

Mémoire déposé par Clément Demers

Dans le cadre de la consultation publique portant sur « McGill College. De l'avenue à la place publique »

Comme le retrace Jonathan Cha dans son impressionnante *Étude de l'évolution architecturale, urbaine et paysagère – Caractérisation identitaire de l'avenue McGill College* (livrée en juin 2017 à la Ville de Montréal), l'avenue McGill College a été un site particulièrement fertile de réflexions et de propositions par les acteurs de production de la ville (promoteurs, concepteurs, fonctionnaires, politiciens, citoyens, groupes d'intérêts, etc.).

Depuis les premières études de la Canadian Northern Railway (aujourd'hui le CN) avant la Première Guerre mondiale, suivi par le Plan de Jacques Gréber (1952-1953) qui aura en quelque sorte lancé le bal en sacralisant la perspective sur le mont Royal à partir du projet de l'élargissement de l'avenue McGill College, la majorité des propositions imaginée pour l'artère prenaient le parti d'en faire un nouveau boulevard urbain. C'est ce qui aura principalement mis la table au concept de 1990 dont est tiré l'aménagement actuel de la rue.

En marge de la tendance générale, il faut également rappeler que l'idée de piétonniser l'avenue McGill College a elle aussi plusieurs fois été exploitée, notamment dans les propositions de la Place du centre 2 (1972); McGill College Avenue Mall (1973); McGill College avenue Umbrella (1976), mais surtout dans **la proposition de 1985 du Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal dévoilée en conférence de presse le 3 avril 1985** (voir l'article de La Presse du 4 avril 1985 provenant de la BANQ en annexe). C'est sur cette dernière proposition que je souhaite revenir dans le cadre de ce mémoire. Pour y avoir travaillé en collaboration avec mon collègue Jacques Besner et l'avoir présenté publiquement aux journalistes alors que j'étais directeur adjoint du service d'urbanisme de la Ville de Montréal, je trouve les principes fondateurs de celle-ci toujours d'actualité et encore pertinents aujourd'hui.

Une réponse guidée par trois objectifs clés

Pour bien cerner le concept de 1985 ainsi que son évolution, il faut comprendre que trois objectifs clés ont guidé son élaboration.

D'abord, c'est en réponse au projet mis de l'avant par Cadillac Fairview (et appuyé par le Maire Drapeau), mais en réponse également à la proposition du comité d'aménagement *ad hoc* qui, à la suite d'une consultation publique, avait élaboré une contre-proposition,

qu'est née la proposition de 1985. Proposant toutes deux un élargissement de l'avenue en deçà de 120 pieds, les propositions de Cadillac Fairview et du Comité *ad hoc* étaient contraires aux objectifs du service d'urbanisme puisqu'elle mettait à mal la vision de Gréber en compromettant la perspective souhaitée sur la montagne, dont la réalisation était le premier objectif du Service de l'urbanisme. Cependant, au surplus de la protection du cône de vision sur le mont Royal, ces propositions n'étaient pas conformes aux attentes du Service pour une autre raison qui, cette fois, était purement fonctionnelle.

Pour la comprendre, il faut se rappeler le premier projet de REM à Montréal (1975-1985) qui souhaitait relier l'aéroport international de Mirabel et la couronne nord au Centre-Ville de Montréal. Le scénario privilégié pour insérer ce système au centre-ville était d'utiliser le tunnel sous le mont Royal. Jusqu'alors dans sa dimension d'origine, celui-ci devait connaître un élargissement important, d'abord pour augmenter sa capacité, mais également afin de permettre la construction de quais et d'une gare entre les rues President-Kennedy et Cathcart permettant une liaison intermodale avec la station de métro McGill (le deuxième objectif du Service). Or, la largeur nécessaire pour permettre la construction de cette gare sous l'avenue McGill College était précisément de 110 pieds à partir de son côté est. C'est pourquoi l'élargissement de l'avenue à 120 pieds était d'autant plus important pour le service de l'urbanisme de la Ville puisqu'elle garantissait à la fois la perspective sur la montagne (1) que la faisabilité éventuelle du projet de gare du REM sous l'avenue McGill College (2).

Finalement, avec l'avènement progressif du nouveau Quartier des affaires de Montréal, amorcée à la fin des années cinquante par la construction de la Place-Ville-Marie, c'était pour combler les besoins d'un secteur mal équipé en espaces publics de qualité que le Service de l'urbanisme avait pour troisième objectif de faire de McGill College une grande place publique souhaitant ainsi redonner des espaces piétonniers aux Montréalais.

Évolution de la proposition de 1985

C'est donc suivant ces trois objectifs que le Service d'urbanisme a développé sa vision pour l'avenue McGill College qui aura abouti avec la proposition de 1985 dont le concept est bien décrit par Jonathan Cha dans son étude ainsi qu'à la page A3 du journal La Presse du 4 avril 1985 (provenant de la BANQ et joint en annexe de ce mémoire).

