

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 confinaient

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

La future avenue McGill College sera large et coupée de places publiques

■ Une large avenue ouverte sur l'Université McGill et la montagne, coupée de deux places publiques avec pièces d'eau, et un trafic automobile réduit au minimum: tels sont les éléments du nouveau plan d'urbanisme de l'avenue McGill College qu'adoptait hier le comité exécutif de la ville de Montréal.

MARIANE FAVREAU

À l'aide de cartes de toutes sortes, les responsables du service d'urbanisme de Montréal, MM. Michel Laville, directeur, et Clément Demers, directeur adjoint, l'ont présenté à la presse. Il deviendra officiel après son adoption au conseil municipal, le 15 avril prochain.

Dans l'îlot que doivent développer Cadillac Fairview et Shafter, entre Sainte-Catherine et de Maisonneuve, les immeubles ne dépasseront pas quatre étages en bordure des trottoirs. En retrait, ils pourront atteindre huit étages en s'éloignant de Sainte-Catherine, et jusqu'à 24 étages près du boulevard de Maisonneuve. Cela, de façon à maximiser l'ensoleillement des trottoirs est, et des places publiques.

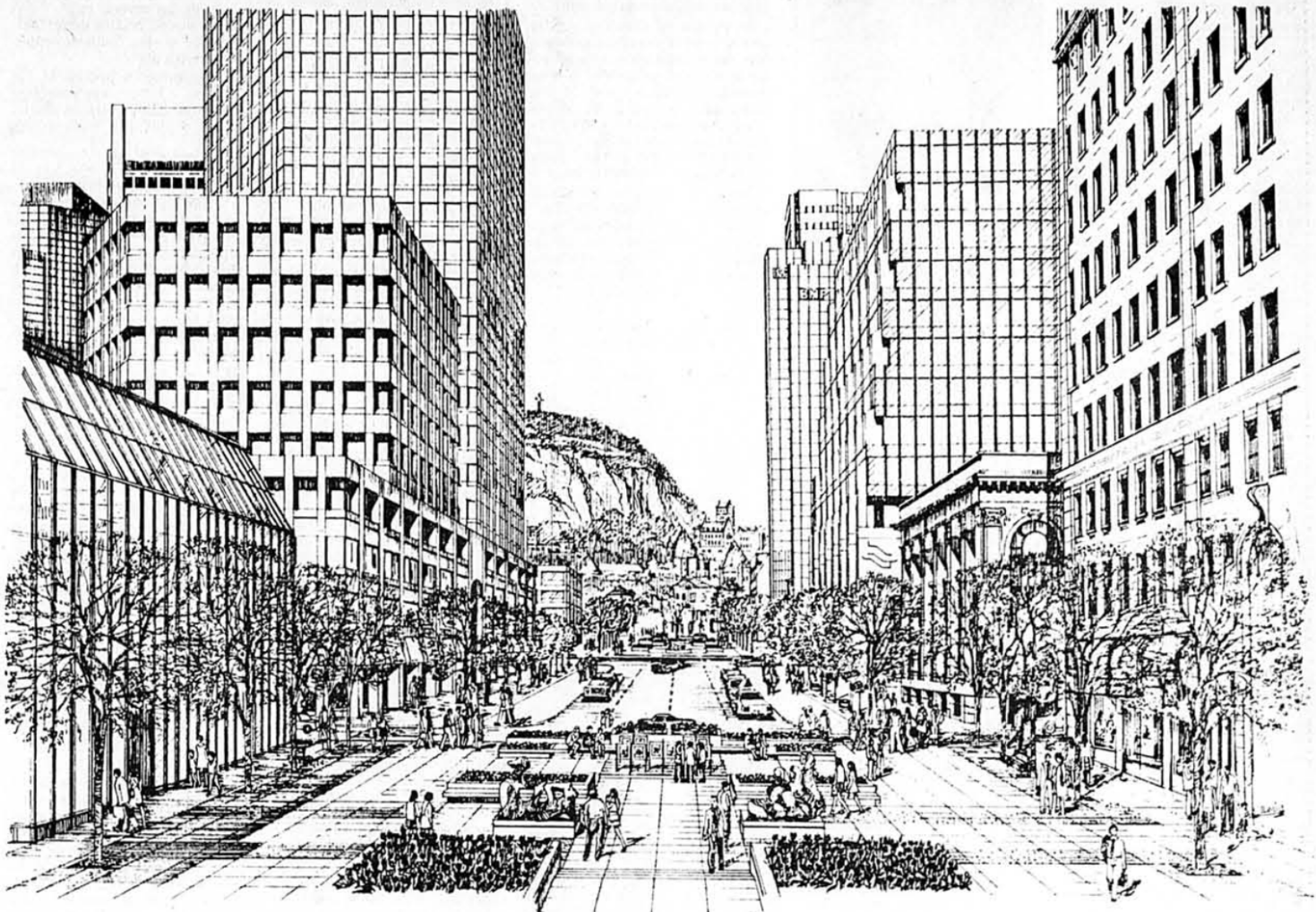
Il y aura une telle place publique entre les rues Cathcart et Sainte-Catherine, et une autre entre de Maisonneuve et Président-Kennedy. Ces places seront fermées à la circulation automobile ordinaire mais permettront le passage de véhicules nécessaires à la desserte des immeubles riverains.

