. 189.

bien par des changements centrés sur des politiques commerciales et industrielles.

Le contrôle de l'utilisation du sol fait donc relâche, et les autorités municipales sont plus permissives afin d'attirer le plus de manufactures possibles sur leur territoire. C'est une période de laisser-faire qui est évidemment dirigée par les forces économiques. Les biens immobiliers ne sont plus considérés comme étant permanents, mais plutôt comme des structures remplaçables, ce qui fait que les bâtiments deviennent des commodités dont le prix varie selon leur localisation et selon les règlements municipaux qui les affectent.

Le centre de la ville qui avait été formé lors des siècles précédents, avec des rues étroites et ses principaux monuments et églises dominant la scène urbaine, n'était plus adéquat pour supporter l'augmentation de la population urbaine que la révolution industrielle avait engendrée. La structure urbaine change donc rapidement pour accommoder la population croissante composée tant par les personnes qui immigrent vers la ville que par un taux de naissance qui, pour la première fois dans l'histoire, est plus élevé que le taux de mortalité.¹³

Bien que la révolution technologique qui a permis l'industrialisation des villes soit une des principales causes de

¹³Leonardo Benevolo, *The History of the City*, Cambridge, The MIT Press, 1980.

la concentration de la population dans la ville, d'autres facteurs ont contribué à la migration vers la ville. Selon la théorie de Adna Weber¹⁴, l'espérance d'obtenir un salaire plus élevé, le choix de son emploi, ou encore d'avoir accès à la propriété privée pour obtenir une meilleure qualité de vie, ont attiré les gens vers la ville. L'histoire a démontré que ces rêves ne devinrent jamais réalité.

Chaque parcelle de la ville industrielle est utilisée pour la construction de logements ou de manufactures. Il n'existait effectivement pas de plan pour diriger la croissance de la ville. Le rapport des espaces libres et des espaces bâtis est laissé au hasard tout comme celui des usines et des habitations. Les usines s'installent dans les quartiers résidentiels sans aucune restriction des autorités municipales. L'espace urbain devait être utilisé pour rapporter des dividendes. Créer une place au centre de la ville aurait été considéré comme un gaspillage d'espace. Les espaces publics, tels que les parcs et jardins apparaîtront sous une forme privée à l'extérieur de la ville. Ils sont évidemment réservés aux plus nantis, les ouvriers n'ayant ni l'argent ni le temps de sortir de la ville.

Même si à partir du XIII^e siècle il y a un mouvement des citadins vers l'extérieur de la ville pour fuir les épidémies de

¹⁴Adna Ferrin Weber, *The Growth of Cities in the Nineteenth Century*, New York, Macmillan, 1899.

choléra, ce n'est qu'au XIX^e siècle que ce mouvement prend de l'ampleur. La population urbaine quitte la ville pour former les banlieues pavillonnaires. Les plus nantis fuient vers la périphérie de la ville, alors que les plus pauvres restent prisonniers de logements généralement situés entre l'usine et les voies de chemin de fer. Les habitations qui étaient occupées par les gens aisés sont reprises par les ouvriers et deviennent des taudis. Les logements qui sont construits pour faire face à la pénurie le sont avec des matériaux de mauvaise qualité, les uns sur les autres, et sans laisser aucun espace pour l'aération du quartier. Certains espaces verts sont ainsi utilisés pour la construction de logements et d'ateliers. Les conditions de vie de la cité industrielle sont difficiles. Citons ici Mumford:

[l]e courant d'industrialisation du XIX^e siècle, dans son élan d'une formidable puissance, devait aboutir à la formation du plus laid et du plus malsain de tous les milieux urbains, où les quartiers aristocratiques eux-mêmes allaient devenir inconfortables et surpeuplés.¹⁵

L'activité commerciale est aussi affectée par ces mauvaises conditions. Pour que les gens soient enclins à acheter, il est nécessaire de leur offrir un environnement propice à cette activité. Tout ce qu'un marchand doit faire est de garder sa boutique attrayante. Mais lorsque les conditions urbaines ne sont plus propices à l'activité commerciale, des changements à l'organisation spatiale s'imposent. Les rues sales, peu sûres et souvent sans trottoirs adéquats n'attiraient pas les gens au

¹⁵L. Mumford, *op. cit.*, p. 560.

centre-ville. Les marchands touchés directement par ce manque d'achalandage, se sont alliés aux pouvoirs publics pour donner naissance à l'arcade, une structure de fer et de verre recouvrant des rues ou encore des passages entre ces dernières, créant un environnement agréable dans un espace fermé et réservé à la circulation piétonnière. Cette solution se montra si populaire, que ce modèle d'organisation de l'espace se retrouva dans toutes les grandes villes, tant européennes que nord-américaines.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, un nouveau style d'architecture apparaît. Des bâtiments spécialisés de toutes tailles sont construits qui, petit à petit, remplacent divers types de place. La place du marché, est un de ces espaces qui disparaît pour être remplacé par des halles et des magasins. Ces derniers sont généralement situés en bordure de la place ou encore au milieu de cette dernière. La place publique en tant qu'espace à ciel ouvert subsiste que pour des regroupements temporaires comme les foires.¹⁶ Et même là, certaines grandes foires, telle que la foire de Paris, sont organisées à l'intérieur. La tendance de l'époque veut que les rassemblements commerciaux soient soustraits de l'espace public extérieur traditionnel au profit de grands magasins, ceux-ci exposant leurs marchandises dans d'immenses vitrines. Les plans d'urbanisme de l'époque ne contiennent même plus de place du marché.¹⁷

¹⁶P. Lavedan, *op. cit.*, p. 147.

¹⁷L. Mumford, *op. cit.*, p. 546.

Cette tendance de rationaliser l'espace urbain se faisait déjà sentir à New York alors qu'aucun espace libre n'avait été prévu dans le plan d'extension de 1811. Les espaces libres tels que Washington Square, Union Square et Madison Square n'étaient destinés qu'à assurer la jonction entre les rues existantes et celles du nouveau plan d'extension.¹⁸

Il y a malgré tout création de certains typés de place lors de la révolution industrielle. La place royale est aménagée pour y ériger une statue ou un monument en l'honneur d'un souverain, et la place de la gare, qui apparaît évidemment avec la construction des gares de chemin de fer, se retrouve dans les quartiers les plus désagréables. Ces dernières sont par contre difficilement considérées comme place, car dans la plupart des cas, elles sont en partie la propriété de la compagnie de chemin de fer, et sont souvent fermées par des grilles. Il n'y a guère que les places des gares de l'Allemagne et de la Suisse qui offrent de grands espaces où l'accès n'est pas limité.¹⁹

Alors que le chemin de fer a contribué à la centralisation de certaines activités, le tramway lui, a été responsable d'un exode vers la périphérie. Sans ce moyen de transport, il aurait été difficile, sinon impossible de franchir les distances entre les banlieues les plus éloignées et lieu de travail d'une façon

¹⁸P. Lavedan, *Histoire de l'urbanisme*, Paris, Henri Laurens, 1952.

¹⁹P. Lavedan, *op. cit.*, p. 151.

efficace. Ces tensions entre les forces centralisatrices et décentralisatrices ont contribué à la mise en place de la forme urbaine que l'on connaît aujourd'hui.

Les réseaux de transport urbains se forme à la fin du XIX^e siècle, et établissent des voies spécifiques pour desservir la banlieue. On retrouvera bientôt le long de ces voies une accumulation de boutiques afin de servir les utilisateurs du transport en commun. Des rues entières sont ainsi transformées en véritables artères commerciales. Une transition dans la morphologie urbaine s'effectue. Des secteurs spécialisés se forment entre le centre-ville et les banlieues où se retrouvent des commerces, alors que le centre de la ville devient un lieu de travail et d'affaires où s'établissent les institutions financières. Cette division de la ville par secteur spécialisé fut le début de la décentralisation de la ville.

Cette nouvelle zone commerciale, accessible à la population de la banlieue qui n'a plus à faire ses achats au centre-ville, c'est-à-dire dans des boutiques ou au marché tenu sur la place, fait en sorte que la place publique perd une partie de sa fonction commerciale.

La révolution industrielle a donc été responsable de plusieurs modifications de la forme urbaine qui ont été le prélude aux grands développements que nous connaissons aujourd'hui. La ville ne s'est

jamais remise de la perte de certains espaces et de cet acharnement de centraliser le lieu de travail au centre-ville.

Jusqu'au début du XIX^e siècle, les places publiques avaient leur fonction propre. Cela commence à disparaître lorsque la construction de grandes structures, qui permettent de tenir plusieurs activités à l'intérieur, se multiplie. La place perd alors sa spécialisation pour devenir qu'un espace ouvert dont la fonction n'est plus aussi bien définie.

1.2 Les espaces publics: 1900 - 1940

Au tournant du siècle, les grandes villes font l'objet de plus en plus de critiques, les conditions spatiales, hygiéniques et sociales étant toujours pauvres. On assiste alors à la naissance de la planification urbaine telle qu'on la connaît aujourd'hui, dont Camillo Sitte en fut un des pères. La diversification des fonctions urbaines, le bien-être de la population et l'esthétique sont des notions considérées par Sitte ainsi que par Unwin, Geddes et Buls. On veut désormais que la ville devienne un système d'entités séparées. Suite à cette nouvelle orientation de l'urbanisme, les bâtiments en rangées ne sont plus acceptés, ce qui permettra en même temps la circulation d'air et l'ensoleillement nécessaires à de meilleures conditions hygiéniques. Certains types d'arcades ou de galeries commerciales, telles que celles constituées de percées dans des flots, ou encore composées de rangées de bâtiments non-aérés et n'ayant pas de sortie de secours

adéquates, n'ont donc plus leur place dans le tissu urbain.²⁰ Leur construction est alors interdite, et l'on est témoin de leur disparition graduelle. On en retrouve seulement quelques-unes encore aujourd'hui. Notons que toutes les arcades ne constituaient pas un problème d'aménagement urbain, et que certaines d'entre elles, bien planifiées, telle que la Galerie Vittorio Emanuele à Milan et la Cleveland Arcade à Cleveland, demeurent des exemples de structures encore utilisées aujourd'hui.

L'encombrement que l'arcade causait au centre de la ville fut un autre facteur qui joua contre celle-ci. Ces grandes galeries commerciales ne répondaient plus à un besoin, ou plutôt ne répondaient qu'à un besoin commercial alors que la ville se transformait. L'arcade ne pouvait se convertir au principe même de la fonction commerciale, qui est en fait un pouvoir d'adaptation au milieu et au changement d'habitude de la population. Ceci marque, pour le centre-ville, la fin d'un autre type de forme urbaine qui offrait un espace de rencontre au public.

Le début du XX^e siècle marque la forme urbaine par un accroissement rapide de la construction immobilière. Les fonctions commerciales et sociales de la ville sont de plus en plus retrouvées à l'intérieur. La multiplication des grands magasins donne au centre-ville un nouveau type de lieu de rencontre. La

²⁰Johann Geist, *Arcades, The History of a Building Type*, London, MIT Press, 1983.

population la plus aisée se rendait au centre de la ville pour se promener, visiter les boutiques et magasins, tout en s'arrêtant au café local pour se reposer et rencontrer d'autres gens. Pourquoi alors se préoccuper de la place publique lorsque cette dernière n'a plus vraiment d'utilité commerciale ou sociale majeure?

Les espaces publics planifiés lors de la révolution industrielle et au début du XX^e siècle sont pour la plupart des parcs, cela afin de soigner les blessures que la révolution industrielle avait laissées à la ville du XIX^e siècle. Cette solution aux maux urbains ne s'attaque en fait pas aux causes du mal, mais seulement à ses symptômes. Une législation qui imposerait des restrictions sur l'emplacement des sites où sont construites les usines aurait été le premier pas à faire. Ce n'est pas seulement le manque d'espace qui est le problème, mais aussi l'entassement des logements et la pollution engendrée par les usines. La réalisation des parcs urbains ne donne pas davantage d'espace dans la ville, surtout dans le cas de ceux qui ont été réalisés après 1900, ces derniers étant surtout construits à l'extérieur de la ville, le terrain nécessaire à l'aménagement de parcs étant trop coûteux à l'intérieur de la ville.

Les préoccupations sociales et économiques prennent une importance croissante, ce qui, couplé à une révolution des transports, donnent des plans d'aménagement qui mènent à une utilisation plus rationnelle du sol. L'évolution de la ville au

début du XX^e siècle se fera plus rapidement dans les villes américaines. L'Amérique connaissait une croissance économique rapide, et ne faisait pas face à une ville où les structures existantes ainsi que des traditions solidement implantées ralentissaient le développement urbain. Les villes d'Amérique étaient jeunes et ne cherchaient qu'à s'agrandir.

La course pour la construction des gratte-ciel, rendue possible par l'invention de l'ascenseur, modifia le centre de la ville.²¹ L'intérêt est principalement porté aux bâtiments qui sont construits autour de la place. Ces derniers réduisent la place à un repère géographique, sa fonction étant transférée à l'intérieur. Cette époque connaît une véritable course à la hauteur avec la construction de gratte-ciel «décoratifs» au États-Unis, alors que les pays d'Europe rêvent de gratte-ciel fonctionnels.²² Malgré l'adoption des gratte-ciel comme principal élément de la ville moderne par les Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (C.I.A.M.), l'Europe ne construira pratiquement pas d'édifices en hauteur avant la Deuxième Guerre mondiale.

L'urbanisme du XX^e siècle n'est pas si différent de celui du siècle précédent. On concrétise les grandes idées qui germaient déjà lors de la révolution industrielle: la spéculation

²¹L'ascenseur fut introduit par Elisha Graves Otis en 1853 au Palais des Expositions. C'est en 1857 que le premier ascenseur est installé dans un grand magasin de New-York.

²²Michel Ragon, *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes*, Bruxelles, Casterman, 1971, vol 2.

immobilière, le mythe de la centralisation et celui du gigantisme ne font que prendre de l'importance.

Une chose reste commune à l'évolution des villes, c'est le peu d'importance que prend la place publique dans son développement. Nous avons vu que les fonctions commerciales, de rassemblements et la fonction décorative, ou si l'on veut, qui servait de publicité à un souverain, étaient les principales fonctions de la place. Avec l'avènement des grands magasins, il n'y a plus besoin de place commerciale. Les rassemblements politiques se font à l'hôtel de ville, et les souverains sont chose du passé. La place publique qui était autrefois un lieux de rassemblement devient un lieu de passage.²³ Ceci se ressent dans les plans d'aménagement qui, n'accordent plus beaucoup d'importance à la place publique.

La multiplication des voitures à été un facteur déterminant dans l'évolution de la place publique. Elle a permis l'agrandissement et l'éloignement de la banlieue, et a aussi contribué au manque d'espace au centre-ville. La voiture consomme beaucoup d'espace, non seulement pour circuler mais aussi pour stationner. Ainsi, plusieurs places ont été perdues au profit de l'automobile. Certaines places, nées pour d'autres besoins, sont devenues des carrefours. La circulation y est tellement intense qu'on ne peut plus les fréquenter. La place de l'Opéra à Paris en est un exemple. D'autres places ont subi le sort inverse, elles sont devenues des terrains de stationnements. C'est notamment le

²³Pierre Lavedan, *Géographie des villes*, Paris, Gallimard, 1959.

cas de la place Vendôme à Paris, de la Grand-Place de l'Hôtel de Ville à Bruxelles et de la place du Champ de Mars à Montréal.

Il semble qu'on ait oublié que la place avait une autre fonction dans la ville, celle d'être un espace vide qui offre une ouverture dans le tissu urbain, qui permet à la ville de «respirer». Cette fonction était prise pour acquis, jusqu'à ce que cet espace soit perdu à d'autres fonctions.

L'intention principale des urbanistes de cette période était de construire une ville en fonction de l'économie et des innovations dans le domaine des transports, et non en fonction de ses habitants. L'histoire de l'espace public depuis le début du XX^e siècle est surtout l'histoire des bâtiments ouverts au public; celles des magasins et, depuis la Deuxième Guerre mondiale, celle des centres commerciaux.

1.3 L'espace public après la Deuxième Guerre mondiale

La Deuxième Guerre fut un point marquant dans l'évolution de la ville. Les villes d'Europe parce que plusieurs furent partiellement ou complètement détruites, et celles de l'Amérique parce qu'elles connurent une augmentation rapide de la mobilité urbaine, ce qui a engendré une multiplication des banlieues. La discussion présentée dans cette section portera surtout sur l'évolution des espaces accessibles au public en Amérique, sans se pencher sur la reconstruction des villes européennes.

Contrairement à l'Europe, les États-Unis connaissent une prospérité économique sans précédent. Le ralentissement de la construction immobilière causé par la guerre devait être rattrapé, surtout à la périphérie des villes, où les terrains étaient disponibles et à un prix acceptable.

La consommation devient une façon de vivre et les structures commerciales doivent s'ajuster à cette augmentation de la consommation. Les grandes artères de circulation routière qui sont construites entre le centre et la banlieue ne peuvent plus jouer leur rôle, ces dernières ne pouvant pas servir de voie de circulation pour les gens qui se déplacent quotidiennement entre la banlieue et le centre, et de lieu commercial à la fois.

C'est ce phénomène, couplé à la construction de nouvelles voies rapides vers les banlieues, qui donnera naissance aux centres commerciaux de banlieue. Les artères menant à la banlieue étant trop congestionnées pour desservir celle-ci efficacement, des installations commerciales sont aménagées dans la banlieue même. La situation est semblable qu'aux siècles précédents, lorsque l'arcade fut adoptée comme solution à un environnement qui n'était plus propice à l'activité commerciale.

Dans les années 1950, les centres commerciaux régionaux, où l'on retrouve plusieurs magasins et boutiques sous un même toit, reprennent le rôle que la place commerciale avait occupé dans le

passé. Ces centres offrent des espaces où l'on peut s'y promener et y rencontrer des amis ainsi que des bancs pour se reposer. De plus, ces espaces sont très accessibles et le stationnement y est gratuit. Une notion est toutefois perdue, celle de la propriété publique. Nous ne pouvons plus parler d'espace dont la propriété est publique, car ces centres commerciaux sont des propriétés privées.

La privatisation des espaces accessibles au public devient en effet profitable au centre-ville, lorsqu'en 1961, la ville de New York donne un boni de surface de plancher utilisable de 20% aux édifices qui procurent un espace ouvert au public au rez-de-chaussée. Des règlements de zonage semblables furent adoptés par plusieurs autres villes nord-américaines, ce qui rendit possible en partie, la réalisation des complexes multifonctionnels.

L'idée derrière ces bonis était la revitalisation du centre-ville. Même si les États-Unis n'ont pas eu à souffrir de bombardements pendant la guerre, le résultat sur le tissu urbain fut presque le même, car dans plusieurs cas, de vastes projets pour se débarrasser des quartiers insalubres et pour la construction d'autoroutes furent entrepris. Ces projets se voulaient une réponse au phénomène de décentralisation ainsi qu'au vieillissement des structures du centre-ville.

Afin de redonner de la vie au centre-ville, il fallait le

rendre plus attrayant et assurer un achalandage constant. La diversification de ses fonctions en était la solution. Au début des années 1950, l'idée de construire des complexes qui regrouperaient plusieurs fonctions sous un même toit fut alors lancée.²⁴ Ces complexes comprendraient évidemment des espaces intérieurs accessibles au public qui reprendraient en partie, les fonctions de la place publique traditionnelle. La construction de complexes multifonctionnels ne fut pas seulement limitée à l'Amérique. Ce type de bâtiment a été adopté par la plupart des grandes villes du monde.

Ces complexes offrent des espaces intérieurs où les gens peuvent se voir et être vus. La fonction sociale de ces espaces intérieurs ressemble tellement à celle de l'agora grecque, où les gens pouvaient se rencontrer ou se porter à une activité commerciale, que le terme agora fut choisi pour désigner l'espace couvert des complexes multifonctionnels, espaces qui servent aussi à de nombreuses fonctions tant formelles qu'informelles.