Cependant, il s'avère pertinent, je crois, de compléter la petite histoire de cette proposition qui initialement proposait une vision beaucoup plus ambitieuse pour l'avenue. En effet, la version initiale du concept proposait non pas une avenue carrossable avec terre-plein entrecoupée de deux places publiques, mais plutôt une grande place publique sur l'ensemble de l'avenue entre les rues Cathcart et Sherbrooke. Arborant les

mêmes principes d'aménagement que les petites places publiques du concept final, la grande place publique du concept initial, imaginée au préalable, s'étendait de la rue Sherbrooke à la rue Cathcart. C'est donc la piétonnisation complète de l'avenue McGill College en pans inclinés successifs, pour l'adapter à la pente naturelle de l'avenue, et avec des plantations d'arbres en bordure de la place qui avait initialement été imaginée par le Service de l'urbanisme. Malgré la piétonnisation de l'artère, le concept proposait néanmoins de conserver la circulation automobile sur les rues est-ouest et de prolonger l'avenue du Président-Kennedy jusqu'à la rue Mansfield pour ne pas trop perturber la circulation automobile. L'aménagement de voies d'accès contrôlées de part et d'autre de l'allée centrale de la place était également prévu pour permettre l'accès aux services d'urgences sur les lieux.

Malgré le caractère ambitieux de cette proposition, celle-ci n'a malheureusement pu être retenue, en raison de plusieurs contraintes reliées à la circulation automobile dans le secteur (logique des déplacements nord-sud) et à l'achalandage et à l'accès du stationnement de la Place-Ville-Marie (situé sur la Rue Cathcart au bout de l'avenue McGill College) et du stationnement du Centre Eaton dont l'accès est situé directement sur l'avenue entre les rues Sainte-Catherine et de Maisonneuve. Ces différents éléments mèneront à l'élaboration de la proposition finale présentée en 1985 et donc à l'abandon de l'idée de piétonniser l'ensemble de l'avenue. Heureusement, les autres éléments développés dans la proposition initiale ont quant à eux été conservés dans la proposition finale alors que le concept proposait toujours une largeur de 120 pieds ainsi qu'un zonage prescrivant des gabarits et des hauteurs spécifiques sur le côté ouest de l'avenue (basilaire de 4 étages et retrait des étages supérieurs à 40 pieds). Ces éléments garantissaient au moins la perspective sur les différents éléments de la montagne^[1] tout en conservant la possibilité d'aménager la gare sous l'avenue. Bien que la première version du REM ait finalement été abandonnée, la proposition de l'époque aura néanmoins permis d'élargir l'emprise publique ce qui ultimement aboutira en la construction d'une gare du nouveau REM à l'endroit envisagée il y a plus de 30 ans.

Évolution vers le compromis de 1990

Le concept final de 1985 aura lui-même évolué au fil des discussions avec les propriétaires riverains pour aboutir au concept de 1990 ; un compromis entre la vision proposée par le service d'urbanisme et les besoins et les contraintes mis de l'avant par les propriétaires. C'est ainsi que les deux places publiques majoritairement piétonnières prévues à l'origine

^[1] La perspective sur le mont Royal depuis l'avenue McGill College se compose d'une série de plans. Au premier plan nous pouvons retrouver l'université McGill, au second l'hôpital Royal-Victoria et au troisième l'escarpement et la Croix. Pour assurer que l'ensemble de la Croix et de l'escarpement puissent être visible depuis l'esplanade de la Place-Ville-Marie, la largeur du cône de vision nécessaire était d'au minimum 160 pieds à partir de la limite de l'emprise est de la rue à la hauteur de la rue Sherbrooke. C'est pourquoi le retrait des étages posés sur le basilaire à cet endroit était de 40 pieds, donnant une emprise de 160 pieds à cette hauteur.

seront finalement abandonnées au profit d'une chaussée continue de la rue Cathcart à la rue Sherbrooke avec mail central planté. Bien que l'impact sur la circulation de ces deux places publiques eût été soulevé par différents intervenants, la raison principale de l'abandon de ces espaces réside surtout dans l'importance, aux yeux des propriétaires, de l'accès véhiculaire aux immeubles bordant l'avenue. En effet, à l'époque, ceux-ci estimaient que leur adresse sur l'avenue McGill College leur conférait un certain prestige. Or, la perte d'un accès véhiculaire direct à leur bâtiment aurait ainsi altéré le prestige de leur adresse et de leur localisation.