De la place sud, une passerelle-observatoire mènera à l'esplanade de Place Ville-Marie, masquant ainsi l'entrée des garages. Quant à la place nord, elle sera en dénivellement.

L'avenue aura 120 pieds de largeur, dont 45 seront réservée à la chaussée dans les parties ouvertes à la circulation. Mais comme on veut surtout privilégier les piétons, les trottoirs seront immenses: 37 pieds de largeur chacun. On prévoit la possibilité de terrasses le long des immeubles et, au centre, arbres et bancs meubleront l'espace.

On prévoit des accès au métro et à la future gare de chemin de fer à partir des bâtiments riverains. On se préoccupe aussi de la mise en valeur de certains bâtiments intéressants au point de vue patrimonial: la Banque d'épargne, rue Sainte-Catherine, la Maison Molson et l'édifice Strathcona, rue Sherbrooke.

Les fonctionnaires municipaux n'ont pas établi les coûts d'un tel projet pour la Ville, mais ils



pourront l'être sous peu. Il n'y a pas non plus d'échéancier fixé quant à la réalisation. Mais il est évident que la partie de l'avenue entre Sainte-Catherine et de Maisonneuve est étroitement reliée au projet qui doit être réalisé. On s'attend à ce que des règlements de zonage concrétisent ce plan.

M. Laville a rappelé qu'il s'agit ici d'une base de réalisation qui pourra varier. Les riverains pourront avoir une influence sur l'aménagement. Dans ses éléments essentiels, notamment la largeur de l'avenue, le plan semble cependant immuable.

Actuellement, l'avenue McGill n'a que 60 pieds de largeur. En la doublant, on gruge l'îlot à développer, côté ouest. Mais il reste tout de même 160 pieds de largeur entre McGill et Mansfield, ce qui donne une certaine souplesse aux promoteurs.

Ce n'est pas la première fois que la Ville se préoccupe d'ensoleillement et de perspective, explique M. Demers. Ainsi, dans l'aménagement du boulevard Dorchester, près de Radio-Canada, on a maintenu la vue sur les églises. Pour le centre d'accueil, rue Boyer, on a tenu compte de l'ensoleillement des environs.

Dire qu'on voulait fermer la rue!

■ Le co-président et le secrétaire du comité consultatif sur l'aménagement de l'avenue McGill, mis sur pied l'an dernier par Cadillac Fairview, se disent très heureux du projet rendu public, hier, par le service d'urbanisme de Montréal.

MM. Stephen Cheasley et David Powell sont d'avis que la Ville a incorporé à son projet la plupart de leurs recommandations rendues publiques l'été dernier.

Notamment de privilégier les piétons: ce que fait la Ville avec d'immenses trottoirs et des pla-

ces publiques. Ils recommandaient d'élargir la chaussée à 42 ou 45 pieds (la Ville retient 45 pieds). Ils demandaient aussi de respecter l'alignement des corniches le long de la rue. Le Ville exige en effet des immeubles de quatre étages au bord de la rue, qui pourront s'élever davantage en retrait.

M. Cheasley rappelle qu'on est loin de la première proposition de la Ville qui était de fermer la rue McGill et d'ériger une bâtisse dans la rue. «C'est un retour au concept original de boulevard de prestige pour l'avenue McGill», reconnaissent-ils avec satisfaction.

Ouvert ou fermé?

■ À l'occasion du long congé pascal qui débute demain pour se terminer lundi soir, 8 avril, de nombreux services publics seront interrompus. C'est le cas des bureaux de poste, des bureaux de la ville de Montréal ainsi que ceux des gouvernements provincial et fédéral.

Il n'y aura pas d'enlèvement des ordures ménagères demain. Cependant, la cueillette se fera selon l'horaire habituel le lundi de Pâques.

Par contre, tous les marchés publics de la ville demeureront ouverts vendredi, samedi et lundi.

Quant aux centres communautaires, piscines intérieures et arènes, ils seront fermés pendant la durée du congé, soit du 5 au 8 avril.