Lors d'études menées dans plusieurs villes américaines, il a été démontré que les espaces intérieurs reprenaient les fonctions

²⁴Le Centre Rockefeller à New York, construit entre 1928 et 1933, peut être considéré comme étant l'ancêtre des complexes multifonctionnels. Ce fut le premier édifice à bureau construit sur plusieurs îlots comprenant des espaces ouverts au public.

de la place extérieure traditionnelle.²⁵ Cette question sera soulevée lors de l'analyse des complexes multifonctionnels montréalais.

Leur atmosphère contrôlée et leur accessibilité rendent ces espaces intérieurs attrayants. Généralement, les structures multifonctionnelles sont directement reliées aux systèmes de transport en commun, soit par un métro (c'est le cas de Montréal), ou d'un mail pour autobus (Tabor Center, à Denver au Colorado). L'espace intérieur de la ville ne se retrouve pas seulement dans les complexes multifonctionnels, mais aussi dans les nombreux passages intérieurs qui semblent devenir une solution populaire aux problèmes de circulation piétonnière des grandes villes se trouvant dans des régions climatiques tempérées. Ces passages, qui prennent une forme souterraine (Montréal, Toronto, Détroit) ou encore de passerelles aériennes (Calgary, Minneapolis), sont des nouveaux types d'espace accessibles au public mais dont le statut reste nébuleux pour l'utilisateur qui ne sait pas toujours quand il y a accès ou non.

Depuis l'agora grecque jusqu'aux espaces intérieurs accessibles au public, le rôle social de l'espace public n'a pratiquement pas changé. La population à toujours besoin de

²⁵Lors d'études sur l'utilisation de places extérieures et intérieures dans plusieurs complexes multifonctionnels de San Francisco et de Cleveland, il a été démontré que la place intérieure était préférée à la place extérieure, cette dernière n'offrant pas le confort et la diversité de la première. Voir notamment Kaplan/McLaughlin/Diaz, "Celebrating Urban Gathering Places", *Urban Land*, May 1984.

communiquer, de se rencontrer et d'échanger. Ce qui a changé par contre, c'est le rôle que la place joue comme espace libre dans la morphologie urbaine. Il semble que moins d'importance soit donnée à la planification de places publiques, car généralement, comme nous venons de le voir, la place n'attire plus la population. Elle est bien souvent déserte. Ce mal ne vient pas nécessairement du fait que la population n'aime pas la place, mais bien que cette dernière ne soit plus un lieu confortable. La place actuelle se retrouve entourée de grands immeubles, ce qui crée des courants d'air désagréables. Il faut aussi compter sur le bruit et la pollution générées par les véhicules à moteur.

La fonction de la place publique dans le tissu urbain est pourtant importante, si ce n'est que pour assurer un espace libre au milieu d'une jungle de tours à bureaux. L'espace de la ville est le reflet de notre culture et de la personnalité de nos villes. Il n'est pas surprenant alors, de ne pas s'intéresser à la place publique dans une société où, depuis les cents dernières années, l'urbanisation est synonyme d'extension vers la banlieue, et que les rencontres sociales sont synonymes d'une rencontre au centre commercial.

Il reste un espace public que l'on prend pour acquis dont il n'a pas été question jusqu'à présent. Un espace qui forme la ville, qui sépare et relie différentes fonctions, qui nous permet de circuler, de parader, de nous orienter, pour ne nommer que

quelques fonctions de la rue. Ce dernier espace est vital à la cité, car sans rue, il ne peut y avoir de cité. Pourtant, il semble que les rues soient elles aussi victimes de fermetures et de modifications afin d'accommoder des bâtiments et de plus en plus de véhicules, en oubliant les piétons qui désirent encore se promener à l'extérieur.

Chapitre 2

L'ESPACE PUBLIC ET LA REVITALISATION DU CENTRE-VILLE AU CANADA

Le climat, les habitudes sociales et la façon dont s'est effectué l'évolution du centre-ville ont influencé la forme et la fonction de l'espace public. Ces quelques éléments, présentés au chapitre précédent, seront repris pour nous permettre d'étudier et de comprendre comment l'espace public est intégré à la ville canadienne, et plus particulièrement à Montréal.

2.1 Les villes canadiennes, des villes jeunes

Alors qu'à la fin du siècle dernier les grandes villes d'Europe faisaient déjà face à des problèmes urbains, (pollution industrielle, problème d'hygiène publique, pénurie de logement) les grandes villes canadiennes actuelles n'étaient que de petites villes ou n'existaient tout simplement pas encore. En 1871, Vancouver ne comptait que 500 habitants, Toronto 56 000, et Montréal 107 000.²⁶ Edmonton, Regina et Calgary n'était pas encore sur la carte.

Deux périodes ont marqué la croissance urbaine du Canada et des États-Unis. L'une au début du siècle, qui fut interrompue par

²⁶George Nader, *Cities in Canada*, Toronto, MacMillan of Canada, 1985, vol 1.

le krach de 1929, et l'autre, après la Deuxième Guerre mondiale, alors que l'économie s'était remise de la dépression et de la guerre elle-même.²⁷ Cette dernière période de croissance rapide a laissé les villes canadiennes à la recherche de traditions.

Ayant été colonisées tour à tour par différents pays du Vieux Continent, les villes nord-américaines ont évolué à partir de fondations différentes. Outre l'origine des colons et l'époque à laquelle ont été fondées les villes nord-américaines, les contraintes physiques, et même certains sentiers déjà établis par les amérindiens ont aussi influencé la forme des villes. Ainsi, on retrouve dans les plus vieilles villes nord-américaines des caractéristiques de la ville européenne. Ces villes ayant évolué dans des contextes différents, il est normal qu'aujourd'hui les similarités entre ces villes soient limitées.

Les villes de Montréal et Québec, fondées sous le régime français, retiennent des caractéristiques des constructions médiévales européennes, mais aussi des villes de la Renaissance. Le tracé des principales rues de Montréal par exemple, fait dès 1672 par Dollier de Casson, est presque encore intact aujourd'hui. La ville s'est bâtie à partir de ce tracé.

Parmi les caractéristiques européennes léguées à la ville

²⁷En 1967, le Conseil Économique du Canada, dans son rapport annuel, rapportait que le Canada avait connu le taux d'urbanisme le plus élevé des pays industrialisés d'après-guerre.

nord-américaine, on retrouve en outre, des éléments du Paris du baron Haussmann²⁸. De grandes avenues bordées d'arbres, des parcs avec des sentiers rappelant ceux des jardins d'Angleterre, et des édifices publics de style français en sont des exemples. Ces éléments n'ont pas eu de succès en Amérique du Nord, non pas parce qu'ils ne plaisaient pas à la population ou encore qu'ils n'étaient pas compatibles avec les conditions physiques, mais bien à cause de l'incompatibilité avec la philosophie du développement d'un territoire vierge, où les priorités sont différentes, surtout lors d'une révolution industrielle. La ville nord-américaine a été construite dans un contexte axé sur une économie de marché basée sur l'entreprise privée, ce qui va à l'encontre des principes traditionnels de planification européens.

Le résultat est une forme urbaine qui est très différente de ce que l'on retrouve en Europe. L'absence de terrains vacants à Paris, et dans plusieurs autres villes européennes, en est un exemple. Au Canada comme aux États-Unis, de nombreux terrains vacants sont transformés en terrains de stationnement en attendant une nouvelle affectation. Le tissu urbain des centre-villes est une mosaïque de parcelles bâties et non-bâties qui sont alternées dans le temps et dans l'espace. Dans certains cas, il est plus rentable de garder un stationnement tel qu'il est plutôt que de construire.

²⁸Le modèle de Haussmann, qui date de la seconde moitié du XIX^e siècle, a été repris dans plusieurs villes d'Europe.

Les conditions économiques, politiques et sociales, ainsi que les habitudes d'une population, dictent la forme que prend la ville. Ces facteurs n'étant pas les mêmes au Canada qu'aux États-Unis ou que dans les pays européens, il est normal que la forme de la ville canadienne ait ses particularités. Cela ressort surtout dans l'analyse de la revitalisation urbaine qui s'est effectuée au début des années 1960, lorsque le stock immobilier du centre-ville était alors devenu vétuste et, dans certaines villes, insuffisant à la demande.

La baisse de l'occupation du centre-ville étatsunien est plus dramatique qu'au Canada. Contrairement à nos voisins du sud, le Canada n'a pas accordé une priorité aussi grande au système de transport interurbain après la Seconde Guerre mondiale. Par conséquent, les banlieues des villes canadiennes ne sont pas aussi éloignées du centre que les banlieues des villes américaines. Il faut aussi noter, qu'à cause du développement unique des villes canadiennes le long des voies de chemin de fer, on retrouve encore aujourd'hui des quartiers chics qui avaient originalement été construits près du centre-ville par de riches propriétaires ayant investi dans le transport ferroviaire. Mont-Royal à Montréal et le quartier Mount Royal à Calgary en sont des exemples typiques. Le centre-ville américain est moins peuplé que celui des villes canadiennes pour une autre raison. La dépopulation des centres étatsuniens est en partie causée par l'appropriation des quartiers

du centre par certains groupes ethniques qui font fuir la population.²⁹

Cette différence entre les centre-ville des États-Unis et du Canada peut expliquer la dichotomie qui existe entre les structures multifonctionnelles canadiennes et étatsuniennes. Alors que les États-Unis ont construit des complexes multifonctionnels comprenant des logements pour ramener la population vers le centre, au Canada, les premiers complexes semblent avoir été construits pour donner de l'éclat ou du prestige au centre-ville et remplacer un stock immobilier devenu vétuste.

Dans le prochain chapitre, nous verrons que la revitalisation du centre-ville de Montréal s'est faite aux dépens de plusieurs vieux immeubles. Ils ont été démolis pour laisser la place aux structures multifonctionnelles. En plus de la démolition, plusieurs espaces publics, que ce soit des rues, des terrains municipaux, des places ou des squares, ont été perdus au profit de la construction d'ensembles immobiliers.

2.1.1 *L'évolution de la morphologie urbaine*

Malgré que la ville soit en constante mutation, certaines périodes dans l'histoire du développement urbain ont marqué la forme de celle-ci. Il semble qu'au Canada, il soit possible d'identifier

²⁹Michael Goldberg, *The Myth of the American City*. Voir aussi *L'Amérique* par Jean Baudrillard, qui discute la similarité de la ville canadienne et américaine. Selon lui, le centre des villes nord-américaines ont les mêmes caractéristiques. Il en conclut que c'est la population qui détermine le genre de vie et d'activités que l'on retrouve au centre-ville.

trois périodes qui ont modifié la morphologie urbaine. La forme de la ville, telle qu'elle était sous le régime français, a été modifiée une première fois, lorsque le pays s'est industrialisé sous le régime britannique, période marquée par l'avènement du chemin de fer et, une deuxième fois, comme nous l'avons vu au premier chapitre, lors de l'exode vers les banlieues et de la multiplication de l'automobile. La troisième période a commencé avec la construction des complexes multifonctionnels.

Il est difficile de généraliser l'histoire de la morphologie urbaine au Canada, les villes ayant été fondées, comme nous l'avons vu, à différentes époques sous différents régimes politiques et dans des conditions physiographiques différentes. Les villes plus anciennes ont été formées autour de la place publique alors que les villes plus récentes, telles que les villes de l'ouest canadien, ont été formées selon un autre modèle qui est relié à l'avènement du chemin de fer. Ces villes, aménagées selon un plan en damier, ont localisé leur place publique sur un des quadrilatère, qui a, par la suite, évolué d'une façon semblable aux villes coloniales. Par contre, dans les villes fondées lors de la colonisation, la place était le principal élément de la ville, où se regroupaient à sa périphérie, les premières demeures et l'église. Les commerces, ainsi que les services financiers et publics, venaient par la suite eux aussi, s'ajouter autour de la place.

La place publique a donc joué un rôle important dans

l'évolution de la ville, non seulement pour les activités qui s'y tenaient, mais aussi pour les activités qui vinrent s'y greffer. Les églises et les commerces ont, à leur tour, contribué à la formation de la ville. Les premières rues se formèrent autour de la place, et au fur et à mesure que la ville grandissait, d'autres places étaient aménagées, donnant à plusieurs parties de la ville une identité propre.

La fonction sociale et commerciale de la place publique est importante à l'époque coloniale. Le marché s'y tient deux fois par semaine dans plusieurs villes. Cela donne lieu à une très grande activité alors que les paysans tout comme les marchands se disputent les meilleures places pour y vendre leurs produits. Même les jours où il n'y a pas de marché, la place est un lieu où la vie collective se déroule. Des activités sociales de masses telles que des parades, défilés, cérémonies commémoratives, rassemblements, manifestations etc... s'y tiennent régulièrement.³⁰ A Montréal, le square Dominion devient le lieu privilégié des discours politiques, et en hiver un carnaval y est tenu, faisant du square un lieu utilisé toute l'année. Sous le régime français, la justice y trouve aussi sa place. Les châtiments corporels se font en public. Ainsi, les habitants assistent à ce "spectacle" deux ou trois fois l'an, alors que pour ce qui est des pendaisons, il n'y en a généralement qu'une.

³⁰Marc Choko, *Les grandes places publiques de Montréal*, Montréal, éd. du Méridien, 1987, p. 195.

Dans plusieurs grandes villes, on retrouve l'église, bâtiment principal de la communauté, sur la place elle-même, au centre de l'agglomération. Lorsque la ville a deux places publiques, celle qui est occupée par l'église est généralement plus grande et plus dominante que celle du marché. La construction de la première église Notre-Dame à Montréal, construite au centre de la rue du même nom, en est un exemple.

Au XIX^e siècle, alors que le Canada se retrouve sous le régime britannique, et sous les pressions d'une révolution industrielle, la morphologie de la place et de la ville se transforme petit à petit. La localisation des églises et l'aménagement des places publiques subiront le plus de modifications, surtout à Montréal. Les places seront aménagées selon la tradition britannique, c'est-à-dire non pas pour dominer un lieu ou mettre en évidence un bâtiment tel que l'église, mais bien pour le plaisir et la satisfaction des habitants de la ville.³¹ Ceci n'empêche pas de se servir de la place pour y ériger des statues en l'honneur de souverains ou de personnalités. Plusieurs places seront créées vers le milieu du siècle afin d'embellir la ville. Notons que plusieurs places publiques, notamment à Montréal, n'ont pas été planifiées selon la vision d'un plan d'ensemble. On doit plusieurs d'entre elles à la fermeture de cimetières devenus trop petits pour les besoins de la ville. Le square Dufferin et le square Dominion à Montréal en sont des exemples.

³¹Marsan, *op. cit.*, p. 141.

Un phénomène presque unique à Montréal, suite aux modifications et à l'aménagement de nouvelles places au siècle dernier, est la construction d'édifices prestigieux autour de ces dernières. Cela a donné lieu à une certaine compétition entre les quartiers de la ville pour obtenir la construction d'un nouvel immeuble, leur permettant d'acquérir un certain prestige. Ce phénomène était manifeste à Montréal tout au long du XIX^e siècle. Cette compétition ainsi que les innovations techniques ont favorisé la construction d'édifices de plus en plus imposants, ce qui a modifié l'échelle du bâti autour des places.

La morphologie de la ville canadienne a connu une autre période de changement lors de la construction des complexes multifonctionnels et des nombreuses tours à bureau au centre-ville. Cette situation a provoqué l'élimination de nombreux logements familiaux et une concentration des employés de bureau au centre-ville. Ce courant a eu deux impacts sur le centre: l'élargissement des voies de communication pour faire face à l'augmentation des personnes venant travailler au centre et, la modification du parcellaire urbain, la construction des complexes multifonctionnels nécessitant de grands espaces.

L'élargissement des voies de circulation a eu un effet de détruire le caractère de certains espaces publics. Gore Park, à Hamilton, n'est plus qu'une bande de terrain isolé entre une voie pour autobus et King Street qui, suite à son élargissement, est

devenue une artère principale. Le square Viger à Montréal a aussi été victime de l'automobile. La construction de l'autoroute Ville Marie et de ses bouches d'aération, cette dernière étant partiellement souterraine, a entraîné la disparition d'une bonne partie du square qui est maintenant isolé par deux voies rapides.³²

Traditionnellement, les îlots du centre-ville de Montréal qui avaient une superficie d'environ un hectare étaient divisés en parcelles étroites donnant sur deux rues, ou sur une rue et une ruelle intégrée à l'îlot (voir figure 2 au chapitre suivant). Seuls quelques îlots n'étaient pas subdivisés car ils appartenaient encore à des communautés religieuses, des compagnies de chemin de fer, à la ville ou aux gouvernements provincial ou fédéral.

Ce n'est qu'après la Seconde Guerre mondiale que ce cadastre parcellaire, legs de l'ère victorienne, allait être modifié. Jusqu'au début des années 1950, la morphologie urbaine dictait la superficie des bâtiments, ce qui n'est pas nécessairement le cas aujourd'hui. Un examen de cartes du début du siècle jusqu'à 1954, démontre que le parcellaire du centre-ville n'a pratiquement pas changé durant cette période. Une même comparaison entre la carte de 1954 et la morphologie actuelle démontre une variation de l'utilisation du sol. La fermeture de rues et le regroupement de terrains pour la construction immobilière ont créé des îlots plus grands.

³²M. Choko, *op. cit.*, p. 194.

Ceci s'explique du fait que la construction d'un complexe multifonctionnel nécessite un terrain qui, selon le lotissement traditionnel, s'étend sur plusieurs îlots. Des super îlots sont alors formés en expropriant des rues et quelque fois d'autres espaces publics.

Un phénomène intéressant se produit ici. Contrairement à la construction autour de la place, les complexes multifonctionnels sont, dans certains cas, construits sur les places et remplaceront ces dernières comme pôle d'attraction. Il sera question de ce phénomène plus en détails au prochain chapitre.

Dans les années qui ont suivies la Seconde Guerre mondiale, la superficie de plancher moyenne des édifices à bureau de Montréal était de 10 000 pieds², et la production d'espace à bureau de 250 000 pieds² par année suffisait à la demande de l'époque.³³ Le modèle étatsunien d'espaces luxueux pour des bureaux aménagés sur de grandes surfaces, lancé au Canada avec la construction de la Place Ville Marie, allait devenir plus attrayant à Montréal lorsqu'en 1967, l'article 6 du règlement municipal 3411 donnait un boni de surface de six fois l'espace alloué à l'utilisation publique. Selon le modèle parcellaire traditionnel, il était virtuellement impossible de bénéficier avantageusement de ce boni. Les promoteurs ont alors regroupé des parcelles afin de former des

³³J.C. Rowan, "The Story of Place Ville Marie", *Progressive Architecture*, February 1960, p. 125.

ilots plus grands.

Ce règlement n'aura toutefois que lancé l'idée pour la construction de grands immeubles, le développement de grands complexes se faisant à l'aide de plans d'ensemble qui invalident certains articles de ce règlement. Il en sera question au prochain chapitre.

Les politiques du maire Jean Drapeau (maire de 1958 à 1984), qui voulait que Montréal devienne une ville de classe mondiale, ont favorisé le développement de grands projets immobiliers. La façon dont la revitalisation du centre-ville s'est effectuée n'a toutefois pas laissé énormément d'espace à la place publique ni aux institutions. Le centre-ville de Montréal, comme celui de la plupart des grandes villes nord-américaines, ressemble d'avantage à un centre commercial géant plutôt qu'à un centre où les gens peuvent vivre et vaquer à d'autres occupations que d'acheter. Il y avait en 1960, cinquante et une institutions (églises, clubs, écoles) au centre-ville de Montréal. Aujourd'hui il n'en reste que quatre.³⁴

Avec la création des espaces intérieurs accessibles au public et l'isolement de certaines places après avoir été réaménagées, ces dernières ont perdu leur cachet et leur fonction sociale. Il

³⁴Derek Drummond, "City Centre or Profit Centre", *City Magazine*, Vol. 10, no. 4, Spring 1989.

demeure que la place est toujours essentielle dans le tissu urbain. Elle assure un espace libre de construction au milieu d'une jungle de tours, ainsi qu'une certaine échelle humaine au centre-ville.