Conclusion et pistes de réflexion

Trente-trois ans après, considérant les changements de perspectives quant à la place de l'automobile en ville, mais surtout grâce à l'émergence d'une considération accrue pour la piétonnisation et la qualité des espaces publics, je suis persuadé que le concept original de 1985, celui d'une grande place piétonnière avec plantation d'arbres encadrant une travée centrale, serait complètement envisageable aujourd'hui. Plutôt que d'être perçu comme un aménagement nuisible au prestige des immeubles de l'avenue, je pense que cette grande place favoriserait une amélioration de l'espace public et serait perçue comme un atout important pour ces immeubles.

C'est dans la logique de cette position que j'aimerais conclure en partageant **quatre éléments de réflexions** qui sont pour moi essentiels à la réussite de ce projet majeur pour le centre-ville de Montréal.

D'abord, pour assurer une utilisation constante de cet espace et assumer pleinement sa relation intime avec la future gare du REM, **il me semble incontournable que la gare soit directement accessible à partir de la place publique**. Cependant, nous ne pouvons nous permettre l'aménagement d'édicules hors terre comme ceux du métro puisque ceux-ci viendraient altérer la perspective unique que l'avenue offre sur le mont Royal et ses institutions. Nous devrions plutôt opter pour **des entrées en dépression dans le sol** comme celle de la station Square-Victoria en prévoyant l'installation de marches chauffées. Une autre solution consisterait à **intégrer des entrées à la gare à même les bâtiments existants le long de l'avenue** de façon à dégager le plus possible l'espace public.

Au-delà de sa relation avec la gare, la qualité d'une future place publique sur l'avenue McGill College passe également par **des plantations d'arbres de plain-pied** à même des fosses de plantations continues. En effet, la plantation en bacs surélevés serait une grave erreur puisque ceux-ci contribueraient à fragmenter l'espace et altérer la simplicité et la lecture de l'aménagement. Plus néfastes encore, de tels aménagements confinerait

également à chacun des bacs le développement des réseaux racinaires, un phénomène essentiel qui favorise la santé et à la pérennité des plantations urbaines. Sur ce point, j'aimerais également rappeler l'importance du positionnement de **ces plantations afin que celles-ci participent à l'encadrement de la perspective vers la montagne** plutôt que la dominer en son centre comme c'est le cas actuellement.

Parallèlement, malgré les changements de perspectives quant à la piétonnisation de l'espace public, la question des accès véhiculaires devra néanmoins être résolue. **Il s'agit d'empêcher le transit sur la place publique sans pour autant nuire à l'accessibilité** en permettant à un véhicule d'accéder à l'adresse principale d'un bâtiment pour permettre d'y déposer un visiteur occasionnellement. Des études en circulation devront être effectuées pour évaluer les impacts de la piétonnisation de l'avenue McGill College sur la circulation véhiculaire du secteur. La question de l'accès au stationnement du Centre Eaton devra également être gérée, puisque comme en 1985, la piétonnisation de l'artère entraînerait un problème à ce niveau. Sur ce point, je crois que nous pourrions grandement nous inspirer de ce qu'il a été fait à Toulouse sur la Place du Capitole. À cet endroit, l'accès au stationnement souterrain de 855 places^[2] est assuré par une voie balisée par des bollards de pierre guidant les voitures des rues avoisinantes jusqu'aux rampes d'accès du stationnement, le tout en utilisant les mêmes finis au sol, en toute harmonie et continuité avec la vocation piétonnière du lieu.

Finalement, à la lumière de ces trois éléments et considérant l'avancement des travaux du REM, il m'apparaît essentiel que **la conception de la nouvelle place publique se fasse rapidement pour permettre une intégration de ces plans à ceux de la future gare du REM**. La conception intégrée de ces deux projets représente, pour moi, une dimension clé pour réussir la relation entre eux et l'atteinte du plein potentiel pour chacun. Chaque jour qui nous rapproche de la mise en chantier et de l'achèvement de la future gare du REM limite notre capacité à bien intégrer ces deux projets et, par conséquent, limitent les options de réaménagement de l'avenue McGill College. Bien que cette consultation publique et la période de réflexion qui s'ensuivra sont des étapes nécessaires pour bien définir le projet, nous devons toutefois reconnaître qu'une prise de décision trop longue quant au concept retenu est un risque important pour la réussite d'un projet exemplaire.

Mettant en relation plusieurs des plus grands symboles de l'histoire de Montréal, tels que le mont Royal et sa couronne institutionnelle, la maison Molson, patrimoine victorien par excellence, la Place-Ville-Marie monument moderniste important, l'avenue McGill College est un témoin de l'excellence en architecture de Montréal à différentes époques. Elle est un site symbolique pour la métropole. Dans ce contexte, la réussite de son

^[2] À titre comparatif le stationnement du Centre Eaton possède 600 places de stationnement.

réaménagement s'avère une nécessité : une opportunité unique devant un projet qu'on ne peut collectivement se permettre d'échouer.

Clément Demers
31 octobre 2018

