

REVUE DE L'ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC



URBANITÉ



375 Montréal en effervescence

MARC BRIVELLE

L'OFFRE DISTINCTION POUR LES PROFESSIONNELS DES SCIENCES

UNE OFFRE AVANTAGEUSE POUR FRANCIS



Simoneau

VISIONNAIRE



Ordre
des Urbanistes
du Québec

ADHÉREZ DÈS MAINTENANT ET PROFITEZ :

- d'un rabais annuel de 168 \$ sur le forfait Le Profitable Plus comprenant un nombre illimité de transactions et de virements *Interac*^{MD};
- d'une marge de crédit offerte au taux avantageux de 3,20%*;
- d'une réduction pouvant atteindre 1,75% sur certains prêts hypothécaires.

desjardins.com/urbaniste



Desjardins

Coopérer pour créer l'avenir



L'image de la couverture illustrant La Joute, œuvre du peintre et sculpteur Jean-Paul Riopelle, souligne le caractère emblématique de son intégration à un espace public et à un ensemble urbain parmi les plus remarquables de Montréal : la place Jean-Paul Riopelle et le Quartier international. Installée dans un bassin où se déploie un cercle de feu à la surface de l'eau, conformément à la vision de l'artiste, cette sculpture-fontaine, elle-même effervescente, peut être vue comme une métaphore de l'effervescence montréalaise en matière de design urbain, d'architecture et d'urbanisme.

L'aménagement du Quartier international s'est inscrit dans le développement d'un centre habité, caractérisé par la multiplication de ses quartiers. Il a permis de créer un pôle d'activités majeur qui abrite plusieurs édifices prestigieux, dont le Palais des congrès et l'Édifice Jacques-Parizeau encadrant la place Jean-Paul Riopelle, tous connectés par le réseau piétonnier souterrain. Ce grand projet, initié, conçu et réalisé par les urbanistes émérites Renée Daoust et Réal Lestage, a pu être mis en œuvre avec succès grâce à une formule originale de partenariat réunissant de nombreux partenaires publics et privés, s'apparentant à l'esprit de l'urbanisme collaboratif dont la pratique s'étend aujourd'hui à l'ensemble du Grand Montréal.

Jean Paul Riopelle, La Joute, 1969-1970, bronze 1974
3,8 m (hauteur) x 12,40 m (diamètre)
© Succession Jean Paul Riopelle / SODRAC (2017)

Don collectif des docteurs M. Bovo, C. Charest, S. Charlebois, H. Grégoire, M. Lafortune, A. G. Légaré, H. Martin, H. Mheir, P. C. Millette, A. Pagacz et C. Vallée
Collection Musée d'art contemporain de Montréal

Credit photo : Marc Bruxelle

Message du président 5

Célébrons Montréal et ses bâtisseurs
Donald Bonsant, urbaniste

Montréal en effervescence et en devenir 6

MONTRÉAL
Entre passé et avenir 7

ENTREVUE AVEC LE MAIRE DENIS CODERRE
Propos recueillis par SERGE VAUGEOIS, urbaniste

BLANCHE ET SANDY VAN GINKEL
Des pionniers de l'urbanisme montréalais 10
ANDRÉ BOISVERT, urbaniste émérite

LES 375 ANS DE MONTRÉAL
De projet missionnaire à métropole nord-américaine 14
ANDRÉ BOISVERT, urbaniste émérite
et SERGE VAUGEOIS, urbaniste

PRÉSENCE AUTOCHTONE
Une histoire à revisiter, une reconnaissance à concrétiser 16
JACQUES TRUDEL, urbaniste

Un centre consolidé, réinvesti et habité 18

L'effervescence du centre-ville montréalais 18
JEAN-CLAUDE MARSAN, urbaniste émérite

La ville intérieure, un modèle mondial 20
JACQUES BESNER, urbaniste émérite

RÉHABILITATION DES QUARTIERS ANCIENS
Le succès d'une approche systémique et collaborative 22
CLÉMENT DEMERS, urbaniste émérite

QUARTIERS DU CENTRE
Réinventer Montréal par le design de ses espaces publics 25
RENÉE DAOUST, urbaniste émérite
et RÉAL LESTAGE, urbaniste émérite

Des quartiers diversifiés, inclusifs et conviviaux 28

Reconstruire la ville sur elle-même 28
SYLVAIN DUCAS, urbaniste émérite

La patrimonialisation des quartiers centraux et des centres historiques 31
GÉRARD BEAUDET, urbaniste émérite

Maintenir le cap sur un habitat distinctif et de qualité 34
ENTREVUE AVEC AURÉLE CARDINAL,
URBANISTE ÉMÉRITE
Propos recueillis par JACQUES TRUDEL, urbaniste

LOGEMENT SOCIAL
Un modèle intégré de gestion partenariale 38
JACQUES TRUDEL, urbaniste

ÉVOLUTION DES ESPACES COMMERCIAUX À MONTRÉAL
Nouveaux défis pour l'urbanisme 41
ALEXANDRE MALTAIS

Espaces verts et bleus : la nature accessible 44

La trame verte et bleue de Montréal 44
RÔLE DES URBANISTES
JEAN DÉCARIE

Le parc Jean-Drapeau, un grand espace alliant loisir et fleuve 47
MARIE LESSARD, urbaniste émérite

Le Vieux-Port de Montréal, un patrimoine toujours en changement 48
CLAUDE BENOIT

COMPLEXE ENVIRONNEMENTAL DE SAINT-MICHEL
La métamorphose d'un grand espace urbain 50
MARIE CLAUDE MASSICOTTE
MARIE LESSARD, urbaniste émérite

La table de concertation du Mont-Royal 53
UN OUTIL POUR GÉRER UN SITE PATRIMONIAL DE PORTÉE NATIONALE
CLAUDE CORBO

Grand Montréal : une coopération régionale renforcée 56

PLANIFICATION RÉGIONALE
La longue marche vers le PMAD de la CMM 56
MARIE-ODILE TRÉPANIER, urbaniste émérite

LE PMAD DE LA CMM
Un modèle de coopération métropolitaine 59
SUZY PEATE, urbaniste et MICHEL ROCHEFORT, urbaniste

L'emprise fédérale 62
ALEXANDRE LAMBERT

L'avenir de la mobilité urbaine 64
MARIE-JOSÉE LESSARD, urbaniste

L'émergence d'une agriculture périurbaine 66
PASCALE TREMBLAY

Le système alimentaire montréalais 68
MARIE-JOSÉE LESSARD, urbaniste

NOYAUX URBAINS DE LA RÉGION
Des projets inspirants 69
MARIE-JOSÉE LESSARD, urbaniste
JEAN-PHILIPPE LOISELLE-PAQUETTE, urbaniste
SERGE VAUGEOIS, urbaniste
CHANTAL DESCHAMPS

Le rayonnement de Montréal 74

LE MONTRÉAL DE DEMAIN
Mieux planifier pour une ville meilleure 74
TABLE RONDE ANIMÉE PAR MARIE-JOSÉE LESSARD, urbaniste
– AVEC DINU BUMBARU, FÉLIX GRAVEL,
urbaniste-stagiaire, FLORENCE PAULHIAC SCHERRER,
MARTINE PHILIBERT, urbaniste ET
LORAINÉ TELLIER-COHEN, urbaniste

PARTICIPATION PUBLIQUE
Un urbanisme collaboratif pour Montréal 78
MICHEL GARIÉPY, urbaniste émérite

MONTRÉAL, MÉTROPOLE CULTURELLE
La rencontre entre la culture et l'urbanisme 81
RAPHAËL FISCHLER, urbaniste émérite

Redécouvrir l'hiver montréalais 83
ALAIN A. GRENIER

Un cadre de vie comme facteur d'attractivité et de compétitivité 85
ENTREVUE AVEC HUBERT BOLDUC,
PDG DE MONTRÉAL INTERNATIONAL
Propos recueillis par SERGE VAUGEOIS, urbaniste et FRÉDÉRIC
DUFAULT, urbaniste

MONTRÉAL EN LECTURE
Parutions récentes sur Montréal, son histoire et son aménagement 86
JACQUES TRUDEL, urbaniste

Nouvelles de l'ordre 88

L'Ordre participera activement au processus de renouvellement des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire 88
PAUL ARSENAULT, urbaniste

Regroupement des aménagistes et des urbanistes du Saguenay – Lac-Saint-Jean-Charlevoix-Côte-Nord 88
JULIE SIMARD, urbaniste

LAURENTIDES
Planifier le territoire municipal par les aires de paysage 89
ANDRÉ M. BOISVERT, urbaniste

Nomination de Nathalie Blanchet à titre d'adjointe administrative à l'Ordre des urbanistes du Québec 89

À l'agenda 90

Réaménagement du square Cabot,
arrondissement de Ville-Marie



Photo : Giovanna Angioluz



Étude d'actualisation des édicules
de Promenades Cathédrale
arrondissement de Ville-Marie

Redéveloppement du site de l'ancien
Hôpital de Montréal pour enfants,
arrondissement de Ville-Marie



Source : MSDL

Nous poursuivons notre travail pour façonner le Montréal de demain...

Lignes directrices d'aménagement du domaine public pour le site Outremont et ses abords
Paramètres techniques pour l'aménagement de la nouvelle place publique aux abords de la station de métro Champ-de-Mars • Avant-projet détaillé de l'axe central pour le site Outremont et ses abords • Aménagement du Quartier 21 Peter-McGill • Réaménagement du boulevard Décarie aux abords du CUSM • Soutien technique en urbanisme, architecture de paysage et design urbain pour l'arrondissement de Montréal-Nord • Urbanisme de projet et accompagnement dans le cadre du projet de développement Quad Windsor • Accompagnement et paysage dans le cadre du projet de développement résidentiel O'Nessy Condominiums • Urbanisme de projet, accompagnement et paysage dans le cadre du projet de développement mixte Le Beaumont • Plan d'ensemble de gestion des espaces verts du Collège Notre-Dame • Accompagnement dans le cadre des travaux de rénovation de la Gare Viger • Conception du projet de développement 200 boulevard Marcel-Laurin

fahey
+ associés

+ urbanisme
+ architecture de paysage
+ design urbain

514 939-9399
info@fahey.ca | www.fahey.ca

Célébrons Montréal et ses bâtisseurs

Pour cette édition hivernale qui marque le début de l'année et des festivités du 375^e anniversaire de Montréal, le comité éditorial vous propose un numéro consacré entièrement à Montréal et aux gestes urbanistiques qui ont façonné cette ville.

En raison de son évolution constante, on ne peut passer sous silence le nombre important de chantiers ayant eu lieu ou toujours en cours depuis les dernières années sur le territoire de Montréal, ainsi que leur impact sur la vie urbaine. Ces chantiers sont pourtant le fruit de projets d'aménagement pensés et repensés pour l'avenir. Ils sont ainsi synonymes de progrès. Cette année, le 375^e anniversaire de Montréal nous donne l'occasion de mettre en lumière plusieurs de ces nombreux gestes posés pour assurer un environnement durable.

Étant donné qu'ils sont les spécialistes de l'aménagement du territoire, il importe de rappeler que les urbanistes jouent un rôle majeur dans les activités d'une ville. Bien qu'ils soient parfois discrets, les urbanistes sont partout; ils interagissent aux niveaux économique, social, politique, culturel et environnemental. En considérant l'ensemble des enjeux et des parties prenantes, ils s'assurent de la cohésion des actions posées. Depuis déjà plusieurs années, notamment par l'organisation et le développement des milieux de vie, il est clair que l'urbanisme a marqué la ville de Montréal, et ce, par des réalisations concrètes qui perdurent dans le temps, comme en témoigne ce numéro d'*Urbanité*.

« Étant donné qu'ils sont les spécialistes de l'aménagement du territoire, il importe de rappeler que les urbanistes jouent un rôle majeur dans les activités d'une ville. Bien qu'ils soient parfois discrets, les urbanistes sont partout; ils interagissent aux niveaux économique, social, politique, culturel et environnemental. »

En cette année du 375^e anniversaire de Montréal, je tiens à saluer l'apport de ceux et celles qui ont contribué de près ou de loin à l'effervescence de la ville que l'on connaît aujourd'hui et à sa renommée internationale. Montréal rayonne non seulement par sa culture et ses innovations technologiques, mais également par ses particularités, qui font d'elle un endroit unique et inspirant.

Ce 375^e est aussi l'occasion de célébrer notre nordicité et l'ensemble de la planification urbaine adaptée à nos conditions climatiques, comme le démontre le réputé réseau de corridors souterrains que nous devons en partie à la vision d'un de nos premiers membres, Vincent Ponte (voir le plan à la page 21).

En plus de nous permettre de faire le point sur les grands accomplissements, ce 375^e nous amène également à nous questionner sur les défis qui se présentent. En ce sens, l'urbaniste se doit notamment de poursuivre ses efforts dans la lutte aux changements climatiques en planifiant le territoire de manière à atteindre un modèle énergétique durable.

Dans une optique de progression et de surpassement, l'Ordre des urbanistes du Québec est convaincu que l'implication d'un nombre encore plus important d'urbanistes dans la réalisation des projets d'aménagement est nécessaire au développement et à la prospérité de Montréal comme métropole. C'est par l'expertise et le savoir-faire de nos membres dans la planification et l'aménagement du territoire que nous pourrons avoir une vision d'ensemble cohérente dont nous pourrons être fiers encore très longtemps.

En terminant, je tiens à souligner les efforts soutenus des membres du comité éditorial qui ont permis de livrer ce numéro sur le 375^e anniversaire de Montréal. Ce numéro est le dernier du président du comité Serge Vaugeois. En effet, celui-ci a annoncé son intention de se retirer afin de consacrer plus de temps à ses activités personnelles. Je tiens à le remercier pour les années passées à la barre d'*Urbanité* à initier et à coordonner plusieurs dossiers en plus de rédiger de nombreux articles.

Je remercie Paul Arsenault, membre du comité éditorial depuis bientôt 15 ans, d'avoir accepté la présidence intérimaire du comité et je salue tous les membres de ce comité pour leur engagement à la promotion de notre profession dans les dossiers et diverses chroniques d'*Urbanité*. Le comité éditorial aura comme mandat au cours des prochains mois de sonder le lectorat de la revue afin de continuer à répondre aux attentes dans un souci d'amélioration continue et de gestion des coûts de production.

Bon 375^e! ✨

**Le président,
Donald Bonsant, urbaniste**





WILL LEW / ZETAPRODUCTION.COM

Montréal en effervescence et en devenir

À l'occasion du 375^e anniversaire de la fondation de Montréal, la revue *Urbanité* publie un numéro entièrement consacré aux interventions d'urbanisme sur le territoire du Grand Montréal correspondant à l'ensemble de sa Communauté métropolitaine. Tout en s'adressant au lectorat habituel de la revue, ce numéro veut saisir l'occasion de rejoindre un public plus large, dont l'intérêt pour Montréal sera stimulé par les festivités ainsi que par les nombreux congrès et les multiples conférences et événements culturels, souvent internationaux, qui s'y tiendront au cours de l'année 2017.

Le numéro vise à montrer comment l'urbanisme a façonné Montréal et a contribué à son effervescence actuelle. Il met en évidence les gestes et les processus qui ont été et demeurent les plus déterminants pour le développement régional et la qualité de l'aménagement tout en faisant valoir le savoir-faire des urbanistes qui y ont contribué. Il rappelle également les défis qui restent à relever afin de promouvoir une planification du territoire plus durable pour l'avenir. Anniversaire oblige, le choix a toutefois été fait de mettre l'accent sur les forces plutôt que sur les faiblesses. Ce sont ainsi les meilleures pratiques et ce, à toutes les échelles de l'intervention urbanistique, qui ont été privilégiées.

Après quelques articles de portée plus générale, les réalisations présentées sont réparties selon une logique spatiale, partant du centre pour aller aux quartiers, aux grands espaces verts et finalement à la région, le tout se concluant par des réflexions sur l'apport de l'urbanisme au rayonnement du Montréal de demain.

De nombreux auteurs, plusieurs connus de nos lecteurs et ayant fait eux-mêmes leur marque en aménagement urbain, ont bien voulu collaborer à ce numéro. Nous les en remercions et nous espérons que ce travail collectif fera mieux connaître l'urbanisme montréalais dans ses réalisations concrètes comme dans son influence plus discrète et de longue portée. Nous souhaitons qu'il soit une source d'inspiration pour le Montréal en devenir.

Bonne lecture! ✨

LES MEMBRES DU COMITÉ RESPONSABLE

- » ANDRÉ BOISVERT, urbaniste émérite
- » FRÉDÉRIC DUFALT, urbaniste
- » MARIE LESSARD, urbaniste émérite
- » MARIE-JOSÉE LESSARD, urbaniste
- » JACQUES TRUDEL, urbaniste
- » SERGE VAUGEOIS, urbaniste

MONTRÉAL

Entre passé et avenir

ENTREVUE AVEC LE MAIRE DENIS CODERRE

Dans le cadre du 375^e anniversaire de Montréal, *Urbanité* a rencontré le maire Denis Coderre pour échanger avec lui sur l'évolution du développement urbain de Montréal, sur sa vision de l'avenir de la ville et de la grande région et sur la contribution de l'urbanisme dans la mise en œuvre de cette vision.

» Propos recueillis par **SERGE VAUGEIS**, urbaniste

Montréal fête cette année 375 ans d'existence, qu'est-ce que cet événement signifie pour vous comme maire de la ville et président de la Communauté métropolitaine de Montréal ?

Célébrer les 375 ans de Montréal est une occasion de prendre le temps de regarder l'évolution de notre ville et l'histoire de ses habitants, et d'apprécier la richesse et la diversité des quartiers montréalais.

Mais c'est aussi un moment pour penser à ce que l'on va transmettre aux générations futures, à travers les legs du 375^e, soit des projets structurants pour l'avenir de la ville. Pensons notamment aux projets d'aménagement du domaine public comme les Promenades urbaines, ce parcours reliant le fleuve et la montagne, la réhabilitation de la place Vauquelin et celle de la rue Saint-Paul. Pensons aussi à deux projets majeurs au centre-ville visant à supprimer d'importantes barrières physiques : le remplacement de la structure de l'autoroute Bonaventure par le boulevard urbain Robert-Bourassa et la poursuite du recouvrement d'une partie de l'autoroute Ville-Marie, qui laissera place dans les prochaines années à un vaste espace public reliant le Vieux-Montréal et le reste du centre-ville. Je mentionnerais également la transformation du site du Complexe environnemental de Saint-Michel en vaste parc, qui est l'un des plus ambitieux projets de réhabilitation environnementale jamais entrepris en milieu urbain en Amérique du Nord.

Cette célébration représente l'occasion d'une grande opération de rénovation de la ville, d'une mise à niveau nécessaire à plusieurs endroits stratégiques. Au lendemain de la fête, les legs subsisteront au bénéfice – quotidien – de la population.

Quel regard portez-vous sur l'évolution du développement urbain de Montréal au cours des dernières décennies, notamment par rapport aux principes de développement durable ? Qu'est-ce qui s'est fait de mieux selon vous ?

Tout d'abord, en 2017, nous célébrerons aussi 25 ans de planification urbaine à Montréal ! En 1992, le premier Plan d'urbanisme a permis de poser des jalons pour un développement urbain viable. Les fondements du Plan guident encore nos actions aujourd'hui : la consolidation des quartiers centraux, le choix du transport collectif, la protection des éléments naturels comme le mont Royal et le fleuve, et enfin le principe d'équité, à travers une offre diversifiée de logements, une répartition des équipements publics et des espaces verts et des mécanismes de participation citoyenne.

Par le biais de certains grands projets urbains (Quartier international, Quartier des spectacles), mais aussi par la consolidation des quartiers, un terrain et un tronçon à la fois, la ville se reconstruit sur elle-même. À cet égard, nous pouvons être fiers du retour de l'habitation au centre-ville, qui apparaît comme un



milieu de vie attrayant tout en demeurant le principal pôle d'emplois de la région métropolitaine et du Québec.

Ces dernières décennies ont vu la construction de plusieurs dizaines de milliers de logements sociaux et la mise en place d'une Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels. De même, le réseau cyclable montréalais ne cesse de s'étendre pour atteindre aujourd'hui près de 750 km, ce qui est largement supérieur aux réseaux de Toronto ou Vancouver. Ainsi, nous soutenons toutes les initiatives offrant aux Montréalais une alternative à la possession d'une automobile : réseau de métro et d'autobus, Bixi, autopartage.

Vous représentez Montréal et sa région au sein d'organismes internationaux, et à ce titre, vous avez à rencontrer des élus de plusieurs villes dans le monde. Comment ces gens perçoivent-ils le développement urbain de Montréal et qu'est-ce qui nous distingue selon eux des autres villes de la planète ?

Pour les touristes qui déferlent par millions dans le Vieux-Montréal, Montréal c'est d'abord un riche patrimoine architectural et historique qui marie les influences européennes et nord-américaines. Puis, Montréal, c'est le fleuve et la montagne, deux symboles emblématiques du paysage qui seront bientôt reliés par une superbe promenade. Les visiteurs et les travail-

leurs apprécient également le métro et le réseau de corridors souterrains qui relie le métro aux bureaux, aux commerces et aux institutions du centre-ville.

Au cœur de la ville, la concentration des sièges sociaux, l'innovation architecturale et l'effervescence créée par les nombreux festivals donnent à Montréal une couleur internationale et festive, des traits distinctifs ayant été mis en scène par d'importants projets d'aménagement.

Au-delà du spectaculaire, Montréal c'est également sa culture et ses quartiers, sa véritable richesse. C'est en déambulant le long d'une ruelle verte ou au hasard d'une rencontre dans un café que l'on goûte vraiment à la saveur montréalaise et que l'on comprend pourquoi notre ville figure parmi les métropoles du monde qui offrent la meilleure qualité de vie... à un prix abordable !

Et par qualité de vie, nous entendons aussi une santé de qualité. Montréal, c'est un milieu urbain sain, c'est la verdure autour de chez soi avec ses arbres sur rue et ses parcs de quartiers tout comme ses grands parcs-nature en pleine ville. Sans oublier le mont Royal, un poumon de fraîcheur et de sérénité, un joyau de verdure au cœur de notre métropole. Que ce soit pour se détendre, pour une promenade ou des activités de loisirs, Montréal offre ainsi plusieurs milieux où la personne qui y réside tout comme le visiteur y trouveront réponse à leurs besoins.

Notre métropole est portée sur l'avenir, sur la planète que nous souhaitons léguer à nos enfants. En tant que gouvernement de proximité, nous accordons une grande importance à nos citoyens et à leur environnement. Nous l'avons démontré dans le cadre de la dernière Conférence des parties à Paris, la COP21, où les villes se sont mobilisées pour démontrer toute l'importance à accorder à la lutte aux changements climatiques, et Montréal assume de plus en plus un rôle de leadership à cet égard à travers les différentes mesures qu'elle déploie afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et contrer les îlots de chaleur. Et, l'environnement n'a pas de frontières. Nous y avons tous notre rôle et nos responsabilités. Montréal s'assure que son développement urbain et son développement économique aient toujours en leur cœur le développement durable, car après tout, c'est la qualité de vie de nos citoyens d'aujourd'hui et des générations de demain qui en dépend.

Quand vous regardez l'aménagement du territoire de villes qui constituent des phares en matière de qualité de vie pour leurs citoyens – pensons seulement à Copenhague, Barcelone et Vancouver – qu'est-ce que cela vous inspire pour l'avenir de Montréal? Quelle est donc votre vision pour le développement urbain régional? Comment le statut de métropole va-t-il soutenir cette vision?

Chaque ville a ses particularités, ses bons coups et ses défis. Si certaines expériences peuvent être inspirantes – la place du vélo à Copenhague, la reconquête des berges à Barcelone ou la densification verte à Vancouver par exemple – il faut savoir les ajuster à notre territoire et à nos manières de faire et ne pas simplement « copier-coller ».

Dans la région de Montréal, notre priorité reste de limiter l'étalement et de mettre en œuvre une densification agréable :

« Montréal s'assure que son développement urbain et son développement économique aient toujours en leur cœur le développement durable, car après tout, c'est la qualité de vie de nos citoyens d'aujourd'hui et des générations de demain qui en dépend. »

le réseau vert et bleu, un patrimoine bâti mis en valeur, un réseau de transport collectif performant, une place centrale pour le piéton, des équipements publics de qualité. Il y a de nombreux avantages à une vie urbaine, y compris pour les familles, et Montréal dispose de nombreux atouts que nous voulons conserver et enrichir. L'un des enjeux majeurs est aussi d'améliorer la vie en ville tout en permettant aux citoyens de tout le spectre social de continuer à y vivre.

Avec le statut de métropole, la Ville pourrait élargir son coffre d'outils adaptés à son territoire, en termes de paramètres et de financement. Son intervention en matière de construction de logements sociaux, de requalification de terrains contaminés, notamment, serait plus efficace.

Comment la pratique de l'urbanisme à Montréal et dans la grande région métropolitaine va-t-elle vous aider à mettre en œuvre votre vision de la ville pour l'avenir? Quel rôle vont jouer les urbanistes dans tout cela?

Pour accompagner et baliser cette vision, les urbanistes sont essentiels. Ce sont les garants d'une vision d'ensemble, de la cohérence des diverses actions qui ont un impact sur l'aménagement du territoire à l'échelle de l'agglomération comme des arrondissements. Au carrefour des orientations municipales et des besoins de la communauté (citoyens, promoteurs, entreprises, institutions, etc.), ils ont un rôle intégrateur et rassembleur, comme en témoigne l'évolution des outils de planification. L'ensemble des outils et des interventions en urbanisme misent sur une approche inclusive et concertée, avec les citoyens et les parties prenantes institutionnelles et privées, où les volets de développement économique et social s'ajoutent aux interventions d'aménagement. Ces processus placent aussi les citoyens au cœur de la prise de décision, ce qui m'apparaît fondamental pour l'aménagement et le développement du territoire montréalais.