Il semble bien que la place publique ne joue plus un rôle aussi important dans l'évolution de la morphologie urbaine. La place n'est plus un facteur décisif dans la localisation d'un édifice. Si la place n'influence plus le bâti ni son échelle, cela ne veut pas dire qu'elle soit morte ou encore qu'elle ne serve plus à rien dans la ville moderne. Nathan Philips Square à Toronto, ou encore Robson Square à Vancouver sont des places publiques récentes qui sont fréquentées et utilisées par le public pour diverses manifestations. En hiver les gens peuvent y patiner, ce qui, compte-tenu du climat clément de ces villes, est une activité qui ne devrait pas être aussi populaire; cela devrait être considéré dans les villes où la température s'y prête d'avantage.

2.2 Le climat

Malgré la forte influence du climat sur notre comportement, il demeure que son influence sur la forme urbaine n'est pas si grande. Sinon, comment expliquer que le profil de Dallas ou de Minneapolis soit presque identique à celui de Calgary? La forme de la cité et d'avantage reliée au développement économique qu'aux conditions climatiques locales.³⁵ En effet, on retrouve des centres

³⁵Norman Pressman, (éd.), *Reshaping Winter Cities*, Livable Winter Association, University of Waterloo Press, 1985, p. 37.

commerciaux intérieurs et des complexes multifonctionnels à travers l'Amérique du Nord, ce indépendamment du climat. La population des régions du sud bénéficie évidemment de la climatisation de ces centres lors des périodes de grande chaleur.

Il y a bien sûr des exceptions. La construction de passages souterrains des grandes villes telles que Montréal, Tokyo et New York, qui font face à des hivers plus ou moins rigoureux, est évidemment une adaptation au climat. Ces passages sont destinés à relier les différents édifices du centre-ville entre eux ainsi qu'aux stations de métro, en éliminant les contraintes climatiques, et en assurant une ségrégation entre véhicules et piétons. Il demeure que ces passages, malgré leurs avantages, sont mornes. Des espaces ouverts dans le réseau donneraient un peu plus de vie à ces passages en enlevant la sensation de claustrophobie. Le complexe Desjardins à Montréal et le Penn Center à Philadelphie sont des exemples d'oasis agréables dans un réseau souterrain.

Un autre inconvénient est l'accessibilité à ces passages. Ils sont quelques fois fermés après les heures d'ouverture des bâtiments qu'ils desservent, ce qui enlève une partie de leur utilité les fins de semaines par exemple. Ces passages sont alors d'avantage construits pour les gens qui travaillent au centre-ville plutôt que pour ceux qui y vivent. De plus, les boutiques qui sont aménagées dans les passages, contribuent à la baisse d'activité à la surface. Plusieurs commerces ont souffert et certaines rues ont

perdu de leur importance.³⁶

Si les conditions climatiques n'influencent pas la morphologie urbaine, elle influence certainement notre comportement, ce qui explique que les espaces publics extérieurs ne sont presque pas fréquentés l'hiver. L'été par ailleurs, malgré une température plus clémente, certains de ces espaces ne le sont pas d'avantage. Le micro climat peut en fait jouer un rôle plus grand que le climat de la région. Comme nous l'avons vu au chapitre précédent, le micro climat rend certaines places et rues peu attirantes.

Pour que les places et les rues soient agréables à la circulation piétonnière, il faut tenir compte de l'architecture et de l'orientation des immeubles que l'on construit au centre-ville. Il faut aussi organiser les espaces intérieurs et extérieurs de façon à ce qu'ils forment un ensemble qui soit logiquement intégré à la maille urbaine, de façon à passer facilement de l'un à l'autre.

2.3 Les habitudes sociales et les espaces intérieurs

Si la fonction de la place publique a peu changé à travers le temps, on ne peut pas dire la même chose de sa forme. La définition de la place publique telle que donnée au chapitre 1 s'applique en fait, pour ce qui est de la fonction sociale, de

³⁶D. Brown, "The Indoor City: From Organic Beginning to Guided Growth", in B. Demchinsky (éd.), *Grassroots, Greystones and Glass Towers*, Montréal, Véhicule Press, 1989.

moins en moins à la place publique extérieure, et de plus en plus aux complexes multifonctionnels. Les espaces accessibles qu'offrent au public ces derniers sont des espaces convergents. Pour attirer le citoyen, les complexes multifonctionnels abritent plusieurs magasins, des cafés et autres espaces où il est possible de rencontrer des gens et surtout de les regarder.

Pour ce qui est de la fonction divergente de la place, les structures multifonctionnelles imposent certainement une relation aux structures urbaines. L'analyse des études de cas démontreront que les complexes multifonctionnels ont non seulement modifié la morphologie urbaine, mais aussi le type de commerce et le développement des rues entourant les complexes.

C'est donc la forme de la place qui a changé et non sa fonction. La population a toujours besoin d'un espace d'interaction sociale qui, aujourd'hui, est offert par les complexes multifonctionnels. Il semble toutefois y avoir un conflit entre la forme et la fonction des espaces intérieurs. Les usagers des espaces intérieurs essaient constamment d'imposer une fonction sociale à ces espaces qui ont été planifiés à des fins commerciales (sauf quelques exceptions). Certains centres commerciaux vont jusqu'à apporter des modifications à l'aménagement afin de décourager la formation d'habitudes sociales.³⁷

³⁷Voir notamment L. Ploegaerts et B. Momer, "L'appropriation des espaces commerciaux par les personnes âgées: le cas du Centre Rideau à Ottawa, *Métropolis*, no. 86, janvier 1990. Plusieurs bancs occupés régulièrement par des personnes âgées

Cette section traitera brièvement des problèmes associés à la fonction sociale des espaces intérieurs. La nature privée de la plupart de ceux-ci a des répercussions sur le comportement et le degré de liberté accordé aux usagers de ces places intérieures.

Plusieurs études ont démontré que les complexes multifonctionnels et les centres commerciaux jouent un rôle très important dans la vie sociale d'une population.³⁸ Malgré cela, peut-on vraiment parler de demande pour ces espaces accessibles au public? Rappelons ici que les espaces accessibles au public et les commerces qui sont retrouvés dans les complexes multifonctionnels, sont le résultat d'une entente entre la ville et un promoteur dont le seul but est de maximiser ses profits. Dans la mesure où l'on examine l'occupation des complexes multifonctionnels, on peut affirmer qu'il y a effectivement une demande pour les espaces intérieurs, ou du moins qu'une demande a été créée. Reste à savoir si cette forme urbaine comble réellement les besoins d'espaces ou si elle ne crée qu'une impression de bien-être?

La place publique est essentielle à la vie de la ville. Ceci devient évident lorsque l'on assiste à des rassemblements populaires dans des espaces publics. Les foules ont absolument besoin d'espace pour se rassembler lors d'événements spéciaux tels

ont été enlevés au premier étage du Centre Rideau.

³⁸Voir notamment David Brown et al, "The Community Role of Public Indoor Space", *Journal of Architecture and Planning Research*, no. 3, 1986, pp. 161-172; et Kaplan/MacLaughlin/Diaz, "Celebrating Urban Gathering Places", *Urban Land*, vol. 44, no. 5, 1985, pp. 10-14

que la visite de dignitaires, de personnalités ou lors de parades. Ces rassemblements ne peuvent se tenir à l'intérieur pour deux raisons principales: les espaces intérieurs sont pour la plupart privés, ce qui ajoute un coût et des restrictions à l'activité et, il n'y a pas une liberté aussi grande à l'intérieur. L'espace intérieur nous dicte le comportement que l'on doit adopter ou la façon dont on doit s'habiller. Les places publiques extérieures ne transmettent pas ce message. Quelque soit notre tenue vestimentaire, tous se sentent bienvenus sur la place publique.

Les espaces intérieurs offrent un lieu où les gens peuvent se rencontrer dans un environnement qui est confortable toute l'année, ce qui permet la formation d'habitudes sociales et de territorialité par certains groupes, particulièrement par les personnes âgées et les adolescents.³⁹ Des observations faites dans plusieurs complexes multifonctionnels et centres commerciaux ont démontré que différents groupes d'usagers réguliers de ces espaces s'approprient certains bancs du complexe. Ces groupes sont retrouvés aux mêmes endroits tous les jours et chacun d'eux respectent le territoire d'un autre groupe. Chez les jeunes, le mobilier n'est pas aussi nécessaire, ils s'assoient (établissement leur territoire) par terre, sur des rampes ou encore sur des marches d'escalier. Les groupes de personnes âgées et les groupes de jeunes qui fréquentent ces espaces intérieurs ont des points en

³⁹D. Brown et al., "The Community Role of Public Indoor Space", *Journal of Architecture and Planning Research*, no. 3, 1986, pp. 161-172.

commun: ils sont tous deux très peu mobile et ont de faibles ressources financières. Les espaces intérieurs remplissent donc une fonction sociale importante.

Cette appropriation de l'espace n'est par contre pas acceptée dans tout les espaces intérieurs. Dans plusieurs complexes, les propriétaires s'assurent que les gens ne s'enracinent pas. Des gardiens de sécurité sont là pour y veiller. Au Eaton Centre de Toronto par exemple, les gardiens expulsent 32 000 personnes par année.⁴⁰ Ce genre de pression sur les individus les force à adopter des comportements qui sont artificiels, tel que d'amener un sac avec quelques objets afin de se faire passer pour quelqu'un qui achète, ou encore d'adopter le comportement du client qui se repose entre deux achats. On ne peut guère se sentir libre en se prêtant à un tel manège.

Les centres commerciaux et les complexes multifonctionnels sont donc utilisés à plusieurs fins et n'ont pas qu'une fonction commerciale. Avec l'accroissement de la population des agglomérations urbaines, les complexes multifonctionnels facilitent une intense circulation piétonnière, surtout dans les villes où les hivers sont rigoureux. Ces structures ont donc leur place dans la ville mais il ne faut pas nécessairement les substituer aux espaces publics traditionnels. La place publique n'est pas une forme urbaine du passé qui n'a plus sa place aujourd'hui. La ville, tout

⁴⁰Berveley Bowen, "Judge's ruling opens Eaton Centre doors: Trespassing charges thrown out", *Globe & Mail*, May 23 1985, p. M1.

comme sa population, a encore besoin de cet espace.

A long terme, il est faux de prétendre que la place publique est un espace qui ne rapporte rien à la ville. A court terme, il est vrai que ce terrain ne rapporte pas de bénéfice pécuniaire. Le problème est de mesurer les bienfaits que la place procure. Cela est presque impossible car ceux-ci ne se font sentir qu'indirectement par la ville. Un centre-ville attrayant à la population est certainement un bénéfice pour l'économie, la productivité et, pour un sens de bien-être et d'appartenance à la ville.

Chapitre 3

LES GRANDS COMPLEXES MULTIFONCTIONNELS DE MONTREAL

Alors que le rêve de la cité intérieure sous une bulle de verre n'a jamais été réalisé, les complexes multifonctionnels regroupent plusieurs activités sous un même toit et peuvent être comparés à un quartier traditionnel. Il est possible de nos jours, d'habiter, de travailler et de faire ses achats sans même mettre le nez dehors. Ces géants du centre-ville comprennent généralement des stationnements souterrains au-dessus desquels est aménagé une galerie commerciale d'un ou deux étages qui forme souvent le rez-de-chaussée de l'édifice. Une tour à bureaux, et quelque fois une combinaison de bureaux et de logements reposent sur la base formée par la galerie commerciale.

Malgré ces caractéristiques communes, les complexes multifonctionnels ont évolué depuis leur apparition à la fin des années 1950. On reconnaît en effet plusieurs types de complexes. Les premiers complexes multifonctionnels ont été conçus de façon à constituer une unité spatiale repliée sur elle-même, intégrant

toutes les fonctions nécessaires à la vie quotidienne. Ce type de complexe ne participe pas à la vie urbaine, leur conception étant basée sur leur autotrophie. Le Renaissance Center à Détroit et Westmount Square à Westmount en sont des exemples. La Place Ville Marie ne fut pas construite sur ce modèle, sa fonction première étant de redorer le blason du centre-ville de Montréal et de former un pôle d'attraction. Pour cette dernière raison, sa galerie commerciale n'est pas aménagée comme un centre commercial, mais est comparable à une arcade du siècle dernier. C'est une rue intérieure qui sert de lien entre la Gare Centrale, l'hôtel Reine Elisabeth et les autres édifices de la place.

Dans les années 1970, une deuxième génération de complexes voit le jour. Au lieu de construire des complexes qui ont un caractère insulaire, les promoteurs essaient d'intégrer les structures multifonctionnelles au tissu urbain. De cette façon, les complexes jouent un rôle dans le développement du quartier dans lequel ils se trouvent, et présentent une apparence plus vivante que des murs de forteresse. Tabor Center à Denver, le Centre Eaton de Toronto et le Complexe Desjardins à Montréal font partie de cette génération. Le Centre Eaton et le Tabor Center ont su s'intégrer aux édifices environnants, et l'intérieur du complexe Desjardins est aménagé en une grande place intérieure.

Les années 1980 n'ont pas vraiment amené une nouvelle génération de complexes multifonctionnels. Leur construction fut

malgré tout influencée par le post modernisme et par la rénovation de vieux bâtiments qui ont été intégrés aux complexes multifonctionnels. La rénovation est une activité qui prend d'ailleurs de plus en plus d'ampleur. Les édifices construits au début de la décennie, lors de la récession, avait une surface un peu moins grande, mais cela n'a pas duré. En 1990 et 1991 respectivement, l'ouverture du Centre Eaton (un projet de \$200 millions) et de l'édifice IBM-Marathon (\$250 millions et 45 étages) nous le démontre.

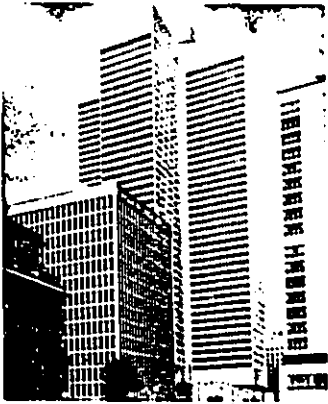
Mis à part leur dimension et leurs fonctions, les complexes multifonctionnels montréalais ont tous un point en commun: l'accès au système de transport public. En effet, toutes les structures sont construites sur ou à proximité d'une station de métro. Ce dernier, inauguré en 1966, aura eu une influence marquante sur le développement du centre-ville de Montréal. L'accès au métro est devenu primordial dans la localisation de toute nouvelle construction. Le métro a aussi engendré, sinon continué ce qui avait été commencé avec la Place Ville Marie, c'est-à-dire la construction d'un réseau piétonnier protégé qui compte aujourd'hui 22 km de tunnel. Tous reliés entre eux, à l'image de la ville ancienne où tous les quartiers étaient reliés entre eux par des rues, les complexes multifonctionnels le sont avec des tunnels.

Ce réseau souterrain forme donc, si l'on veut, une extension du domaine public à l'intérieur du domaine privé. Ces tunnels

servent de liens entre édifices au même titre que la rue en surface. Comment différencier ce qui est public de ce qui ne l'est pas? Dans un tel système, qui doit nous dicter l'accès aux passages souterrains? Le propriétaire du tunnel ou la ville qui détient les droits souterrains en dessous des rues? En cas d'accidents, à qui doit-on attribuer la responsabilité? Il semble que ceci ne soit pas très clairement défini.

Cette même idée peut être reprise avec les complexes multifonctionnels. L'espace que ces complexes offre au public est privé, ce que les usagers ne semblent pas toujours réaliser. Les propriétaires de ces structures ont légalement le droit de faire quitter les lieux à quiconque est jugé indésirable. Ceci semble assez raisonnable jusqu'à ce qu'on analyse leurs fonctions et la façon dont elles ont été planifiées.

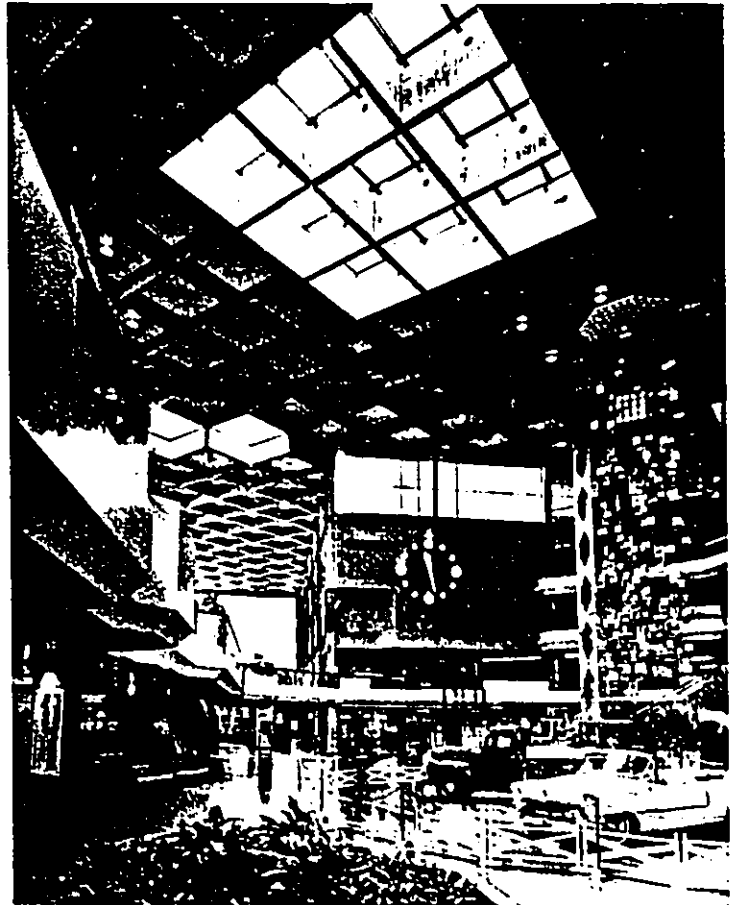
La réalisation de cinq complexes multifonctionnels a été étudiée afin de démontrer la tendance vers la privatisation de l'espace, soit la Place Ville Marie, le Complexe Desjardins, le Complexe Guy Favreau, Westmount Square et Les Cours Mont Royal. Ces cinq complexes ont été inaugurés entre 1962 et 1988. L'approche chronologique permet aussi de voir quelle est l'évolution de la forme et de la fonction de ces complexes.



Place Ville Marie.
(Photo: ARCOP)



Intérieur de la Place Ville Marie
en 1962. (Photo: ARCOP)



Intérieur du Complexe Desjardins
au niveau du métro. (Photo: P. Sijpkes)

Données sur les fonctions reliées au
réseau piétonnier intérieur.⁴¹

1989: Une superficie de plancher de 2.9 millions de mètres carrés est reliée à 22 km de passages piétonniers protégés et à 9 stations de métro.

1992: Une superficie totale de plancher de 3.66 millions de mètres carrés est reliée à 29km de passages piétonniers protégés et à 10 stations de métro.

Comparaison

	<u>1984</u>	<u>1989</u>	<u>1992</u>
Palais des Congrès	1	1	1
Gares de chemin de fer	2	2	2
Hôtels	7	6	7
Nombre de chambres d'hôtel	4 968	3 950	4 230
Magasins	800	1150	1600
Restaurants	70	140	200
Cinémas	26	27	34
Établissements bancaires	36	40	45
Superficie totale d'espace commerciaux	543 800m ²	613 500m ²	695 100m ²
Superficie totale d'espaces à bureaux	1 603 800m ²	1 758 650m ²	2 285 500m ²
Nombre de travailleurs	96 000	100 000	170 000
Utilisateurs	300 000	300 000	330 000

⁴¹Selon le Service de l'habitation et du développement urbain, Ville de Montréal, 1989

Les cinq études de cas présentées ici permettront d'étudier les différents scénarios qui peuvent être utilisés lors de la réalisation de complexes multifonctionnels. L'expropriation de terrains privés, la vente par la ville de terrains sur lesquels se trouvaient des rues ou des squares, l'achat de résidences privées par un promoteur et la construction sur des terrains perdus. De plus, Westmount Square est un exemple d'une structure multifonctionnelle qui n'est pas située au centre-ville.