Le Jardin botanique, le Parc Angrignon, les quartiers d'hiver du Jardin zoologique et l'Aquarium de l'île Saint-Hélène resteront ouverts pendant tout le congé pascal.

Le Palais de Justice sera fermé vendredi Saint et lundi de Pâques mais il y aura des comparutions samedi, comme d'habitude.

La plupart des banques et caisses populaires seront fermées vendredi mais elles ouvriront leurs portes lundi.

Tous les bureaux de poste et succursales postales demeureront fermés vendredi et lundi. Il n'y aura aucune livraison par facteurs et on n'effectuera qu'une seule cueillette du courrier dans les boîtes publiques, soit à 17 heures lundi.

Les succursales de la Société des alcools seront quant à elles ouvertes vendredi, mais fermées lundi.



photo Pierre McLann, LA PRESSE

La prochaine démission par téléphone...

Yvette Deniger, 68 ans, avait pourtant décidé de remettre sa démission comme porteur de LA PRESSE lorsqu'elle a été reçue, hier, par le président-éditeur, M. Roger D. Landry. Mais celui-ci, après signature du livre d'or et remise d'un exemplaire de l'album «100 ans d'actualités», l'a persuadée du contraire. En un temps et deux mouvements, il lui a expliqué que c'est généralement mauvais de déteiler, même à 68 ans, et que la marche reste un grand sport mésestimé! Dans les circonstances, ce n'était pas facile de démissionner. La prochaine fois, a averti Mme Deniger, il se pourrait bien qu'elle démissionne «par téléphone et à un moment où l'éditeur sera en vacances!» Mme Deniger, que l'on voit ici en compagnie de son mari, Paul Deniger, et de M. Landry, est devenue porteur de LA PRESSE, il y a huit ans et, depuis, la livre quotidiennement à une douzaine de ses voisins du «Chemin des Patriotes» à Saint-Mathias.

Le baigné à perpétuité réclamé contre un oncle pour avoir drogué et agressé sa jeune nièce

■ Qualifiant l'agression sexuelle reprochée à F.B. d'aussi odieuse qu'inusitée, le procureur de la Couronne a réclamé la détention à perpétuité, hier, contre cet homme dont il faut taire l'identité pour ne pas dévoiler, même indirectement, celle de la victime.

Devant le juge Gérard Rouleau, Me Hélène Morin a en effet soutenu que la conduite de ce récidiviste de 63 ans, longtemps considéré comme l'un des plus habiles perceurs de coffres-forts de la métropole, était absolument inqualifiable.

Selon l'avocat du prévenu, celui-ci rêvait de grandes choses pour celle qu'il considérait comme sa nièce. Non seulement il l'avait dirigée vers certaines études, il payait encore ses cours.

Puis, un jour, on apprit que c'était lui qui avait pris d'elle des photos nettement pornographiques en compagnie d'un ami, sexagénaire comme lui. Plus encore, il l'avait droguée pour vaincre sa résistance et procéder à ces séances de photographie sans qu'elle s'en rende compte.

Un chimiste a même soutenu devant le tribunal que les puissants somnifères hypnotiques qu'il lui avait administrés, en plus d'être dangereux à dose élevée, avaient sans doute eu l'effet d'un coup de marteau sur la jeune fille.

L'avocat du prévenu a pour sa part tenté de minimiser les conséquences des gestes de son client en rappelant que celui-ci n'avait eu aucune relation sexuel-

le avec la victime. Son compagnon non plus d'ailleurs. Les gestes apparaissant sur les photos étaient plutôt des simulations propres, selon lui, à permettre des clichés à la Penthouse.

Le juge Rouleau se prononcera le 18 avril.

Coup de feu à la maison d'un cadre de Marine

■ SOREL (PC) — La Sûreté du Québec enquête au sujet d'un attentat qui a été commis dans la nuit d'hier au domicile d'un cadre de Marine Industrie, à Saint-Pierre de Sorel.

Un coup de feu a été tiré dans une fenêtre du salon du domicile de M. Réjean Auger, contremaître chez Marine et aussi maire de Saint-Pierre.

Personne n'a été blessé, toute la famille de M. Auger étant au lit lors de l'attentat.

La grève des 1050 employés horaires de Marine entrera bientôt dans son neuvième mois. Les négociations ont de nouveau été rompues mardi à la suite du rejet par l'employeur d'une proposition syndicale concernant les sept employés congédiés pour des gestes posés pendant le conflit.

CONCOURS J'ai l'eau à cœur

9 GAGNANTS DE 1000\$ ET D'UN VOYAGE À LA BAIE JAMES

COUPON DE PARTICIPATION DANS la presse DU DIMANCHE