Mais l'urbanisme permet aussi d'influencer la forme de la ville. En guidant la densification, en mettant de l'avant des projets urbains intégrateurs, les urbanistes contribuent à l'enrichissement du paysage urbain. ✨

Montréal dans nos revues en ligne



Il y a maintenant trente ans, un dossier intitulé « Montréal sous le signe de l'urbanisme » occupait la presque totalité d'un numéro de la revue *L'urbaniste* (vol. 4, n° 2, automne 1986) que publiait alors la Corporation professionnelle des urbanistes du Québec. Fait à signaler, la rédactrice en chef de la revue au moment de cette parution était notre collègue Marie Lessard, qui a également collaboré au présent numéro.

C'est l'occasion de rappeler que tous les numéros d'*Urbanité*, ainsi que des revues de l'Ordre ou de la Corporation qui l'ont précédé, sont accessibles en ligne sur le site de l'OUQ. On peut retrouver dans la plupart d'entre eux des articles qui traitent de sujets montréalais. ✨



BÉTON DRAINANT HYDROMEDIA



BÉTON DÉCORATIF ARTÉVIA

LAFARGE
FIÈRE DE CÉLÉBRER LE
375^{ème} DE MONTRÉAL

Pour des solutions innovantes,
nos experts peuvent vous aider.
Notre engagement : construire des villes meilleures.

514 344.1788

www.construiredesvillesmeilleures.ca



BLANCHE ET SANDY VAN GINKEL

Des pionniers de l'urbanisme montréalais

Au milieu du siècle dernier, Blanche Lemco van Ginkel et Daniel (Sandy) van Ginkel ont communiqué une impulsion nouvelle à l'urbanisme montréalais, une impulsion qui a marqué les paysages et les esprits. En plus de détenir une formation et une expérience professionnelle remarquables, ils participaient activement aux grandes discussions de l'époque en matière d'aménagement, d'architecture et de design. Il convient donc de souligner leur contribution à l'occasion du 375^e anniversaire de la fondation de Montréal.

» **ANDRÉ BOISVERT**, urbaniste émérite

J'ai eu le grand privilège de rencontrer Blanche Lemco van Ginkel, une éminente pionnière de l'Ordre des urbanistes du Québec, lors d'une entrevue qu'elle accordait à *Urbanité* en octobre 2015. À cette occasion, elle a tenu à souligner que si ses habiletés de communicatrice l'ont souvent placée à l'avant-plan, c'est en tant que couple qu'elle et son mari ont joué leur rôle, en particulier durant cette période des années 1960 au cours de laquelle l'agence Van Ginkel et associés a œuvré en lien avec le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal. Elle garde un vif souvenir, entre autres, du Vieux-Montréal qu'elle a toujours vu d'abord et avant tout comme un milieu de vie urbain intégral et non pas seulement comme un lieu touristique. Blanche Lemco se dit toujours Montréalaise et conserve un sentiment d'attachement pour cette ville. Blanche Lemco van Ginkel et Sandy van Ginkel demeurent encore aujourd'hui une grande source d'inspiration pour l'avenir de Montréal.

Des professionnels d'exception

Blanche Lemco est née à Londres en 1923 de parents originaires de Pologne. Dans les années 1930, la famille s'installe au Canada. Elle habite à Westmount, d'où elle conserve le souvenir de ses premières véritables tempêtes de neige. Elle y termine ses études secondaires et, à seize ans, est admise en architecture à l'Université McGill. Elle devient, en 1945, l'une des premières femmes diplômées en architecture de l'Université McGill. La profession étant à cette époque entièrement masculine, il n'est pas facile de décrocher ses premiers emplois dans

un marché plutôt tranquille. Elle arrive malgré cela à pratiquer l'architecture ainsi que l'enseignement universitaire. Lors d'un séjour en Europe, elle travaille chez Le Corbusier. Puis, elle entreprend des études en urbanisme à l'Université Harvard et accepte un poste de professeure à l'Université de Pennsylvanie.

Sandy van Ginkel est né en 1920 à Amsterdam. Il acquiert une formation multidisciplinaire en arts appliqués à l'institut Elckerlyc¹. Le programme incluait sculpture, design, architecture et urbanisme. En 1942, il termine le cours, mais son diplôme lui est refusé parce qu'il n'accepte pas de signer les documents de l'occupant nazi. Toutefois, avant d'entreprendre sa carrière professionnelle, il fait des études en sociologie à l'Université d'Utrecht. Il sera par la suite successivement fonctionnaire ou consultant. La Ville d'Amsterdam lui confie la responsabilité de la ville historique. Puis, à l'époque du grand plan de Stockholm, il participe, comme fonctionnaire de l'État suédois, à un projet de ville nouvelle. À titre de consultant installé à Amsterdam, il réalise des mandats pour des clients en Irlande. Aux Pays-Bas, il participe, en association avec l'urbaniste Aldo van Eyck, à la préparation du plan du village rural de Nagele, dans le *Noordoostpolder*, dont on voulait faire un modèle d'architecture et d'urbanisme moderne².

Sandy van Ginkel et Blanche Lemco se rencontrent en 1953 à Aix-en-Provence, aux assises des Congrès internationaux d'architecture moderne (CIAM). Tous deux y présentent des réalisations : lui avec la délégation néerlandaise et elle avec l'équipe de l'Université de Pennsylvanie. Ils se marient à la fin de 1956 et choisissent de s'installer

à Montréal pour y fonder une agence d'architecture et d'urbanisme.

Dans un Montréal en mutation

Le Montréal des années 1950 est à un tournant de son histoire. L'inauguration de la voie maritime du Saint-Laurent allait infléchir son évolution. En même temps que la ville commençait à déborder de son cadre insulaire, un large consensus se crée afin d'accommoder l'usage de l'automobile. L'urbanisme, en tant que champ de pratique autonome, n'existait pas encore au Québec; la mise sur pied d'une agence arrivait donc à point nommé.

Un des premiers gestes professionnels du couple fut de participer au congrès de l'Institut canadien des urbanistes (ICU) qui, en 1957, se déroulait à Lac-Beauport. Les principaux protagonistes canadiens et québécois de l'urbanisme s'y trouvaient réunis. Blanche van Ginkel se joint à l'Association des urbanistes professionnels du Québec (AUPQ) et participe aux réunions³. Entretemps, l'agence Van Ginkel et associés, tout en réalisant ses mandats dans plusieurs régions du Canada, mène des réflexions sur les moyens de bien gérer l'exurbanisation, dans le contexte nord-américain.

À la fondation de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, en 1961, Blanche van Ginkel devient responsable de l'atelier de première année. Plus tard, au début des années 1970 et jusqu'à son départ pour Toronto en 1977, elle est professeure responsable de la première année en urbanisme à l'Université McGill. Pour sa part, peu après son arrivée à Montréal, Sandy van Ginkel devient chargé de cours à l'École d'architecture de l'Université McGill où il est amené à reconnaître

1 L'institut Elckerlyck a été fondé dans les années 1930 par Hendrik Wijdeveld (1885-1987) dont les intérêts sont multiples : du design à l'urbanisme et à l'architecture. Par sa production architecturale, Wijdeveld se rattache à l'école d'Amsterdam. Grand admirateur de Frank Lloyd Wright, il a longtemps maintenu contact avec le maître.

2 VAN DER WAL. *In Praise of Common Sense. Planning the ordinary: A physical planning history of the new towns in the IJsselmeerpolders*. 010 Publishers, Rotterdam, 1997, pp. 113-125.

3 Les Van Ginkel participeront par la suite à la fondation de la Corporation professionnelle des urbanistes du Québec en 1963; voir : BOISVERT, André. « L'émergence de l'Ordre des urbanistes du Québec » dans *Urbanité*, automne 2013, pp. 26 à 31.

le talent de Moshe Safdie, lequel collaborera durant un certain temps aux travaux de l'agence et fera sa marque avec Habitat 67.

En mars 1958, le couple Van Ginkel est consterné par l'annonce du projet d'autoroute est-ouest qui aurait eu l'effet d'ériger une cloison malencontreuse entre le port et le Vieux-Montréal. Blanche en tête, un mouvement d'opposition s'organise avec l'appui de membres de l'AUPQ. Mettant à profit l'expérience de Sandy, originaire d'un pays de vieille tradition maritime, ils convainquent le Montréal Citizen Committee⁴ de parrainer une évaluation des effets potentiels du projet sur les activités

portuaires ainsi que sur les réseaux ferroviaires et routiers. La première recommandation du rapport est d'annuler le projet en raison de ses effets négatifs, prévisibles à coup sûr, sur le port et sur l'intégrité de la ville historique. Avec la réélection de Jean Drapeau en novembre 1960, ce rapport contribue à l'annulation du projet.

Au service de l'urbanisme montréalais

Dans sa démarche pour moderniser l'administration municipale, Jean Drapeau nomme Claude Robillard à la direction du Service d'urbanisme. Ingénieur et homme de culture, celui-ci avait fait sa marque au Service des parcs. En poste durant quatre ans seulement, il réussira

à moderniser le Service d'urbanisme. L'agence Van Ginkel et associés jouera un rôle prépondérant dans ce processus. Se voyant offrir le poste d'adjoint au directeur et ne tenant pas à redevenir fonctionnaire, Sandy van Ginkel négocie une entente de collaboration qui prévoit un lien organique entre l'agence et le Service d'urbanisme. Il devient ainsi adjoint au directeur qu'il assiste dans la réorganisation du Service. Blanche anime plusieurs comités et mène plusieurs dossiers à terme. Leurs compétences se complètent en un professionnalisme de haut niveau. « Avec eux, dira Guy R. Legault, urbaniste à la Ville, l'urbanisme est entré au Service d'urbanisme. Ces gens-là

4 Ibid., p. 30.



*Blanche Lemco van Ginkel dans sa maison de Toronto, en septembre 2012.
(traduction à partir du texte original, Urbanité, 18 janvier 2017).*



VAN GINKEL ASSOCIATES FONDOS • COLLECTION CENTRE CANADIEN D'ARCHITECTURE/CANADIAN CENTRE FOR ARCHITECTURE, MONTRÉAL • DON DE H. P. DANIEL ET BLANCHE LEMCO VAN GINKEL

Maquette préparée en 1962 par l'agence Van Ginkel sous le thème de « L'Homme et la ville », pour illustrer le premier site choisi par le Service d'urbanisme en vue d'Expo 67, comprenant la jetée Mackay et les espaces riverains adjacents sur l'île de Montréal.

avaient une solide culture, une large vision et maîtrisaient à fond les techniques de l'urbanisme⁵. »

En 1961, le Service d'urbanisme leur confie le mandat d'étudier le Vieux-Montréal, qui périlclait. Le rapport qui s'ensuit met en lumière l'iniquité des valeurs foncières et recommande d'y attirer des résidents et des emplois. Cette étude, avec celle déjà produite sous l'égide du Montréal Citizen Committee, servira de guide aux interventions de la Ville pour faire du Vieux-Montréal ce qu'il est maintenant.

L'annulation de l'autoroute est-ouest imposait une solution de rechange, car la circulation automobile était alors en forte croissance. Le Service d'urbanisme n'avait pas encore de plan de transport. Sandy van Ginkel réalise le *Plan de*

circulation de la zone centrale, une première stratégie de mobilité qui embrasse l'ensemble des caractéristiques du territoire conjuguant le métro et le réseau autoroutier. Complété en 1961, ce plan n'a été réalisé qu'en partie. Notons cependant que c'est aux Van Ginkel que l'on doit l'idée de construire une autoroute en tunnel et en tranchée dans l'axe de l'ancienne rivière Saint-Martin. Par contre, leur proposition d'une jonction plus directe entre l'autoroute Décarie et l'autoroute des Laurentides n'a pas été retenue.

Expo 67 : de « L'Homme et la ville » à « Terre des Hommes »

Nombre d'empreintes dans les paysages rappellent que l'exposition universelle de 1967, « Expo 67 », a créé un point de repère dans l'histoire moderne de

Montréal. Pour la population montréalaise, québécoise et canadienne, l'évènement a ouvert une fenêtre sur le monde. La féerie des îles et les paysages iconiques qui s'offraient aux cinquante millions de visiteurs figurent parmi les facteurs de ce succès immense et multiforme. Il importe toutefois de rappeler l'existence d'un scénario antérieur auquel l'agence Van Ginkel était associée.

En avril 1962, lorsque Jean Drapeau est informé que l'URSS ne tiendra pas l'exposition universelle de 1967, il se met à la tâche : l'évènement aura lieu à Montréal. Afin de satisfaire aux exigences du Bureau international des expositions (BIE), le Comité exécutif confie au Service d'urbanisme le mandat de proposer des sites potentiels. Claude Robillard s'entoure de Hans Blumenfeld et de

5 BOISVERT, André. *Aménagement et urbanisme au Québec*. Les Éditions GID, 2014, pp. 332-333.

l'agence Van Ginkel. Une trentaine d'emplacements potentiels font l'objet d'une analyse. Arrivent en tête la jetée Mackay et les espaces riverains adjacents sur l'île de Montréal, entre l'île des Sœurs et le site de Radio-Canada, incluant un Vieux-Montréal rénové. L'agence Van Ginkel prépare une maquette et avance le thème de « L'Homme et la ville ». Fort de cette idée, Jean Drapeau se rend à Paris en novembre 1962 et revient avec l'accord du BIE.

Au congrès de l'Ordre des architectes du Québec, en janvier 1963, Blanche Lemco van Ginkel présente le concept de « L'Homme et la ville ». Se référant à sa recherche sur les expositions universelles tenues à compter du XIX^e siècle, elle fait valoir que celle de Montréal doit s'inspirer de l'esprit des premières expositions et promouvoir l'avancement humain. Montréal deviendra ainsi une vitrine de l'environnement urbain pour le XXI^e siècle, en concrétisant l'alternative à l'étalement urbain. À cet effet, la conception des bâtiments et des aménagements, pour les six mois que devait durer l'événement, prévoit leur réinsertion sous la forme d'un nouveau modèle urbain multifonctionnel qui offrirait de saisissants points de vue sur le fleuve. Les dépenses en matière d'infrastructures et de superstructures bénéficieront aux générations à venir.

Ce programme comportait toutefois une embûche de taille : des opérations d'acquisition et de remembrement de

terrains impliquant un grand nombre d'interlocuteurs qui ne pouvaient se plier à un calendrier serré. L'idée des îles de l'Expo s'est imposée dans ce contexte. Édouard Fiset, nommé architecte en chef, mandate une nouvelle équipe pour préparer un plan général du site avant la fin de l'année. En désaccord avec le cadre budgétaire imposé, Sandy van Ginkel démissionne vers la fin de 1963. Par la suite, il saura néanmoins convaincre les autorités responsables de construire Habitat 67 sur la jetée Mackay selon les plans de Moshe Safdie, l'un de ses étudiants en maîtrise à l'Université McGill.

Par ailleurs, en 1993, le Centre canadien d'architecture (CCA) organisait une exposition sur le thème des expositions universelles, dont le titre était *Image des villes idéales : les expositions universelles*. On pouvait notamment y voir la maquette des Van Ginkel et le programme de l'exposition y faisait référence en ces termes : « [...] depuis la saison triomphale d'Expo 67, les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame posent à Montréal un dilemme d'intégration chronique, et l'on ne peut s'empêcher de jeter un regard nostalgique sur le projet abandonné des Van Ginkel »⁶.

Un parcours professionnel exemplaire et diversifié

Dans les années subséquentes, l'agence poursuit ses activités dans le domaine du design, de l'architecture et de l'urbanisme : son rayonnement s'étend à l'Amérique du Nord et à l'Asie.

En 1977, le couple s'installe à Toronto. Blanche devient la doyenne de la Faculté d'architecture et d'architecture de paysage de l'Université de Toronto de 1980 à 1982. Dès lors, en plus de ses activités professionnelles, Sandy s'intéresse à la sculpture et produit des œuvres remarquées. Les Van Ginkel ont reçu les plus grands honneurs pour leur contribution à l'architecture et à l'urbanisme. Chacun de leur côté, ils ont aussi été des professeurs et des conférenciers admirés; ils ont aussi écrit nombre d'articles dans des revues spécialisées.

La contribution des Van Ginkel à l'urbanisme montréalais, dans l'effervescence des années 1960, est remarquable. Montréal a connu une profonde mutation, positive à plusieurs égards, mais la puissante vague de fond en faveur de l'automobile laissait entrevoir des conséquences négatives qu'il fallait contrer par une autre vision de l'avenir. Gens d'idées et d'action, inventifs et combattifs, ils se sont faits rassembleurs lorsqu'il a fallu défendre l'intérêt public, la qualité de l'espace urbain et la valeur du patrimoine bâti. Dans un climat d'incertitude, ponctué de revers et de réussites, ils n'ont pas hésité à se démarquer des idées reçues, quand ils jugeaient que c'était à propos. ✨

André Boisvert, Ph. D., urbaniste émérite, a fait carrière principalement à Hydro-Québec. Il a aussi œuvré à Sainte-Foy et à Saint-Jérôme de même qu'au ministère des Affaires municipales. Collaborateur régulier d'*Urbanité*, il s'est notamment distingué par la publication d'un ouvrage regroupant les nombreuses entrevues de pionniers de l'urbanisme qu'il a réalisées pour la revue pendant plusieurs années.

6 CENTRE CANADIEN D'ARCHITECTURE. *Programme de l'exposition : Image des villes idéales — les expositions universelles*. Montréal, 1993, p. 28.

Conseils stratégiques

BRODEUR FRENETTE

www.brodeurfrenette.ca

Richard FRENETTE
ing., Ph. D.
rfrenette@brodeurfrenette.ca

1275 BOUL. ROBERT BOUPASSA
BUREAU 1300
MONTRÉAL, QUÉ. H3B 1G9
TÉL. 514 383 2283

André BRODEUR
Urbaniste, O.U.Q. / C.U.
abrodeur@brodeurfrenette.ca

TRANSPORT
URBANISME
IMMOBILIER

LES 375 ANS DE MONTRÉAL

De projet missionnaire à métropole nord-américaine

Pour le géographe Raoul Blanchard, Montréal est une ville Protée, du fait qu'elle a sans cesse changé de rôle et de physionomie suivant les vagues successives de son histoire¹. De son côté, l'historien Jean-Louis Roy souligne que « *l'expérience montréalaise se déploie sur près de quatre siècles dans un rapport permanent au lointain et dans un rapport immédiat à la pluralité*² ». Ces traits de caractère révèlent des aspects essentiels du génome urbain de Montréal³.

» ANDRÉ BOISVERT, urbaniste émérite
» SERGE VAUGEOIS, urbaniste

La présence humaine sur l'île de Montréal remonte à environ 6000 ans. Jacques Cartier est le premier à avoir rapporté, en 1535, l'existence d'un bourg appelé Hochelaga. Celui-ci abritait alors environ mille habitants, des Iroquoiens du Saint-Laurent, logés dans une cinquantaine de maisons longues entourées d'une palissade. Au début du siècle suivant, Samuel de Champlain ne trouve toutefois pas de traces de cette population, phénomène encore inexplicable.

De ville missionnaire à carrefour commercial

Ville-Marie est née en 1642 d'un projet missionnaire consistant à évangéliser les « Sauvages » et à les sédentariser en fusionnant les populations indienne et française. Dès sa fondation, Ville-Marie baigne dans la ferveur religieuse. La menace permanente d'attaques, la difficulté de recruter des colons, la faiblesse des moyens et l'attrait du commerce des fourrures limitent la concrétisation du rêve. L'arrivée des Sulpiciens en 1663 est l'occasion d'une seconde fondation.

La traite des fourrures devient très importante à partir de 1665. Cette activité transforme le bourg en accordant une importance accrue au commerce — entrepôts et boutiques — par rapport au fait religieux. Parallèlement s'amorce la mise en valeur de l'île par sa division en côtes. Ce parcellaire influence l'établissement du réseau routier et la formation des paroisses. L'agriculture nourrit la population urbaine et aide à approvisionner les expéditions vers l'intérieur. En 1672, Dollier de Casson réalise un premier plan d'aménagement comprenant le bornage

et l'alignement des neuf premières rues selon une grille en damier.

Dans le contexte des guerres coloniales, la ville devient également une base militaire et sert de point de ravitaillement aux nombreux postes français de l'intérieur du continent. On construit une palissade entre 1687-1689, qui fut remplacée entre 1717 et 1744 par des fortifications en dur. Des incendies dans la ville fortifiée ont amené l'adoption de règlements améliorant la sécurité : construction en pierre, murs coupe-feu, etc. L'accroissement des coûts de construction en résultant a favorisé la croissance spontanée des faubourgs le long des premières voies de circulation.

Ayant perdu toute utilité, les fortifications seront démolies en 1801, ce qui permet notamment le prolongement des rues Notre-Dame et Saint-Jacques. La séparation entre la vieille ville et les faubourgs disparaît de ce fait.

De la révolution industrielle à l'innovation technologique et institutionnelle

Au XIX^e siècle, Montréal entre dans une mutation profonde due à plusieurs facteurs : l'élargissement de son économie, la révolution des transports et l'afflux massif de populations en provenance de Grande-Bretagne. À l'époque des guerres napoléoniennes, le commerce du blé, de la potasse et du bois se substitue progressivement à celui de la fourrure pour l'exportation transatlantique.

Durant cette période, le transport connaît d'importantes innovations : navires maritimes à vapeur et à coques d'acier, creusement du Saint-Laurent et construction du canal de Lachine, apparition des chemins de fer. L'aménagement

du canal de Lachine (1825-1848) et la construction du pont Victoria, vers le milieu du siècle, ont fait de Montréal et de son port un nœud de transport maritime et ferroviaire et un centre industriel d'importance continentale tout en modelant la forme urbaine.

Devenue métropole du Canada, Montréal voit son industrie bénéficier du développement de l'Ouest canadien et devient un pôle d'attraction pour des populations des îles britanniques, de l'Europe de l'Ouest, mais aussi des régions rurales du Québec. Le boulevard Saint-Laurent est l'axe de pénétration qui constitue la porte d'entrée pour les nouvelles populations et un lieu de mixité culturelle. Les conditions d'une urbanisation vigoureuse sont réunies, la demande de logements est soutenue, et Montréal s'agrandit vers l'intérieur de l'île par l'annexion de nombreuses municipalités. L'état sanitaire dans ces nouveaux quartiers laissait bien souvent à désirer et l'hygiénisme a été la première forme d'intervention publique.

Cette effervescence remarquable s'est aussi traduite sur le plan de la culture et des arts laissant un riche patrimoine architectural. De plus, dès le début du siècle dernier, Montréal était déjà au premier rang sur le plan de l'innovation technologique avec l'électrification des transports urbains et l'éclairage au gaz, puis à l'électricité. L'innovation amène une transformation de l'offre de service public avec la création en 1910 de la Commission des services électriques de Montréal (CSEVM), qui réalise l'enfouissement des réseaux dans les zones denses de la ville.

Jusqu'à la crise de 1929, l'abondance de la main-d'œuvre continue à stimuler

1 BLANCHARD, Raoul. *Montréal : esquisse de géographie urbaine*. VLB Éditeur, Montréal, 1992, 279 p. Voir la présentation de Gilles Sénécal, p. 17.

2 ROY, Jean-Louis. *Montréal : ville nouvelle, ville plurielle*. Hurtubise HMH, Montréal, 2005, p. 33.

3 Ce texte s'appuie notamment sur : ROBERT, Jean-Claude. *Atlas historique de Montréal*. Art Global, Éditions Libre Expression, Montréal, 1994, 167 p.; voir aussi la bibliographie sommaire en encadré.

la croissance de l'industrie autour de la vieille ville, le long du port et des voies navigables ainsi qu'aux abords des voies ferrées. L'urbanisation se poursuit par la consolidation d'anciens faubourgs et l'apparition de quartiers ouvriers. Dès lors, l'automobile apparaît petit à petit dans la trame urbaine. Érigé durant cette période, le pont Jacques-Cartier constitue un important apport au paysage montréalais des années 1930. L'aménagement du Jardin botanique et la construction des marchés publics – dont le marché Jean-Talon – sont des acquis de cette époque, motivés par la lutte au chômage.

Les effets de la mutation économique de l'après-guerre sur la ville

La période de l'après-guerre est marquée par une mutation économique atteignant son apogée avec l'ouverture en 1959 de la voie maritime du Saint-Laurent. Débute ainsi le déclin économique de Montréal au profit de Toronto. La vieille infrastructure industrielle disparaît graduellement dans l'est de Montréal et le long du canal de Lachine. Par contre, quelques années plus tard, Montréal se positionne sur la scène internationale en tenant Expo 67 et les Jeux olympiques en 1976.

Sur le plan de la forme urbaine, des changements importants se font sentir. Pour faire plus de place à l'automobile, des rues sont transformées en grandes artères, notamment le boulevard René-Lévesque (anciennement nommé Dorchester) et l'avenue McGill College. Le réseau de tramways disparaît graduellement dans les années 1950 et l'ouverture de la Place Ville Marie concrétise le déplacement du centre des affaires du Vieux-Montréal vers un nouveau centre-ville. La ville intérieure prend forme dès 1962, et les premières stations du métro ouvrent en 1966.

En parallèle, Montréal a commencé à déborder de son île, notamment vers le sud avec la construction des ponts Honoré-Mercier, Jacques-Cartier et Champlain et du tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine. Ce débordement est soutenu, voire accéléré, par le déploiement du réseau autoroutier. L'importance de l'étalement urbain dans la région de Montréal soulève des préoccupations pour un meilleur encadrement de l'urbanisation.

De la gestion urbaine à la gestion métropolitaine

Le projet Horizon 2000, en 1967, issu du Service d'urbanisme de la Ville constitue



Montréal : Tramway sur la rue Saint-Denis / Edgar Gariépy. – 1914

une première tentative de gestion métropolitaine de l'urbanisation. La création de la Communauté urbaine de Montréal (CUM), en 1969, a donné lieu à un premier schéma d'aménagement couvrant l'île de Montréal. Le principal héritage de la CUM est constitué par la création des grands parcs régionaux sur le pourtour de l'île.