La sélection des cinq complexes s'est faite après avoir considéré plusieurs constructions de ce genre. Le choix la Place Ville Marie s'imposait car elle fut le premier complexe du genre à Montréal, et qu'elle est toujours le symbole du centre-ville. Westmount Square, qui est à l'ouest du centre-ville, a été choisi car il fut le premier complexe à comporter des logements. Les complexes Desjardins et Guy Favreau ont des espaces intérieurs comparables à la place extérieure traditionnelle. Les Cours Mont Royal, en plus d'être un des meilleur exemple de récupération de bâtiment, comporte des logements, tout comme Westmount Square et le complexe Guy Favreau. Ce complexe est aussi un des derniers nés du centre-ville. Ainsi, les principaux critères utilisés pour la sélection des complexes ont été leur forme, leur âge et leur localisation.

Il y a bien sûr d'autre complexes multifonctionnels qui peuvent faire l'objet d'études de cas dans la région montréalaise.

La Place Victoria⁴², ou encore l'édifice de la Bourse, est un complexe commercial et à bureaux dont la construction débuta sur le square Victoria quelque six mois après l'ouverture de la Place Ville Marie. Les Galeries Alexis Nihon, premier complexe commercial en Amérique du Nord à trois étages sur lequel se trouve une tour à bureaux et une tour à logement, est voisin de Westmount Square, mais du côté montréalais. Les Galeries Alexis Nihon est un des rares complexes au Canada qui ait été construit sur une parcelle de terrain qui appartenait à un seul propriétaire: les Soeurs grises. Les complexes multifonctionnels retenus pour cette étude, sont ceux qui semblent représenter le mieux l'évolution de ceux-ci, ainsi que les modifications qu'ils ont imposées à la morphologie urbaine.

3.1 Place Ville Marie

On ne peut pas faire une étude des complexes multifonctionnels sans étudier la Place Ville Marie, le premier projet du genre à être réalisé au Canada. Cette dernière est devenue le symbole du centre-ville et un modèle pour le développement du réseau piétonnier protégé. Presque du jour au lendemain, une excavation devint le lieu de travail de 10 000 personnes et un passage pour 125 000 autres à travers la galerie commerciale.

⁴²Plusieurs complexes multifonctionnels usurpent du nom de "place". Nous y reviendrons dans la conclusion.

La principale composante de la Place Ville Marie est l'édifice de la Banque Royale, une tour cruciforme de 42 étages. Celle-ci repose sur une base formée par une galerie commerciale et deux étages de stationnement souterrain. On retrouve aussi sur cette base trois autres édifices à bureaux de petite taille: les édifices Esso, Greenshield et IBM, respectivement commencé en 1961, 1963 et 1964. L'espace qui reste entre ces édifices forme un espace public qui est en fait le toit de la galerie commerciale, accessible par des escaliers donnant sur les rues entourant le complexe.

L'histoire de la Place Ville Marie commence en fait au début du siècle, lorsqu'en 1911, le Canadian Northern Railway (CNR) acheta des terrains afin de garantir une entrée pour leur chemin de fer au centre de la ville. Ces terrains, dont la superficie est de vingt-deux acres, étaient répartis sur les trois îlots encadrés aujourd'hui par les rues Cathcart, St-Antoine, Université et Mansfield. A cette époque, seul le petit pont de la rue Dorchester (aujourd'hui boulevard René Lévesque) enjambait le site. En 1912, la voie de chemin de fer du CNR passait donc au centre de Montréal dans une tranchée où elle s'engouffrait sous le Mont-Royal.

Dès 1913, le CNR avait l'intention de développer ce site, en utilisant les droits aériens pour construire des édifices commerciaux et à bureaux. Un plan de développement proposé en 1929, après l'amalgamation des principales compagnies de chemin de

fer canadiennes en une seule compagnie d'état en 1923, voulait la construction d'une nouvelle gare et d'édifices à bureaux pour centraliser les opérations de ce qui était devenu le Canadien National. En 1943, seule la gare avait été construite, la dépression et la Deuxième Guerre mondiale ayant arrêté les autres projets.

Une fois la guerre terminée, la construction reprit et les bâtiments prévus autour de la gare furent construits. Avec la croissance économique d'après-guerre, le CN décida de continuer le développement du site selon les suggestions de l'urbaniste Jacques Greber. Il proposa d'aménager l'ilot nord en une sorte de place qui servirait d'aboutissement à l'avenue McGill College. Une des principale raison qui poussait maintenant le CN à développer ces ilots, était le déplacement des activités économiques vers le centre-ville actuel.⁴³

La ville de Montréal entreprit un réaménagement du centre ville à la suite de ce déplacement. Au début des années 1950, elle entreprit l'élargissement d'une partie de la rue Université et de la rue Dorchester, cette dernière devenant un boulevard.

Le CN cherchait un promoteur qui pourrait construire et financer un centre digne de ce site au pied du Mont-Royal. William

⁴³J.C. Rowan, "The Story of Place Ville Marie, *Progressive Architecture*, no. 2, February 1960, p. 125.

Zeckendorf, un promoteur américain à la tête de Webb and Knapp, une société de développement américaine, trouva avec ce site ce que tout promoteur désire: un grand espace vide au coeur d'une grande ville.

En 1955, Zeckendorf approcha donc le CN. Selon des critères établis par le CN, Webb et Knapp Canada, une société complètement indépendante de sa contrepartie américaine, fut formée. Place Ville Marie Corporation fut à son tour formée pour le développement du site. En 1960, Webb et Knapp Canada connaissait des difficultés financières et dû prendre deux partenaires britanniques. Second Convent Garden Property et Eagle Star Insurance achetèrent les parts de Place Ville Marie Corporation pour former Trizec Corporation, qui est encore propriétaire de Place Ville Marie.

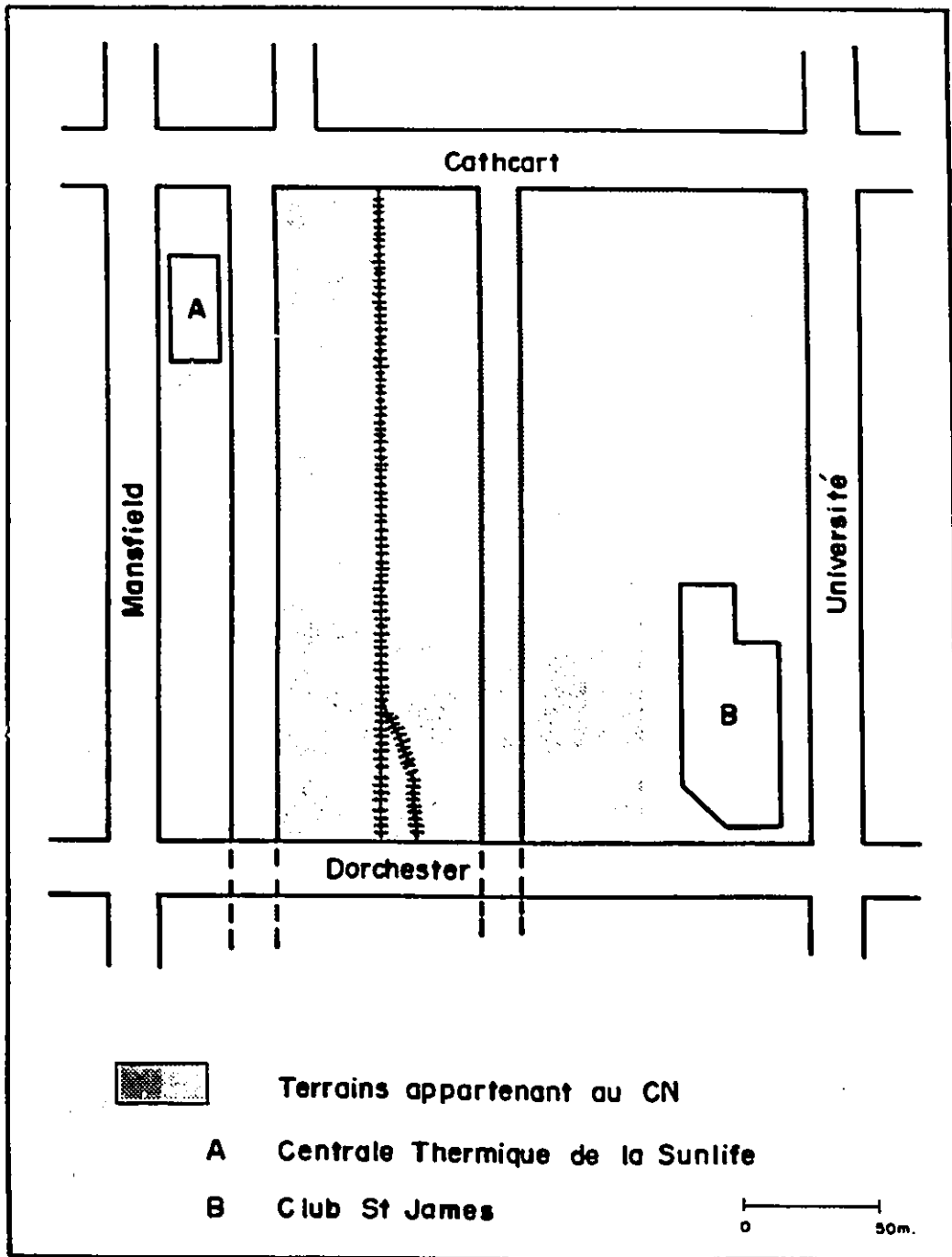
Une firme de New York, les architectes I.M. Pei et Associés, furent engagés en 1957 pour préparer une étude sur la circulation que le complexe engendrerait, un plan d'ensemble du site et un plan pour la construction de la Place Ville Marie sur les sept acres et demi de l'îlot nord. Le plan d'ensemble proposé par Pei et ses associés s'étendait de la rue St-Antoine jusqu'aux portes de l'Université McGill. Il comprenait entre autre l'élargissement de la rue McGill College à 120 pieds et la construction d'une rampe qui descendait de la Place Ville Marie à la rue Sainte Catherine. Ce projet fut abandonné à la suite de plusieurs controverses, surtout de la part des marchands de la rue Cathcart et McGill

College. Cette dernière fut en fait élargie en 1985. Le 29 août 1958, une emphytéose de 99 ans fut signée entre le CN et Place Ville Marie Corporation pour le développement de l'îlot nord du site.

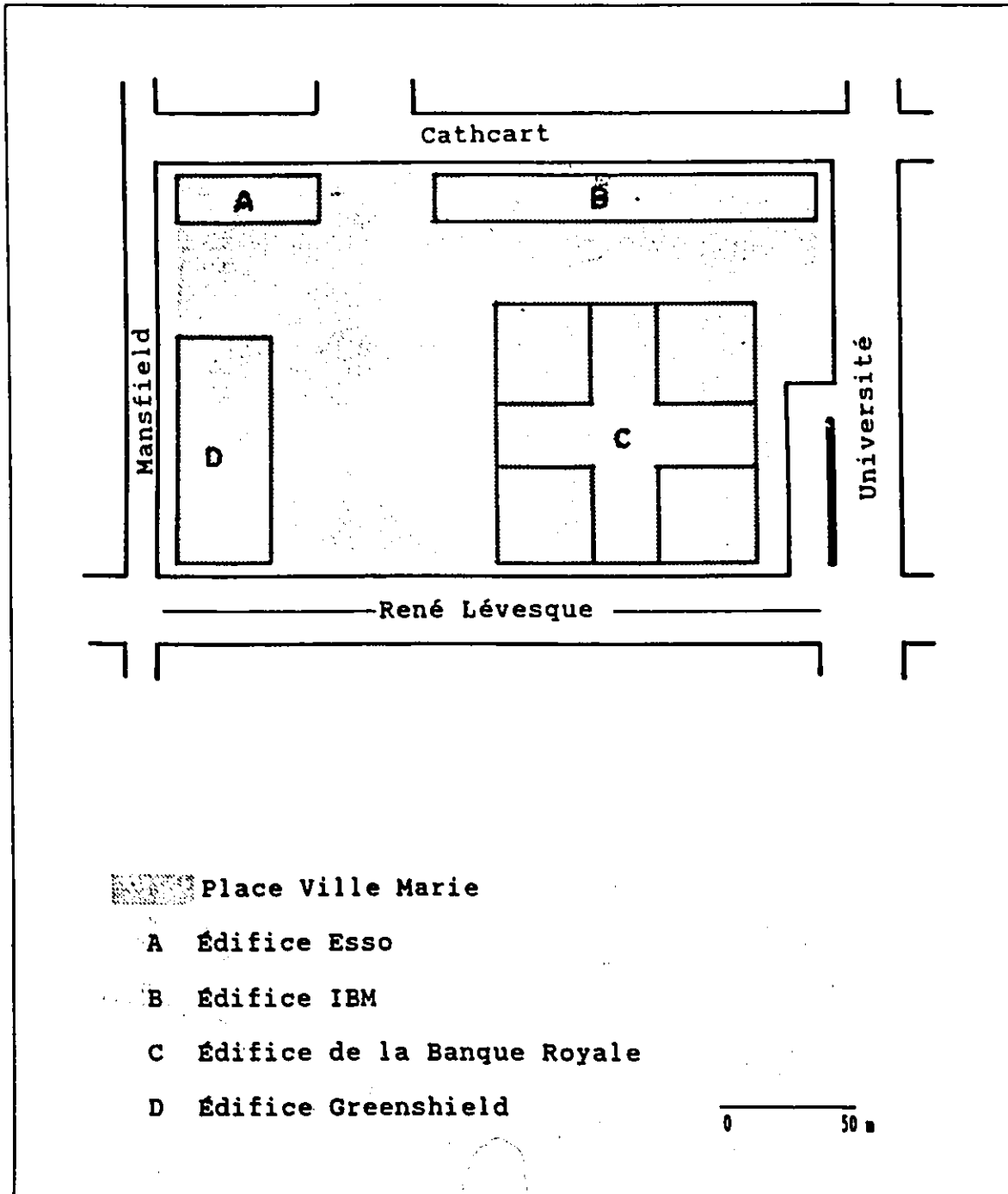
La ségrégation entre véhicules et piétons est l'idée principale qui a été retenue lors de la conception de la Place Ville Marie. Le métro n'étant pas encore construit, il fallait trouver une façon pour faire circuler efficacement piétons et véhicules autour du site. Sur le plan vertical, les trains du CN, les deux étages de stationnements souterrains, et les passages piétonniers se trouvent à différents niveaux. L'entrée du stationnement souterrain se trouve sur la rue Cathcart et les camions de livraison ont accès au site par des tunnels dont les entrées se trouvent sur les rues La Gauchetière et St-Antoine, évitant ainsi le bruit et la circulation lourde près de la Place elle même.

Pour ce qui est de la circulation des véhicules automobiles, les rues Université, Cathcart, et Mansfield furent élargies. Notons ici que les \$7.5 millions nécessaires pour les travaux d'élargissement et de réfection des rues entourant le complexe furent déboursés par la ville. Le prêt accordé à la ville pour ce projet a été garanti par la Commission des Affaires Municipale du Québec. Cela démontre bien que les autorités municipale et provinciale étaient en faveur du projet.

Site de la Place Ville Marie avant sa construction



Place Ville Marie



Place Ville Marie

- A Édifice Esso
- B Édifice IBM
- C Édifice de la Banque Royale
- D Édifice Greenshield

0 50 m

Une fois tous les détails réglés entre le CN et le promoteur, il ne restait qu'à rassembler les parcelles du quadrilatère qui n'appartenaient pas au CN. Ce dernier n'était propriétaire que de la partie centrale du site. Au coin des rues Cathcart et Mansfield se trouvaient la centrale thermique, un stationnement de l'édifice de la Sun Life et, en diagonale, le club St-James, un club pour hommes d'affaire anglophones. La Sun Life était prête à vendre ses terrains au CN sous certaines conditions. Ce dernier devait lui garantir un espace de stationnement équivalent dans le complexe Ville Marie à un faible taux de location, et assez d'énergie pour compenser la perte de leur centrale thermique. Le CN accepta ces conditions et la transaction fut réalisée. Pour ce qui est du club St-James, ses propriétaires refusèrent l'offre du CN qui lui offrait un espace au 41^e étage de l'édifice de la Banque Royale. Zeckendorf a alors fait appel à la ville qui expropria le club afin d'élargir la rue Université. Le site du Club St-James est aujourd'hui l'embarcadère pour les taxis et une partie de la rue Université.

Les travaux de construction commencèrent au mois de juillet 1958, et l'édifice de la Banque Royale ainsi que la galerie commerciale avec ses passages souterrains ouvrirent au public le 13 septembre 1962. Contrairement à la plupart des autres complexes multifonctionnels qui ont été construits après la Place Ville Marie, cette dernière créa une place accessible publique de 150 000 pieds carrés sur un site qui était perdu, au lieu de construire sur

un espace public existant. Malgré cela, il faut examiner en détail la morphologie de la Place Ville Marie avant de pouvoir se réjouir. Il est vrai qu'une grande place publique a été formée, mais malheureusement cette dernière ne se trouve pas au niveau de la rue, mais un étage au-dessus de la rue Ste-Catherine, ce qui est une contrainte pour toute place publique.⁴⁴ Cela rend la place moins accessible. Le principal facteur qui influence la popularité de la place est la galerie commerciale qui, elle, est accessible au niveau de la rue.

3.2 *Westmount Square*

Situé à l'ouest de Montréal, Westmount était en 1960 une ville principalement résidentielle. Les commerces qui s'y trouvaient étaient petits et avaient pour but de servir la population locale. En 1960, le quartier à l'extrême est de la ville, limitrophe avec Montréal, prenait de l'âge et la valeur des bâtiments diminuait. Ce quartier abritait des petits commerces et quelques demeures unifamiliales. La ville de Westmount demanda alors à John Bland, professeur à l'Université McGill, de réaliser une étude afin de déterminer le meilleur moyen de rénover le quartier. Ce dernier proposa de changer le zonage pour que cette partie de la ville soit réservée au développement commercial, à bureaux et à haute densité résidentielle, ainsi conservant le caractère résidentiel unifamilial dans le reste de Westmount.

⁴⁴Voir William Whyte, *City: Rediscovering the Center*, Garden City, Doubleday, 1988.



WESTMOUNT SQUARE
Vue aérienne

Afin de renouveler son quartier commercial, la ville exigea en 1962, la démolition de certains vieux bâtiments le long de l'avenue Wood. Ces derniers appartenaient à deux agents immobiliers, I.R. Ranson et H. Maron qui devaient alors trouver une nouvelle affectation pour leurs terrains. Il leur fut conseillé par l'architecte Spencer-Sales de présenter à la ville un plan pour réaménager le quadrilatère formé par les rues Wood et Ste-Catherine, et par les avenues Western et Greene. Pour réaliser ce plan, il fallait que Ransen et Maron achètent les autres terrains et bâtiments du quadrilatère ainsi qu'une partie de la rue Elm. Ils formèrent donc Montreal Development Corporation (MonDev), qui allait devenir Westmount Center Inc. peu de temps plus tard suite à une entente avec le Montreal Trust qui finança le projet et devenait propriétaire du futur complexe à 50%. Aujourd'hui, après plusieurs transactions, le complexe Westmount Square appartient à la Société Immobilière TransQuébec.

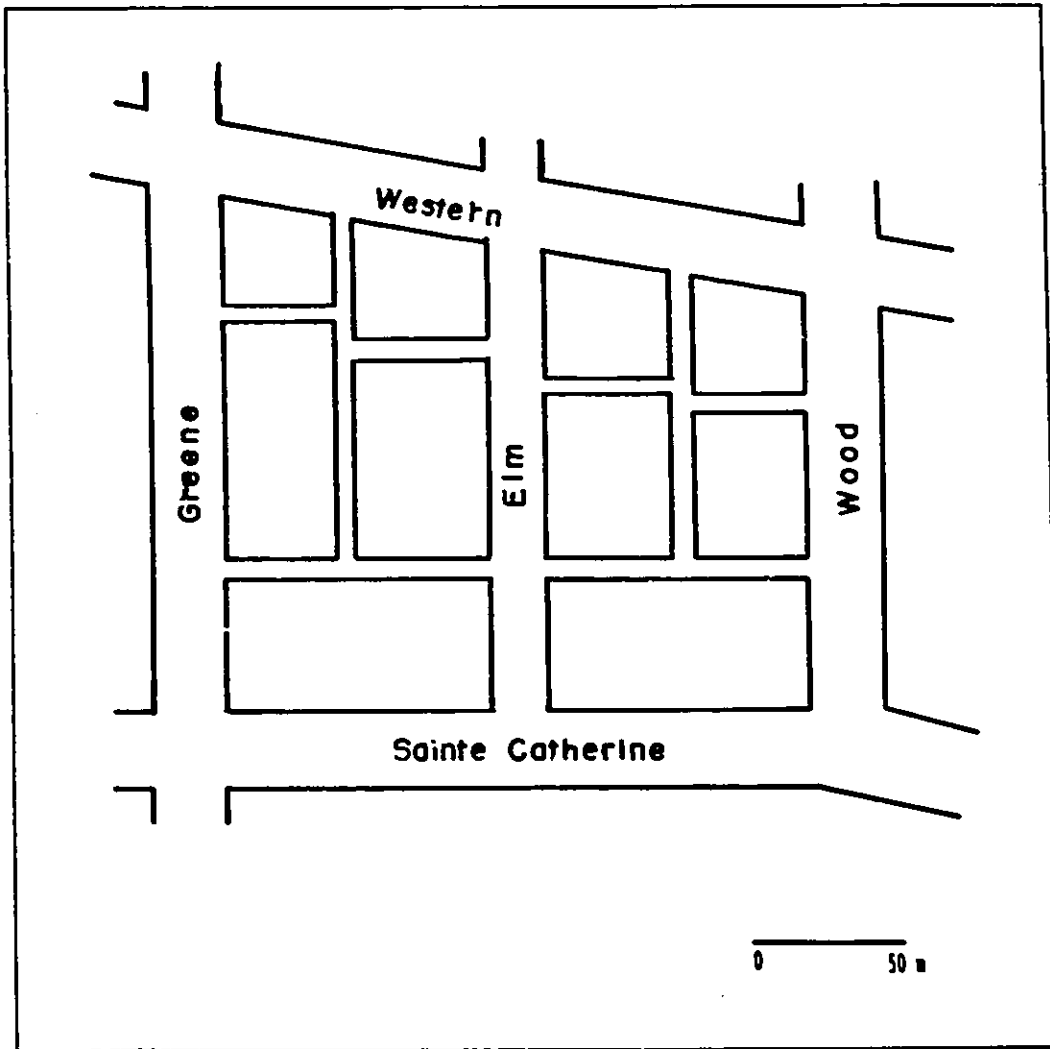
A l'automne 1963, la ville avait accepté le projet et s'était engagée à faire le nécessaire pour modifier les règlements de zonage en vigueur et pour la vente d'une partie de la rue Elm. MonDev n'avait plus qu'à acheter les propriétés du site qui ne leur appartenait pas déjà. Seulement deux propriétaires refusaient de vendre. Ayant la ville de son côté, MonDev annonça qu'elle construirait son complexe autour des deux bâtiments. Les deux propriétaires cédèrent.

Suite aux recommandations de l'étude de Bland en 1960, un nouveau zonage fut adopté pour la partie est de la ville en 1963. Selon ce règlement, la ville ne permettait pas de développer le site à plus de 65% afin de laisser assez de place pour la circulation piétonnière que ce complexe engendrerait. Ce dernier règlement empêchait la réalisation du projet soumis à la ville par MonDev. Des amendements devaient alors être adoptés au nouveau zonage en décembre 1964, afin de considérer l'espace de la plaza comme espace non construit et en augmentant la limite de hauteur de 16 à 21 étages.

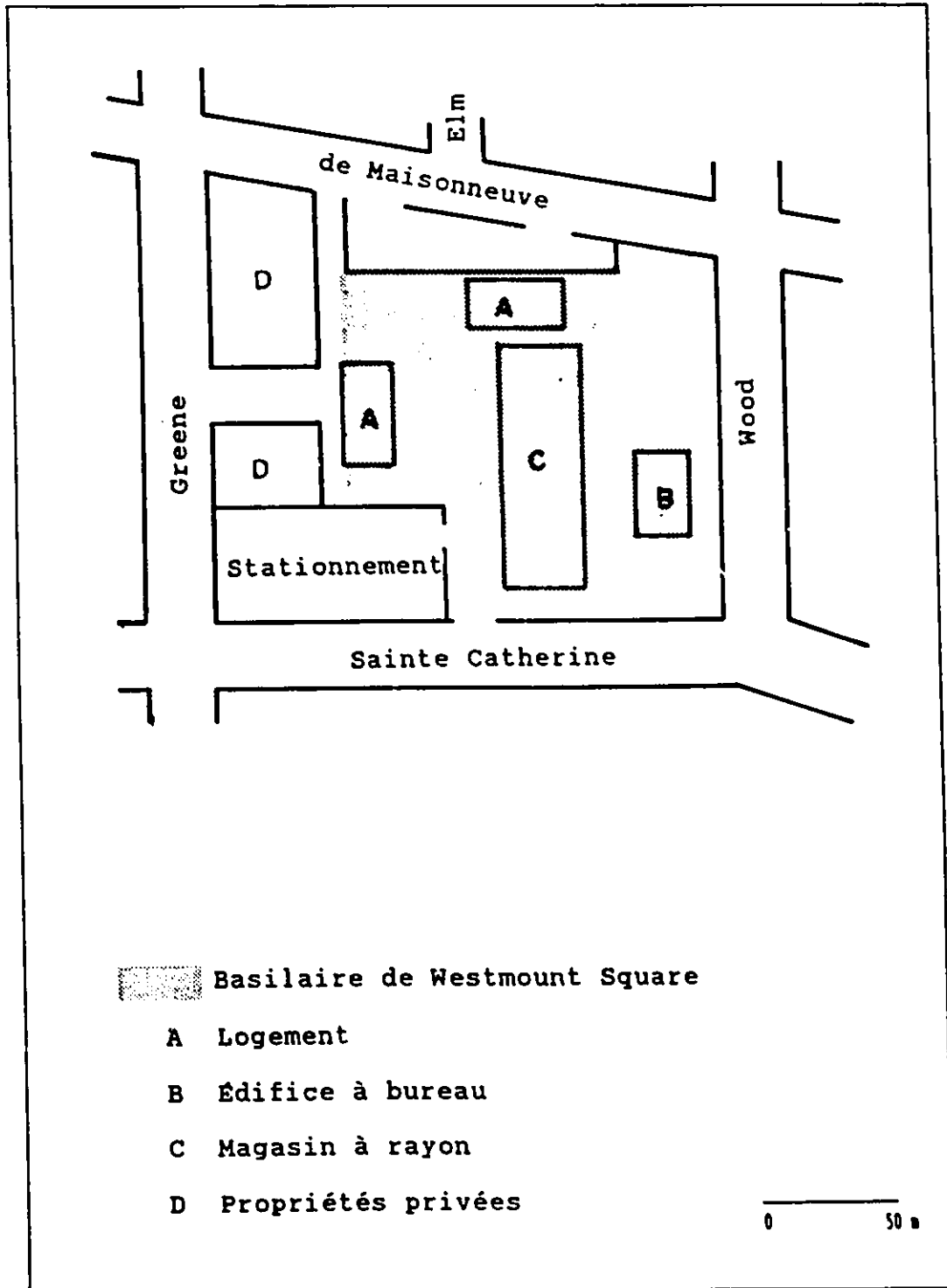
Entre temps, Westmount Center Inc. avait demandé la fermeture de la rue Elm entre la rue Ste-Catherine et l'avenue Western. En janvier 1965, le conseil acquiesça à la demande et le 1^{er} février 1965, les 419 pieds de la rue Elm entre Ste-Catherine et Western furent vendus à Westmount Center Inc. pour la somme de \$146 848.90. Le contrat de vente stipule que la ville doit défrayer les coûts pour enlever les servitudes. La vente de cette portion de la rue Elm ne fut pas sans controverse. Plusieurs résidents signèrent une pétition pour empêcher la vente et pour protéger les arbres de l'avenue Elm. Malgré cela, la construction commença à l'été 1965 pour se terminer en 1968.

Westmount Square est constitué de deux tours de logements de vingt-et-un étages et d'une tour à bureaux de dix-neuf étages. Celles-ci reposent sur une galerie commerciale qui comprend quatre

Site de Westmount Square avant sa construction



Westmount Square



 Basilaire de Westmount Square

A Logement

B Édifice à bureau

C Magasin à rayon

D Propriétés privées

0 50 m

restaurants, des boutiques, un magasin d'alimentation et un cinéma. Cette galerie est évidemment reliée à la station de métro Atwater.

La construction de la ligne de métro jusqu'aux limites de Westmount allait aider l'accessibilité de Westmount Square. La station de métro Atwater se trouvant de l'autre côté de l'avenue Wood, Westmount Center Inc. acheta le 24 août 1966, pour la somme de un dollar par an à perpétuité, la servitude en tréfonds pour la construction d'un tunnel reliant Westmount Square à la station de métro.

3.3 Le Complexe Desjardins

Situé à l'est du centre-ville, le Complexe Desjardins occupe un vaste flot de terrain entre la rue Ste-Catherine et le Boulevard René Lévesque. Ce complexe immobilier, qui fait partie de ce qui est communément appelé l'axe institutionnel ou encore l'axe culturel et gouvernemental, est au centre du réseau piétonnier souterrain reliant la Place des Arts au Palais des Congrès.

Le Complexe Desjardins est formé de quatre édifices reposant sur une base où l'on retrouve une place intérieure d'un acre entourée de magasins et de restaurants. La place se trouve sous le niveau de la rue, servant de lien entre les tunnels piétonniers. Au niveau de la rue se trouve une promenade reliant le boulevard René Lévesque et la rue Ste-Catherine, elle aussi entourée de

boutiques, qui traverse le complexe selon l'axe nord-sud. Les quatre niveaux de la base sont ouverts et reliés entre eux par des escaliers roulants situés dans un puits central. Les édifices construits sur cette base comprennent 350 000 m² d'espace à bureaux et, Le Méridien, un hôtel de 616 chambres. Le complexe comprend aussi 1150 places de stationnement réparties sur deux sous-sol.

Les espaces ouverts au public sont le théâtre d'une fébrile activité urbaine spontanée, alors que la population se rencontre, assiste à l'enregistrement et à la diffusion d'émissions télévisées, ou encore font leurs achats. Le décor, l'éclairage et sa musique font que le Complexe Desjardins ressemble d'avantage à un centre commercial de banlieue, et les activités qui y sont tenues nous font penser à celles que l'on peut retrouver sur une place publique.

Le plan original prévoyait la construction du toit de l'atrium en un matériau transparent, ce qui aurait permis de laisser passer la lumière naturelle, et de donner une impression plus grande de place publique extérieure. Cette idée ne fut par contre pas retenue et le toit fut construit en dalles de béton. Il y a malgré tout beaucoup de lumière naturelle qui pénètre l'atrium grâce aux façades vitrées du bâtiment. Ces dernières permettent une vue assez agréable sur l'extérieur. Le Complexe Desjardins offre sans contredit un espace comparable à une place extérieure.

Construit au début des années 1970 sous l'initiative du Mouvement coopératif Desjardins, le Complexe Desjardins fut le premier grand projet de structure multifonctionnelle planifiée et mis en oeuvre par une entreprise québécoise. Pour que cela demeure un projet québécois, le Mouvement Desjardins était déterminé à engager des architectes et ingénieurs canadiens français, contrairement à l'habitude des banques canadiennes qui ont tendance à confier la réalisation de leur siège social à des architectes étrangers.⁴⁵ Le plan d'ensemble du complexe fut confié à la société La Haye-Ouellet, et les plans du complexe même furent dessinés par divers architectes locaux.

Tout comme Place Ville Marie, le site sur lequel se trouve le Complexe Desjardins a été l'objet de plusieurs scénarios pour son développement. En 1959, la ville de Montréal recommande dans son projet de rénovation du centre-ville le réaménagement du site. Les principales raisons invoquées sont:

- les terrains sont morcelés à l'excès;
- le réseau des rues à l'intérieur du quadrilatère est inadéquat;
- les bâtiments souffrent d'un vieillissement généralisé (64% ont été construit avant 1889);
- l'utilisation du sol n'est plus conforme selon le nouveau plan d'aménagement de cette partie du territoire de la ville.

⁴⁵Cawker et Berstein, *Contemporary Canadian Architecture: The Mainstream and Beyond*, Markham, Fitzhenry & Whiteside, 1988, p. 116.

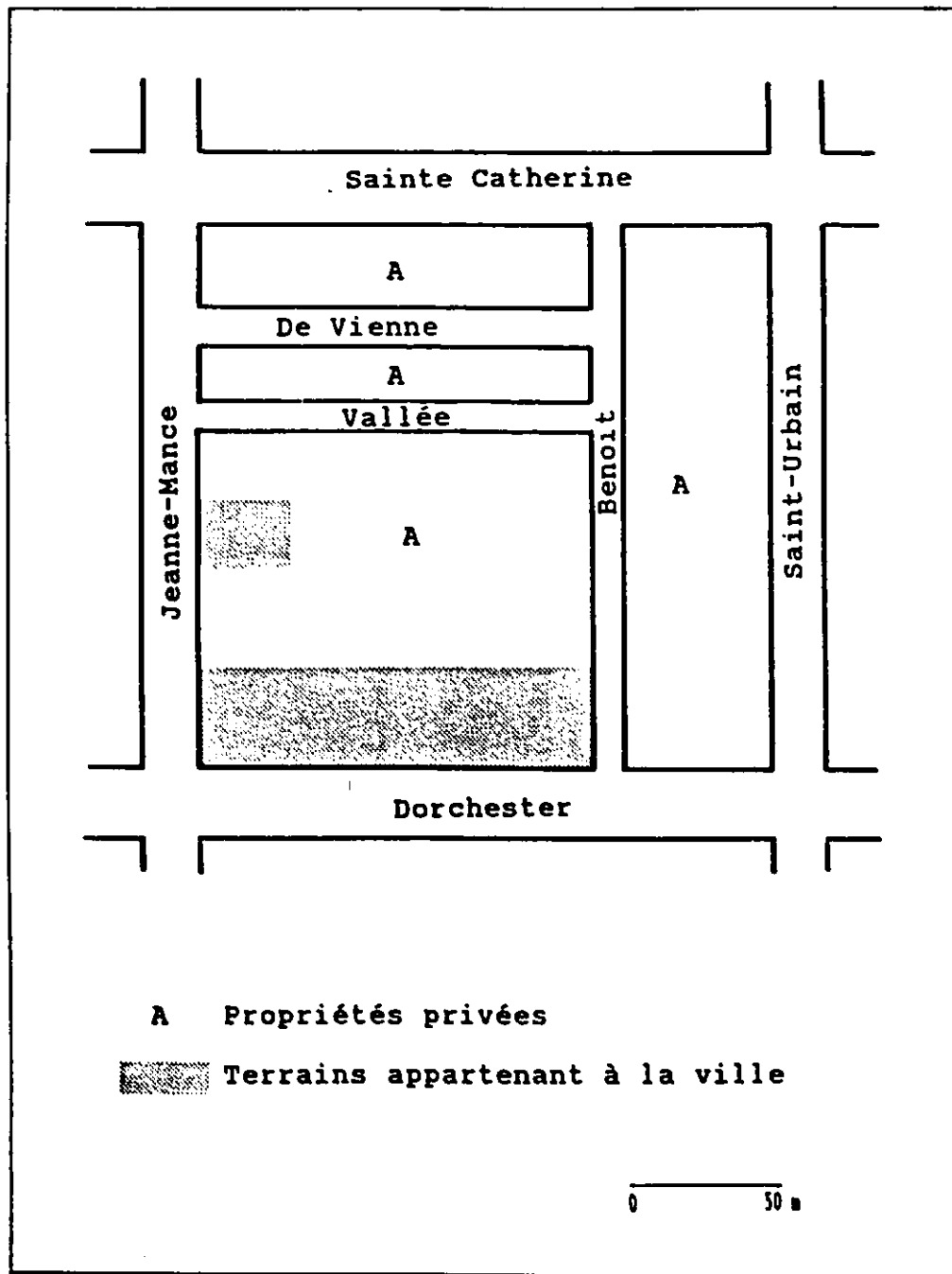
A cette époque, le service d'urbanisme de la ville proposa la construction d'un stationnement souterrain sur lequel serait aménagé un parc ou encore un hôtel. En 1966, aucune décision n'avait été prise quant à l'affectation du site, mais le Mouvement Desjardins commençait à s'y intéresser. Un an plus tard, le service d'urbanisme recommanda à la ville de ne pas vendre les terrains qu'elle possédait, mais plutôt de les consolider en expropriant les terrains adjacents. Cette suggestion fut retenue et en septembre 1970, les terrains formant le site actuel du Complexes Desjardins étaient expropriés sous le programme de rénovation du centre. En expropriant ces terrains, la ville voulait créer un nouveau pôle d'attraction à l'est du centre-ville, ou si l'on veut, dans la partie francophone de la ville.

Le quadrilatère était occupé par des familles pauvres et avait toutes les caractéristiques d'un quartier défavorisé. La ville ne tint pas compte des suggestions faites par le Mouvement Desjardins qui, après tout, représente les intérêts des petites gens,⁴⁶ pour relocaliser les 360 personnes délogées par l'expropriation, les laissant pour ainsi dire, à eux-mêmes pour se trouver un nouveau logement.

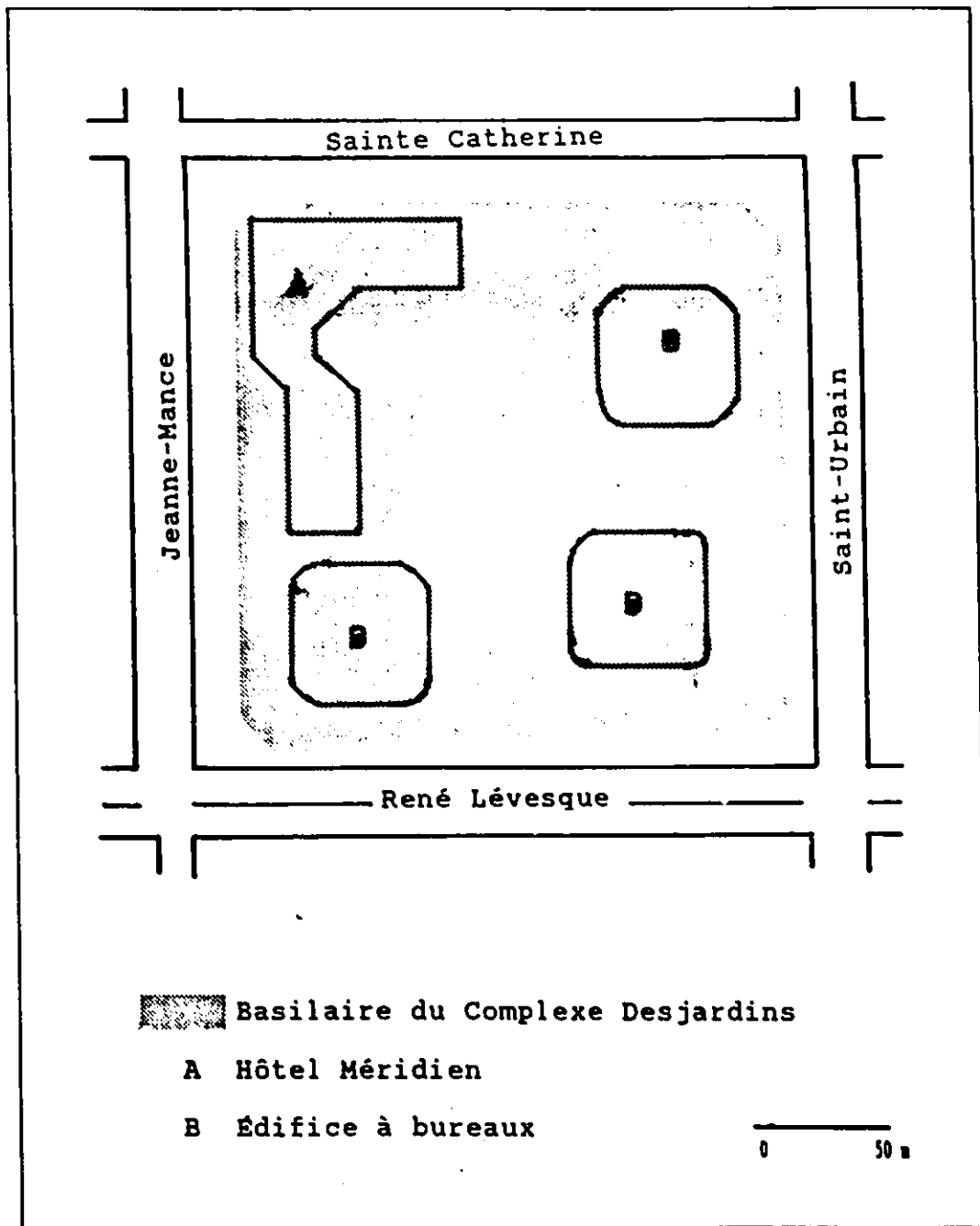
Le zonage du site sur lequel est construit le Complexe Desjardins a fait l'objet du plan d'ensemble no 4777, adopté par le conseil municipal le 31 mai 1974. Le plan d'ensemble ou plan de

⁴⁶Selon un M. Claude Ryan, alors éditeur du journal *Le Devoir*.