Une série d'actions entreprises au début des années 1980 donne un nouvel élan à Montréal. Une entente entre le ministère des Affaires culturelles du Québec et la Ville de Montréal marque le début de la réhabilitation du Vieux-Montréal. La Société du Vieux-Port de Montréal aménage l'ouverture d'une fenêtre sur le Saint-Laurent en créant un vaste espace public accessible à tous.

En 1992, l'adoption du premier plan d'urbanisme de Montréal préconise la consolidation des quartiers centraux, le choix du transport collectif, la protection du mont Royal et du fleuve et la diversification de l'offre de logements. Un retissage de la ville est donc entrepris. L'inauguration du Quartier international en 2004 et la création du Quartier des spectacles en 2007 s'inscrivent dans ce mouvement. La ville connaît donc une effervescence immobilière dans les différents quartiers par le redéveloppement des faubourgs Québec et Saint-Laurent et dans les arrondissements centraux, notamment le long du canal de Lachine et dans Griffintown. Le centre-ville et les quartiers centraux sont réinvestis par la classe moyenne, diminuant ainsi l'exode vers les banlieues. Le transport collectif et le vélo occupent une place importante

dans les déplacements. Des ruelles font l'objet de verdissement, de petits espaces publics sont aménagés et le patrimoine est mis en valeur, améliorant ainsi la qualité de vie de ces quartiers. La stratégie Centre-Ville rendue publique en 2016 par Montréal compte soutenir cet élan.

L'importance grandissante des aires métropolitaines dans les enjeux de développement des différentes métropoles du monde a amené, en 2001, la création de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) après trois décennies de débats, d'études et de tentatives de créer une structure régionale. Cette décision avait pour but de renforcer l'attractivité et la compétitivité dans un environnement en mutation où les aires métropolitaines entrent directement en compétition les unes avec les autres.

Ainsi, la CMM adopte son premier Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en 2011. Par ses orientations, le PMAD mise sur une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport, de même que sur la protection et la mise en valeur des milieux naturels, visant ainsi à corriger les lacunes découlant de plusieurs décennies d'urbanisation non coordonnée. ☀

André Boisvert, Ph. D., urbaniste émérite, a fait carrière principalement à Hydro-Québec. Il a aussi œuvré à Sainte-Foy et à Saint-Jérôme de même qu'au ministère des Affaires municipales. Collaborateur régulier d'*Urbanité*, il s'est notamment distingué par la publication d'un ouvrage regroupant les nombreuses entrevues de pionniers de l'urbanisme qu'il a réalisées pour la revue pendant plusieurs années. Serge Vaugeois, urbaniste, est détenteur d'une maîtrise en aménagement du territoire et développement régional de l'Université Laval et d'une maîtrise en Montage et gestion de projets de l'Université de Montréal. Après avoir travaillé dans l'entreprise privée et dans divers ministères du gouvernement du Québec, il est maintenant consultant au sein de l'entreprise Enviro 3D Conseils.

Autres références sur Montréal

GERMAIN, Annick et Rose DAMARIS. *Montreal: The Quest for a Metropolis*, Wiley, Chichester, R.-U., 2000, 306 p.
MARSAN, Jean-Claude. *Montréal en évolution. Quatre siècles d'architecture et d'aménagement*. Presse de l'Université du Québec, 2016, 752 p.

PRÉSENCE AUTOCHTONE

Une histoire à revisiter, une reconnaissance à concrétiser

L'anniversaire de Montréal fournit l'occasion de s'interroger sur ce que représente aujourd'hui, pour la population montréalaise, la présence millénaire de ses premiers habitants. Au cours des dernières années, le rôle de plus en plus actif de ceux-ci dans la société montréalaise et le réel regain de la sensibilisation à cette réalité ont commencé à briser le carcan d'ignorance et de préjugés qui a longtemps prévalu. Des mesures d'aménagement pourraient contribuer à une reconnaissance plus complète, notamment par la présence accrue de signes formels et de lieux emblématiques dans l'espace urbain.

» JACQUES TRUDEL, urbaniste

Bien avant la rencontre avec Jacques Cartier et l'installation sur l'île du contingent dirigé par Chomedey de Maisonneuve, des groupes d'origine asiatique multimillénaires ont parcouru l'Amérique du Nord et s'y sont implantés à de multiples endroits pour y vivre selon divers modes de subsistance. À la fin de la glaciation, il y a environ 4000 à 6000 ans, la vallée du Saint-Laurent a ainsi pu devenir un territoire convoité pour ses caractéristiques à la fois favorables aux déplacements fluviaux et aux premières formes d'agriculture des groupes sédentarisés.

Selon les comptes rendus historiques, la rencontre avec Cartier est empreinte d'un respect mutuel. Le lieu nommé Hochelaga était alors habité par une population sédentaire considérable pour l'époque, selon un mode d'aménagement typique des Iroquoiens, dont une reproduction idéalisée a été par la suite largement diffusée. La recherche archéologique n'a toutefois pas réussi à déterminer la localisation du site qui demeure l'objet d'hypothèses.

Le climat des relations sera différent au retour des Français. Les Iroquoiens vus par Cartier se sont retirés pour des raisons inconnues¹. La rivalité entre nations autochtones voisines pour le contrôle des voies de communication de l'archipel est à son comble. C'est dans ce contexte difficile de guerre larvée que Paul de Chomedey de Maisonneuve décide de s'y installer coûte que coûte, quand bien même, aurait-il dit, « *tous les arbres de cette Isle se devoient changer en autant d'Iroquoiens* »².

On peut comprendre que du point de vue autochtone, la fondation de Montréal puisse être vue avant tout comme une étape de la grande conquête qui allait refouler l'ensemble des nations autochtones hors de leurs territoires traditionnels à travers l'Amérique et, subséquemment, s'accompagner d'un déni de droits territoriaux dont les conséquences se prolongent aujourd'hui dans de nombreux conflits toujours non réglés.

Les témoignages préhistoriques et historiques

Cette longue histoire, parsemée de durs événements guerriers, mais aussi d'épisodes de convergence étroite comme la Grande Paix de Montréal et la très large alliance dans la guerre menant à la conquête anglaise³, a fait l'objet de nombreux ouvrages, mais sa connaissance a longtemps été handicapée par le peu de traces matérielles retrouvées. Les recherches se poursuivent maintenant plus activement. On trouve au Musée québécois d'archéologie de la Pointe-du-Buisson, non loin de Beauharnois, une collection archéologique sans cesse croissante provenant entièrement de ce site de passage fréquenté par les autochtones à diverses époques.

À Montréal même, ce sont surtout les musées de Pointe-à-Callière et McCord-Stewart ainsi que le Centre d'histoire de Montréal qui présentent une panoplie d'artefacts à caractère archéologique et ethnologique témoignant de la présence des Premiers Peuples⁴. De nombreux sites ont fait et font présentement l'objet de fouilles à divers endroits de l'île, mais leur signalisation laisse souvent à désirer.

À titre d'exemple, le site Dawson, lieu d'importantes fouilles antérieures au coin de la rue Metcalfe et du boulevard De Maisonneuve, pourrait facilement être signalisé à l'entrée du métro.

Au Jardin botanique de Montréal, le Jardin des Premières Nations inauguré en 2001 rend hommage à la culture, aux traditions et aux savoir-faire autochtones en botanique et en agriculture. Il permet de faire découvrir ces aspects aux visiteurs tout en faisant le lien avec les activités contemporaines des communautés dans ce domaine.

La présence actuelle

Qui sont à Montréal aujourd'hui les descendants des premiers habitants et combien sont-ils dans la région? Les dernières données populationnelles disponibles sont celles du Recensement de 2011, qui a dénombré 26285 personnes « déclarant avoir une identité autochtone⁵ » dans la Région métropolitaine de Montréal (RMR). Toutefois, cette estimation ne peut prendre en compte la population résidente des deux établissements mohawks qui de longue date ne participent pas aux recensements⁶. Or, selon les données fournies par le Secrétariat aux affaires autochtones du Québec⁷, les résidents étaient en 2012 au nombre de 7745 dans la « réserve » de Kahnawake, voisine de la ville de Châteauguay sur la rive sud du fleuve, et de 1383 à Kanesatake (communauté reconnue, mais sans statut de réserve) adjacente à la municipalité d'Oka, ce qui donnerait, en les ajoutant, un total d'environ 35000 personnes, soit environ 1% de la population régionale.

1 TREMBLAY, Roland. *Les Iroquoiens du Saint-Laurent : le peuple du maïs*. Pointe-à-Callière/Les Éditions de l'Homme, 2006.

2 Selon Dollier de Casson, *Histoire du Montréal 1640-1672*, cité par Marie-Claire Daveluy, dans : www.biographi.ca/fr/bio/chomedey_de_maisonneuve_paul_de_1f.html

3 D'ailleurs appelée la « *French and Indian war* » par les Britanno-Américains.

4 Pour une liste plus complète, voir : BÉLANGER, Diane et Jean-François LECLERC. *Le Montréal des Premières Nations*. Centre d'histoire de Montréal, 2011.

Voir aussi le site : www.musees-histoire-montreal.ca.



Plan de la mission Saint-François-Xavier du Sault Saint-Louis, située sur le premier site à l'origine de Kahnawake (c1670).

L'histoire de ces deux établissements est peu connue. Ils sont issus à l'origine de missions d'évangélisation sous le régime français – mission Saint-François-Xavier du Sault Saint-Louis créée en 1667 et déménagée plusieurs fois, Kahnawake occupant son site actuel depuis 1716; mission du lac des Deux-Montagnes en 1720, sur un site à l'origine de Kanesatake. La situation qui en a découlé avec le temps a laissé perdurer des conflits territoriaux, qui ont été notamment à la source de la crise d'Oka de 1990.

Cette situation entraîne une difficulté de concilier les droits et les compétences perçus différemment de part et d'autre⁵ d'où, entre autres conséquences, l'absence de ces communautés dans la planification régionale. Si l'on peut le comprendre en raison des circonstances précitées, comment peut-on ne pas se préoccuper du fait que Kahnawake, l'équivalent d'une petite ville avec près de 10 000 habitants qui vivent, se déplacent et travaillent dans la région, ne soit qu'un espace blanc sur la carte du Plan métropolitain d'aménagement et de développement, dont le texte ne mentionne même jamais le mot « autochtone »?

La population vivant « hors réserve » est disséminée sur le territoire régional. Peu nombreuse à l'échelle de la région, elle peut passer inaperçue. Sa présence se manifeste néanmoins de plus en plus

par l'existence d'un réseau de services et d'activités s'adressant spécifiquement à cette population et géré de manière largement autonome.

Plusieurs organismes d'appartenance communautaire et de services ont pignon sur rue et créent ainsi des lieux de références. Parmi ceux-ci, mentionnons le Centre d'amitié autochtone de Montréal, établi de longue date à l'angle du boulevard Saint-Laurent et de la rue Ontario, et Montréal autochtone, de création plus récente, installé rue Sherbrooke Est. Dans le domaine culturel et artistique, Terres en vues, avenue De Gaspé, organise diverses activités qui culminent dans le festival Présence autochtone de Montréal, tenu chaque année depuis 1990.

Les moyens de la reconnaissance

Les progrès ont été constatés au cours des dernières années, tant sur le plan des services aux communautés que sur le plan de la sensibilisation obtenue par les activités culturelles et la présence au sein des institutions, muséales et autres. Ces progrès devraient également s'accompagner d'un meilleur soutien social et du développement des solutions de logement⁶.

Qu'y aurait-il à faire de plus pour compléter ces efforts dans le domaine de l'aménagement, outre de chercher activement la voie possible d'un règlement des obstacles institutionnels évoqués plus haut à la participation mutuellement acceptée

des communautés territoriales autochtones à l'aménagement régional?

Le projet de créer un lieu de rassemblement bien identifié, présentement en cours de développement sous l'égide de DestiNATIONS conjointement avec Tourisme Autochtone Québec, pourrait jouer un double rôle en donnant une assise immobilière aux organismes à vocation culturelle et touristique et en revêtant un caractère symbolique par sa localisation et son identification. Jusqu'à maintenant, en effet, aucun lieu emblématique montréalais n'est consacré à la présence historique et actuelle des autochtones sur le sol montréalais. Il est à souhaiter que cette dimension symbolique du lieu soit spatialement bien étudiée pour donner un signal fort.

Cette entreprise devrait être complétée par d'autres formes d'identification à divers endroits de la ville, comme la meilleure signalisation des lieux de fouilles archéologiques. Les dénominations publiques référant à des autochtones, très rares et parfois menacées, devraient aussi recevoir une attention particulière. C'est à ces conditions qu'on progressera vers une reconnaissance réelle et partagée dans cet espace urbain dont nous sommes aujourd'hui les héritiers. ✨

Jacques Trudel, urbaniste et diplômé en architecture, a d'abord travaillé au Service d'urbanisme de la Ville de Montréal. Il a ensuite poursuivi sa carrière jusqu'en 2015 dans la fonction publique québécoise.

5 En utilisant ce critère, Statistique Canada se conforme à l'usage international qui le reconnaît comme le meilleur indicateur de dénombrement des populations autochtones à travers le monde.

6 Le recensement indique en note que les données manquent sur les populations résidentes de ces établissements au motif « Permission non accordée ».

7 Source : SECRÉTARIAT AUX AFFAIRES AUTOCHTONES. *Statistiques des populations autochtones du Québec 2012*.

8 Ce problème avait été abordé par le chef de l'Assemblée des Premières Nations du Québec et du Labrador, M. Ghislain Picard, au cours d'une entrevue publiée dans le dossier : « Présence autochtone et aménagement du territoire », *Urbanité*, été 2010, p. 17.

9 Voir notamment à ce sujet : MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX. « Les Premières Nations et les Inuits. » *Politique nationale de lutte à l'itinérance*. 2014 (disponible en ligne). Ce document consacre un chapitre à l'itinérance chez les autochtones et insiste sur la nécessité d'y remédier par des moyens spécifiques.

Un centre consolidé, réinvesti et habité

L'image du « trou de beigne » n'a jamais été vraie pour Montréal, même si l'on a déjà pu craindre une tendance en ce sens. Les urbanistes ont fortement contribué à promouvoir la vision d'un centre multifonctionnel et habité, d'où découle en grande partie l'effervescence actuelle de Montréal.

ADOBE STOCK / FOTOBANK.DE

L'effervescence du centre-ville montréalais

Le réinvestissement dans le centre-ville de Montréal qui se poursuit depuis plusieurs années a permis l'émergence de nombreux immeubles d'usages diversifiés répartis spatialement dans des quartiers identifiables. Cette effervescence offre à la Ville une occasion exceptionnelle de s'investir d'une façon créative et professionnelle pour améliorer l'usage et l'environnement de son centre-ville en mutation. Ainsi, à l'avenir, celui-ci deviendra encore plus accueillant et intéressant pour les citoyens, tout en présentant aussi plus d'attraits pour le tourisme.

» JEAN-CLAUDE MARSAN, urbaniste émérite

Pour comprendre les effets de l'effervescence actuelle du centre-ville sur ses usages et ses paysages, il est instructif de comparer deux temps forts de son développement depuis un demi-siècle. Le premier, à l'ère de la ville moderne, a trait au déplacement du Centre des affaires grâce à l'érection du complexe de la Place Ville-Marie de 1958 à 1962. Le second, à l'ère de la ville postmoderne, concerne la réalisation du projet du Quartier international de 1997 à 2004.

Comme l'a signalé le sociologue Michel Maffesoli¹, la période des années 1960 fut préoccupée par le temps. À cette époque, on prévoyait que la métropole montréalaise atteindrait 7 millions d'habitants en l'an 2000. Encadré par l'urbanisme progressiste, le développement du centre-ville s'est alors projeté dans le temps à venir, prenant la forme d'un diagramme : la Place Ville Marie en fut le pôle et les autoroutes urbaines les embranchements.

Il résulta d'un tel développement des avantages et des inconvénients. En déplaçant le Centre des affaires vers l'Ouest, le projet de la Place Ville Marie a permis la conservation et la mise

en valeur du Vieux-Montréal, a donné naissance à la ville intérieure tout en attirant dans son voisinage des édifices d'intérêt tels la tour de la Bourse et la Place Bonaventure. L'insertion de ces édifices dans la trame urbaine fut cependant brutale : il n'y a guère grand monde qui aime aujourd'hui flâner à leur pourtour. De plus, la Place Bonaventure en témoigne bien, l'architecture de l'époque fut plutôt introvertie et très peu en relation avec les paysages existants.

Le Quartier international constitue le projet fort de la ville postmoderne. Contribuant au réaménagement du square Victoria, il fut intégré d'une façon créative dans ce secteur en donnant naissance à la place Jean-Paul Riopelle et en amalgamant des bâtiments existants, confirmant ainsi le constat de Maffesoli : la ville postmoderne est davantage concernée par l'espace. La multiplication aujourd'hui des « Quartiers » au centre-ville est d'ailleurs révélatrice de cette évolution. Dans les années 1960, il n'y avait guère que le Quartier latin et le Quartier chinois. Aujourd'hui, outre ce Quartier international, se sont ajoutés le Quartier des spectacles, le Quartier du Musée, le Quartier des gares et le Quartier des grands jardins.

Si les immeubles de bureaux ont proliféré au centre-ville au cours des années 1960, maintenant ce sont les immeubles résidentiels de copropriété ou à logements locatifs qui mènent la marche. Ainsi, au Quartier des gares, les deux récents immeubles de bureaux sont accompagnés d'une dizaine de tours résidentielles en cours de réalisation, dont les deux Tours des Canadiens, l'Avenue, le Babylone, le Roccabella, le YUL et l'ICÔNE. Certaines atteignant les hauteurs maximales permises pour protéger les vues du mont Royal, soit une cinquantaine d'étages. Même boom résidentiel du côté du Quartier des spectacles, notamment avec l'Îlot Balmoral, les deux tours prévues sur le site du Spectrum et les deux tours de 20 et 25 étages du projet Laurent & Clark, regroupant 335 condos².

Un centre-ville unifié dans sa diversité
En déplaçant le Centre des affaires, le projet de la Place Ville Marie a accentué à l'époque la division du centre-ville entre l'Ouest et l'Est. Or, aujourd'hui, apparaît une tout autre réalité. D'une part, le Centre des affaires s'est agrandi dans toutes les directions, vers les rues Drummond et de la Montagne, Sherbrooke Ouest, Saint-Urbain et Notre-Dame Ouest. De l'autre, l'émergence au centre-ville de quartiers

1 MAFFESOLI, Michel. *Notes sur la postmodernité : le lieu fait le lien*. Paris, Éditions du Félin/Institut du monde arabe, 2003.

2 CORRIVEAU, Émilie. « Laurent & Clark : deux tours, deux personnalités, une adresse », *Le Devoir*, 16 et 17 avril 2016, p. H5.

identifiables par leurs fonctions et leurs ambiances a effacé la frontière historique du boulevard Saint-Laurent séparant anglophones et francophones. Le Quartier des spectacles s'avère maintenant un aimant pour les citoyens de toutes les origines culturelles. Le Musée McCord-Stewart songe d'ailleurs à s'y installer.

Les campus bornant le centre-ville contribuent pour leur part à son animation tout en enrichissant ses paysages. L'Université Concordia, incluse dans le Quartier des grands jardins grâce au site de l'ancienne maison mère des Sœurs Grises, a contribué à la restructuration de ce secteur du centre-ville avec le pavillon EV et celui de l'École de gestion John Molson. Ces pavillons forment un impressionnant portail de part et d'autre de la rue Guy à l'angle de Sainte-Catherine. L'imposant pavillon J.-A.-DeSève de l'UQAM, ancré à l'angle sud-est des rues Sainte-Catherine et Sanguinet, a eu un effet structurant semblable. Quant à l'Université McGill, elle offre au centre-ville une vue imprenable sur le mont Royal. Il n'y a pas au Canada un centre-ville plus choyé pour la diversité de ses usages, paysages et ambiances.

L'augmentation des résidents dans ce centre-ville élargi va avoir un effet bénéfique également. La multiplication des condos et des appartements dans le Quartier des gares accroîtra l'usage du métro ainsi que l'achalandage de la ville intérieure et de la rue Sainte-Catherine, de même que de celles qui y mènent, telles les rues de la Montagne, Crescent et Bishop. Le Quartier des spectacles profitera aussi de plusieurs de ces avantages. Restent cependant, pour ces deux Quartiers, des questions en attente, notamment concernant la qualité architecturale

de ces nouvelles tours et l'impact de leurs ombres sur les espaces publics.

Le projet de la rue Sainte-Catherine

Le lieu public phare de cette effervescence du centre-ville est la rue Sainte-Catherine. D'un côté, cette artère et ses embranchements assurent des liens avec tous ces Quartiers. De l'autre, par ses commerces, services et ambiances, elle attirera davantage de résidents et d'usagers. Comme elle connaîtra elle-même dans ce contexte des transformations, voilà une occasion unique pour la Ville d'intervenir sur le plan du design urbain en prenant appui sur le projet qu'elle a mis de l'avant pour remplacer les infrastructures souterraines et réaménager la rue.

de repos et de nature. Voilà une possibilité de densifier cette voie d'une façon plus homogène, de bonifier son architecture, d'élargir et de verdifier ses trottoirs, enfin de la doter d'un lieu de nature et de repos fascinant.

La Ville pourrait ainsi tirer parti de la présence du pavillon EV de l'Université Concordia pour réaliser ce lieu. En effet, sur le mur de ce pavillon du côté de la rue Mackay se trouve, déployée sur cinq étages, la remarquable murale photographique florale de Nicolas Baier. Celle-ci domine le paysage de l'îlot voisin, où est logée, dans un agréable espace de verdure longeant la rue Sainte-Catherine, l'église St. James the Apostle. Il s'agirait

Vue panoramique de Montréal



TOURISME MONTRÉAL - STÉPHAN POULIN

C'est la section de la rue Sainte-Catherine entre les rues Peel et Guy, reliée au Quartier des grands jardins et à celui du Musée, qui peut le plus profiter d'un tel projet de design urbain. Car à l'exception de quelques édifices remarquables tel celui du magasin Ogilvy (angle rue De la Montagne), l'environnement de cette section de l'artère est hétéroclite : architecture médiocre, densités et hauteurs en dents de scie, absence de lieux

simplement de raser l'affreux bâtiment situé à l'angle nord-est des rues Sainte-Catherine et Mackay pour agrandir substantiellement cet espace naturel, ce qui mettrait en valeur à la fois l'église et le pavillon universitaire, tout en renouant avec la tradition des squares caractéristiques du centre-ville montréalais. ☀

Jean-Claude Marsan est architecte, urbaniste émérite et professeur émérite à l'Université de Montréal.

ENVIR 3D CONSEILS

www.enviro3dconseils.solutions
514 213-0969
info@enviro3dconseils.solutions

- Gestion intégrée de l'environnement
- Étude environnementale de site Phases I-II-III
- Conformité environnementale
- Audit environnemental
- Gestion de l'aménagement et urbanisme
- Planification environnementale du territoire
- Développement durable



La ville intérieure, un modèle mondial

On a souvent dépeint la ville intérieure de Montréal comme étant le fruit d'une privatisation de l'espace public. C'est pourtant le contraire qui est vrai, puisque les usagers empruntent les corridors des propriétés privées à partir des gares et des stations de métro pour se rendre à leur lieu de travail, en toute sécurité et gratuitement. Sa réalisation et son entretien n'ont rien coûté aux Montréalais. Depuis ses origines en 1962, notre ville intérieure, connue sous le nom de RÉSO¹, est devenue un modèle mondial qui inspire de nombreuses métropoles, comme Hong Kong, Kuala Lumpur et bien d'autres.

» JACQUES BESNER, urbaniste émérite

Peu de villes ont développé un réseau piétonnier intérieur d'étendue comparable. Les plus connus sont le PEDWAY à Chicago et le PATH à Toronto. Ici, plus de 500 000 personnes circulent tous les jours dans les corridors et tunnels de la ville intérieure, accessibles aux heures d'ouverture du métro. Comment cela est-il possible? Il y a bien sûr des raisons climatiques, mais aussi des facteurs liés à la morphologie du centre-ville, à la localisation des lignes du métro, au partenariat avec le secteur privé ainsi qu'au fait que les décideurs publics, fonctionnaires, architectes et urbanistes en sont les maîtres d'œuvre depuis ses tout débuts.

Un centre-ville compact et actif en toute saison

Montréal est une ville d'hiver et elle l'était encore plus il y a 50 ans, avant les changements climatiques qui en ont réduit la rigueur. Malgré tout, le réseau piétonnier intérieur est aussi pertinent qu'à ses débuts, car il a réussi à étendre sur douze mois les activités commerciales et socio-culturelles du centre-ville. Celui-ci, très compact et de forme rectangulaire, est coincé entre le mont Royal et le fleuve Saint-Laurent. Ses deux lignes de métro sont orientées d'est en ouest et ne sont distantes que de 750 m, ce qui favorise le « maillage » des axes piétonniers de la ville intérieure, tel un immense TOD.

Les années 1920 virent l'érection des premiers gratte-ciel à Montréal et l'ouverture des grands magasins sur la rue Sainte-Catherine. La Gare Centrale construite sur le site de la première gare de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) ouverte en 1918 sera inaugurée en 1943, mais il faudra attendre la fin des années 1950 pour que débute

vraiment l'ère contemporaine du centre-ville. Le CN, qui avait auparavant acquis 90 000 m² de terrain réparti sur trois quadrilatères, adossera à la gare son siège social, puis l'hôtel Queen-Elisabeth qui, avec ses 1040 chambres, sera un record pour l'époque.

Les dirigeants du CN approcheront en outre un promoteur de New York, Bill Zeckendorf, qui reconnaîtra immédiatement le potentiel des droits aériens du site, desservi par une gare à proximité de la rue Sainte-Catherine. Il confie le projet à l'architecte Henry N. Cobb de la firme Ieoh Ming Pei & Associates². L'urbaniste Vincent Ponte, du bureau de Pei, aura la tâche de planifier non seulement le réseau piétonnier du projet, mais aussi des terrains environnants. Place Ville Marie ouvrira ses portes en 1962 et sa « plaza » couvrira une immense galerie commerciale reliée à la Gare Centrale par un tunnel sous le boulevard Dorchester³. Sa tour cruciforme de 47 étages était alors le plus haut gratte-ciel du Commonwealth et le troisième au monde en dehors des États-Unis. L'urbaniste Ponte⁴ sera même qualifié de « *Multi-level man* » dans un article du magazine *Time* en 1967.

Les stations du métro du centre-ville : un véritable TOD

Quelques mois avant l'ouverture de Place Ville Marie, les autorités municipales avaient décidé de localiser les stations de métro du centre-ville sous des rues secondaires, celles-ci offrant un meilleur potentiel de développement que les artères commerciales⁵. La Ville acquerra ainsi plus de terrains que nécessaire, profitant de la plus faible valeur des terrains. Les préparatifs de l'Exposition universelle de 1967 forceront l'accélération des

travaux entamés en 1962 et l'on ajoutera les stations Square-Victoria et Bonaventure, auxquelles se relieront le Château Champlain, la Place du Canada, la Tour de la Bourse et la Place Bonaventure, augmentant d'autant l'envergure de la ville intérieure. La Ville mettra ensuite en marché par soumission publique les parcelles excédentaires de part et d'autre des stations. L'attribution des droits de construire par baux emphytéotiques constituait une formule avantageuse, tant pour les promoteurs que pour la Ville, celle-ci étant assurée que les programmes de développement allaient être respectés.

Le métro ouvrit ses portes en 1966, à temps pour l'Expo 67. Dix édifices étaient alors reliés aux stations du centre-ville. L'annonce de l'obtention des Jeux olympiques de 1976 stimulera le marché immobilier et, parmi la vingtaine de nouveaux projets en chantier, sept bénéficieront des droits de construire sur le métro. Fait nouveau, certains promoteurs raccorderont leurs immeubles à d'autres déjà reliés ou en voie de l'être. Le centre-ville de l'Est, rêve du maire Drapeau, verra alors le jour, et grâce à un judicieux remembrement de terrains, à la cession des ruelles par la Ville et à l'adoption d'un premier Plan d'ensemble⁶, le Complexe Desjardins viendra relier les stations Place-des-Arts et Place-d'Armes par un lien piétonnier continu.

Un autre outil de développement de la ville intérieure sera la permission donnée aux promoteurs d'occuper le domaine public sous les rues pour se raccorder au métro. Cette permission, octroyée par règlement du Conseil municipal, fera l'objet d'un contrat liant les parties et comprenant un ensemble de conditions, dont la construction et l'entretien par le promoteur en contrepartie d'un loyer

1 Voir le site : ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7317,79977650&_dad=portal&_schema=PORTAL

2 En collaboration avec les architectes montréalais Affleck, Dimakopoulos, Lebensold, Michaud et Sise.

3 Renommé depuis boulevard René-Lévesque.

4 Ponte a été membre de la CUPU de 1964 à 1990.

5 Il faut souligner ici l'apport de l'urbaniste émérite Guy R. Legault, directeur du Service d'urbanisme de la Ville, qui a mis en œuvre le dossier de localisation du tracé des lignes et emplacements des stations, puis soutenu la participation des architectes pour la construction des stations.

6 Pouvoirs de dérogation aux règles de zonage octroyés à la Ville de Montréal par la *Loi 100* en 1972 (Art. 612a de la Charte) pour des projets sur plus de deux acres (0,8 ha) de terrain.



Plan original de Vincent Ponte tiré de *Traffic Engineering*, Vol. 78, September 1971, page 24 (Diagram B).

annuel nominal, puis la cession d'une servitude de passage sur la propriété du promoteur qui devra être ouverte aux heures du métro depuis la rue.

Une croissance organique continue

Avec l'érection des Promenades de la Cathédrale, des Cours Mont-Royal, de la Place Montréal Trust et du Centre Eaton sera créé, au tournant des années 1980, le plus grand centre commercial de la région métropolitaine, accessible par le métro, le train ou l'auto. Dans l'est du centre-ville, l'Université du Québec à Montréal (UQÀM) installera son nouveau campus au-dessus de la station Berri-Demontigny⁷. La fin des années 1980 sera aussi marquée par une série de mégaprojets reliés à la ville intérieure, soit le Centre de commerce mondial, le 1000 De La Gauchetière et le 1250 René-Lévesque.

Le développement de la ville intérieure n'a cessé depuis de s'étendre, toujours sur les mêmes bases. Avec les nouveaux pavillons de l'UQÀM, le tunnel reliant le Centre Eaton à la Place Ville Marie, le Centre Bell, l'agrandissement du Palais des Congrès, puis le Quartier international de Montréal⁸ et bientôt le nouveau Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM), RÉSO est aujourd'hui le réseau piétonnier protégé le plus étendu au monde.

La Ville de Montréal possède un équipement urbain unique, sans avoir eu à investir pour le réaliser, l'entretenir et le surveiller. Grâce à la symbiose entre la ville intérieure et les artères commerciales, le centre-ville a pu garder sa vitalité malgré les crises économiques. La ville intérieure est aussi devenue, au fil des ans, une attraction courue qui s'ajoute aux autres produits touristiques de la métropole, en plus d'accueillir elle-même des événements comme les expositions sur la grande place du Complexe Desjardins et l'exposition annuelle *Art souterrain*. Tous ces atouts en font un modèle reconnu à l'échelle mondiale. 🌟

Jacques Besner, urbaniste émérite, est détenteur d'un baccalauréat en architecture et d'une maîtrise en urbanisme de l'Université de Montréal. À la suite de divers emplois au Gouvernement du Québec et dans le secteur privé, il est embauché comme urbaniste par la Ville de Montréal en 1983. Il a coordonné la préparation de divers plans d'ensemble et dossiers urbains d'envergure, dont celui de la ville intérieure. Maintenant retraité, il agit comme consultant et bénévole au sein de diverses organisations.

⁷ Renommée depuis Berri-UQÀM.

⁸ L'urbaniste émérite Clément Demers sera le maître d'œuvre du Quartier international.

2016 INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS, WWW.ITOE.ORG. USED BY PERMISSION

RÉHABILITATION DES QUARTIERS ANCIENS

Le succès d'une approche systémique et collaborative

Pour réhabiliter des quartiers anciens, il faut les remettre sur le marché, c'est-à-dire créer dans ces quartiers, par des opérations urbaines de très grande qualité, des environnements attirants tant pour la fonction résidentielle que commerciale ou d'affaires. En utilisant une approche systémique et collaborative à l'échelle de quartiers entiers avec la participation des pouvoirs publics et des promoteurs privés, il devient alors possible d'atteindre une masse critique suffisante pour avoir un effet d'entraînement durable, ce que la requalification d'immeubles à la pièce n'atteindra qu'exceptionnellement.

» **CLÉMENT DEMERS**, urbaniste émérite

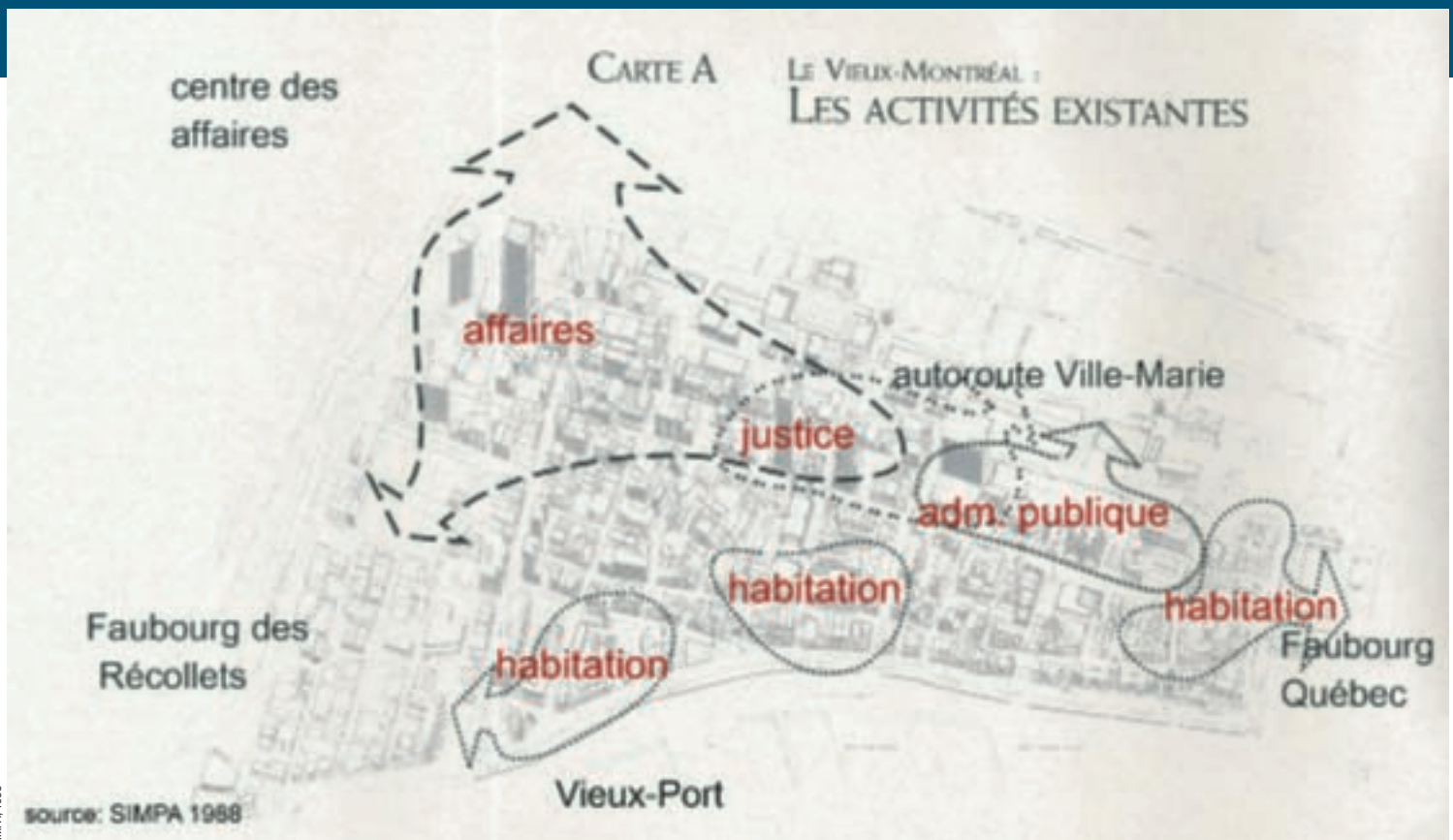
Le quartier ancien aujourd'hui appelé le « Vieux-Montréal » est situé le long du fleuve Saint-Laurent, là où la ville a été fondée en 1642. Il a connu une période de déclin difficile au début des années 1960, par suite du déplacement des activités d'affaires vers un nouveau secteur en développement autour de

la Place Ville Marie et des entrepôts tributaires des activités portuaires vers les grands axes autoroutiers. De plus en plus d'immeubles anciens du XIX^e et du début du XX^e siècle étaient alors abandonnés, si bien qu'au recensement de 1976, il n'y avait qu'à peine plus de 555 habitants dans le quartier et ses faubourgs.

L'entente historique de deux pouvoirs publics

Dès 1979, le ministère des Affaires culturelles du Québec et la Ville de Montréal concluaient une entente quinquennale, l'Entente MAC-Ville, renouvelée depuis à plusieurs reprises, qui visait à soutenir la conservation et la mise en valeur du bâti patrimonial à Montréal et, plus spécialement, à réhabiliter le Vieux-

Plan stratégique du Vieux-Montréal (1988) : la mise en valeur passe par le développement des faubourgs



Montréal laissé longtemps à l'abandon après avoir échappé de justesse à la destruction. Au fil des ans, cette entente a permis d'intervenir pour assurer le réaménagement d'espaces publics – place Jacques-Cartier, Champ-de-Mars – requalification de bâtiments publics – marché Bonsecours, hôtel de ville – et la création d'institutions publiques, comme le Musée d'histoire et d'archéologie Pointe-à-Callière inauguré en 1992 sur les lieux mêmes de la fondation de Montréal.

À la fin des années 1980, la portée et la souplesse de cette entente entre pouvoirs publics ont permis à la Société immobilière du patrimoine architectural de Montréal (SIMPA), elle-même issue de l'Entente, de définir une approche de planification originale pour mettre en valeur le Vieux-Montréal, approche qui fut ensuite utilisée pour requalifier des territoires contigus et complémentaires à la vieille ville : le Quartier international

(27 hectares), en 1999, et le Quartier des spectacles, secteur Place des arts (30 hectares), en 2007.

Cette approche repose sur les modèles systémiques développés notamment par Ludwig von Bertalanffy en biologie et Norbert Wiener en cybernétique, appliqués à la gestion de grands projets urbains, et repose aussi sur l'approche collaborative, soit le partage d'informations entre les diverses parties prenantes très en amont des processus traditionnels de consultation, de manière à favoriser l'adhésion et l'appropriation collective des projets.

Le Vieux-Montréal : une île dans une ville elle-même insulaire

Dans le Vieux-Montréal, l'équipe de la SIMPA constatait dès 1988 que la ville ancienne se trouvait coupée du Montréal moderne au nord par le creusement de l'autoroute Ville-Marie, à l'est et à l'ouest par l'abandon des anciens faubourgs, laissés à l'état de « *no man's land* », et

était privée d'accès au fleuve au sud par les infrastructures et l'activité portuaires (voir les cartes). Il fallait donc rétablir des ponts, en explorant le potentiel d'expansion des fonctions existantes sur le territoire (administration publique, justice, affaires, habitation) ainsi que le potentiel d'implantation de nouvelles fonctions (commerce international, création culturelle) à partir de petits foyers d'activité existants, mais précaires, ou de grands projets dont les plans n'étaient pas encore dressés, telle la Cité internationale devenue plus tard le Quartier international.

Le développement des faubourgs, où abondaient les terrains disponibles, paraissait une avenue prometteuse. Toutefois, au-delà de cette approche encore toute théorique, il importait de bien définir la relation entre chacun des sous-systèmes existants en termes de fonctions urbaines et d'espaces, afin de déterminer sur lequel de ces sous-systèmes intervenir en premier

Cartes extraites du plan stratégique du Vieux-Montréal montrant comment les fonctions traditionnelles (A) et de nouvelles fonctions (B) pouvaient se développer à l'intérieur de l'arrondissement historique et s'étendre dans les faubourgs pour créer des liens vers les autres quartiers.



source: SIMPA 1988

SIMPA, 1988

lieu. L'hôtel de ville de Montréal était à cette époque bordé de terrains de stationnement de surface sur trois côtés – place Jacques-Cartier au sud, Champ-de-Mars au nord et terrain vague à l'est –, ce qui était un non-sens, tant du point de vue fonctionnel qu'urbanistique et patrimonial. Le développement sur le flanc est du complexe Chaussegros-de-Léry livré en 1992, qui comprenait des bureaux pour la fonction publique municipale, des résidences ainsi qu'un vaste stationnement souterrain, a permis de rendre sa dignité à l'hôtel de ville, de restituer le caractère historique du Champ-de-Mars en y découvrant les vestiges des anciennes fortifications, de réaménager la place Jacques-Cartier, lieu de rassemblement et de destination touristique, et de combler en partie le manque de stationnement qui freinait l'investissement privé dans le secteur.

À peu près simultanément (1991), dans un secteur de l'ouest du Vieux-Montréal appelé à faire partie du Quartier international quelques années plus tard, s'était développé le projet du Centre de commerce mondial avec une composante hôtelière et un stationnement souterrain de 600 places. C'est donc le remplacement des stationnements de surface par des stationnements intérieurs souterrains qui a produit, par ses effets, la valeur ajoutée dont le quartier avait besoin pour stimuler son redéveloppement, les extrants de ce projet initial devenant les intrants des suivants, pour reprendre le vocabulaire de l'approche systémique. En 1992, après seulement quatre années d'efforts soutenus et concertés entre le public et le privé, il y avait déjà pour 1,34 milliard de dollars de projets dans la vieille ville, couvrant quelque 575 000 m² de plancher additionnel, rénové ou restauré, dédié à des usages diversifiés et complémentaires.

L'importance des liens de communication dans la requalification d'un quartier

En novembre 1993, à l'issue d'un colloque de deux jours organisé conjointement par la SIMPA et l'Université du Québec à Montréal (UQAM), les parties prenantes jusqu'alors isolées par leur spécialité ou leur statut dans le quartier décidèrent de créer la Table de concertation du Vieux-Montréal, un forum d'échanges qui existe toujours et demeure notamment utile dans la

mitigation des conflits entre fonctions et usages divers. Il s'agissait là d'une première version de ce qui allait devenir l'approche collaborative dans les grands projets montréalais.

En 1996, le Palais des Congrès de Montréal, construit au-dessus de l'autoroute Ville-Marie à la limite nord du Vieux-Montréal, manifestait des besoins d'agrandissement qui ne semblaient pas pouvoir être satisfaits sur place. Le déménagement projeté du Palais, l'un des trois plus importants en Amérique du Nord pour l'accueil des congrès internationaux, aurait compromis l'avenir

« C'est aussi par sa formule collaborative que se distingue le projet du Quartier international. Il a en effet été réalisé dans le cadre d'un véritable partenariat public-privé, impliquant un grand nombre de partenaires qui ont travaillé en étroite collaboration. »

du secteur en le privant d'une destination prisée par les congressistes et le tourisme d'affaires, ce qui aurait eu des effets négatifs notamment sur le Centre de commerce mondial voisin. Par ailleurs, l'abandon sur place de l'immeuble de béton massif et quasi aveugle où logeait le Palais aurait posé d'énormes défis de vocation.

Tous les partenaires du milieu se sont donc mis au travail pour définir un projet qui permettrait l'agrandissement sur place du Palais, qu'on aurait doté par la même occasion d'une plus grande ouverture sur son environnement urbain. Plusieurs scénarios furent envisagés pour donner une nouvelle impulsion à ce secteur identifié depuis plusieurs années par la Ville comme propice à l'établissement d'une « Cité internationale » articulée autour de la Bourse de Montréal, du Centre de commerce mondial, où la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) avait des bureaux, et du siège de l'Organisation de l'aviation civile inter-

nationale (OACI), une agence de l'ONU. C'est dans ce contexte qu'en 1997, les urbanistes Renée Daoust et Réal Lestage, de la firme montréalaise Daoust Lestage, parvinrent à convaincre les dirigeants de la CDPQ de réaliser un projet d'aménagement urbain, le Quartier international de Montréal (QIM), pour accompagner l'agrandissement éventuel du Palais.

C'est aussi par sa formule collaborative que se distingue le projet du Quartier international. Il a en effet été réalisé dans le cadre d'un véritable partenariat public-privé, impliquant un grand nombre de partenaires qui ont travaillé en étroite collaboration : la CPDQ, le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada, la Ville de Montréal ainsi que tous les propriétaires riverains bénéficiant des investissements publics et acceptant de payer une taxe d'amélioration locale, regroupés au sein de l'Association des riverains du Quartier international de Montréal (ARQIM).

Suite à la signature de la première entente MAC-Ville, et plus particulièrement depuis 1988, plus de dix milliards de dollars ont été investis par des promoteurs privés dans le Vieux-Montréal et ses faubourgs. Alors qu'en 1976 le secteur ne comptait que 555 résidents, plus de 9500 personnes y habitaient en 2011. Cet accroissement spectaculaire se poursuit avec la construction de nouveaux projets et la rénovation du parc immobilier existant. Les activités d'affaires et de tourisme se sont développées à un rythme soutenu. Le taux d'occupation des immeubles de bureaux qui était deux fois supérieur à celui du centre des affaires au début des années 1980 est maintenant comparable.

Aujourd'hui, plus de 30 hôtels de 10 à 370 chambres accueillent des millions de touristes et de gens d'affaires, pour le plus grand bonheur des centaines de commerçants et de restaurateurs qui ont pignon sur rue dans ce quartier riche d'une architecture résidentielle, commerciale, industrielle et institutionnelle unique, témoignant de plus de trois siècles d'histoire. La collaboration soutenue entre les initiatives publiques et privées et l'approche systémique mise de l'avant auront été à l'origine de ce grand succès qui est maintenant durable. ✨

Clément Demers, urbaniste émérite, est architecte et gestionnaire de projet, et a été directeur général de la SIMPA de 1988 à 1994 et du Quartier international de Montréal de 2000 à 2015.

QUARTIERS DU CENTRE

Réinventer Montréal par le design de ses espaces publics

Aménager l'espace public fournit l'occasion rare d'orienter et de marquer de manière pérenne le développement de secteurs urbains entiers, les faisant passer de non-lieux à destinations recherchées. L'étude iconographique de l'évolution historique de Montréal démontre d'ailleurs de façon éloquente l'influence déterminante et durable qu'ont eue les places publiques dans le développement de la ville et dans la formation de son identité.

» RENÉE DAOUST, urbaniste émérite
» RÉAL LESTAGE, urbaniste émérite

Peu de gens se souviennent des lots vacants et des stationnements de surface que l'on retrouvait dans les secteurs du Quartier international de Montréal et du Quartier des spectacles il y a à peine une dizaine d'années. Pourtant, ces non-lieux urbains, en marge de l'animation montréalaise, étaient alors considérés comme non sécuritaires et de peu d'intérêt.

C'est par le levier à la fois de la requalification de l'espace public et d'investissements concertés que se sont développés ces deux quartiers du centre-ville montréalais. Aujourd'hui lieux de destination prisés, ces témoins de la vie financière et

culturelle de Montréal présentent une animation urbaine soutenue et un fort attrait sur le plan immobilier.

L'analyse de ces deux opérations de réhabilitation urbaine révèle d'abord l'importance de leaders visionnaires en amont du processus qui défendront le projet, de son amorce à la finalisation des travaux, parfois même jusqu'à l'occupation des lieux publics.

Ces leaders œuvrent souvent à l'extérieur de la machine municipale, même si l'intervention porte essentiellement sur le domaine public. En effet, la structure des institutions municipales empêche celles-ci d'agir efficacement dans le contexte des échéanciers serrés des opérations de grande envergure. La stratégie

retenue implique ainsi souvent des organisations paramunicipales ou à but non lucratif dédiées bénéficiant de l'imputabilité nécessaire à une prise de décision structurée, efficace et responsable.

Soulignons aussi la nécessaire concertation avec des gestionnaires, des professionnels de l'aménagement, des architectes et designers urbains, basée sur un véritable travail d'équipe et d'intégration pluridisciplinaire et un processus décisionnel optimisé.

Pour faire en sorte que l'intervention sur le domaine public rallie les investisseurs publics et privés ainsi que les intérêts des propriétaires riverains, des occupants et des usagers, il faut une vision mobilisatrice. Cette dernière se définit par une compréhension de l'échelle urbaine et une maîtrise de multiples disciplines — le design urbain, l'architecture, le paysage et le design industriel — pratiquées de façon intégrée afin d'assurer une cohérence d'ensemble. Pour que cette vision soit bien communiquée et bien comprise, un dialogue soutenu entre les parties prenantes responsables et décisionnelles est nécessaire. C'est également ce dialogue qui permettra à tous de comprendre les contraintes spécifiques du donneur d'ouvrage ainsi que les exigences de la stratégie de mise en œuvre. Toutefois, trop souvent, la hiérarchie à outrance de notre société actuelle ne permet plus cette communication directe entre l'expert-conseil et les décideurs.

Une vision mobilisatrice représente aussi une opportunité et une responsabilité civiques uniques tout en requérant des investissements adéquats afin de permettre la réalisation d'espaces publics de grande qualité et qui répondent au contexte spécifique de l'intervention. Il s'agit là d'un geste de développement durable : investir dans la qualité et la pérennité. Le contexte actuel favorisant

La place des Festivals



MARC CRAMER

plutôt l'octroi des contrats aux plus bas soumissionnaires, il est urgent de mettre en place un processus de sélection compétitif où l'équilibre entre la qualité et le prix permettra d'atteindre le meilleur rapport qualité-coût pour la réalisation des ouvrages.

De la Cité internationale au Quartier

Dans les années 1980 et 1990, le secteur délimité par la rue University, l'avenue Viger, le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Antoine est qualifié de Cité internationale en raison des multiples sièges sociaux qui s'y trouvent. Toutefois, la zone se caractérise par un état de déstructuration avancé compte tenu des nombreux lots vacants dominés par le stationnement de surface et de la tranchée à ciel ouvert de l'autoroute Ville-Marie.

En 1997, à l'annonce de l'agrandissement du Palais des Congrès, l'agence Daoust Lestage élabore un plan d'aménagement du secteur, une prestation offerte spontanément sur une base volontaire. En s'inspirant des opérations de même nature à Lyon, l'agence identifie alors la Caisse de dépôt et placement du Québec (CPDQ) comme intervenant clé pour la réalisation de l'opération, celle-ci détenant alors de multiples propriétés immobilières dans le secteur.