Site du Complexe Desjardins avant sa construction



Complexe Desjardins



construction et d'occupation, est un mécanisme qui permet le développement rationnel d'un îlot, évitant ainsi de laisser des résidus tels que des ruelles. Il établit des règles strictes qui doivent être suivies pour la construction et l'occupation d'un bâtiments. Le plan d'ensemble n'est évidemment pas soumis à tous les articles du règlement de zonage en vigueur.

En même temps que le Mouvement Desjardins, le gouvernement fédéral s'intéresse aussi au site en question. Il n'est pas clair lequel des deux partis approcha l'autre, mais après quelques mois de discussion, le Fédéral et le Mouvement Desjardins approchèrent la ville qui leur donna le feu vert pour réaliser un plan d'aménagement du site.

Comme à son habitude, le Gouvernement fédéral était très lent à prendre des décisions, contrairement au Mouvement Desjardins qui désirait réaliser le projet aussitôt que possible. Les négociations entre le gouvernement fédéral et le Mouvement Desjardins furent rompues en raison de mésententes sur le partage des coûts et de prise de décisions, et lorsque Travaux publics Canada a décidé qu'il lui fallait plus d'espace que prévu dans le bâtiment projeté. Le Mouvement Desjardins décida alors de prendre le gouvernement provincial comme partenaire. La ville accepta ce nouveau projet, et un bail emphytéotique de 64 ans fut signé entre cette dernière et Place Desjardins Inc. en avril 1974. Cette dernière fut formée pour la réalisation du projet. Place

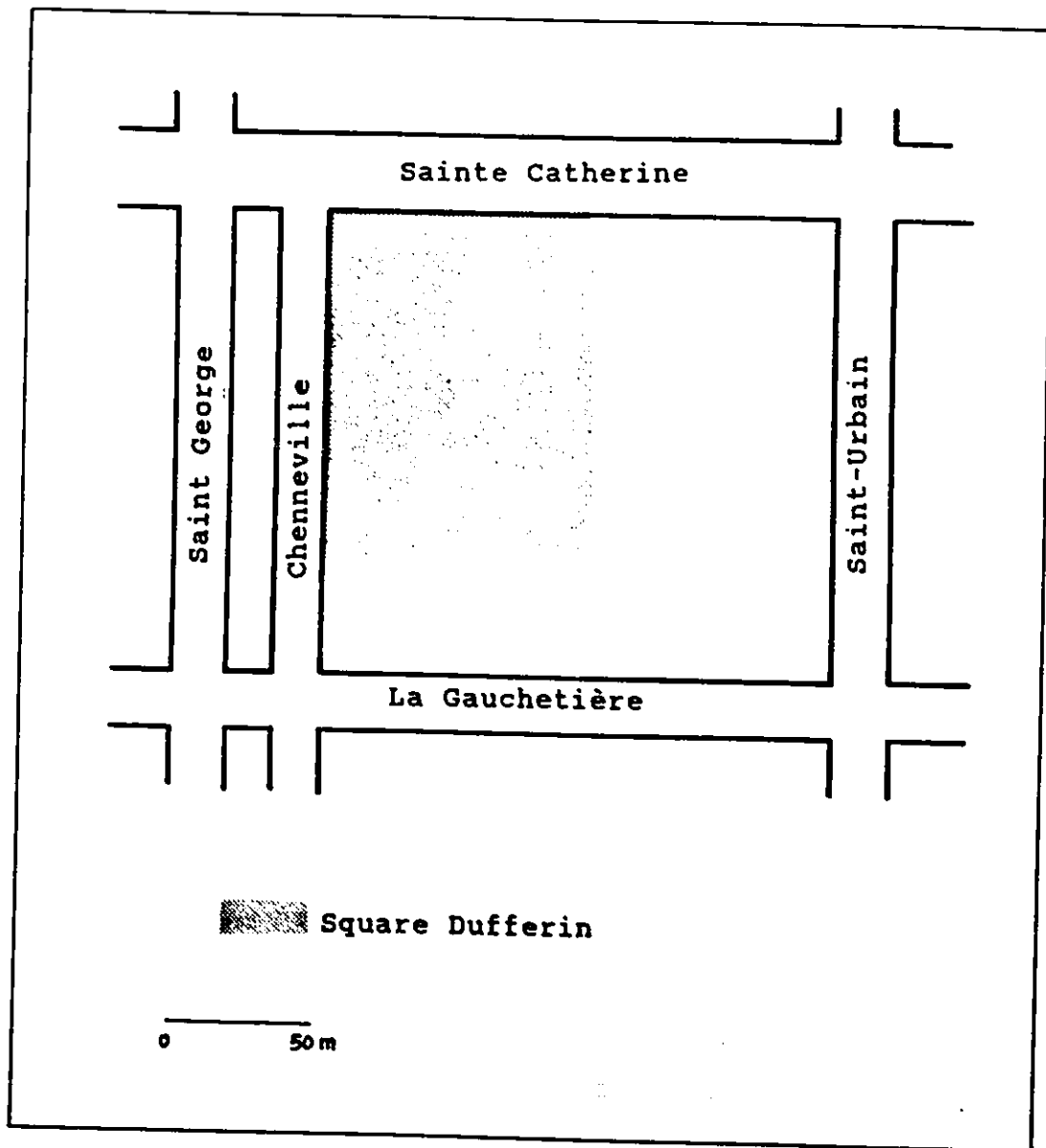
Desjardins Inc. est formé par le Mouvement Desjardins et de la Société de Développement Immobilière du Québec, qui représente le gouvernement provincial. Ce dernier est propriétaire du Complexe Desjardins à 49%, ce qui explique la nature plutôt publique du complexe. Le gouvernement fédéral se retira complètement du projet pour refaire surface avec leur propre projet, celui du Complexe Guy Favreau. Le Complexe Desjardins a été inauguré en 1976.

3.4 Le complexe Guy Favreau

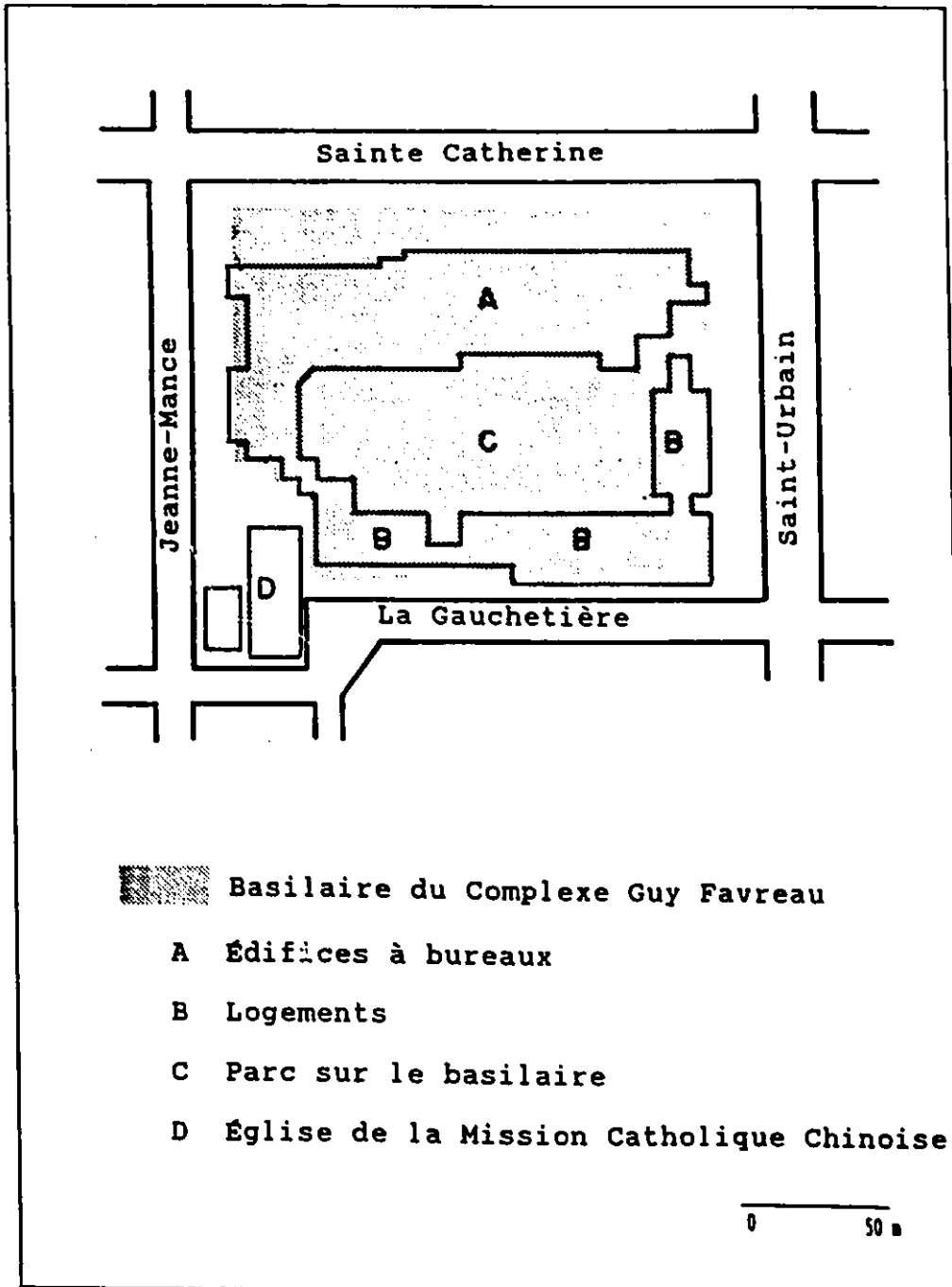
Terminé en 1984, après quelque douze années de controverses, le complexe Guy Favreau abrite des bureaux du gouvernement fédéral et des logements. Situé immédiatement au sud du Complexe Desjardins, le Complexe Guy Favreau est le dernier édifice traversé par le réseau piétonnier souterrain reliant la Place des Arts au Palais des Congrès.

Le complexe Guy Favreau est constitué d'un basilaire sur lequel repose deux immeubles à bureaux abritant quatre mille employés fédéraux, et trois autres bâtiments à l'extrémité sud comprenant trois cent seize logements. Le basilaire comprend des kiosques d'information et des aires d'exposition publics occupés par les divers ministères et services du gouvernement fédéral ainsi que par des boutiques et des services alimentaires. Un atrium de huit étages se trouve entre les deux tours de bureaux où sont aménagés plusieurs espaces pour le public.

Site du Complexe Guy Favreau avant sa construction



Complexe Guy Favreau



A l'extérieur, un parc est aménagé sur une partie du toit du basilaire. Se trouvant quelques pieds au-dessus du sol, ce parc avec ses bancs et sa verdure forme un oasis agréable. Il est par contre difficile d'accès. Caché entre les bâtiments du complexe, il est accessible de l'extérieur par deux escaliers, et de l'intérieur, par le second niveau du basilaire.

En 1966, le Ministère des travaux publics signale le manque d'espace à bureaux pour les employés de la fonction publique, mais ce n'est qu'en mars 1972 que le gouvernement fédéral annonce son projet de complexe à bureaux. Il propose la construction d'un complexe multifonctionnel qui regrouperait ses bureaux montréalais sous un même toit, les rendant ainsi plus accessible au public. A cette date, le site pour la construction du complexe n'avait pas encore été déterminé. Le gouvernement fédéral avait toujours l'intention de construire dans le même secteur que le Complexe Desjardins, même après l'abandon du projet du Complexe Desjardins fédéral. Après consultation avec la ville de Montréal, le Fédéral choisit le site délimité par le boulevard Dorchester (aujourd'hui René Lévesque), les rues St-George (aujourd'hui la continuation de la rue Jeanne-Mance), Saint-Urbain et La Gauchetière.

Sur le site se trouve le Square Dufferin, qui avait été aménagé en 1871, la rue Chenneville et plusieurs bâtiments de la communauté chinoise. Seule une des trois églises retrouvées sur le site ainsi qu'une école sont épargnées grâce à la Loi sur la

préservation des bâtiments historiques du gouvernement du Québec. Ces deux bâtiments devront, selon les exigences du Ministère des affaires culturelles, être rénovés et occupés.

L'annonce de l'expropriation causa la consternation au sein de la communauté chinoise, pour qui ce quadrilatère avait une valeur historique et culturelle importante. Le gouvernement fédéral leur enlevait un environnement qui avait assuré la survie à leur communauté. Peu de personnes habitaient ce site, mais plusieurs commerces chinois s'y trouvaient.

Le gouvernement fédéral procéda à l'expropriation du site le 1^{er} mai 1974. Malgré la démolition des bâtiments du site dès l'été 1974, ce n'est qu'en 1978 que les travaux de construction du basilaire du complexe ont commencé. Les travaux sont par contre arrêtés en 1979. Les plans proposés en octobre 1977, faits à partir des études de faisabilité de 1972, ne répondaient plus aux besoins du gouvernement fédéral pour les années quatre-vingts.⁴⁷ En 1979, des consultants sont alors engagés pour préparer une analyse avantages-coût. Quinze propositions sont alors faites au Ministère des travaux publics. Ce dernier choisit la quatorzième, ou encore la seconde plus dispendieuse (le coût total du complexe est estimé à \$180 millions). Les travaux de construction reprennent en février 1980. Les plans définitifs du complexe

⁴⁷Ces plans avaient déjà été redessinés plusieurs fois en 1975 et 1976. Il est à noter que les projets initiaux ne comportaient pas d'édifices de logements. Ces derniers furent proposés en 1977.

furent acceptés par le service de l'urbanisme le 14 août 1981.

Le Complexe Guy Favreau est une réalisation conjointe du gouvernement fédéral, de l'entreprise privée, de la Société municipale d'Habitation de Montréal et du mouvement Desjardins. L'ensemble des terrains constituant le site fut exproprié par le gouvernement fédéral, mais le développement des différentes parties du projet a été confié à divers organismes. Ainsi, le ministère des Travaux publics céda pour une période de trente-cinq ans, par voie de bail emphytéotique, les droits aériens situés au-dessus du basilaire du côté de la rue La Gauchetière, à la Société centrale d'hypothèque et de logement. Celle-ci a sous-loué ces droits à des groupements de promoteurs. Chaque immeuble a été développé par un groupement sans but lucratif ou une coopérative de logement, telle que la Société municipale d'Habitation de Montréal. Quant aux édifices à bureaux, ils ont été construits à un coût de quatre-vingt-huit millions de dollars par Campeau Corporation. Les droits aériens accordés pour la constructions de ces tours font aussi l'objet d'une emphytéose de trente-cinq ans. Le gouvernement du Canada pourra acheter l'ensemble des bâtiments au terme de l'emphytéose, en 2015.

Tout comme le Complexe Desjardins, le Complexe Guy Favreau a été construit selon un plan d'ensemble qui a fait l'objet du règlement municipal 5777, approuvé par le conseil municipal le 26 octobre 1981 en deuxième lecture. Ce dernier stipule entre autre

que le propriétaire doit construire un tunnel pour piétons sous le boulevard Dorchester, et que l'article 10A du règlement 3411 ne s'applique pas à ce site.⁴⁸

Avec la réalisation de ce projet, le gouvernement fédéral a voulu insérer un complexe dans un axe qui était déjà en voie de devenir un pôle d'attraction à l'est du centre-ville. Bénéficiant de la proximité des deux stations de métro, les responsables du développement de ce complexe espéraient ramener des habitants de diverses classes sociales dans un centre-ville qui était en train de se dépeupler. Pour cette raison, les logements du complexe Guy Favreau, contrairement à ceux de Westmount Square et de Les Cours Mont Royal, visent une clientèle moins riche.

3.5 *Les Cours Mont Royal*

Contrairement aux autres complexes multifonctionnels, l'aménagement de Les Cours Mont Royal n'a pas nécessité la fermeture de rue ou de square. Ce complexe résidentiel, commercial et à bureaux a été aménagé dans un ancien hôtel, le Mont Royal. Hôtel de grand luxe de 1102 chambres inauguré en 1922, le Mont Royal fut fermé en 1984. Son âge, des problèmes financiers et les nombreux piétons utilisant l'hôtel comme raccourci pour accéder à la station de métro Peel, ont eu raison de ce bâtiment qui a fait époque.

⁴⁸L'article 10A porte sur la superficie maximale qu'un bâtiment peut occuper sur un lot. Sur le site du Complexe Guy Favreau, la surface bâtie ne devait pas excéder soixante pourcent de la surface du lot pour les trois premiers étages et cinquante pourcent pour toute partie située au-dessus de ces étages.

Peu après la fermeture du Mont Royal, son propriétaire, Enterac Property Corp., annonce sa conversion en un centre multifonctionnel comprenant une galerie commerciale et des espaces à bureaux. Dû à des problèmes de financement, Enterac vend l'hôtel avec une option de rachat de 45% des parts du projet terminé. Le 13 septembre 1985, la Société de commandite Les Cours Mont Royal, une association de promoteurs formée par la HCI Holding Corporation, la Cogan Corporation et Enterac (qui conserve 10% des parts) achète le Mont Royal pour trente millions de dollars.

Après le début des travaux pour l'aménagement de la galerie commerciale, les plans sont modifiés. Seulement une des trois ailes de l'ancien hôtel sera aménagée en espace à bureaux. Les deux autres ailes sont transformées en condominium. Cette solution est choisie après une baisse de la demande d'espace à bureaux au centre-ville. Cent trente et un condominiums, mis en vente pour environ \$180 000 chacun, sont construits. La galerie commerciale quant à elle, est aménagée selon le concept original. Répartie sur quatre étages, elle comprend trois cinémas d'une capacité totale de mille places et 140 boutiques et restaurants, ainsi qu'un accès à la station de métro Peel.

La galerie commerciale des Cours Mont Royal a été aménagée en gardant le caractère grandiose du hall de l'hôtel. On y retrouve encore le grand escalier et l'immense lustre, éléments typiques des grands hôtels construits à la belle Époque. Le toit a été ouvert

entre les quatre tours, ce qui laisse pénétrer la lumière naturelle et rend les tours visibles de l'intérieur.

L'espace réservé à la circulation, aux plantes vertes et à la fontaine est assez grand, mais les endroits pour s'asseoir y sont peu nombreux. Ce centre commercial ne vise évidemment pas la même clientèle que les autres complexes du centre-ville, et a aménagé sa galerie en conséquence. On n'y retrouve pas une ambiance très vivante. De plus, l'accès à la galerie commerciale se fait par des entrées secondaires. Ce qui était autrefois l'entrée principale de l'hôtel, est aujourd'hui l'entrée qui donne accès aux condominiums.