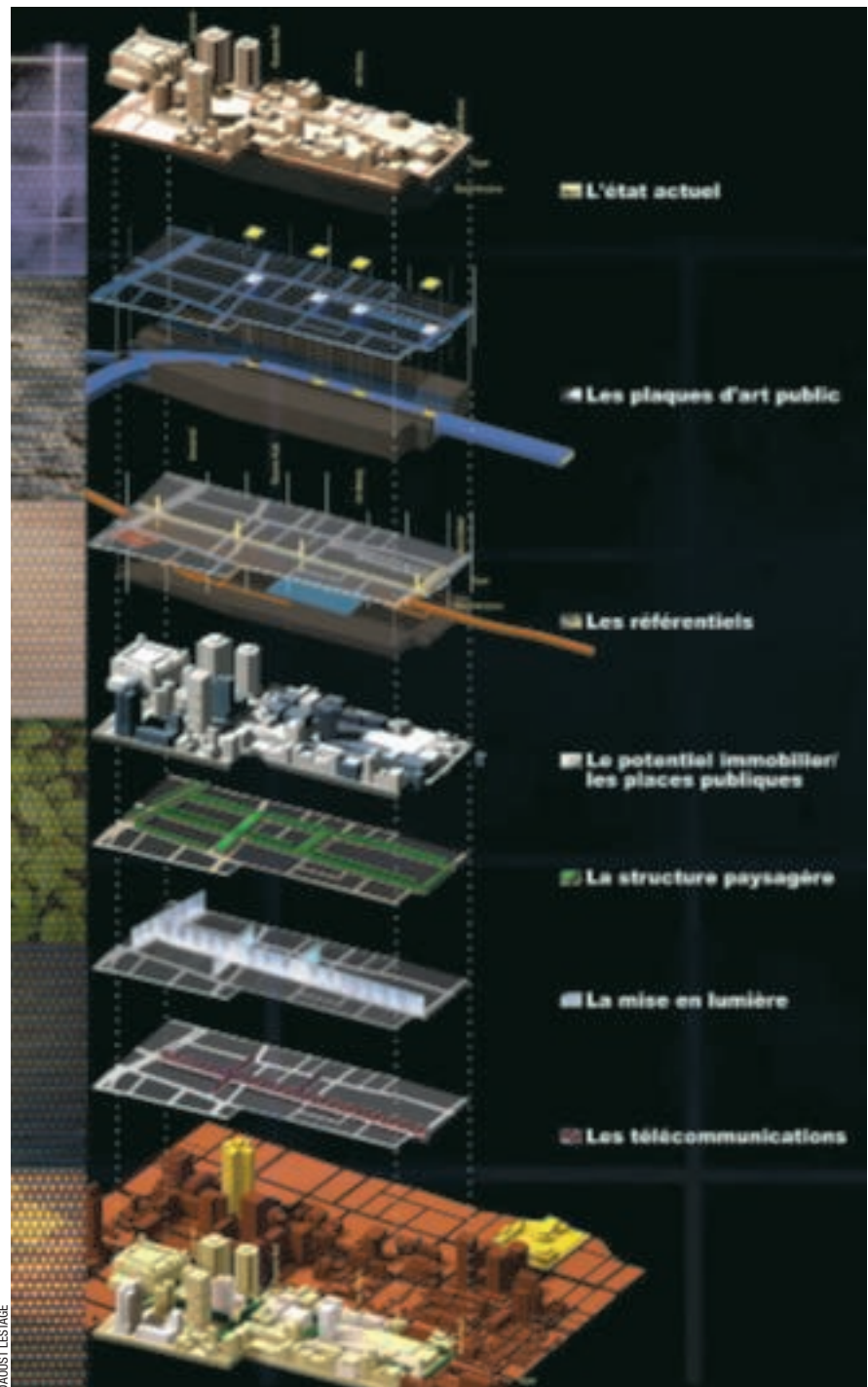
Concours de circonstances, la CPDQ accepte de devenir le chef d'orchestre de la réhabilitation du secteur, renommé Quartier international de Montréal (QIM), et contribue à la création de l'organisme à but non lucratif du même nom qui, de concert avec l'équipe de Daoust Lestage, gère et réalise le projet. Au conseil d'administration du QIM siègent des représentants de la Ville, des gouvernements fédéral et provincial, des propriétaires riverains et de la Caisse, traduisant cette volonté d'un effort concerté pour la réalisation de l'opération urbaine.

Le plan proposé mise d'abord et avant tout sur une lecture rigoureuse du site d'intervention et de ses enseignements historiques afin d'élaborer une proposition d'aménagement contemporaine en référence au génie du lieu. Les espaces publics nord-sud, soit l'axe de la rue University (aujourd'hui boulevard Robert-Bourassa), le square Victoria réhabilité et la nouvelle place Jean-Paul-Riopelle avec sa sculpture-fontaine « La Joute »

sont aménagés de façon distinctive; ils permettent de retisser des liens privilégiés entre le Vieux-Montréal et le Centre des affaires tout en créant un véritable lieu de destination¹.

Le Quartier international est aujourd'hui une adresse prisée, enrichie par un

nouveau cadre bâti érigé sur les lots autrefois vacants; deux milliards de dollars y ont été investis sur une période d'un peu plus de dix ans, confirmant le pouvoir attractif d'espaces publics de qualité et leur utilisation à titre de levier immobilier².



Le concept d'aménagement du Quartier international

1 Pour en savoir plus sur le projet et sur les prix et distinctions qu'il s'est mérités, voir la description fournie sur le site Web de la société AGIL.

2 BERGERON, Maxime. « L'édifice de la Caisse a 10 ans ». *La Presse*, 21 décembre 2012.

Du spectacle au Quartier

L'aménagement du Quartier des spectacles s'amorce en 2007 par un appel de propositions visant la production d'un programme particulier d'urbanisme³, pour lequel les services de Daoust Lestage sont retenus sur une base qualitative. En réponse à la désertion de ce secteur de la ville au profit des salles de spectacles de banlieue, la commande se veut claire : créer un véritable lieu de destination à Montréal afin de confirmer l'importance de ce secteur en tant que pôle culturel.

À l'instar du Quartier international, le plan proposé mise sur le caractère ludique du quartier (mise en lumière, graphisme) et sur la nécessité de créer des espaces publics structurants, à l'échelle des besoins et en adéquation avec la trame des îlots types montréalais. Mentionnons par ailleurs la mobilisation exceptionnelle des propriétaires riverains provenant majoritairement du milieu culturel, un atout majeur pour la mise en œuvre du Quartier.

La vision élaborée pour le Quartier des spectacles se définit par la création d'un réseau d'espaces publics animés, tant en mode événementiel lors des festivals qu'en mode urbain, étant fréquentés et traversés au quotidien. Visuellement interconnectés, les espaces publics s'articulent autour du secteur de la Place des Arts : la place des Festivals et ses vitrines habitées, la promenade des Artistes et ses vitrines éphémères, le Parterre, l'Esplanade Clark et la rue Sainte-Catherine.



Place Jean-Paul-Riopelle,
Quartier international

STEPHAN POULIN

Les signatures urbaines, paysagères, architecturales, lumineuses et cinématiques contribuent à la définition d'un quartier structuré et structurant au cœur du centre-ville. Le génie du lieu est célébré par la fontaine interactive de la place des Festivals et des caniveaux de brume du Parterre, référence iconographique au spectacle, et par des vitrines habitées et des vitrines éphémères mettant en avant-scène le pouls de la vie culturelle montréalaise.

À ce jour, les retombées économiques immobilières du Quartier des spectacles se chiffrent à 1,5 milliard de dollars⁴, incluant les projets de la Maison du Festival, de l'édifice des Grands Ballets canadiens et du nouveau siège social de l'Office national du film (ONF). D'autres

projets, dont un bâtiment résidentiel face au Parterre et le nouveau Musée McCord, sont aussi prévus.

Expression permanente d'une culture, les espaces publics de qualité exercent un pouvoir structurant sur le développement tant immobilier que touristique d'une ville. Avec l'apport d'un organisme comme le Partenariat du Quartier des spectacles qui en assure l'animation, ces espaces deviennent le lieu d'expression d'une culture événementielle et urbaine soutenue, optimisant ainsi la qualité attractive et la fréquentation de ces nouveaux espaces urbains. ✨

Renée Daoust, architecte et urbaniste émérite, et Réal Lestage, urbaniste émérite, sont les associés de l'agence Daoust Lestage inc. – architecture et design urbain.

3 VILLE DE MONTRÉAL. *Programme particulier d'urbanisme : Quartier des spectacles*. 2007 (disponible en ligne).

4 GROUPE ALTUS. *Étude des retombées économiques immobilières liées au projet d'aménagement du pôle Place des Arts*. 2014 (disponible en ligne)



Hélène Doyon
urbaniste - conseil

514.929.5738 / hdoyon@hdurbaniste.ca

L'urbanisme de solutions

Des quartiers diversifiés, inclusifs et conviviaux

La reconstruction de la ville sur elle-même est un processus continu dans l'ensemble du territoire. Elle assure une transition progressive des milieux de vie vers un aménagement mieux adapté aux exigences de la convivialité, de la valorisation du patrimoine bâti et de la qualité de l'habitat.

ADOBE STOCK / LINDA GAGNON

Reconstruire la ville sur elle-même

Un nouveau courant d'urbanisme caractérise la transformation qu'a connue Montréal depuis le milieu des années 1980. Ce courant, véhiculé notamment dans plusieurs villes européennes, vise à reconstruire la ville sur elle-même, une notion qui englobe autant ce que certains désignent comme la réhabilitation de secteurs que la reconstruction systématique de lieux ou encore le redéveloppement urbain. Reprise par le plan d'urbanisme de 2004, cette notion s'applique également aux opérations de planification en cours qui s'inspirent de cette même perspective.

» SYLVAIN DUCAS, urbaniste émérite

L'évolution de la forme urbaine de Montréal, son expansion ou sa transformation ont été, historiquement, le fait de projets. L'industrialisation, associée au développement des infrastructures de transport, dès le milieu du XIX^e siècle, marquera la transformation de Montréal par la construction du port, du chemin de fer, du canal de Lachine, des usines, des églises, des quartiers résidentiels et, plus tard, des gratte-ciel et du métro.

Au cours des vingt-cinq dernières années, la transformation de Montréal, notamment le centre de l'île, a été aussi le fait de projets urbains, certains d'envergure, d'autres plus modestes. Ceux-ci viendront toutefois marquer une rupture avec les projets des années 1960 et 1970, qui visaient à assurer le progrès par la construction de larges boulevards et d'autoroutes et par la démolition de quartiers pour faire place soit aux gratte-ciel du centre-ville, soit à des ensembles résidentiels jugés parfois impersonnels, ce qui entraîna souvent une résistance citoyenne à plusieurs de ces projets, jugés brutaux.

Le retissage de la ville centrale

C'est au cours des années 1980 qu'une nouvelle prise de conscience s'est forgée

sur la qualité de l'aménagement urbain. Le débat public en réaction à un projet commercial dans l'axe de l'avenue McGill College avivera la prise de conscience des citoyens et des promoteurs immobiliers eux-mêmes à l'égard de la qualité de l'aménagement du centre-ville. Le premier plan d'urbanisme de Montréal, adopté en 1992, y favorisera la construction résidentielle grâce aux nouvelles règles d'urbanisme et aux programmes municipaux d'habitation. Ces mesures porteront leurs fruits, puisque la croissance démographique aura été de l'ordre de 20 % au centre-ville depuis le début des années 1990, ce qui en fait un cas presque unique en Amérique du Nord avec Toronto.

Le retissage du centre-ville se poursuivra dans la première décennie des années 2000 avec les projets du Quartier international et du Quartier des spectacles. Ces projets auront assuré la reconstruction de quartiers aux abords du centre des affaires autrefois marqués par la discontinuité du tissu urbain que créaient des îlots vacants voués au stationnement, sans grande valeur de taxation foncière. L'effervescence immobilière résidentielle aura aussi permis de retisser de vastes pans négligés du centre-ville par le redéveloppement

des faubourgs Québec et Saint-Laurent dans l'est et, plus récemment, par la construction de nombreuses tours résidentielles dans l'ouest.

Dans la périphérie du centre, les opérations de rénovation de logements soutenues par des programmes municipaux associées à une prise de conscience du patrimoine bâti et à la défense des quartiers par les Montréalais se matérialiseront surtout par la revitalisation des quartiers des arrondissements centraux, aussi bien Le Plateau-Mont-Royal, Rosemont-La Petite-Patrie et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve que Le Sud-Ouest et Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce.

La construction résidentielle du vaste terrain des anciennes usines Angus par la Société des terrains Angus, au cours des années 1980, représente aussi un bel exemple de prise en charge par les associations de citoyens et un organisme parapublic afin de mettre en valeur une friche industrielle et d'y créer un quartier de grande qualité.

La notion de la reconstruction de la ville sur elle-même est reprise par le plan d'urbanisme de 2004. En ne considérant que les ensembles fonciers de plus d'un hectare, on constate alors que

seulement 11% du territoire de l'île est disponible pour la construction, soit principalement de grands terrains vacants aux extrémités est et ouest de l'île et de grands secteurs à transformer dans les anciennes aires industrielles.

Mais il ne faut pas perdre de vue que de nombreuses constructions résidentielles continueront de se réaliser au cœur même des secteurs établis, sur de petits ensembles fonciers. Une multitude de projets d'insertion, parfois modestes, viendront combler les terrains vacants disséminés dans les différents quartiers, remplaceront des stations-service ou transformeront des usines désaffectées, venant ainsi consolider les quartiers centraux déjà desservis par le transport en commun, des équipements collectifs et des services commerciaux. Une étude récente a d'ailleurs confirmé que près de 100 000 logements ont été construits dans la trame urbaine existante entre 2001 et 2015, majoritairement dans les quartiers desservis par le réseau du métro.

Le redéveloppement du quartier Griffintown se démarque toutefois par l'ampleur des constructions résidentielles adoptant une forme urbaine distincte du quartier d'insertion. La transformation de ce quartier industriel du XIX^e siècle en un quartier résidentiel plus dense, aux confins du centre des affaires, permettra d'y construire quelque 10 000 logements au cours des prochaines années.

Autre exemple : sur le terrain d'une ancienne gare de triage aux abords des stations Acadie et Outremont se construira aussi le projet du site Outremont, un quartier résidentiel et universitaire de 1 300 logements attendant aux premiers édifices d'un pôle universitaire scientifique de 150 000 m². Ce projet vise également à faire le pont avec les secteurs avoisinants par le maillage d'entreprises au pôle scientifique universitaire.

Les défis des années 2020

Depuis les vingt-cinq dernières années, les opérations de réhabilitation ou de redéveloppement ont visé surtout des

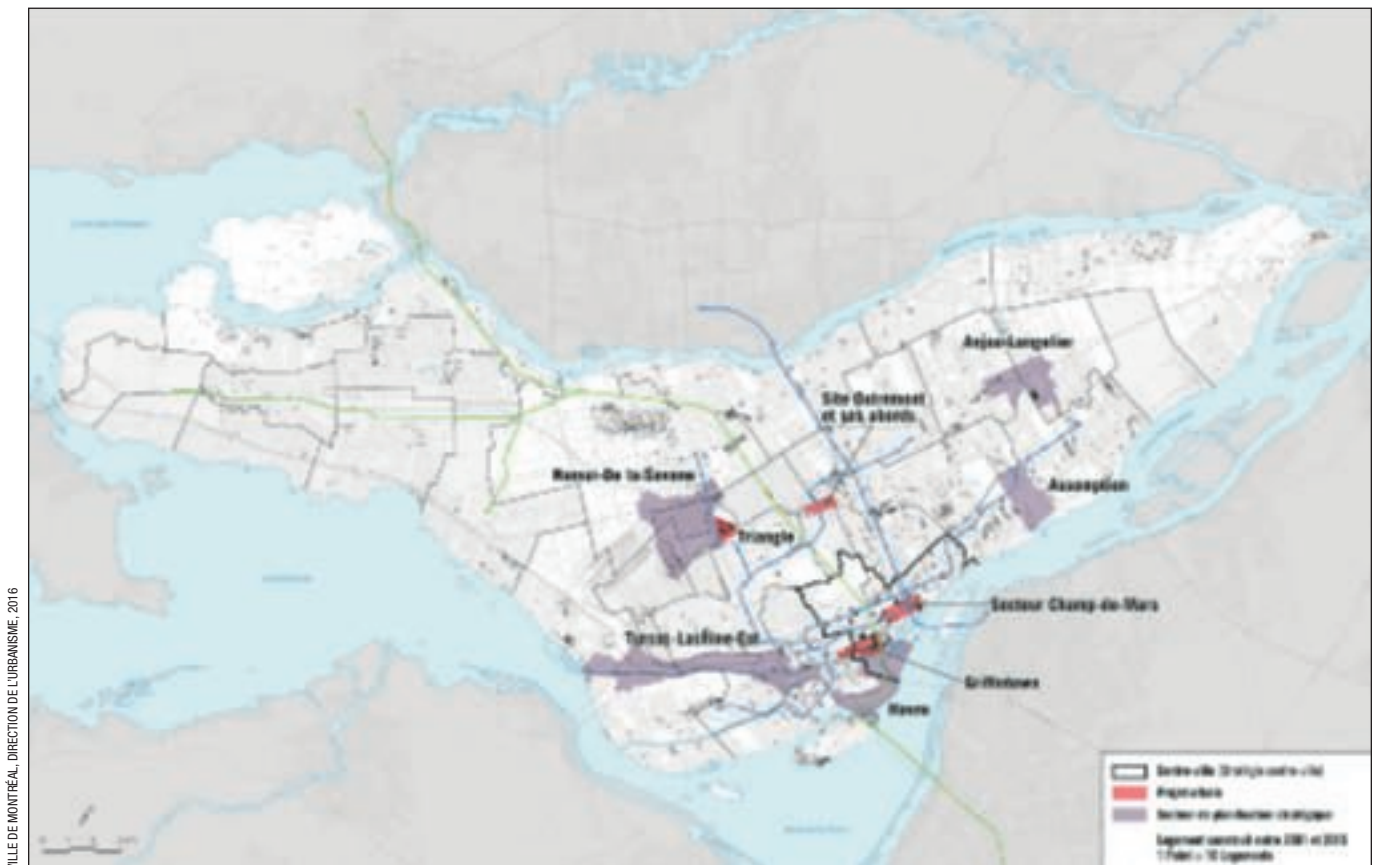
secteurs issus de l'urbanisation de la période 1870-1950, dans le centre-ville ou dans les quartiers centraux, avec un tissu urbain plus dense et une grille de rues adaptée aux déplacements actifs.

Les futurs projets urbains situés dans des zones urbanisées après les années 1950 soulèvent des enjeux d'aménagement et de design urbain nouveaux. Ils devront permettre de retisser des quartiers et de donner un sens plus urbain à ces morceaux de ville, tout en alliant des objectifs de densification et d'aménagement durable.

Le schéma d'aménagement de l'agglomération adopté en 2015¹ reconnaît des secteurs stratégiques de planification, qui sont appelés à changer de vocation dans une perspective de densification et de diversification des activités urbaines. Ces secteurs sont liés à des infrastructures de transport collectif actuelles ou à venir.

Le secteur où se situe le projet Le Triangle, entrepris dès 2009, en est un bon exemple.

1 VILLE DE MONTRÉAL. Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, 2015 (disponible en ligne).



VILLE DE MONTRÉAL, DIRECTION DE L'URBANISME, 2016

Sur un territoire de moins de 30 hectares, aux abords de l'autoroute Décarie, de la rue Jean-Talon et de la station de métro Namur, quelque 4 500 logements surgis-

sent déjà d'un secteur industriel plus récent, issu des années 1960, caractérisé par des installations vouées au commerce automobile. Ce projet sera le fer-de-lance

du renouveau aux abords de cette station de métro à un jet de pierre de l'ancien hippodrome. Ce secteur offre en effet la possibilité d'une diversification et d'une densification des activités urbaines. En y ajoutant la capacité d'accueil du terrain de l'ancien hippodrome, c'est quelque 8 000 logements qui pourront y être construits d'ici 2030, en plus de projets immobiliers commerciaux ou de services.

La transformation du secteur Anjou-Langelier, qui sera desservi par le prolongement de la ligne bleue du métro, offre de son côté une capacité d'accueil de plus de 5 000 logements. Des projets immobiliers se confirment aussi aux abords de la station Assomption et dans le secteur Lachine-Est, ajoutant à terme quelque 7 000 logements dans un horizon de 2030.

L'annonce récente de l'implantation du Réseau électrique métropolitain (RÉM), reliant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal et à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, offrira d'autres occasions de consolidation de secteurs aux abords de certaines gares sur le parcours du RÉM, que ce soit près du centre-ville et dans Griffintown, ou encore dans les arrondissements Saint-Laurent et Pierrefonds-Roxboro.

Ces divers projets de renouvellement urbain s'inscrivent toujours dans la mouvance de la reconstruction de la ville sur elle-même. Les secteurs concernés sont tous localisés aux abords d'infrastructures lourdes de transport collectif et offrent une capacité d'accueil importante en termes de projets résidentiels ou de services. Cependant, ils représentent des défis différents, étant le produit de l'urbanisation de l'après-Seconde Guerre mondiale, caractérisée par la domination de l'automobile et un tissu urbain très lâche.

Ce type d'opérations nécessitera une réflexion nouvelle quant au rapport à l'urbain. Ce défi devra être relevé également dans d'autres villes issues de ce courant d'urbanisation d'après-guerre, ainsi que dans les couronnes des villes plus anciennes, à Montréal et ailleurs au Québec. Un « projet urbain » en soi. ✨

Sylvain Ducas, urbaniste émérite, est directeur de l'urbanisme à la Ville de Montréal.



Vue aérienne du Technopôle et du quartier Angus, arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie.

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ANGIUS



Projet réalisé dans le secteur Le Triangle, arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce.

VILLE DE MONTRÉAL

La patrimonialisation des quartiers centraux et des centres historiques

La démolition de la maison Van Horne, en 1973, est considérée comme un moment inaugural du combat du patrimoine à Montréal¹. Où en sommes-nous quelque 40 ans plus tard ? C'est la question à laquelle ce texte tentera d'apporter réponse en s'intéressant aux quartiers anciens de l'île de Montréal et aux centres historiques de la région métropolitaine.

» GÉRARD BEAUDET, urbaniste émérite

La prise de conscience de la vulnérabilité de l'héritage urbain de l'ère victorienne suscitée par cette destruction a entraîné la constitution de groupes de défense du patrimoine, notamment de Sauvons Montréal (1973) et d'Héritage Montréal (1975) ainsi que le passage d'une approche à la pièce de la conservation à une perspective plus globale. La bataille menée pour la sauvegarde du quartier Milton Parc aura cristallisé cette évolution, notamment en ciblant un patrimoine « ordinaire ». Tout n'était pas gagné pour autant, loin de là. On était encore loin d'une approche urbanistique de la conservation².

Dans les années 1970, le cœur de la métropole, le secteur compris entre les rues Atwater, des Pins et Papineau, était soumis à de fortes pressions immobilières. N'eut été de l'intervention du ministère des Affaires culturelles, ce sont plusieurs dizaines de bâtiments exceptionnels, notamment la maison mère des Sœurs Grises et le collège Mont-Saint-Louis, qui seraient tombés sous le pic des démolisseurs. Même si on n'était confronté à rien d'équivalent ailleurs, la situation n'en était pas moins préoccupante. Éprouvés par la désindustrialisation et la perte de population, certains des vieux quartiers ouvriers subissaient les contrecoups de grands chantiers : construction d'une polyvalente en plein cœur de Saint-Henri, démolition de centaines de logements au nord de la rue Notre-Dame dans Hochelaga-Maisonneuve. Des villages étaient détruits (p. ex. Longue-Pointe) ou menacés (p. ex. Sault-au-Récollet) par la construction d'infrastructures autoroutières.

Par ailleurs, plusieurs projets de rénovation urbaine avaient été commandés

par des municipalités aux prises avec la perte de dynamisme et la désuétude des cadres bâtis des centres historiques. À Terrebonne, la mise en œuvre du plan proposé se serait traduite par des démolitions massives, le réaménagement du réseau viaire, des remembrements fonciers, la construction de 24 bâtiments multifamiliaux isolés ou jumelés comptant six logements et de neuf immeubles en hauteur de 24 logements, ainsi que l'aménagement de quelques centaines de places de stationnement³. Heureusement, aucun de ces projets n'a été réalisé.

Là aussi, les interventions du ministère des Affaires culturelles auront permis de limiter les dégâts. Le classement (1973) et l'acquisition par expropriation (1974) du site historique de l'Île-des-Moulins, ainsi que le classement à titre de monuments historiques (entre 1972

et 1976) et l'enregistrement des aires de protection de trois maisons anciennes à Terrebonne, de même que le classement de l'arrondissement historique de La Prairie (1975) ont été les interventions les plus ambitieuses. Bien que de portée moindre, plusieurs autres classements ont permis au ministère de jouer le rôle de chien de garde dans bon nombre de localités.

Le tournant des années 1980

Un changement de cap s'est graduellement imposé à compter du début des années 1980.

Des secteurs d'intérêt ont été identifiés dans les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme. L'exercice n'a toutefois pas toujours été suivi de l'adoption de mesures conséquentes. Faute d'une réelle volonté politique, l'urbanisme peinait à relever le défi de



PIERRE LAHOUD

Le Vieux-Terrebonne, un ensemble urbain exceptionnel, tant en raison du caractère et des modalités de mise en valeur de son cadre bâti que du pittoresque de son site.

1 DROUIN, Martin. *Le combat du patrimoine à Montréal (1973-2003)*, Presses de l'Université du Québec, 2007, 386 p.
2 BEAUDET, Gérard. « Le patrimoine urbain : autopsie d'une conquête inachevée », *Urbanité*, vol. 2, n° 3, 2007, p. 28-34.
3 SOUDRE, LATTÉ et MORALES. *Ville de Terrebonne; étude de rénovation urbaine*. 1971, cahier 1, 91 p. et annexe.



GÉRARD BEAUDET

S'étirant le long de la rivière des Prairies, le village du Sault-au-Récollet est un secret bien gardé. Les vestiges des moulins de la chaussée y ont été habilement mis en valeur.

la prise en charge du patrimoine, d'autant que la question restait l'affaire de quelques experts.

La ville de Terrebonne s'est démarquée, au point où on pouvait affirmer au tournant du millénaire que le Vieux-Terrebonne était « l'un des ensembles urbains les mieux conservés au Québec⁴ ». On reconnaît qu'il est « *un cas exemplaire d'une stratégie de conservation et de mise en valeur dont l'originalité tient de son inscription dans une perspective urbanistique*⁵ ». D'autres municipalités ont peu à peu emboîté le pas. Des sites du patrimoine ont été constitués, par exemple à Boucherville, Longueuil, Sainte-Thérèse et au Sault-au-Récollet (Montréal). Des équipements culturels de qualité comme des théâtres et des bibliothèques ont été construits dans les centres historiques, entre autres à L'Assomption, Terrebonne et Saint-Eustache. Des interventions publiques ont permis de redynamiser des lieux jusque là moribonds, par exemple à Sainte-Anne-de-Bellevue, où la mise en valeur du site des écluses a eu un impact immédiat sur la vitalité de la rue principale. Des municipalités ont adopté des stratégies foncières pour favoriser la réalisation de projets

immobiliers, notamment à Terrebonne⁶ et à Chambly ou pour s'attaquer à des problèmes spécifiques, par exemple l'acquisition d'une conserverie au cœur du Vieux-La Prairie.

Les études de caractérisation se sont multipliées au cours des deux dernières décennies. Une plus grande attention a été portée à la morphologie des milieux bâtis, notamment en conséquence de l'intérêt pour de nouveaux outils d'urbanisme, dont le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale, introduit dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* en 1989. De nos jours, la plupart des centres historiques et des quartiers anciens sont soumis à une telle réglementation. Les résultats sont toutefois inégaux, tant en raison des difficultés inhérentes à l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire que des compétences inégales mobilisées dans les comités consultatifs d'urbanisme et des partis architecturaux privilégiés.

Les défis actuels

Bien que de réels progrès aient été accomplis, les défis restent nombreux. Ne serait-ce que parce que le champ du patrimoine urbain n'a de cesse de se reconfigurer et que de nouveaux enjeux en découlent. Les pressions de redéve-

loppement immobilier qui ont cours dans le quartier Norvick (1942) de l'arrondissement Saint-Laurent et dans le lotissement coopératif de Saint-Léonard-de-Port-Maurice (1956) de l'arrondissement Saint-Léonard en constituent un exemple. Ces deux ensembles résidentiels pavillonnaires ont aujourd'hui une valeur patrimoniale reconnue. La superficie modeste des maisons, combinée à la localisation stratégique des quartiers, a toutefois suscité des agrandissements et des reconstructions qui en menaçaient l'intégrité. Des mesures d'encadrement ont dû être adoptées.

La vocation des quartiers anciens et des centres historiques continue toutefois à poser problème. Il n'est en effet pas facile de déterminer quels sont les usages et les activités les plus souhaitables, notamment en regard de la cohabitation avec la fonction résidentielle, dont on reconnaît qu'elle est de première importance.

Plusieurs dossiers ont par ailleurs montré que les années 1970 ne sont pas si loin derrière nous. C'est le cas de la maison Alcan au centre-ville de Montréal, où la Ville entendait laisser construire une tour de 33 étages qui aurait dénaturé une des réalisations les plus emblématiques des années 1980. La ministre de la Culture et des Communications a jugé bon d'émettre un avis d'intention de classement. C'est aussi le cas de la destruction précipitée, par le ministère des Transports, des vestiges archéologiques du village des Tanneries sur le site de l'échangeur Turcot.

Les nombreux exemples d'improvisation, de tergiversation et de négligence prolongée – hôpitaux Hôtel-Dieu et Royal-Victoria, square Viger, ancienne bibliothèque Saint-Sulpice, studio Ernest-Cormier, maison Chénier de Saint-Eustache, écoles des quartiers centraux de Montréal – révèlent par ailleurs que les autorités publiques n'ont toujours pas développé une véritable culture patrimoniale. Aujourd'hui comme hier, la vigilance des citoyens et des groupes voués à la défense et à la valorisation du patrimoine reste de mise. ✨

Gérard Beaudet, urbaniste émérite, est professeur titulaire et chercheur associé à l'Observatoire Ivanhoë-Cambridge du développement urbain et immobilier de l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage, Université de Montréal.

4 VARIN, François et Louise MERCIER. « Milieux de vie », *Continuité*, n° 83, 1999, p. 39-54.

5 BROCHU, Johanne. « Le patrimoine urbain, entre conservation et avenir », *Urbanité*, mai 2005, p. 10-13.

6 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *L'acquisition et la vente d'immeubles au centre-ville de Terrebonne*, collection Aménagement et urbanisme, 1989.

Le patrimoine institutionnel religieux dans la région

Aujourd'hui, les municipalités de banlieue et les villes-satellites de la grande région de Montréal sont aux prises avec une problématique qui, sans avoir l'acuité qu'elle présente dans les quartiers centraux, n'en est pas moins préoccupante. Dans bien des cas, la recherche d'une solution à un problème reconnu parfois de longue date peut tarder à être mise en œuvre. Heureusement, bon nombre d'édifices ont conservé, en l'adaptant, leur vocation d'origine tandis que plusieurs initiatives municipales ou en partenariat ont permis de sauvegarder et de donner une seconde vie à un patrimoine qui contribue significativement à l'identité des communautés.

Souvent relativement discrète, la transformation de nombreux petits couvents jouxtant l'église paroissiale primitive en hôtels de ville et en centres administratifs ou communautaires a contribué à préserver l'intégrité des noyaux institutionnels des villages qui sont devenus le cœur de plusieurs banlieues des couronnes nord et sud. Quelques presbytères accueillent également de nouveaux usages, parfois en conservant leur fonction résidentielle, comme à Saint-Eustache.

Imposants édifices construits au XIX^e siècle, les anciens séminaires de Sainte-Thérèse et de Valleyfield, ainsi que les collèges de l'Assomption et de Rigaud, ont été adaptés aux réformes de la Révolution tranquille et sont demeurés des hauts lieux en matière d'éducation, comme l'est devenu l'ancien noviciat des pères de Sainte-Croix de Sainte-Geneviève-de-Pierrefonds, qui accueille en ses murs le CÉGEP Gérard-Godin.

Si l'abbaye des moniales bénédictines de Sainte-Marthe-sur-le-Lac a conservé sa vocation d'origine, d'autres grands ensembles conventuels ont par ailleurs trouvé une nouvelle vocation, devenant souvent des résidences pour personnes âgées ou des centres d'hébergement. À Châteauguay, la municipalité a fait l'acquisition du domaine des Sœurs Grises constitué de plusieurs bâtiments, dont une auberge, un manoir en pierre, une grange, un ancien moulin à vent et un cimetière. Cet ensemble exceptionnel, situé à la pointe ouest de l'île Saint-Bernard, est désormais ouvert à la population.

Les églises posent ici comme partout ailleurs un problème particulier, principalement en raison de leurs caractéristiques architecturales. Plusieurs conversions ont néanmoins été réalisées avec succès. Le Centre d'art La petite église de Saint-Eustache est logé dans une ancienne église presbytérienne, ce qui est le cas également du Musée de société des Deux-Rives à Valleyfield. Une école de cirque occupe l'ancienne église Notre-Dame-de-l'Assomption de Châteauguay. D'autres accueillent maintenant des centres communautaires ou des services municipaux.

Le recyclage d'églises à des fins résidentielles est un exercice périlleux qui donne trop souvent des résultats pour le moins discutables. Certains promoteurs relèvent malgré tout le défi. L'église Saint-Christophe du quartier Pont-Viau à Laval a été transformée avec succès en une résidence pour personnes âgées. D'abord acquise pour être transformée en salle de spectacle polyvalente, l'église Saint-Paul à Beauharnois pourrait être recyclée en condos résidentiels.

Malgré bon nombre de réussites, on doit malheureusement déplorer plusieurs démolitions, alors que des dizaines d'autres ont un avenir incertain, ou sont même sérieusement menacées, à l'instar de l'église Saint-Gérard-Majella à Saint-Jean, pourtant considérée comme une œuvre architecturale majeure du début des années 1960.

Si la sécularisation de la société a contribué à compromettre l'avenir d'un immense parc immobilier institutionnel à vocation religieuse, elle n'en a pas affecté pour autant la perception de l'intérêt patrimonial. Celui-ci est toujours considéré comme un bien commun d'une grande importance, notamment d'un point de vue de l'identité des communautés. Aussi n'est-ce pas étonnant que les municipalités et leurs partenaires aient joué depuis plusieurs années un rôle de premier plan dans la sauvegarde et la valorisation de cet héritage. Le défi à relever est toutefois considérable et comportera inévitablement des choix qui seront difficiles à faire. Imagination et conviction devront continuer à être au rendez-vous. Mais il faudra également mieux assumer la nécessaire mise en perspective urbanistique du projet patrimonial religieux! **GB** ✨

1 BEAUDET, Gérard. « Redécouvrir l'urbanité des églises », dans MORISSET, Lucie K., Luc NOPPEN et Thomas COOMANS (éd.). *Quel avenir pour quelles églises?* Presses de l'Université du Québec, 2006, p. 371-392.

Maintenir le cap sur un habitat distinctif et de qualité

ENTREVUE AVEC AURÈLE CARDINAL, URBANISTE ÉMÉRITE

L'habitation représente l'occupation dominante de l'espace urbain. C'est dire l'importance qu'elle prend dans l'image de la ville comme dans la qualité de la vie urbaine, tout en étant également un déterminant des conditions sociales et un moteur des activités économiques. Le parc résidentiel montréalais est aujourd'hui un constituant majeur de l'image et de la réalité urbaine de Montréal. Sa production a connu des développements contrastés. Pour en témoigner, *Urbanité* a choisi d'interroger l'un de ses principaux artisans, l'architecte et urbaniste Aurèle Cardinal.

» Propos recueillis par JACQUES TRUDEL, urbaniste

La carrière d'Aurèle Cardinal, qui est aussi professeur honoraire à la Faculté d'aménagement de l'Université de Montréal, a été intimement reliée à la production des nouveaux espaces résidentiels montréalais. Pratiquant l'architecture et l'urbanisme depuis près de 40 ans, il a contribué à modeler l'image de Montréal par la conception d'un grand nombre d'ensembles résidentiels à diverses échelles ainsi que par de nombreux projets d'aménagement et de design urbain, dont l'aménagement du Vieux-Port et le réaménagement de la place d'Armes. Il a été le récipiendaire, en décembre 2015, de la médaille du Mérite de l'Ordre des architectes du Québec.

Depuis une quarantaine d'années à Montréal, on constate une amélioration substantielle de la qualité des nouveaux ensembles résidentiels. Quels ont été les grandes étapes et les principaux moteurs de cette renaissance de l'architecture résidentielle montréalaise ?

Les années 1960-1970 avaient été des années pauvres pour l'architecture résidentielle au Québec. Le point tournant a vraiment été l'Opération 10000 logements (puis 20000 logements) de la Ville de Montréal, début 1980. Le processus de sélection basé sur des critères de qualité – les prix des terrains étant fixes – a permis la reconnaissance du rôle des professionnels de l'aménagement, qui étaient des collaborateurs obligés pour les promoteurs. Cette implication des architectes et urba-

nistes dans le domaine résidentiel a d'ailleurs essaimé ailleurs qu'à Montréal, grâce au succès et à la visibilité des résultats.

Au même moment, les typologies associées à la copropriété, surtout des petits immeubles collectifs, se développaient pour répondre à de nouveaux modèles de vie répondant à l'évolution sociodémographique. L'évolution culturelle amenée par l'éducation contribuait à créer des attentes plus sophistiquées chez les acheteurs.

La typologie domiciliaire montréalaise demeure distinctive en Amérique du Nord par la prédominance des densités intermédiaires ainsi que par des modèles issus d'un héritage culturel spécifique. Les architectes et les urbanistes ont-ils su miser sur ces particularités pour développer une architecture originale ?

La typologie des « plex » avait généré un tissu urbain de haute qualité, souvent grâce aux propriétaires occupants qui recherchaient pour eux-mêmes un bon logement; d'où aussi la qualité continue des anciennes rues urbaines. Après la guerre, le modèle des plex s'est toutefois détérioré : façades de garage, entrées latérales, etc.

Mais lorsque le tournant vers la renaissance de l'architecture résidentielle s'est produit, on a pu retrouver les atouts de la typologie traditionnelle, tout en bénéficiant d'une production qui demeurait à petite échelle. N'oublions pas aussi le mode de financement des infrastructures qui passait par la municipalité, favorisait les petits constructeurs et les nombreux projets de taille modeste ce qui permettait d'éviter les trop grands ensembles anonymes.

Les clientèles et les modes de vie ont évolué au cours des dernières décennies tandis que les avancées technologiques changeaient les façons de construire et les attentes des consommateurs. La conception des habitations a-t-elle bien répondu à ces changements ?

Nous avons connu en effet une évolution sociodémographique très importante. La baisse de la taille des ménages a été marquante; il y a davantage de logements pour personnes seules et la grandeur des logements a diminué pour une même typologie. Les modes de vie ont généré un accroissement des exigences de qualité; les consommateurs sont plus avertis. Les petites familles redécouvrent l'intérêt d'un logement urbain qui limite les déplacements journaliers.

La production résidentielle propose des projets orientés vers le « style de vie » avec des espaces communautaires en conséquence.

Les lofts Redpath (2003), un projet de recyclage, en condominiums résidentiels et en bureaux, d'un ensemble industriel aux abords du canal Lachine.



©CARDINAL-HÉROD

Les lofts du Quai de la Commune (1995), sont une démonstration de la viabilité de transformer des bâtiments industriels avec des gabarits atypiques en lofts résidentiels.



@CARDINAUJARDY

L'espace communautaire est devenu l'extension du logement compensant pour la réduction de taille des logements. Cette segmentation a aussi favorisé la production de projets spécifiques avec des services adaptés pour les populations vieillissantes. L'habitation vise ainsi un marché plus précis, segmenté, et l'offre s'adapte aux attentes des consommateurs.

À mon avis, les avancées technologiques ont eu un impact moins important. C'est maintenant surtout qu'elles jouent de plus en plus un rôle en matière de confort et d'économie des ressources – isolation, eau, qualité de l'air – si l'on accepte d'en payer le prix.

Les tendances plus récentes inspirées de la lutte contre les changements climatiques et du développement durable pointent maintenant vers l'économie des ressources, la densification et le retour en ville. Comment cela se traduit-il concrètement dans la production actuelle de l'habitat ?

De nombreux projets s'inscrivent effectivement dans le courant du développement durable, qui s'impose progressivement. Le réinvestissement dans les quartiers centraux est une réalité. La nécessité de l'économie des ressources est reconnue, mais la clientèle n'est pas toujours prête à payer la différence de prix à court terme.



Fier partenaire des célébrations du 375^{ème} anniversaire de Montréal

**INTELLIGENCE CRÉATIVE
VALEUR COLLECTIVE**

www.lemay.com

lemay

Les appels de propositions d'organismes gouvernementaux comportant des exigences de cet ordre alimentent ce courant, comme dans le cas des Bassins du Nouveau Havre, dont le développement a fait l'objet d'un appel de la Société immobilière du Canada (SIC). Le projet a été certifié LEED® pour le plan d'ensemble et les bâtiments : c'est un projet de bonne densité qui favorise le retour en ville, avec des immeubles de taille moyenne, un milieu de vie animé et une offre de logements diversifiée s'adressant aussi bien à des familles qu'à des retraités et incluant des logements sociaux.

Les Bassins du Havre (2009), un projet qui s'implante en tenant compte des traces du passé, et qui s'intègre avec les bâtiments anciens du canal.



©CARDINALHARDY

Depuis plusieurs années, la planification urbaine a mis l'accent sur le redéveloppement d'espaces et la reconversion d'immeubles vers l'habitation, ainsi que sur la revitalisation des espaces centraux et la réoccupation résidentielle du centre-ville. Les professionnels de l'aménagement en ont-ils bien profité pour innover et améliorer les formes d'habitat ?

Le redéveloppement planifié des espaces centraux de la ville est un courant international. On en voit de multiples exemples : ZAC Paris Rive Gauche autour de la Grande Bibliothèque, redéveloppement du cœur de Berlin, reconversion des zones portuaires à Hambourg, transformation des zones industrielles à Copenhague, ce sont tous là des exemples inspirants.

À Montréal, c'est entre autres aux abords du Vieux-Montréal qu'a pris place l'amorce du mouvement, il y a déjà quelques décennies. Le 1 McGill, par exemple, a fait figure de projet pionnier. Puis, il y a eu le faubourg des Récollets, les abords du canal de Lachine, le Faubourg Québec, Griffintown. L'un des défis majeurs a été d'éviter une rupture trop marquée avec les milieux urbains environnants, en respectant la morphologie existante et en adoptant un langage architectural approprié.

C'est dans cette optique que s'est fait le recyclage des immeubles industriels de la Redpath à Pointe-Saint-Charles, à des fins mixtes de bureau et d'habitation — un projet qui, je pense, a eu une certaine influence. En respectant la fenestration et en profitant au mieux de la forme bâtie, on a créé des lofts qui sont des logements traversants avec d'intéressantes vues des deux côtés.

Quel jugement d'ensemble peut-on porter sur la situation actuelle de l'habitation montréalaise ? Les professionnels sont-ils présentement en bonne position pour intervenir ?

La production résidentielle s'est clairement améliorée à Montréal, entre autres grâce à l'intervention des professionnels de l'aménagement et à la collaboration qu'ils ont généralement su établir avec les constructeurs. Ce qui a le plus aidé à créer cette association positive a été les concours d'idées et l'acceptation des projets selon des critères privilégiant la qualité. Des approches réglementaires du type PIIA et PPCMOI vont

dans ce sens. Un autre facteur qui favorise l'intervention professionnelle est le fait que les projets doivent composer avec des situations qui deviennent plus complexes, en raison des difficultés présentées par les sites résiduels et les exigences accrues de toute sorte, notamment réglementaires.

La préoccupation de la Ville d'intégrer des logements sociaux et abordables dans la production résidentielle a conduit à la nécessité d'ententes entre plusieurs parties prenantes — service d'urbanisme, promoteur, organismes d'habitation —, ce qui donne aux professionnels de l'aménagement l'occasion de jouer le rôle d'interlocuteurs « positifs » dans la recherche des meilleures solutions.

En somme, les professionnels sont en bonne position. Pour la maintenir, ils doivent s'assurer que leurs connaissances et leur expertise soient toujours à la hauteur, particulièrement en ce qui concerne le contexte et les pratiques du marché immobilier ainsi que les tendances internationales en matière de développement urbain.

Quels sont finalement les principaux défis de l'avenir pour l'habitation montréalaise ?

Je dirais que le premier défi demeure de produire un habitat de qualité dans une forme urbaine compatible avec le milieu récepteur. À la base, il faut pour cela savoir adapter le produit aux différences de milieux et de clientèles.

Il faut aussi s'assurer que les coûts de production restent abordables tout en s'assurant que l'atteinte de la qualité demeure toujours possible. Il y a présentement un danger que les coûts de construction augmentent hors de proportion avec l'évolution de l'économie, dans un contexte où les exigences des pouvoirs publics augmentent également et où les sites deviennent plus rares et souvent plus difficiles. En ce sens, on doit être soucieux d'éviter que les projets ne deviennent trop complexes et ainsi difficiles à gérer et à entretenir à long terme.

Ceci dit, il faut espérer que des contraintes financières ne deviennent pas prétextes à un glissement vers des choix publics qui privilégient les considérations de prix au détriment de la qualité. Le plus important professionnellement doit être de toujours pouvoir continuer à faire prévaloir la qualité de l'habitat, parce c'est ce qui va rester, ce sera notre legs pour le futur. ✨

Jacques Trudel, urbaniste et diplômé en architecture, a d'abord travaillé au Service d'urbanisme de la Ville de Montréal. Il a ensuite poursuivi sa carrière, jusqu'à 2015, dans la fonction publique québécoise, principalement à la Société d'habitation du Québec.



Coopérative des Bassins du Havre, arrondissement du Sud-Ouest – construction neuve; 180 logements; programme ACL en application de la stratégie d'inclusion, 2016.

BÂTI SON QUARTIER, DENIS TREMBLAY

La stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal

La mixité est une préoccupation constante de la Ville de Montréal dans ses interventions en matière de logement. En 2005, la Ville a innové en adoptant une stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels d'une certaine ampleur. Depuis son adoption, la Stratégie s'est appliquée à plus de 70 projets d'inclusion qui représentent un potentiel de 44 000 logements, comprenant des proportions d'environ 15 % de logements sociaux communautaires et d'environ 15 % de logements abordables privés dans les projets concernés.

Cette stratégie montréalaise vise à maintenir la mixité sociale en encourageant le développement d'une gamme diversifiée de logements dans les grands projets résidentiels de même qu'à faciliter, dans ce cadre, la réalisation de logements sociaux communautaires tout en stimulant la production de logements abordables privés, de façon à répondre aux besoins de ménages à revenus variés. Son application accompagne souvent les opérations de revitalisation urbaine dans le cadre desquelles interviennent la réutilisation de terrains municipaux et le recyclage d'immeubles industriels.

Les urbanistes, tant municipaux que consultants, sont appelés à jouer un rôle de premier plan dans l'application de la stratégie, d'une part en prévoyant les conditions et les modalités d'ententes, et d'autre part, en servant d'intermédiaires entre les parties prenantes privées, communautaires et publiques dans cette application. **JT** ✨

Pour en savoir plus

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL. *Répertoire de bonnes pratiques (I) Le rôle des municipalités dans le développement du logement social et abordable, fiche 12 : 50; Étude de cas 5 : 60* [disponible en ligne]. VILLE DE MONTRÉAL. *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, 2005 et Révision de la Stratégie d'inclusion, 2015* [disponibles en ligne]. Pour des exemples d'application, voir aussi le site Web : www.batirsonquartier.com/.

LOGEMENT SOCIAL

Un modèle intégré de gestion partenariale

Montréal a été la ville pionnière dans le domaine du logement social au Québec et elle demeure à la fine pointe de son évolution, notamment en raison du lien qu'on a su maintenir entre les préoccupations d'aménagement, la gestion partenariale et le développement social. Une réussite en bonne partie méconnue, pourtant exemplaire à l'échelle continentale, voire internationale.

» JACQUES TRUDEL, urbaniste

Le logement social est la principale forme d'aide au logement au Québec. Dans les centres urbains, sa présence, même modeste en termes d'espace occupé, peut contribuer de façon très significative à la qualité des milieux de vie, notamment dans les opérations de requalification. Depuis son origine après la Seconde Guerre mondiale, le développement du logement social dans le cadre des divers programmes fédéraux et provinciaux qui se sont succédé a toujours correspondu à l'initiative des milieux concernés, principalement les municipalités. C'est ainsi que la Ville de Montréal a pu lancer le mouvement par la réalisation des Habitations Jeanne-Mance à la fin des années 1950, avec le soutien financier fédéral.

Dès la création de la Société d'habitation du Québec devant servir de relais dans l'application des programmes fédéraux, c'est aussi Montréal qui a été la première ville à entreprendre le développement continu du parc social sur son territoire. Par suite du retrait fédéral survenu en 1994¹, c'est encore l'administration montréalaise qui a relancé ce développement en proposant, par la « Résolution Montréal », une formule permettant d'y associer les intervenants communautaires. Cette formule novatrice a inspiré la création, en 1997, du programme AccèsLogis Québec (ACL) devenu le principal outil de croissance du parc social partout au Québec, tout en constituant également, pour Montréal, un instrument majeur de la revitalisation de ses quartiers centraux.

Une démarche originale bien orientée

La construction des Habitations Jeanne-Mance — près de 800 logements dans 28 immeubles — au centre-ville de Montréal, sur un site occupé auparavant par un plus grand nombre de logements

qualifiés alors de « taudis », correspondait à la tendance de l'époque. Dix ans plus tard, lorsqu'il s'est agi de relancer le développement du logement social, les perspectives avaient changé. Instruits des difficultés rencontrées ailleurs dans les grands ensembles sociaux, les responsables ont su prendre le virage de la réduction de l'échelle des projets, allant progressivement de tailles de 300, puis de 100 logements et moins, jusqu'à l'insertion, sans démolition, de petits immeubles semblables au bâti environnant².

Parallèlement à cet effort public bien orienté, le mouvement communautaire, s'articulant sous les formes de coopératives et de gestion à but non lucratif, jetait les bases d'un parc social autogéré qui allait produire avec le temps un « tiers secteur » fournissant un solide apport complémentaire. À cet égard, la contestation

du projet de Cité Concordia dans le quartier Milton Parc, au milieu des années 1970, aura été l'un des moments déclencheurs de la dynamique communautaire devenue aujourd'hui le fer de lance du développement du logement social.

Un héritage bien conservé

Le parc social ainsi constitué, grâce à la continuité de l'intervention et du modèle de développement, constitue aujourd'hui, dans l'ensemble de la région, un patrimoine de qualité bien intégré aux divers milieux où il a été implanté. Sa typologie varie généralement selon la clientèle visée, comprenant surtout des immeubles de 6 à 10 étages pour les personnes âgées et de 2 à 4 étages pour les familles, lesquels composent de petits ensembles ou s'insèrent dans une trame urbaine de même gabarit. Le modèle d'implantation facilite une mixité sociale relative, qui



Place Lachine, OMHM, arrondissement de Lachine — 400 logements HLM pour familles; ensemble construit en 1971, rénové en 2015.

JACQUES TRUDEL

¹ Le gouvernement fédéral avait alors cessé de subventionner le développement de nouveaux logements sociaux au Canada, tout en continuant par la suite de respecter ses engagements à long terme dans le financement des logements existants.

² Voir à ce sujet : LEGAULT, Guy R. *La ville qu'on a bâtie : trente ans au service de l'urbanisme et de l'habitation à Montréal, 1956-1986*. Liber, 2002.

n'empêche pas les regroupements communautaires naturels.

Le Grand Montréal compte environ 74 400 logements sociaux sous divers modes de gestion, fortement concentrés sur l'île de Montréal (environ 75 %), ce qui reflète en bonne partie la répartition des populations auxquelles ils sont destinés. Bien qu'inégale entre les quartiers et les municipalités, la répartition de ces logements sur le territoire ne crée pas de déséquilibres majeurs, le financement et l'accessibilité étant régionalisés sous l'égide de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)³.

Le parc HLM public du Grand Montréal compte plus de 27 500 logements, gérés par 43⁴ Offices municipaux d'habitation (OMH), dont près de 21 000 par l'OMH de Montréal. Initialement conçu pour les personnes âgées et les familles, le parc HLM a dû s'adapter pour recevoir aussi de nombreuses personnes seules non âgées qui nécessitent souvent des services de soutien particuliers. Grâce à une gestion de plus en plus participative et sensible aux besoins de la clientèle ainsi qu'aux exigences du maintien en bon état des logements, on a généralement réussi à en faire de bons milieux de vie, tout en contribuant à la vitalité des quartiers environnants. La concentration de l'immigration dans la région a également eu pour conséquence une présence très significative de nouveaux arrivants, surtout dans les logements destinés aux familles. Encore là, la configuration du parc et la compétence acquise par les gestionnaires ont généralement permis d'assurer un bon niveau d'intégration, ce qui demeure un défi constant.