3.6 Les complexes multifonctionnels en bref...

L'analyse des complexes a effectivement démontré que la forme de ces derniers varie selon la date de leur construction. Westmount Square, la Place Ville Marie et la Place Victoria appartiennent tous trois à la première génération des complexes multifonctionnels. Contrairement aux complexes multifonctionnels plus récents, ils n'ont pas d'atrium ou de grands espaces intérieurs, et les plafonds sont bas. Le concept derrière la construction de ces premiers complexes était de reproduire les fonctions de la rue. Mais contrairement à la rue, les couloirs de ces derniers, flanqués de boutiques, sont sombres, et dans la plupart des cas, donne l'impression d'être enfermé. Notons ici que la Place Ville Marie et Westmount Square ont subi d'importantes rénovations au milieu des années 1980. Des ouvertures dans les

plafonds est une des modifications apportées aux galeries commerciales. Elles permettent à la lumière du jour de pénétrer à l'intérieur à quelques endroits, près des entrées principales.

Les complexes construits depuis les quinze dernières années ont une forme qui ressemble d'avantage à la place publique extérieure traditionnelle. Ces derniers ont donc une atmosphère plus agréable que leurs prédécesseurs. Ironiquement, les complexes Desjardins et Guy Favreau, sont les deux complexes dont la forme et les activités qui y sont tenues se rapprochent le plus de la place publique extérieure, mais ne portent pas ce nom.

Pour ce qui est des logements, Westmount Square est le seul complexe où les logements faisaient partie des plans originaux. Les logements retrouvés dans Westmount Square se comparent à ceux de Les Cours Mont Royal. Ces deux complexes visent la même clientèle et sont tous deux très peu achalandés. Il semble que le type de clientèle détermine la faible utilisation plus que leur localisation. Il faut par contre noter que l'aménagement intérieur de ces deux complexes n'a pas été conçu pour créer une ambiance vivante comme celle du Complexe Desjardins.

Une dernière note concernant la forme des complexes. Parmi les complexes montréalais, les deux se retrouvant dans la partie francophone du centre-ville, sont aménagés comme des places extérieures. Les Complexes Desjardins et Guy Favreau sont en effet

ceux qui offrent un espace intérieur le plus agréable. Ils ont tous deux été construits par des architectes francophones. Retrouve-t-on dans ces structures les mêmes différences que l'on retrouvait entre le square anglais et la place publique des pays européens d'origine latine? Ceci reste à vérifier. Les promoteurs de la plupart des grands édifices sont anglophones, et Montréal est la seule grande ville canadienne qui est francophone. Une comparaison des complexes multifonctionnels construits en Europe serait peut-être à faire afin de déterminer leur forme.

3.7 Le futur du centre-ville

Le cas de Les Cours Mont Royal représente la tendance du développement pour les années 1990. Depuis les cinq dernières années, la rénovation et le recyclage de vieux bâtiments sont à la mode. Dans le premier cas, il s'agit de rénover un bâtiment en gardant ses principales fonctions et son architecture. Dans le second, la charpente du bâtiment est préservée, mais on donne au bâtiment une nouvelle fonction. Ces deux façons de conserver des vieux bâtiments est le plus souvent rentable et garde un certain cachet historique et un héritage culturel, ce dont nous privait la folie de la démolition et de la reconstruction à grande échelle des années 1960-1970.

Les exemples de recyclage ne manquent pas à Montréal. La deuxième moitié des années 1980 nous ont donné plusieurs réalisations de ce genre. Le bureau principal de la compagnie

Alcan, La Maison Alcan, aménagée dans l'Hôtel Berkeley et dans les maisons du XIX^e qui le flanquait, a été un des premier projet de recyclage. On y retrouve un square intérieur intéressant et très utilisé. Le Faubourg, un ancien garage et salle de montre de la rue Ste-Catherine, est depuis 1987 un centre commercial qui a les caractéristiques d'un marché intérieur, où sont agréablement agencées fontaines, plantes et terrasses avec des tables.

Plusieurs projets sont en cours pour recycler et construire de nouveaux bâtiments à même l'ancien. Le plus ambitieux est certainement celui du World Trade Center sur la rue St-Jacques, qui s'étend entre les rues St-Pierre et McGill. Il s'agit ici de conserver les façades des vieux bâtiments et de construire du neuf derrière. Ce dernier est un cas intéressant, car il comprendra, lorsque terminé en 1991, une arcade parallèle à la rue St-Jacques.

Le temps nous dira si cette arcade, aménagée à partir d'une ruelle existante, saura attirer le public ou non. Il semble que la démolition qui laissait le tissu urbain comme un fromage de Gruyère ait ralenti. La population de la ville des années 1990 est plus consciente de son environnement, et les groupes de pression de plus en plus sensibilisés.

Pour ce qui est de la construction de grands ensembles immobiliers, on retrouve le Centre Eaton qui reprend le concept de l'arcade, comme son homonyme de Toronto. Le centre-ville étant presque rempli, la phase qui s'amorce est celle de la consolidation

de ce qui existe. Les grands complexes immobiliers construits autour de la Place Ville Marie, chacun voulant créer un pôle d'attraction, laissent de côté cette conception des années soixante et soixante-dix, pour se relier au réseau souterrain existant. Ainsi, les pôles seront reliés entre eux, ce que ces derniers refusaient de faire par le passé. Le réseau piétonnier, lorsque les grands projets immobiliers actuels seront complétés en 1992, aura presque atteint son potentiel maximum, avec vingt-neuf kilomètres de corridors.

Ce changement de direction du développement a en partie entraîné la création d'un plan directeur d'aménagement pour l'ensemble du territoire de la ville de Montréal. Une première pour Montréal. Le *Plan directeur du Centre* en est une des composante principale. En février 1990, la Ville de Montréal présentait son *Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Centre*, qui est l'outil principal pour réaliser le reste du *Plan d'urbanisme* qui entrera en vigueur en 1992. Le futur du centre-ville devrait donc être assuré d'un développement différent de ce qu'il a connu jusqu'à présent.

Les principaux objectifs de ce plan est d'améliorer la qualité de l'environnement urbain et d'augmenter le nombre de résidences au centre-ville. Pour ce faire, il propose que la trame des rues existantes ne pourra être modifiée. Les bâtiments devront s'adapter à la grille de rues existante, ceci pour ne pas nuire à

la circulation piétonne et assurer un meilleur encadrement des lieux publics. Les édifices devront aussi assurer que leurs accès se fassent le plus directement possible de la rue, de façon à multiplier les liens avec celle-ci au lieu de l'isoler, comme c'est le cas avec certains complexes actuels. Pour ce qui est de l'habitation, la ville prévoit encourager le réaménagement de plusieurs terrains vacants. Soulignons que ces derniers occupent 20% de la surface bâtable de l'arrondissement Centre.

Le *Plan directeur* propose plusieurs objectifs intéressants, mais il reste beaucoup à faire et beaucoup de monde à convaincre avant d'approuver le *Plan d'urbanisme* en 1992. Restructurer l'espace, augmenter la verdure et le mobilier urbain sont des projets qui coûtent chers. La ville pourra-t-elle s'en tenir à son plan d'urbanisme lorsque des investisseurs feront des pressions pour développer à leur goût?⁴⁹ L'avenir nous le dira.

Selon ce plan directeur, il semble que le développement de complexes multifonctionnels tels que ceux qui viennent d'être étudiés, ne sera plus possible au centre-ville. Il demeure que ces derniers sont toujours présents. Les nouveaux édifices commerciaux et multifonctionnels seront peut-être de forme différentes, mais le publics continuera de se rencontrer dans ces centres. Il faut

⁴⁹Une étude faite à l'Université McGill en 1988, laisse croire que la ville, contrairement à ce qu'elle avait promis, ne suit pas les propositions préliminaires du *Plan d'ensemble*. Voir B. Demchinsky, *op. cit.* p. 48. Afin de respecter le *Plan d'ensemble*, la ville devra adopter une législation nécessaire à l'application de ce dernier.

espérer que les nouveaux édifices seront construits en collaboration avec les autorités municipales pour offrir à la population des espaces qui puissent réellement être utilisés à des fins sociales.

Chapitre 4

LA PRIVATISATION DE L'ESPACE URBAIN: ILLUSION OU RÉALITÉ?

*Montréal sera la première ville du 21^e siècle.*⁵⁰ Ces mots de Jean Drapeau démontrent bien comment ce dernier envisageait le développement de sa ville. Il avait effectivement de grands projets pour Montréal, et se considérait comme étant le seul qui puisse réaliser ce que la population de Montréal méritait et souhaitait. Certains vont jusqu'à comparer la façon dont le maire Drapeau dirigeait à celle de Louis XIV.⁵¹ L'administration de la ville de Montréal a fait preuve de laisser-faire afin de réaliser cette ville du 21^e siècle. Plusieurs promoteurs et investisseurs, bénéficiant d'un contrôle municipal minimal, ont pu construire de grands ensembles immobiliers selon leur goût. Le fait de construire de grands immeubles au centre-ville est tout à fait normal, toutes les villes le font. C'est l'essence même du développement urbain. Mais comparé à d'autres grandes villes occidentales telles que San Francisco ou New York, Montréal est

⁵⁰Donna Gabeline et al., *Montreal at the Crossroads*, Montreal, Harvest House, 1975.

⁵¹Voir D. Drummond, *op. cit.*, p. 27.

probablement une des villes qui a le moins contrôlé le développement de son centre-ville.⁵²

Avec de faibles législations régissant le développement urbain, les investisseurs et les promoteurs ont improvisé l'aménagement du centre, ce qui n'a pas assuré de continuité dans l'espace. Tours et complexes multifonctionnels montréalais côtoient des maisons victoriennes et d'autres petits bâtiments. Le centre-ville est un milieu qui est fragmenté et désorganisé où stationnements et voies de circulation sont responsables de déchirures dans le tissu urbain.

La Place Victoria et la Place Ville Marie ainsi que plusieurs autres grands complexes sont nés de ce développement par les promoteurs. La Place Ville Marie n'est certes pas un échec en elle même. Cette dernière fut en grande partie responsable du regain de vie et de la localisation du centre-ville actuel. En fait, peu de ces complexes sont des échecs. C'est leur insertion dans le tissu urbain, fait au gré de certains promoteurs, qui cause des discontinuités dans l'espace.

4.1 *La forme urbaine et les complexes multifonctionnels*

L'implantation de complexes multifonctionnels ne se fait pas sans modifier la morphologie urbaine. Nous avons pu voir dans les

⁵²Germain, Annick et J.C. Marsan, *Aménager l'urbain de Montréal à San Francisco*, Montréal, éd. du Méridien, 1987.

études de cas que les rues et le parcellaire ont été modifiés par la construction des grands complexes. Les ilots ont été agrandis suite à la fermeture de certaines rues et d'autres rues ont été agrandies.

Les complexes multifonctionnels ont aussi contribué au développement du réseau piétonnier protégé, qui à son tour a eu des répercussions sur l'aménagement en surface. Ces deux types d'aménagement et le métro sont en fait presque indissociables. A eux trois, ils forment la cité intérieure. Il est à noter que le réseau piétonnier protégé est construit par les promoteurs des complexes. La ville ne fait qu'accorder les droits souterrains. Dans certains cas, elle exige la construction d'un tunnel comme dans le cas des complexes Guy Favreau et Desjardins.

Montréal a favorisé ce type de développement surtout pour protéger les piétons des hivers rigoureux. Les personnes qui vivent ou travaillent au centre-ville peuvent ainsi se déplacer d'un édifice à l'autre ou se rendre aux stations de métro confortablement. Ces tunnels assurent aussi une ségrégation des piétons et des véhicules automobiles.

Cette ville intérieure qui s'est développée dans des galeries commerciales, impose à l'usager un trajet qui le fait passer devant le plus grand nombre de boutiques possibles entre son origine et sa destination. Certaines parties du réseau piétonnier, tels que les

corridors pour se rendre au métro McGill du 2020 et 2001 University sont reconnues pour leur manque de signalisation. Cet aménagement est en fait paradoxal, car en théorie, sa fonction première est de faciliter la circulation piétonne. C'est ici qu'entre en jeu le débat de la propriété des ces espaces intérieurs. Assure-t-on au piéton sa liberté lorsque les intérêts privés font en sorte d'allonger le trajet de la station de métro à la surface? Des milliers de personnes utilisent le Montréal intérieur quotidiennement, mais cet espace sans points de repère, tels que ceux que l'on retrouve à l'extérieur, peut-il remplacer l'ambiance de la rue traditionnelle?

La ville intérieure est arrêtée dans le temps. Il y fait toujours la même température, l'éclairage y est toujours le même et le décor ne varie pas avec les saisons. Cela a peut-être ses avantages, mais il n'y a jamais de spontanéité; quelque chose qui se produit qui fait que l'on s'arrête une minute ou deux, qui nous fait oublier pour un instant nos préoccupations. Les quelques musiciens que l'on retrouve à l'intérieur doivent jouer à des endroits prédéterminés par les autorités. Personne ne s'arrête pour les écouter. On jette distraitement une pièce de monnaie dans leur chapeau en passant. L'espace intérieur est un milieu rigide qui n'offre pas un lieu convenable pour ce genre d'activité.

L'ambiance de la rue, qui est justement causée par les changement de luminosité et de température, ainsi que la

spontanéité que des milliers d'individus créés, simplement en participant à la vie urbaine, est perdue lorsqu'on se retrouve à l'intérieur. Les couloirs pour se rendre au métro par exemple, ne sont pas propices pour écouter de la musique. Les centres commerciaux devraient permettre à des musiciens de jouer là où les gens peuvent s'asseoir, cela mettrait un peu plus de vie que de la musique de "centre d'achat".

Selon une étude récente du Service de l'habitation et du développement urbain,⁵³ 54% des usagers de réseau intérieur l'utilise car il n'y a pas d'alternative en surface. Un autre 66% utilise la rue lorsque la température le permet, et 36% n'ont pas pu identifier un seul aspect positif du réseau piétonnier. Ces chiffres laissent percevoir les erreurs commises lors de l'aménagement en surface.

L'élargissement des rues pour rendre les complexes du centre-ville accessible s'est effectué aux dépens des trottoirs. Plusieurs rues du centre-ville n'ont pas de trottoirs adéquats pour assurer la circulation piétonne, et d'autres, comme le boulevard René Lévesque, posent un défi à traverser. On ne retrouve pas ou peu de mobilier urbain au centre-ville; pas d'arbres ni de bancs sur les trottoirs, ces derniers ayant été rendus trop étroits pour y aménager quoi que ce soit. La façon dont la ville calcule la

⁵³Cette étude commencée en 1989 sur les usagers de la ville intérieure, doit se poursuivre jusqu'en 1992. Les résultats obtenus jusqu'à présent sont donc partiels.

superficie des bâtiments a fait disparaître les grands escaliers qui offraient pour plusieurs un endroit où s'asseoir à l'heure du lunch. Dans plusieurs édifices modernes, l'accès se fait par des escaliers qui descendent, car la surface occupée par les escaliers extérieurs n'entre pas dans le calcul de l'implantation de l'édifice, tout comme la superficie de plancher qui se trouve sous la surface moyenne du terrain.⁵⁴ L'espace au-dessus des escaliers et le niveau de l'entrée deviennent alors un boni de surface.

En se reliant au réseau piétonnier protégé et en tournant le dos à la rue, les complexes multifonctionnels ont participé au déclin de l'activité dans la rue et à la perte d'un certain cachet local. En effet, entre 1950 et 1986, le nombre de marchands indépendants a diminué de 72% à 58% au centre-ville.⁵⁵ Ces chiffres sont appuyés par une autre tendance, celle du nombre de concessions que l'on retrouve depuis le début des années 1980. Soixante-quinze pourcent des commerces dans les espaces intérieurs retrouvés au centre-ville sont des concessions. Les petits commerces indépendants n'ont pas les moyens financiers de louer les espaces commerciaux de la ville intérieure.

⁵⁴Voir Règlement 4748, §1, 1974. L'implantation d'un bâtiment est la superficie de la projection horizontale du bâtiment sur le sol. La superficie de plancher d'un bâtiment comprend la superficie de l'ensemble des panchers se trouvant au-dessus du niveau moyen du terrain.

⁵⁵Service de l'habitation et du développement urbain de la ville de Montréal. Voir note 44.

Le concept de la ville intérieure est de fournir un environnement où les inconvénients du milieu extérieur sont éliminés. Ce système intérieur est donc sensé jouer, tout comme la place publique extérieure, un rôle social. Nous sommes encore en présence d'un paradoxe. La logique derrière la commercialisation ne va-t-elle pas à l'encontre des activités non-commerciales?

Le futur de la ville intérieure et extérieure doit donc faire l'objet d'une planification en consultation avec ses usagers. La ville intérieure est un fait accompli qui à ses mérites et ses faiblesses. Sa construction et son aménagement par des intérêts privés et sans un plan d'ensemble est sa plus grande faiblesse. Pour que la morphologie urbaine redeviennent plus fonctionnelle, il faut que les autorités municipales adoptent, dans son plan d'urbanisme en 1992, les moyens nécessaires afin de trouver un équilibre entre la ville intérieure et extérieure.

Il ne faut tout de même pas être trop sévère dans notre évaluation de la ville intérieure où piétons et véhicules circulent à différents niveaux. La concrétisation de cet aménagement urbain, imaginé par Léonard de Vinci il y a cinq cents ans,⁵⁶ en n'est qu'à son adolescence.

⁵⁶J. Geist, *op. cit.*, p. 82. De Vinci avait déjà fait des plans pour aménager une ville où les voitures à cheval et les piétons circuleraient à différents niveaux.

4.2 La privatisation: illusion ou réalité?

Comme nous venons de le voir, la privatisation de l'espace urbain n'est pas seulement la construction de bâtiments détenus par des intérêts privés sur des espaces publics. Elle se fait d'une façon beaucoup plus subtile. L'examen de l'évolution des complexes multifonctionnels a démontré que ces derniers ont constamment cherché à rendre l'environnement qu'ils offrent plus confortable et plus attrayant. La forme des complexes multifonctionnels a beaucoup changé depuis la Place Ville Marie. Les galeries commerciales ne sont plus seulement des couloirs flanqués de boutiques, mais bien de véritables espaces qui ressemblent à la place publique traditionnelle, et les passages piétonniers protégés ont une fonction similaire à la rue.

Pour ce qui est de l'espace public extérieur, aucune place ni espace vert ont été aménagés à Montréal depuis la fin du siècle dernier, si ce n'est que ceux du Complexe Guy Favreau et des Habitations Jeanne-Mance, tous deux réservés à une utilisation surtout privée. Le Square Dufferin, le Square Victoria, et le Square Western, tous trois disparus aujourd'hui, privent la ville de jardins et de lieux qui offriraient un contraste très apprécié dans le tissu urbain. Avec des complexes multifonctionnels offrant de beaux et confortables espaces intérieurs, il n'est pas nécessaire de se préoccuper des espaces extérieurs qui ne rapportent aucune dividende. Nous avons peut-être un peu trop pensé à nous, sans penser à la ville. A long terme, c'est

pourtant la population urbaine qui en subit les conséquences.

La privatisation de l'espace n'est donc pas seulement la disparition de la place publique, mais aussi le glissement des activités traditionnellement tenue sur la place publique. Cette étude s'est surtout concentrée sur la place publique et les complexes multifonctionnels afin de démontrer la privatisation de l'espace urbain, mais la rue est aussi en train de perdre ses fonctions sociales.

L'accès libre que nous avons à la cité intérieure laisse croire que ces espaces sont publics. Ce n'est qu'une illusion. Très peu de gens se rendent compte que les centres commerciaux et les passages protégés ne sont pas des propriétés publiques, mais bien privées. La réalité c'est qu'il y a une privatisation de l'espace qui, quelque fois entrave notre liberté. Des super flots nous forcent à traverser les complexes qui se trouvent sur l'emplacement de la rue qu'on aimait bien emprunter pour se rendre à destination. Qu'advient-il lorsque certains individus, qualifiés d'indésirables par les autorités d'un complexe, veulent se rendre sur une rue voisine? Ils doivent emprunter un itinéraire plus long que le reste de la population. Est-il moral d'aménager l'espace "public" de telle façon qu'il y ait ségrégation entre les individus?

4.3 Des alternatives...

En terminant, j'aimerais proposer quelques alternatives au développement de la ville intérieure, afin de rétablir un équilibre entre celle-ci et la ville extérieure. Les espaces aménagés par les promoteurs au pied de leurs complexes n'est pas une solution s'il n'y a pas un plan d'ensemble qui assure que ces espaces formeront une continuité dans le tissu urbain. Les espaces extérieurs devront faire partie d'un réseau d'espaces libres, et non pas seulement de taches disposées ici et là.

Avant d'aménager ou de construire d'autres espaces, il faut étudier les possibilités d'utiliser ce qui existe. Certains aménagements sont populaires et devraient être pris comme modèle. La rue Prince Arthur, qui est une rue piétonne, est très populaire. Cela ne veut pas dire que l'on peut aménager des rues comme celle là un peu partout en espérant qu'elles amélioreront le milieu urbain. Chaque partie de la ville, et même chaque rue ont une personnalité qui faut étudier avant de la modifier. La clef pour la revalorisation de la rue est d'étudier sa fonction et celles des bâtiments qu'elle dessert.

Le point de départ est donc de réaménager la rue. Il faut lui redonner certaines des fonctions qu'elle occupait au début du siècle, c'est-à-dire non pas uniquement une fonction de transport, mais aussi une fonction sociale, et une ambiance agréable pour les piétons.

Pour rendre la rue agréable, il faut aussi la protéger des intempéries. La rue en galerie, et/ou un réseau de marquises pourrait protéger du vent en hiver et du soleil intense en été. Cet aménagement des voies publiques n'est pas un concept dépassé. Les rues en galerie de Berne sont reconnues pour leur fonctionnalité et leur charme. Plus près de nous, le trottoir couvert du magasins La Baie à Calgary est aussi très joli et fonctionnel. La circulation automobile au centre-ville devrait être diminuée au profit des moyens de transport en commun afin d'élargir des trottoirs. Cela diminuerait la pollution au centre tout en assurant des espaces assez large pour que soit aménagés des bancs et des arbres, et faciliter la circulation piétonne.

Il y a deux conditions pour que les alternatives proposées fonctionnent. La première est le retour d'une population résidant au centre-ville. Le *Plan d'urbanisme*, comme nous l'avons vu, suggère d'encourager la construction de logements, mais elle ne spécifie pas comment elle fera pour convaincre des investisseurs pour construire des logements au lieu de bureaux. Il faut que la ville encourage la construction de logements en donnant des bonis semblables à ceux du règlement 3411, mais ceux-là pour la réalisation de projets d'habitations.

La deuxième condition est un nouveau processus de zonage. Le zonage permissif doit être mis au rancart pour être remplacé par un zonage plus sévère, qui serait contrôlé par un plan d'ensemble bien

structuré. Seulement si ces deux conditions sont respectées pourra-t-on voir la ville se sortir de sa situation actuelle.

La ville extérieure devra aussi se développer en harmonie avec la ville intérieure. Cette dernière offre quand même des avantages qu'il ne faut pas négliger. Un aménagement intégrant ces deux composantes de la forme urbaine est le plus souhaitable. L'espace offert au public du 21^e siècle devra être une symbiose de ces deux milieux. Ces alternatives et ces remèdes aux développements que nous avons connus, depuis les vingt-cinq dernière années, semble peut-être ambitieux. La condition actuelle de nos villes doit par contre être améliorée, car le bien être de la population ne s'évalue pas en dollars.

Sur le plan économique, nous avons vu au chapitre précédent que des millions de dollars et de nombreuses années de planification sont nécessaires à la construction de grands édifices. Dépenser quelques dollars de plus pour corriger certaines erreurs de développement dont ils sont en partie responsable, telles que la destruction de logement au centre-ville et la réduction de la vie au niveau de la rue, semble peu.

Ce sont évidemment des solutions à long terme, mais il faut du temps pour bien faire les choses. De plus, toutes les structures qui ont été construites auront un jour ou l'autre besoin d'être rénovées, ou comme ce fut le cas dans le passé, démolies lorsque

ces dernières ne constitueront plus un abri fiscal. En effet, lorsque le propriétaire a amorti son édifice, les lois fiscales pour les corporations font en sorte qu'elle ne peuvent plus s'en servir comme déduction fiscale. Il est alors plus rentable de démolir et de construire un nouveau bâtiment. C'est ce qui est arrivé à l'Hôtel Laurentien qui, encore en très bon état, a été démoli en 1976. Son propriétaire, Marathon Reality, filiale du Canadien Pacifique, a construit sur le site un édifice à bureaux conjointement avec Lavalin Inc. et le groupe La Laurentienne.

La durée des emphytéoses signées lors de la construction des complexes multifonctionnels récents semblent correspondre approximativement à la durée d'amortissement de ces édifices. Lorsque le bail de la Place Desjardins viendra à échéance, le Mouvement Desjardins aura certainement amorti son complexe et réalisé des profits. Pour ce qui est du reste, il faudra attendre l'année 2040. Si une période de trente à quarante ans est nécessaire pour amortir un hôtel, on peut se demander quel sera le sort du Reine Elisabeth dans une dizaine d'années. Son propriétaire suivra-t-il l'exemple des Cours Mont Royal ou de l'Hôtel Laurentien?

Le même type de question se pose pour l'avenir de la ville intérieure. Qu'advient-il des passages souterrains, qui sont la propriété de ceux qui les ont construits, lorsque ceux-ci auront besoin de réparations majeures ou que les propriétaires décideront

de changer la vocation de leur édifice? Actuellement, dans certains édifices, grâce à des règlements municipaux, un passage doit être laissé pour les piétons. Mais si les propriétaires des complexes multifonctionnels et des autres composantes de la ville intérieure démolissent leurs édifices, et que des espaces extérieurs ne sont pas aménagés ou réservés pour accueillir le public, que ferons-nous? Ce scénario, quoique improbable, nous laisse quand même songeur sur l'aménagement urbain si la liberté des déplacements piétonniers est à la merci des intérêts privés.

Les solutions proposées ici visent en fait qu'une seule chose: établir un sens d'appartenance à la ville. Pour que les gens se sentent bien dans un espace (au sens large du mot) et qu'ils participent au développement de la ville, il faut qu'ils développent une affection pour celle-ci. Le centre-ville où l'on vient travailler le matin et que l'on quitte le soir a perdu l'intérêt de la population. On se sert du centre-ville comme un outil que l'on remise une fois le travail terminé. La privatisation de l'espace n'encourage pas le développement de la ville par ses habitants. Une structure ou un aménagement qui n'appartient pas au public est rigide et aussi figé. La population devient seulement utilisatrice de la ville et non participante à sa vie. Le sens du lieu est donc en partie perdu, ce qui n'encourage pas la population à s'impliquer dans la vie du centre-ville, mais bien de retourner vers la banlieue.

Il n'existe évidemment pas de solution miracle aux maux urbains qui ont été décrits jusqu'à présent. L'organisation de la ville étant d'une grande complexité et est influencée par une multitude de facteurs connus mais que nous ne pouvons pas toujours contrôler. Planifier l'espace d'une façon qui répond à toutes nos attentes est presque impossible, mais créer un environnement avec l'aide de la population pour que celle-ci s'y sentent plus à l'aise ne l'est pas.

Bibliographie

- Bailly, Antoine, *La perception de l'espace urbain*, Paris, CRU, 1977.
- Barnett, Jonathan, *The Elusive City*, New York, Harper & Row Publishers, 1986.
- Baudrillard, Jean, *Amérique*, Paris, Grasset, 1986.
- Benevolo, Leonardo, *The History of the City*, Cambridge, The MIT Press, 1980.
- Bertrand, M.J. et H. Listowski, *Les places dans la ville*, Paris, Dunod, 1984.
- Blumenfeld, Hans, *The Modern Metropolis*, Cambridge, MIT Press, 1967.
- Castex, J, et al, *Forme urbaine: de l'ilot à la barre*, Paris, Dunod, 1977.
- Cawker, Ruth, et William Bernstein, *Contemporary Canadian Architecture: The Mainstream and Beyond*, Markham Ontario, Fitzhenry & Whiteside, 1988.
- Choay, Françoise, et al., *Le sens de la ville*, Paris, Edition du Seuil, 1972.
- Choay, Françoise, *The Modern City: Planning in the 19th Century*, London, Studio Vista, 1970.
- Choko, Marc, *Les grandes places publiques de Montréal*, Montréal, éd. du Méridien, 1987.
- Collier, Robert, *Contemporary Cathedrals: Large Scale Development in Canadian Cities*, Montreal, Harvest House, 1975.
- Cousin, Albert, et al, *Urban Life*, New York, John Wyley & Sons, 1979.
- Demchinsky, Bryan, (éd.), *Grassroots, Greystones & Glass Towers: Montreal Urban Issues and Architecture*, Montréal, Véhicule Press, 1989.
- Duby, Georges, *Histoire de la France urbaine*, Paris, Le Seuil, 1980.

- Gabeline, Donna, et al., *Montreal at the Crossroads*, Montreal, Harvest House, 1975.
- Geist, Johann F., *Arcades, the History of Building Type*, London, MIT Press, 1983.
- Germain, Annick, et Jean Claude Marsan, (éd.) *Aménager l'urbain: de Montréal à San Francisco*, Montréal, édition du Méridien, 1987.
- Girouard, Mark, *Cities and People*, Yale, New Haven, 1985.
- Goldberg, Michael, *The Myth of the North American City*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1986.
- Goodman, Lindy, *Streets Beneath the Towers: The Development of Toronto's Downtown Underground Pedestrian Mall System*, Toronto, York University, 1984.
- Gruen, Victor, *Centers for Urban Environment*, New York, Van Nostrand Reinhold Company, 1973.
- Gruen, Victor, *The Heart of our Cities*, New York, Simon and Shuster, 1964.
- Hitchcock, John, et Anne McMaster, (éd), *The Metropolis: Proceeding of a Conference in Honour of Hans Blumenfeld*, University of Toronto, 1985.
- Jacob, Janes, *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Random House, 1961.
- Jackson, John N., *The Canadian City: Space, Form, Quality*, Toronto, McGraw-Hill Ryerson Limited, 1973.
- Karamanou, Zoé, et Nicolas Rodolakis, *Au-delà de l'espace institutionnalis *, Paris,  ditions Anthropos, 1978.
- Kennedy, Leslie, *The Urban Kaleidoscope: Canadian Perspectives*, Toronto, Mc Graw-Hill Ryerson, 1983.
- Klein, Maury, et Harvey Kantor, *Prisoners of Progress: American Industrial Cities 1850-1920*, New York, Macmillan Publishing Co., 1976.
- Lachance, André, *La vie urbaine en Nouvelle-France*, Montréal, Boréal Express, 1984.
- Lavedan, Pierre, *L'histoire de l'urbanisme*, Paris, Henri Laurens, 1952.
- Lavedan, Pierre, *Géographie des villes*, Paris, Gallimard, 1959.

- Lavedan, Pierre, et Jeanne Hugueney, *L'urbanisme au Moyen Age*, Droz, Genève, 1974.
- Lorimer James, et Caroline Mac Gregor, *After the Developers*, Toronto, Lorimer & Company Publishers, 1981.
- Lynch, Kevin, *Managing the Sense of the City*, Cambridge, MIT Press, 1976.
- Lynch, Kevin, *What Time is This Place*, Cambridge, MIT Press, 1972.
- Marsan, Jean-Claude, *Montréal en évolution*, Montréal, Fides, 1974.
- McGahan, Peter, *Urban Sociology in Canada*, Toronto, Butterworth, 1982.
- Merlin, Pierre, (éd), *Morphologie urbaine et parcellaire*, Paris, Presses universitaires de Vincennes, 1988.
- Mertins, Detlef, (éd.), *Metropolitan Mutations: The Architecture of Emerging Public Spaces*, Toronto, Little, Brown and Company, 1989.
- Morin, E., *Pour sortir du XX siècle*, Paris, Nathan, 1981.
- Mumford, Lewis, *The City in History*, New York, Harcourt, Brace & World Inc., 1961.
- Nader, George, *Cities of Canada*, Toronto, Macmillan of Canada, 1975, vol. 1 & 2.
- Norberg-Schulz, Christian, *Genius Loci*, New York, Rizzoli, 1980.
- Pevner, Nikolaus, *A History of Building Types*, Princeton, Princeton University Press, 1976.
- Ragon, Michel, *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes*, Bruxelles, Casterman, 1971.
- Reps, John W., *La ville américaine, fondations et projets*, Bruxelles, Pierre Mardaga, 1981.
- Ritchot, Gilles, et al, *Formes urbaines et pratiques sociales*, Montréal, éd. Préambule, 1985.
- Rossi, Aldo, *L'architecture de la ville*, Paris, L'Esquerre, 1981.
- Rumilly, Robert, *Histoire de Montréal*, Fides, 1970-74, 5 volumes.
- Saarinen, Thomas, *Environmental Perception and Behavior*, Chicago, University of Chicago, Dept. of Geography, 1984.

Schwirian, Kent, et al, *Contemporary Topics in Urban Sociology*, New York, General Learning Press, 1977.

Simmons, James & Robert, *Urban Canada*, The Copp Clark Publishing Company, 1969.

Sitte, Camillo, *L'art de bâtir les villes*, Paris, L'Equerre, 1980.

Stelter, Gilbert, et Alan F.J. Artibise, *The Canadian City*, Ottawa, Carleton University Press, 1984.

Stelter, Gilbert, et Alan F.J. Artibise, (éd), *Power and Place: Canadian Urban Development in the North American Context*, Vancouver, University of British Columbia, 1986.

Sutcliffe, Antony, *Metropolis 1890-1940*, Chicago, University of Chicago Press, 1984.

Weber, Adna Ferrin, *The Growth of Cities in the Nineteenth Century*, New York, MacMillan, 1899.

Weber, Max, *The City*, New-York, Free Press, 1958.

White, William H, *The Social Life of Small Urban Spaces*, Washington D.C., The Conservation Foundation, 1980.

Articles

Allen, Luther, "Overdale and Underdale: The M.C.M. and the Centre-City Residents", *City Magazine*, Vol. 10, No. 2, Fall 1988, pp. 5-7.

Allen, Luther, "What is Modern?: The 'Restoration' of Westmount Square", *City Magazine*, Vol. 11, No. 1, Summer/Fall 1989, pp. 6-7.

Baker, Joseph, "Montreal: City in Ferment", *Canadian Architect*, November 1988, pp. 31-39.

Black, J. Thomas et Rogel L. Stuart, "MXDs Reach a Second Generation", *Urban Land*, January 1983, pp.32-33.

Bland, John, "Appraisal", *RAIC*, February 1963, pp. 30-32.

Brown, David et al., "The Community Role of Public Indoor Space", *Journal of Architecture and Planning Research*, no. 3, 1986, pp. 161-172.

- Brown, David, et al, "The Indoor City: Can it be Successfully Integrated into the Urban Fabric?", *City Magazine*, vol. 7, no. 4, 1985, pp. 16-21.
- Brown, David and Peter Sijpkes, "The Behavior of Elderly People in Montreal's Indoor City", *Plan Canada*, vol. 23, 1983, pp. 16-21.
- "Le centre-ville montréalais reprend vie", *Architecture Concept*, novembre-décembre 1977, pp. 18-22.
- "Les Cours Mont Royal: une célébration du design et de l'architecture", *Architecture Concept*, August 1988, pp. 21-23.
- Demers, Clément, "Le nouveau centre-ville de Montréal", *Cahiers de Géographie du Québec*, no. 27, 1983, pp. 27-70.
- Drummond, Derek, "City Center or Profit Centre", *City Magazine*, Vol. 10, No. 4, Spring 1989, pp. 26-31.
- Flemming, Ronald L., "Whatever Became of the Public Square?", *Harper's*, vol. 281, no. 1682, July 1990, pp. 49-60.
- Flynn, Tom, "Maintenance and Management Agreements: Implementation of Mixed-Used Development", *Urban Land*, June 1984, pp. 15-19.
- Hasegawa, Sandra, et Steve Elliot, "Public Spaces by Private Enterprise", *Urban Land*, May 1983, pp. 12-15.
- Kaplan/Mc Laughlin/Diaz, "Celebrating Urban Gathering Places", *Urban Land*, vol. 44, no. 5, 1985, pp. 10-14.
- Krushelnicki, Bruce, "Shopping Centres: Public Agora or Privileged Place?", *City Magazine*, vol. 7, no. 4, 1985, pp. 22-25.
- Lehrman, Jonas, "Critique Two", *Canadian Architect*, February 1963, pp. 63-64.
- Louder, Frederick, "Montreal's Downtown Moves East", *City Magazine*, Fall 1987, pp. 7-12.
- Marsan, Claude, "Le Complexe Desjardins: le syndrome de la Place Ville-Marie", *Le Devoir*, 13 mars 1976, p. 15.
- Marsan, Jean-Claude, "Le Complexe Desjardins: la première véritable place en dépit d'une expression spatiale conservatrice", *Le Devoir*, 20 mars 1976, p. 13.
- Mc Nichols Tetreault, Gérard, "Bilan d'un projet urbain: l'avenue McGill College", *ARQ*, no. 56, 1990, pp. 14-17.

- Merlins, Detlef and Brigitte Strim, "Public Space: The State of the Arts?", *The Canadian Architect*, May 1988, pp. 25-51.
- Petersen, Clifford, et Brownell Blaine, "Multifonctional Buildings and their Implications for the Modern City", *Urban Affairs Quaterly*, vol. 11, no. 4, June 1976, pp. 429-451.
- Pinker, Donovan, "Planning", *RAIC*, February 1963, pp. 33-34.
- Rowan, Jan C., "The Story of Place Ville Marie", *Progressive Architecture*, no. 2, February 1960, pp. 123-135.
- Schoenauer, Norbert, "Critique One", *The Canadian Architect*, no. 2, February 1963, pp. 55-57.
- Witherspoon, Robert, "The Second Generation of MXDs", *Urban Land*, May 1985, pp. 2-9.
- Zeider, E.H., "Toronto's Eaton Center as a Response to the Downtown", *Contact*, vol. 13, no. 2, 1983, pp. 353-367.

Autres documents

- Besner, Jacques, *The Underground City: The Montreal Model*, Présentation at the GEOTECH '90, Tokyo, April 10, 1990.
- Black's Law Dictionary*, St-Paul, West Publishing Co. 5th edition, 1979.
- Dye, Kenneth, *Rapport du vérificateur général du Canada*, Ottawa, Ministère approvisionnement et Service Canada, 1986.
- Montréal, Ville de, *Règlement 3411: Normes relatives à la superficie de plancher et à la hauteur des bâtiments, aux saillies sur le domaine public et aux alignements de construction*, 1967.
- Montréal, Ville de, *Règlement 4777: Règlement portant sur l'approbation du plan de construction et d'occupation du «Complexe Desjardins»*, 1974.
- Montréal, Ville de, *Documents relatifs au Complexe Desjardins*, Dossier 74-2189, 1974.
- Montréal, Ville de, *Règlement 5777: Règlement portant sur l'approbation du plan de construction et d'occupation du «Complexe Guy Favreau»*, 1981.

Montréal, Ville de, *Documents relatifs au Complexe Guy Favreau*, Dossier 81-6391, 1981.

Montréal, Ville de, *Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Centre*, Service de l'habitation et du développement urbain, février 1990.

Westmount, Ville de, *Compte-rendu des réunions du Conseil municipal de la ville de Westmount*, 1963, 1964, 1965, 1974, 1975.

Yogis, John A., *Canadian Law Dictionary*, Toronto, Barron's Educational Series, 1983.