Parallèlement au secteur public, le secteur « communautaire », développé principalement sous la forme de coopératives ou d'organismes à but non lucratif, regroupe des logements très diversifiés quant à la destination, la localisation, la typologie et le mode de gestion. Ce parc multiforme est issu d'initiatives venant d'un grand éventail de personnes ou de groupes, associant souvent les usagers eux-mêmes et des animateurs sociocommunautaires spécialisés. La formule facilite une mixité

sociale entre des ménages à faible revenu recevant une aide personnalisée et d'autres qui peuvent payer un loyer modéré. En outre, la gestion par des organismes à but non lucratif permet de répondre à des besoins spécifiques : perte d'autonomie, violence conjugale, itinérance, etc.

Les projets réalisés l'ont été en grande majorité à petite échelle, mais on trouve aussi des ensembles communautaires d'une certaine ampleur. L'exemple le plus étonnant est sans doute celui de la Coopérative d'habitation Village Cloverdale, formant aujourd'hui un ensemble de 866 logements, situé dans l'arrondissement Roxboro-Pierrefonds au nord-ouest de l'île de Montréal. C'est par le rachat progressif d'un projet privé en difficultés financières que cet ensemble s'est constitué, devenant la plus grande coopérative d'habitation du Québec et du Canada. En dépit de sa taille, on a réussi à en faire un milieu de vie exemplaire où cohabitent des ménages variés d'origines multiples⁵.

Une culture de gestion partenariale innovatrice

Les défis auxquels est confronté le parc social montréalais demeurent nombreux. Le maintien en bon état des logements et la croissance nécessaire pour répondre aux besoins encore insatisfaits dépendent du financement public continu émanant des trois ordres de gouvernement. Les contraintes budgétaires alléguées tour à tour par l'un ou l'autre ont souvent maintenu un climat d'incertitude sur la continuité des ressources requises. Malgré cela, le parc social montréalais, dans ses diverses composantes, paraît représenter une réussite que pratiquement personne ne conteste. Seule, en fait, l'offre limitée est un objet courant de critiques.

Or, si le virage vers de meilleures formes d'aménagement s'est fait assez tôt dans l'histoire du développement de ce parc, le passage d'une gestion traditionnelle à une gestion participative avancée, dans le secteur public, s'est fait plus tardivement et en plusieurs étapes : approche client dans les années 1990, participation accrue des résidents au tournant des années 2000 et maintenant, accent mis sur

des relations partenariales s'étendant aux milieux environnants, dans une perspective de régénération des quartiers.

Ce qu'on réalise aujourd'hui à la suite de cette évolution remarquable, c'est à quel point la culture de gestion partenariale qui s'est ainsi répandue aussi bien dans les activités de développement que d'administration des logements, soutenue par le haut niveau de compétence des acteurs, est un facteur essentiel du succès de l'intervention sociale en habitation et un complément à l'aménagement indispensable pour assurer la qualité durable des milieux de vie.

Cette culture de gestion est aujourd'hui largement partagée par les intervenants publics et communautaires. On la retrouve dans l'ensemble de la région comme dans les principes de gestion mis de l'avant par la CMM. Elle préside à l'organisation du soutien social en HLM. Elle inspire la remise en état des immeubles avec participation des usagers que pratique notamment l'OMHM. On la retrouve dans les expériences réussies de requalification d'ensembles de grande taille, comme le Village Cloverdale et les Habitations Jeanne-Mance (voir l'encadré). Elle est à la base des ententes multipartites de développement des nouveaux logements sociaux réalisés sous l'égide du programme ACL et par l'application de la stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal⁶.

Les enseignements qu'on peut en tirer ont une portée universelle. Il existe bien sûr ailleurs d'autres exemples inspirants⁷, mais Montréal n'a rien à envier sur ce plan aux meilleures pratiques connues. Pérenniser, poursuivre, étendre encore cette grande entreprise sociétale est de toute évidence non seulement bénéfique pour les personnes logées, mais également essentiel, par ses diverses retombées, à la qualité de la vie urbaine montréalaise. ✨

Jacques Trudel, urbaniste et diplômé en architecture, a d'abord travaillé au Service d'urbanisme de la Ville de Montréal. Il a ensuite poursuivi sa carrière, jusqu'à 2015, dans la fonction publique québécoise, principalement à la Société d'habitation du Québec.

3 Dernières données datant de 2010-2012 traitées par la CMM. On trouve une vaste documentation à ce sujet sur la page *Logement social* du site Web de la CMM.

4 En incluant la Corporation d'habitation Jeanne-Mance.

5 Pour plus d'information, voir le site de la coopérative : www.habitationvillagecloverdale.com. Voir aussi : DUCHARME, Marie-Noëlle. *La coopérative d'habitation Village Cloverdale*. Cahiers du LAREPPS/CRISES, 2013 (disponible en ligne).

6 VILLE DE MONTRÉAL. *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels*. 2005 (disponible en ligne). Voir aussi l'encadré.

7 Comme l'illustre, à une tout autre échelle, le cas de la Ville de New York; voir : TSENKOVA, Sasha. « Investing in New York Future. Affordable Rental Housing in Mixed Income Project » in *Plan Canada*, Canadian Institute of Planners, automne 2013, vol. 53, n° 3.



Vue de la partie sud-ouest des Habitations Jeanne-Mance, arrondissement de Ville-Marie.

CORPORATION D'HABITATION JEANNE-MANCE

Les Habitations Jeanne-Mance

Les dates clés

1959

Inauguration des Habitations Jeanne-Mance

1967

Création du Service de l'habitation de la Ville de Montréal

1969

Premiers projets montréalais sous la coordination du SHVM

1979

Création des coopératives d'habitation Milton-Parc

1994

Résolution Montréal à l'origine du programme ACL

2001

La CMM, responsable du financement du logement social

2002

Législation conférant une mission sociale aux OMH

2005

Adoption de la stratégie montréalaise d'inclusion

Quiconque s'intéresse à l'intégration sociale et urbaine de l'habitat social doit parcourir le site actuel des Habitations Jeanne-Mance dans le centre-ville est de Montréal. Maisons de ville de deux étages, collectifs de trois étages et quelques tours de proportion modeste se trouvent inscrits au sein d'espaces publics bien aménagés, ayant chacun leur destination propre : jardins communautaires, terrains de sports, square de détente, le tout offrant une bonne connectivité avec le quartier environnant. Sur certains murs aveugles, des murales colorées complètent l'ambiance accueillante de l'ensemble. Logement social? Oui, dans sa meilleure expression!

Objet de critiques quasi unanimes dès sa conception, cet ensemble a longtemps été mal aimé, à l'instar de toute la génération de grands ensembles construits dans le contexte de l'après-guerre, répondant à des impératifs de reconstruction massive en Europe et, en Amérique du Nord, à l'insuffisance des marchés en matière d'habitation populaire urbaine. Ces critiques ne s'embarraçaient pas de nuances, alors que tous les ensembles n'étaient pas identiques dans leurs lacunes. Celui-ci, d'échelle moindre que bien d'autres, de densité et de gabarit acceptables, relié convenablement au milieu, recelait des qualités qui passèrent longtemps inaperçues.

L'ensemble a connu par la suite de longues périodes difficiles, comme c'était généralement le cas des grands ensembles occidentaux, en bonne partie par déni des exigences de maintien et de bonne gestion, nécessairement onéreuses et complexes. L'aménagement réputé déficient était alors le prétexte tout trouvé de la négligence institutionnalisée. Ici comme ailleurs sont apparues diverses propositions qui devaient « rentabiliser » la solution des problèmes sociaux induits par cette négligence : démolir, densifier, diversifier l'occupation, privatiser des espaces, etc. Heureusement, rien de cela n'a franchi l'étape des spéculations.

C'est finalement par une approche de saine gestion et d'investissement conséquent, jouant sur tous les tableaux et sur les mérites ignorés de l'ensemble, qu'on a réussi ce qui est aujourd'hui une éclatante démonstration des possibilités d'intégration urbaine d'un ensemble d'habitation sociale géré de façon conséquente. On redécouvre également les qualités du concept initial d'aménagement qui misait sur des espaces verts offrant diverses aménités aux résidents, à la condition d'être convenablement animés et entretenus. **JT** ✨

ÉVOLUTION DES ESPACES COMMERCIAUX À MONTRÉAL

Nouveaux défis pour l'urbanisme

À la croisée de l'aménagement et du développement économique, la question du déclin et de la prospérité des zones commerciales interpelle directement les urbanistes, qui disposent d'outils précieux pour encadrer et orienter leur évolution.

» ALEXANDRE MALTAIS

La région métropolitaine de Montréal compte sur son territoire une grande diversité de zones commerciales : centre-ville, rues commerçantes de quartier, *strips malls* et boulevards périphériques, anciens noyaux villageois, centres commerciaux, *power* et *lifestyle centres*, etc. Chacune de ces formes reflète les conditions économiques et sociales de l'époque où elle s'est développée, mais les profondes transformations tant du tissu urbain que de l'industrie du commerce de détail en ont diversement influencé le développement dans les dernières décennies.

Quatre espaces commerciaux en mutation

On a beaucoup parlé dans les dernières années du déclin commercial du centre, à la faveur du réaménagement en cours sur la rue Sainte-Catherine et du déclin très visible de certaines artères commerciales du quartier Plateau Mont-Royal. Si ces centralités héritées de l'ère industrielle ont en effet connu des jours meilleurs, les débats sur leur mauvaise fortune ont souvent été trop partiels.

Ainsi, ceux sur la relance commerciale du centre-ville ont sans doute été trop centrés sur la seule rue Sainte-Catherine. Cette artère est un grand symbole et ses trottoirs surpeuplés et mal entretenus sont certes un problème majeur – mais il ne faut pas perdre de vue que, depuis les années 1980, le commerce de ce secteur est avant tout constitué d'une enfilade de centres commerciaux reliés par des galeries souterraines. On peut regretter leur impact négatif sur l'animation de surface, mais cela reste un avantage concurrentiel dans une ville où le climat n'est pas toujours favorable aux déambulations en plein air. C'est aussi, malheureusement, un environnement assez banal qui exploite peu le caractère distinctif et la grande valeur patrimoniale du centre-ville.



ALEXANDRE MALTAIS

Rue Sherbrooke Est, arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Garages automobiles, motels et centres commerciaux en déclin côtoient des habitations dans ce paysage commercial typique des années 1960, aujourd'hui confronté au vieillissement de la population.

Il s'agit d'un réel problème de positionnement face à des centres commerciaux périphériques qui offrent sensiblement les mêmes boutiques et la même ambiance et que le projet de réaménagement de la rue vient en partie régler en élargissant et en enjolivant l'espace piéton. Mais la focalisation sur la rue Sainte-Catherine cache une évolution plus large et positive du commerce au centre-ville : la multiplication des restaurants et des bars sur les artères transversales et les petites rues avoisinantes (Mayor, Beaver Hall, etc.). Ces établissements n'auraient jamais pu et ne pourront jamais s'offrir les loyers de la grande rue, dont ils viennent pourtant compléter l'offre commerciale et consolider l'urbanité distinctive. La rue Sainte-Catherine doit donc être considérée comme un corridor et non comme une simple artère. Il faudrait aussi, plus généralement, faciliter le rattrapage de Montréal en matière de commerce central, avec des supermarchés adaptés à la population spécifique qu'on y retrouve (ménages plus petits,

plus aisés, étudiants, etc.) et un recalibrage des grands magasins autour de ces segments de clientèle appelés à augmenter au centre-ville avec la multiplication des tours de condominiums et le développement de Griffintown. Des changements sont déjà en marche, comme en témoignent l'ouverture récente de supermarchés Adonis et le regroupement des grands magasins de luxe Holt Renfrew et Ogilvy. La métropole québécoise est toutefois à la traîne dans ce domaine par rapport à Toronto et Vancouver, et encore davantage vis-à-vis de certaines métropoles européennes dont tant les entreprises que les aménagistes montréalais auraient avantage à s'inspirer.

Les déboires de la rue Saint-Denis et du boulevard Saint-Laurent ont pour leur part été largement attribués aux travaux et aux choix urbanistiques de l'administration de l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal en matière de mobilité. Ceux-ci ont clairement affecté plusieurs commerçants, notamment ceux qui comptaient sur une clientèle



ALEXANDRE MALTAIS

Le centre commercial Dommaine, arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Les espaces commerciaux en déclin sont souvent favorables aux établissements indépendants et aux sociabilités de proximité, notamment pour les personnes âgées et les communautés culturelles.

métropolitaine, mais ils s'inscrivent néanmoins dans une évolution normale des espaces centraux d'une métropole à mesure que le centre se densifie et se réurbanise. L'omniprésence des discours sur les « villages urbains » a tendance à faire oublier que Montréal est une métropole de près de quatre millions d'habitants! Un problème majeur de ces rues est que les loyers y reflètent encore ceux de la période des années 1970 à la fin des années 1990, alors qu'elles constituaient le centre métropolitain du commerce spécialisé pour les couches moyennes et supérieures – notamment celles qui recommandaient alors à s'établir dans les quartiers centraux. Si ce segment de population n'a cessé de croître et de se diversifier dans les dernières décennies, l'offre a augmenté encore plus vite et se déploie maintenant à l'échelle de l'agglomération. Les boutiques de design et les bonnes tables sont aujourd'hui nombreuses dans les anciens noyaux villageois et dans les nouveaux centres de banlieue, où habite d'ailleurs une grande partie de la « classe créative »

montréalaise dont il n'est pas évident qu'un stationnement peu cher et abondant sur le Plateau permettrait le retour providentiel.

Les quartiers moins centraux et la proche banlieue posent quant à eux une série de défis liés au vieillissement de leur population. Si à Lasalle les projets de densification autour du pôle Angrignon constituent un pas dans la bonne direction en ce qu'ils entraîneront sans doute un rajeunissement et un renouvellement de la clientèle, d'autres secteurs semblent au contraire à la traîne. Ainsi la multiplication des maisons de retraite sur la rue Sherbrooke Est apparaît largement en décalage avec l'évolution de cette artère commerciale en déclin, dont l'assortiment et les installations sont très défavorables à une clientèle à mobilité réduite. De même l'appauvrissement de Montréal-Nord et du bas Saint-Léonard a contribué au déclin de plusieurs petits centres commerciaux et *strip malls* qui s'y étaient localisés dans les années 1960 et 1970. Aujourd'hui, ces espaces dévalorisés abritent souvent un commerce bas de

gamme qui dessert une population de plus en plus multiethnique et qu'il faut éviter d'éliminer sous couvert de revitalisation. C'est d'ailleurs précisément ce que disait Jane Jacobs dans son plaidoyer pour les « vieux bâtiments », trop souvent détourné au profit de la seule préservation du patrimoine. Les espaces dévalorisés facilitent l'entrée sur le marché du commerce de détail de nouveaux établissements dont certains pourront sans doute se développer, en plus de favoriser la subsistance et la sociabilité de communautés souvent marginalisées sur le marché du travail comme sur le marché résidentiel. D'autant que ce type de problématique est appelé à se manifester de plus en plus loin en périphérie, comme en témoignent les exemples du boulevard Taschereau et du mail Champlain sur la rive Sud, passablement affectés par le développement du Quartier Dix30. D'ailleurs, le contrôle des grandes surfaces et autres *power* ou *lifestyle centres* constitue un défi politique de taille, ceux-ci canalisant désormais une grande partie des investissements

commerciaux et contribuant souvent au déclin des centralités existantes.

Si l'on s'éloigne encore davantage du centre, c'est la question de l'arrimage des infrastructures de transport et des équipements commerciaux qui apparaît sans doute la plus cruciale, dans une perspective de développement durable. Or tant les recherches scientifiques que les quelques expériences montréalaises montrent à quel point il est difficile de constituer des milieux de vie complets et denses autour des points d'entrée du réseau de transport collectif – ce que préconise pourtant la formule TOD adoptée par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement. Ces aménagements n'atteignent généralement pas la densité résidentielle et ne permettent pas le transfert modal qui sont pourtant nécessaires à la survie des commerces. La proximité d'une gare – au demeurant souvent assez mal desservie – n'est pas suffisante pour renverser les habitudes d'approvisionnement dans un tissu urbain d'abord conçu pour drainer les consommateurs vers les croisements d'autoroutes où se concentrent tant l'offre commerciale que celle de divertissement. À cet égard, il serait sans doute fructueux de moins miser sur

les petits commerces de proximité de manière à mieux prendre en compte les besoins de la clientèle de transit, pressée et par conséquent très sensible à l'efficacité et à la rapidité de son approvisionnement. D'ailleurs, le temps consacré aux courses ne cesse de diminuer au Canada depuis les années 1980, ce qui va à l'encontre de l'idée romantique et tenace d'un retour au petit commerce. Ici encore l'enthousiasme autour de l'idée de village urbain a sans doute contribué à la surestimation de sa viabilité économique dans le contexte actuel¹.

Les voies d'avenir

Ces quatre espaces bien différents soulignent le rôle central des urbanistes en matière de planification et de régulation du commerce. Leur formation multidisciplinaire permet d'envisager cette activité au delà de sa seule dimension économique, comme une composante essentielle de milieux de vie riches et équilibrés. Cela va parfois à l'encontre d'un processus de planification qui tend encore trop souvent à limiter leur implication à des questions de zonage ou à des aménagements trop circonscrits dans le temps ou l'espace (programme de revitalisation, plan d'ensemble ou de gestion de la circulation). Mes propres

recherches sur les quartiers centraux ont par exemple montré que de nouveaux promoteurs immobiliers spécialisés dans la moyenne et la haute densité ont fait leur apparition depuis les années 1990² et que ceux-ci connaissent bien les logiques commerciales de ces espaces, qu'ils contribuent souvent à consolider en intégrant des commerces à leurs projets. Mais trop souvent l'approche réglementaire encore prédominante favorise les tensions après la conception du projet, plutôt qu'une collaboration en amont des différents acteurs économiques et sociaux, incontournables dans ces milieux complexes. Le problème est sans doute encore plus évident en banlieue, où en dépit d'une certaine densification et d'exigences plus grandes de la part de certaines municipalités, les promoteurs résidentiels et commerciaux restent souvent méfiants à l'égard d'une mixité pourtant favorisée par les instances métropolitaines de planification³. ✨

Détenteur d'une maîtrise en urbanisme de l'Université de Montréal et titulaire d'un doctorat en études urbaines, Alexandre Maltais est chercheur à l'Institut national de la recherche scientifique. Ses recherches portent sur le développement immobilier, le commerce de détail et l'évolution socio-économique des métropoles, notamment les dynamiques de gentrification et de polarisation sociale.

- 1 GRANT, Jill et Katherine PERROTT. « Where Is the Café? The Challenge of Making Retail Uses Viable in Mixed-Use Suburban Developments. » *Urban Studies*, vol 48, n° 1, 2011, p. 177-195.
- 2 MALTAIS, Alexandre. « Le réaménagement des faubourgs du Vieux-Montréal » dans HUBERT, Michel, Paul LEWIS et Michel Max RAYNAUD. *Les grands projets immobiliers : Territoires, acteurs et stratégies*. Montréal. Presses de l'Université de Montréal, 2014, p. 41-68.
- 3 FELDMAN, Sarah, Paul LEWIS et Rebecca SCHIFF. « Transit-oriented Development in the Montreal Metropolitan Region: Developer's Perceptions of Supply Barriers. » *Canadian Journal of Urban Research*, vol. 21, n° 2, 2012, p. 25-44.

**INTENSES
SUPERBES
RICHES
UNIQUES**



PRESSES À FEUILLES | chicoine.ca

PRESSE ROTATIVE | flweb.ca

LES COULEURS FONT
PARTIE INTÉGRANTE DE
NOS VIES, ELLES ÉGAYENT
NOTRE QUOTIDIEN.

**MERCI DE NOUS
PERMETTRE DE
FAIRE RESSORTIR
VOS COULEURS
DEPUIS 30 ANS!**



Espaces verts et bleus : la nature accessible

Montréal a tardé à se doter d'une planification des espaces verts et naturels. Plusieurs gestes précurseurs comme la sauvegarde du mont Royal ont cependant permis, par un aménagement plus volontaire, de rendre accessible un vaste réseau d'espaces verts et bleus sur le plan régional.

ADOBE STOCK / LOTHARINGIA

La trame verte et bleue de Montréal

RÔLE DES URBANISTES

La trame verte et bleue est un concept assez récent dans la planification territoriale montréalaise. En fait, il aura fallu attendre la création de la Communauté urbaine de Montréal en 1969 et l'arrivée des premières cohortes d'urbanistes pour voir apparaître et se développer un tel concept.

» JEAN DÉCARIE

Montréal est l'une des grandes villes les plus choyées à cet égard, sise au centre d'une trame verte et bleue naturelle, un vaste archipel à la confluence du Saint-Laurent et de la rivière des Outaouais. Le tout forme un delta intérieur « penché » dû à la rupture de pente de la plateforme de Montréal de 30 mètres sur 100 kilomètres qui les a divisés et démultipliés en 3 lacs, 6 chenaux, 12 rapides et 325 îles, sur 1000 kilomètres de rives. De surcroît, ce dénivelé a obligé le creusement de 6 canaux pour la navigation, les prises d'eau et l'hydroélectricité (3000 mW). Cette trame bleue porte un écosystème exceptionnel dû au mélange des eaux alcalines (Saint-Laurent) et acides (Outaouais) qui multiplie les combinatoires écologiques et donc les espèces fauniques et floristiques. Quant à la trame verte, elle est liée à la géomorphologie, aux Montréalaises d'abord, qui ponctuent et structurent le paysage de la plaine de Montréal, dont le mont Royal au centre et les monts Saint-Bruno, Saint-Hilaire et Saint-Grégoire en Montérégie, les deux collines laurentiennes de Rigaud et d'Oka ainsi que les plateaux de terrasses marines formées

dans le sillage de ces collines, de même que plusieurs boisés d'érablières, le tout formant une ceinture verte discontinuée autour de l'archipel.

Reste à voir comment l'aménagement du territoire à travers les années, avec le rôle des urbanistes, aura réussi à transformer cette trame naturelle en une véritable trame verte et bleue urbaine et régionale. Jusqu'à tout récemment, ces collines, comme le fleuve et ses rivières, ont servi essentiellement aux communications ! En fait, au XIX^e siècle, sur le fleuve et la montagne – le père et la mère de Montréal ! –, seuls l'île Sainte-Hélène (1874) et le mont Royal (Olmsted 1876) seront constitués en parcs, après les cimetières *ex-orbi* (Mount Royal 1852, Notre-Dame-des-Neiges 1854), premiers parcs « historiques et naturels » alors utilisés comme tels.

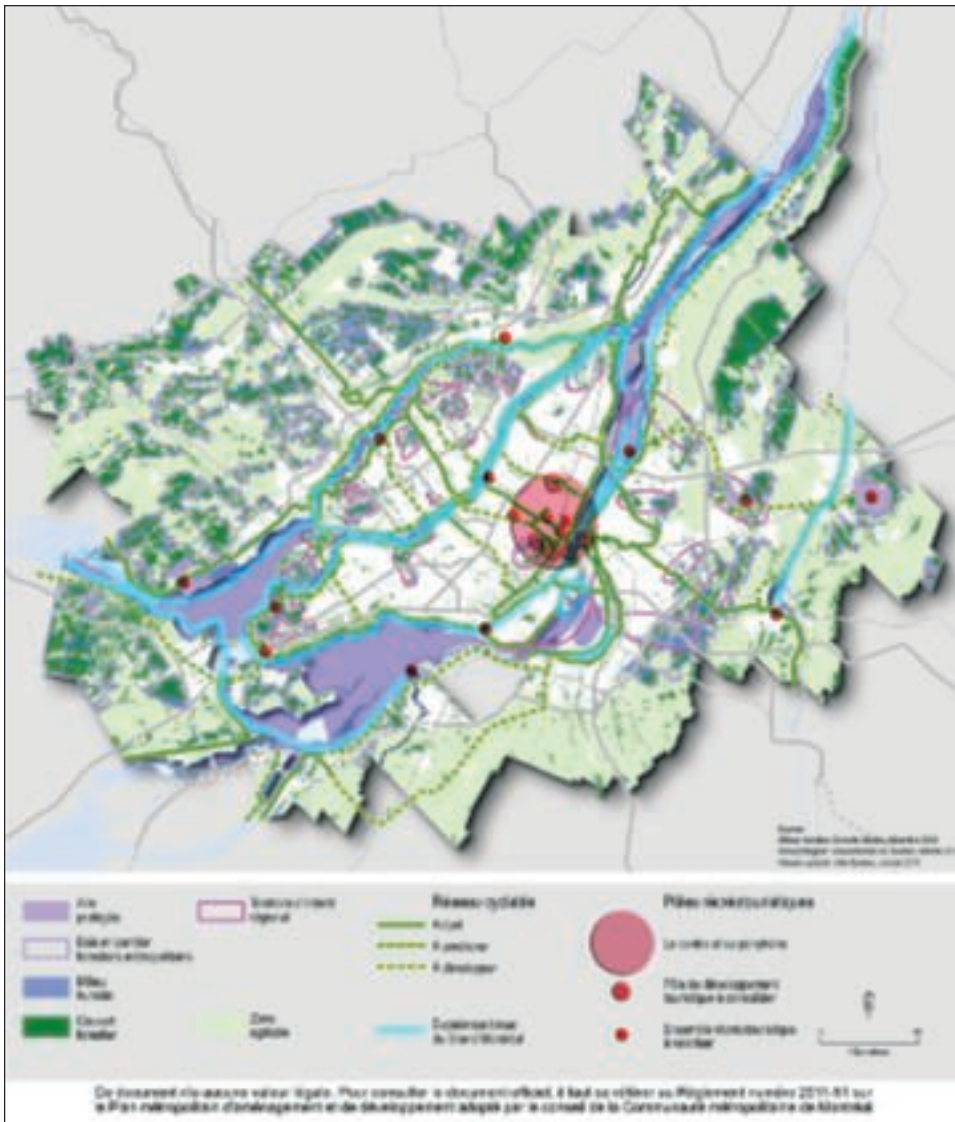
Notons à cet égard que Montréal s'inscrivait alors dans un préurbanisme social et hygiéniste en réaction aux phalanstères de l'urbanisation industrielle. Quelques grands parcs-nature s'ajouteront, Lafontaine en 1888 et Maisonneuve en 1918 sur la terrasse Sherbrooke, le plateau du mont Royal, Jarry (ruisseau Provost) et Angrignon (canal Atwater) en 1925. D'autres

suivront : Laurier, Marquette, Lafond, etc., pas pour leur nature ceux-là, mais pour l'histoire : fermer les anciennes carrières devenues dépotoirs et répondre à l'urbanisation industrielle galopante !

L'émergence d'un urbanisme axé sur les espaces verts et bleus

En 1941, le plan Corriveau, premier « plan d'urbanisme » de la Ville, visait surtout à contenir ce développement, alors que le plan Gréber (1949) l'étendait, mais sans ceinture verte comme son plan d'Ottawa. Le premier Plan directeur des parcs (Robillard 1954) était surtout normatif et distributif et même pour le mont Royal, devenu le « mont Chauve » suite aux « coupes de moralité des buissons-ardents » du maire Drapeau, le plan des architectes américains Clarke et Rapuano de 1954 visait surtout à l'ouvrir aux voitures, ce qui fut fait par et pour la voie Camillien-Houde en 1958.

L'ère automobile allait tout changer. Les nouvelles générations quittaient déjà les faubourgs pour la banlieue plus « verte et bleue » : les rives des lacs Saint-Louis ou Deux-Montagnes, la rivière des Mille-Îles après celle des Prairies, ces deux premières couronnes nord, sans compter la villégiature des Laurentides. L'État



Concept de la Trame verte et bleue. Carte extraite de : CMM. Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable. Plan métropolitain d'aménagement et de développement, carte 24, page 199.

allait suivre dans les années 60 avec la Révolution tranquille qui découvre enfin l'urbanisme et la planification : Conseil d'orientation économique du Québec, *Loi sur les cités et villes*, ministère de la Culture, ministère du Tourisme, création du Vieux-Montréal et des parcs d'Oka et de la Côte-Sainte-Catherine pour l'Expo 67, qui ouvrira nos yeux au fleuve comme au monde. La Ville aussi s'ouvre à l'urbanisme avec les plans «Horizon 2000», étendu à toute la région et, à défaut, à «Une île, une ville», qui ira de Drapeau à Bourque. L'ouverture de la Voie maritime va aussi modifier profondément l'hydrographie de l'archipel et l'économie de la région. Soulignons enfin

la création en 1961 de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal et de la Corporation professionnelle des urbanistes du Québec qui auront un impact majeur sur les décennies subséquentes...

La trame verte et bleue sera en effet relancée dans les années 70, grâce à l'effervescence communautaire (Sauvons Montréal, Loisir-Ville, Héritage Montréal, etc.), universitaire (INRS Urbanisation, Centre de recherche et d'innovation universitaire de l'Université de Montréal) et politique avec les lois novatrices (aménagement et urbanisme, territoire agricole, environnement, culture), sans oublier en 1970 la création de la Communauté

urbaine de Montréal et de ses grands «parcs nature», tous sur la «back river» des Prairies. Sur le fleuve, il y aura «Un fleuve, un parc» (Tony Le Sauteur), qui amènera la création du parc des îles de Boucherville et la préservation de l'île Sainte-Thérèse, sans oublier les parcs montréalais de Saint-Bruno, Yamaska et de Saint-Hilaire, celui-ci déclaré Réserve de la Biosphère en 1978 incluant la Réserve naturelle Gault (Université McGill). Le gouvernement fédéral ne sera pas en reste sur le fleuve avec les îles de la Paix au lac Saint-Louis et le début d'aménagement du parc du canal de Lachine.

Ce développement d'un urbanisme axé sur les espaces verts et bleus va s'accroître dans les années 80. Le fédéral va récidiver avec la création de la Société du Vieux-Port pour son réaménagement récréotouristique, mais c'est le Projet Archipel qui marquera la décennie. Lancé par Québec en 1979 pour se réapproprié et contrôler Montréal, ce projet de développement environnemental et urbain sur le modèle de ceux de la Tennessee Valley et du Rhône basés sur l'aménagement hydraulique à fins multiples, visait à régler les problèmes – inondations, pollution, etc. – mais aussi à développer les potentiels – dilution, alimentation, flore et faune, récréation, habitation en rives, etc. – avec, pour financer le tout, l'exploitation hydroélectrique des rapides de Lachine. Hélas, ce sera cette dernière, avec Hydro-Québec, qui plombera le projet. Celui-ci aura au moins permis une mise à jour de l'état de la connaissance grâce aux 50 millions de dollars d'études et à la tenue de la première table de concertation de notre histoire urbaine, un processus incontournable ici, l'eau n'appartenant à personne...

Pour sauver l'essentiel, un projet de Parc national Archipel suivra en 1984, encadré dès 1983 par un projet de *Politique des parcs urbains pour la région métropolitaine*, le premier et plus important jamais réalisé, et proposera des schémas concertés pour faire des six bassins de l'archipel autant de parcs régionaux ainsi qu'un parc-plage de dix kilomètres au bassin de La Prairie sur la digue de la Voie maritime et une étude d'inscription des rapides de Lachine à la liste du patrimoine mondial!

Les projets mis en œuvre

Ces projets nationaux ne survivront pas,

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

« La Trame verte et bleue du Grand Montréal existe désormais officiellement et on y trouve déjà 42 000 hectares d'aires protégées et 15 corridors forestiers, ceux du mont Saint-Bruno et de Chateauguay-Léry, le sentier polyvalent entre Oka et Mont-Saint-Hilaire passant par le Réseau vert, de même que le projet de parc discontinu des Montérégiennes, soumis en 2008 au et par le Bureau du Mont-Royal, ainsi que le Parc-plage de la digue de la Voie maritime et le parc de la Rivière-des-Mille-Îles.»

comme souvent, aux élections, mais seront repris dans les années 90, pour le «Bleu» par les projets du Vieux-Port et du canal de Lachine et la Stratégie Saint-Laurent avec ses *Zones d'intervention prioritaires* (ZIP), et pour le «Vert», par plusieurs projets de la nouvelle administration à la Ville de Montréal. Celle-ci reprendra le projet de Politique des parcs de Québec, devenu un *Cadre de référence pour les espaces libres*, et son projet de Réseau intermédiaire métropolitain, qui deviendra le Réseau vert (1990-1994), dont le plan directeur prévoyait 150 kilomètres de sentiers polyvalents «cyclopédiques» reliant la montagne à la ceinture bleue en empruntant les friches ferroviaires, industrielles et institutionnelles : «un sentier dont le parc serait la ville», le «système sympathique» de la ville postindustrielle... Hélas, seuls trois kilomètres seront réalisés à Rosemont dans l'emprise du Canadien Pacifique après une entente historique sur l'emprunt des emprises vives en milieu urbain.

Mais le principal projet sera la relance du dossier du mont Royal dès 1987 avec un Plan de mise en valeur élargi à toute la montagne, le parc des Trois sommets reliés par un chemin de ceinture, en concertation avec les villes voisines, Outremont et Westmount, et les grandes institutions alentour représentant les quatre fonctions sociétales de la montagne, les «4 S» : sacré, santé, savoir, statut social. Ce projet central aura connu un grand succès, avec la création en 2005 de l'Arrondissement historique et naturel et de la Table de concertation toujours en action depuis.

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a aussi repris le flambeau dans les années 2010 avec son Plan métropolitain d'aménagement et de développement entré en vigueur en 2012. La Trame verte et bleue du Grand Montréal existe désormais officiellement et on y trouve déjà 42 000 hectares d'aires



COMMISSION CANADIENNE DU TOURISME, PIERRE ST-JACQUES

Lieu historique
national du Canada
du Canal-de-Lachine

protégées et 15 corridors forestiers, ceux du mont Saint-Bruno et de Chateauguay-Léry, le sentier polyvalent entre Oka et Mont-Saint-Hilaire passant par le Réseau vert, de même que le projet de «parc discontinu des Montérégiennes», soumis en 2008 au et par le Bureau du Mont-Royal, ainsi que le Parcplage de la digue de la Voie maritime et le parc de la rivière des Mille-Îles. Un autre projet est à l'étude pour la confluence aval de l'archipel.

Une nouvelle approche à privilégier

En terminant, on pourrait aussi parler des Aires protégées de l'Union internationale pour la conservation de la Nature (UICN) et de ses catégories V (Paysage terrestre) et VI (Ressources gérées), qui avaient inspiré en 2001 la formation par le ministère de l'Environnement et la Communauté urbaine de Montréal (CUM), d'un important «Groupe de travail ad hoc, milieu urbain et périurbain» réunissant une cin-

quantaine d'experts, dont de nombreux urbanistes pour élaborer la *Stratégie québécoise sur les aires protégées*. Cette approche, depuis longtemps appliquée en France pour la création des Parcs naturels régionaux, a été reprise par la Ville de Montréal pour le mont Royal, mais devrait l'être aussi pour toute la région. Des «parcs habités», où urbanisme et architecture de paysage se rejoignent, comme ils ont finalement été réunis en 2015 en une seule École d'urbanisme et d'architecture de paysage à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal. ✨

Géographe et détenteur d'une maîtrise en urbanisme de l'Université de Montréal, Jean Décarie a été l'un des principaux artisans du réseau vert et bleu de la région montréalaise, notamment comme responsable du développement et de l'aménagement régional au Projet Archipel (années 1980) ainsi que du Plan de mise en valeur du mont Royal, du Plan directeur du Réseau vert et d'une nouvelle politique des parcs à la Ville de Montréal (années 1980-1990). Retraité depuis 1998, il reste actif comme consultant et a reçu plusieurs prix pour sa contribution au domaine des parcs et espaces verts.

Le parc Jean-Drapeau, un grand espace alliant loisir et fleuve

» MARIE LESSARD, urbaniste émérite

Formé des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame, au centre du fleuve Saint-Laurent, le parc Jean-Drapeau est non seulement un lieu montréalais emblématique, mais également un grand espace multifonctionnel des plus fréquentés qui offre à la population régionale et à de nombreux touristes une panoplie d'activités de détente et de loisir dans un environnement fluvial.

Remarquée par Champlain lors de son arrivée à Montréal en 1611 et propriété du baron de Longueuil à partir de 1665, l'île Sainte-Hélène est le dernier bastion des troupes françaises postées à Ville-Marie. Elle deviendra, en 1760, un site de défense de l'armée britannique contre les États-Unis. Cédée au gouvernement canadien en 1870, l'île conserve une fonction militaire tout en accueillant un parc en 1876 à la demande de la Ville. Elle sera transférée à l'administration montréalaise en 1908, mais les deux vocations y cohabiteront jusqu'au milieu du XX^e siècle, notamment pendant la Seconde Guerre mondiale. Le parc est aménagé dans les années 1930 à partir des plans de l'architecte paysagiste Frederick Todd. Son accessibilité est alors facilitée par la construction du pont Jacques-Cartier, et il deviendra un parc très prisé, notamment avec ses piscines extérieures construites dans les années 1950¹.

L'Exposition universelle 1967 de Montréal, pour laquelle la nouvelle île Notre-Dame et le prolongement de la jetée Mackay seront construits, donnera une envergure internationale aux lieux. Parmi les nouvelles installations, on retrouve divers pavillons, dont la Biosphère de l'architecte Richard Buckminster Fuller, le parc d'attractions de la Ronde, la Place des Nations, cœur de l'Expo, ainsi que des canaux et le lac des Régates. Toutes ces réalisations, individuellement et par le paysage qu'elles forment, témoignent de la contribution majeure d'Expo 67 au mouvement moderne, que confirment les œuvres d'art public installées à la même époque, dont *L'Homme* d'Alexandre Calder. Le site est accessible par métro et par un réseau de circulation routière et ferroviaire reliant les îles entre elles et à Montréal.

L'exposition se prolongera jusqu'en 1981, sous le nom de Terre des Hommes. Si plusieurs pavillons sont démolis pendant cette période, le développement des îles se poursuit, avec la construction d'un bassin de compétitions pour les Jeux olympiques (1976) et de la piste du Grand Prix de formule 1 de Montréal (1978) ainsi qu'avec la tenue des Florales internationales de Montréal en 1980. Au début des années 1990, une plage publique est aménagée dans l'île Notre-Dame, où s'installe aussi le Casino de Montréal.

À la fin des années 1980, constatant la détérioration des lieux et le manque de cohérence résultant des interventions à la pièce, la Ville reconnaît la nécessité d'élaborer un plan directeur afin d'établir un meilleur équilibre entre la vocation de parc et les grands équipements et événements. Le Parc des îles (268 hectares), dont le nom est choisi pour donner une vision commune aux deux îles, est inauguré en 1992; il sera renommé Jean-Drapeau en 1999, en hommage à ce maire de Montréal, initiateur d'Expo 67. À partir de 2001, des travaux de restauration et de mise en valeur du site militaire de l'île Sainte-Hélène, qui accueillait déjà le Musée Steward, mèneront à la reconnaissance de l'île comme site patrimonial municipal en 2007.

Après bien des tergiversations sur la vocation et l'aménagement futurs du site, il semble que le 375^e anniversaire de Montréal et le 50^e anniversaire d'Expo 67 en 2017 fourniront enfin l'occasion de mettre au point une approche de planification cohérente pour l'ensemble du territoire insulaire. La première étape de cette nouvelle approche de planification a consisté à définir l'aménagement et la mise en valeur du secteur sud-ouest de l'île Sainte-Hélène, soit le mail central, la promenade riveraine panoramique, le parterre de l'île Sainte-Hélène et la place des Nations. La première phase du *Plan d'aménagement et de mise en valeur du secteur sud-ouest de l'île Ste-Hélène* (excluant la Place des nations) a été rendue publique en 2016². Selon l'échéancier en place, les travaux seront complétés en 2018. ❄️

1 DAIGNAULT, Sylvain et Paul-Yvon CHARLEBOIS. *L'île Sainte-Hélène avant l'Expo 67*. Les éditions GID, 2015.

2 Voir le site : www.parcjeandrapeau.com/fr/projet-amenagement-mise-en-valeur-ile-sainte-helene/

Le Vieux-Port de Montréal, un patrimoine toujours en changement

Du berceau de l'industrialisation du Canada au pôle touristique de calibre international, l'histoire d'une revitalisation urbaine qui rassemble les gens, le fleuve et la ville.

» CLAUDE BENOIT

En 1642, Paul de Chomedey, sieur de Maisonneuve et Jeanne Mance établissent une colonie missionnaire sur la pointe au confluent du fleuve Saint-Laurent et de la petite rivière Saint-Pierre.

En 1977, 335 ans plus tard, les Montréalais héritent d'un territoire marqué par les traces de son passé, du lieu de fondation de la ville jusqu'au grand port commercial et industriel du milieu du XX^e siècle¹. En 1981, le gouvernement fédéral crée la Société du Vieux-Port de Montréal (SVPM) avec pour mandat de mettre en valeur ce site et de retisser les liens entre la ville et son fleuve.

Les chantiers d'une appropriation citoyenne

La SVPM a, sans conteste, relevé le défi. Grâce à la réhabilitation de la frange riveraine et portuaire, les citoyens ont retrouvé la joie de la promenade sur les quais et redécouvert le fleuve, les îles et les courants qui les agitent. La démolition des silos et l'aménagement de voies de transport ont dégagé les magnifiques façades emblématiques de la rue de la Commune. La conservation de l'intégrité historique et physique du site et les interventions en architecture du paysage l'ont sauvé de la frénésie immobilière et commerciale qui, souvent, défigure les rives de grandes villes nord-américaines.

Pour composer avec les exigences des installations portuaires et du transport ferroviaire, les transformations ont été réalisées en trois temps. D'abord, une fenêtre a été ouverte sur le fleuve (1982-1984) avec la mise en valeur du parvis de la ville. Puis, pour le 350^e anniversaire de Montréal, un pôle récréotouristique et culturel d'envergure internationale a été créé en exploitant le caractère patrimonial et le potentiel commercial des



La tour de l'Horloge (érigée entre 1919 et 1922), à l'époque où Montréal était le principal port céréalier en Amérique du Nord

VIEUX-PORT DE MONTRÉAL

installations. Enfin, le Centre des sciences de Montréal (1997-2000) a été édifié pour offrir une vitrine du savoir-faire québécois et canadien dans le domaine des sciences et des technologies.

Par la suite, plusieurs initiatives ont renforcé le caractère exceptionnel du Vieux-Port, comme la conversion de l'ancien entrepôt frigorifique en complexe immobilier (1999-2000) et la réfection du quai de l'Horloge, l'aménagement de sa plage et l'illumination de sa tour (2010-2012).

L'efficacité de la SVPM à réaliser cette métamorphose tient à son habileté à conjuguer les volontés politiques, citoyennes et urbaines. En effet, les consultations publiques ont conduit à la mise en œuvre de plans directeurs respectueux des consensus établis, bénéficiant de la contri-

bution d'experts soucieux d'innover et d'apporter des solutions durables. De plus, les grands travaux ont concrétisé l'objectif du gouvernement du Canada d'urbaniser les friches portuaires dont il est propriétaire et de les faire fructifier au profit des économies locales.

Un succès aux retombées mesurables

De 1984 à 2000, l'achalandage annuel est passé de 2 à 6 millions de visiteurs. Les Montréalais ont fait du Vieux-Port leur destination estivale et adopté sa programmation hivernale, et les touristes ont reconnu son caractère incontournable².

Les espaces verts ont rafraîchi le quartier fait de pierres et de bitume. Les aménagements ont favorisé l'essor d'une cinquantaine d'entreprises de restauration aux propositions audacieuses et inédites.

1 DESJARDINS, Pauline. *Le Vieux-Port de Montréal*, Les Éditions de l'Homme, Montréal, 2007, 224 p.

2 SOCIÉTÉ DU VIEUX-PORT DE MONTRÉAL INC. *Rapport annuel 2011-2012*, Montréal, 2012, 83 p.



Le Vieux-Port aujourd'hui, une destination unique, tant pour les Montréalais que pour les touristes



L'accessibilité visuelle au fleuve retrouvée

Les nouvelles installations des quais ont relancé l'industrie du tourisme nautique. L'ouverture du canal de Lachine (2002) a reconnecté le centre-ville au lac Saint-Louis et redonné aux Montréalais l'accès au berceau de l'industrialisation canadienne. La programmation du Vieux-Port a tiré profit du potentiel des thématiques portuaires et maritimes avec plus de 35 événements annuels. Les expositions du Centre des sciences de Montréal continuent de surprendre et d'amuser plus de 750 000 visiteurs chaque année.

Les impacts sur le Vieux-Montréal sont importants. Les 425 millions de dollars engagés par le gouvernement du Canada au Vieux-Port ont permis de générer près de 2,4 milliards de dollars d'investissements publics et privés pour le développement immobilier et le déploiement de nouveaux produits et de services dans le sud du centre-ville. La synergie des transformations du Vieux-Montréal et du Vieux-Port a contribué au lancement de la Cité du multimédia et du Quartier international de Montréal, à la conversion des édifices historiques du Vieux-Montréal et à la valorisation du quartier Griffintown.

Vers un quatrième chantier...

Toutefois, depuis quelques années, la vétusté des infrastructures s'est fait sentir. Des aménagements comme la portion à l'ouest de la rue de la Commune ou le quai des Convoyeurs ne sont toujours pas achevés. L'omniprésence des stationnements altère encore le

paysage grandiose. Le caractère exclusif et l'originalité de l'offre ont commencé à s'effriter au profit d'une commercialisation intensive.

Par ailleurs, la faible rentabilité des opérations a eu raison de la patience du gouvernement du Canada, malgré une hausse constante et significative de son achalandage et de ses revenus. C'est ainsi qu'en 2012, il décidait d'amalgamer la SVPM à la Société immobilière du Canada limitée (SIC), une société fédérale autofinancée spécialisée en immobilier, aménagement et gestion d'attractions. Il lui confiait le mandat de revoir la raison d'être et le modèle d'affaires de la SVPM afin que son équilibre budgétaire et sa viabilité à long terme soient enfin assurés. Pour ce faire, la SIC a amorcé, en janvier 2016, une consultation publique pour l'élaboration d'un nouveau plan de revitalisation du Vieux-Port³ qui intègre désormais le Silo 5 et la Pointe-du-Moulin à son inventaire déjà lourd à entretenir.

Pour qu'il porte fruit, cet exercice devra, selon nous, impliquer les trois paliers de gouvernement et faire en sorte de mettre un terme aux arguments nationalistes (le Vieux-Port, un bastion fédéral en terre québécoise) et constitutionnels (la Ville et le Québec ne peuvent pas investir dans une propriété fédérale).

Il faudra accepter que les activités ne s'autofinancent jamais, une large portion du site ne générant aucun rendement.

De même, on se défera de l'idée qu'une conversion des terrains en complexes immobiliers est possible, car celle-ci fait fi des contraintes incontournables posées par les voies de chemin de fer, les zones inondables et les infrastructures souterraines. Force sera aussi de constater que le Centre des sciences de Montréal au quai King-Edward, la Gare maritime au quai Alexandra et le jardin des Écluses s'imposent de plus en plus comme des destinations autonomes et distinctes, ce qui a pour effet de morceler le site. À cet égard, le temps est peut-être venu d'imaginer élargir les entrées et de prolonger les quais au-delà de la rue de la Commune pour ouvrir encore plus le Vieux-Port sur la ville. Enfin, il est à espérer que les principes directeurs qui ont fait le succès de la transformation du Vieux-Port seront maintenus.

La Ville de Montréal et les citoyens ont toujours voulu le Vieux-Port comme un grand parc public avec des installations qui desservent la collectivité. Une intégration du territoire au portefeuille des équipements communautaires et des espaces verts de la ville serait la meilleure solution pour respecter cette volonté. Il est donc temps de fusionner le Vieux-Port et le Vieux-Montréal pour créer un seul quartier historique, une destination unique aux promesses multiples. ✨

Au cours de sa carrière, Claude Benoit a contribué au développement d'institutions qui caractérisent de façon unique le Québec d'aujourd'hui, du Biodôme au Centre des sciences de Montréal en passant par la Biosphère et le Musée McCord. Elle a dirigé la Société du Vieux-Port de Montréal de 2000 à 2013.

³ SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE DU CANADA INC. *Vieux-Port de Montréal – Document de consultation (V11)*, Montréal, 2016. (En ligne : <http://www.avenirvieuxport.com/consultation>)

COMPLEXE ENVIRONNEMENTAL DE SAINT-MICHEL

La métamorphose d'un grand espace urbain

Aménager un parc sur un dépotoir n'est pas nouveau, mais le faire en mettant en scène l'histoire du lieu demande de l'audace et de l'imagination. Avec la création du Complexe environnemental de Saint-Michel (CESM), dans le quartier Saint-Michel de l'arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Montréal est en voie de se doter d'un parc métropolitain aussi grand que celui du mont Royal, au sein de quartiers denses et habités.

» MARIE CLAUDE MASSICOTTE

» MARIE LESSARD, urbaniste émérite

En raison de leurs impacts sur les populations riveraines, de nombreux sites d'enfouissement situés en milieu urbain ont été fermés et transformés en parcs au début du XX^e siècle. À Montréal par exemple, les parcs Laurier, Baldwin et Père-Marquette sont situés sur d'anciens dépotoirs. Toutefois, une conscience et des technologies environnementales accrues de même que la grande superficie de ceux qui sont encore en opération ont complexifié les pratiques de conversion de ces lieux.

Quelques projets sont ainsi en cours à travers le monde, comme Fresh Kills (New York, 890 ha, 2009-2040) et Villa Dominico (Buenos Aires, 500 ha, 2004 —). Si ces projets ont encore pour finalité la création de parcs, ils veulent aussi avoir une contribution plus globale sur le plan environnemental et même socio-économique. Le CESM est l'un de ces projets novateurs. Créé à partir d'un lieu d'enfouissement des déchets qui a lui-même été implanté dans une carrière de calcaire, son réaménagement pour en faire un parc métropolitain de 192 hectares est en bonne voie d'être complété.

L'innovation environnementale

L'intérêt du CESM est d'abord environnemental. Entre 1968 et 2009, le site d'enfouissement a accueilli 40 millions de tonnes de déchets, sur une profondeur allant jusqu'à 60 mètres — les ordures putrescibles n'étant toutefois plus admises depuis mai 2000. Sa transformation en parc requerrait ainsi des prouesses technologiques et un suivi environnemental rigoureux. D'abord, la formation de biogaz générés par la décomposition des déchets

a exigé la mise en place de réseaux de captage : 320 puits sont actuellement utilisés sur le site, reliés par 21 kilomètres de conduits. Depuis 1997, la centrale Gazmont (aujourd'hui Biomont) utilise ces biogaz pour la production d'électricité. De plus, environ 2 100 m³ de lixiviat sont pompés quotidiennement, traités et acheminés vers la station d'épuration des eaux usées de la Ville. Les puits sont sous surveillance 24 heures sur 24 et les normes environnementales en vigueur sont rigoureusement respectées¹.

Enfin, le CESM est conçu comme un laboratoire de recherche et d'innovation. À titre d'exemple, les travaux de recouvrement final du site ont permis d'innover dans la transformation des feuilles automnales en compost. Un nouveau sol est ainsi créé à même le site, sans requérir le décapage et le transport de terres arables et fertiles, et une partie de ce compost est distribué gratuitement aux citoyens deux fois par année.

Le plan directeur d'aménagement

Le CESM est un complexe de technologie environnementale et d'éducation dans un espace vert. La fonction éducative y est privilégiée et l'expérimentation favorisée. Le secteur d'enfouissement est ainsi réaménagé pour rappeler l'histoire du lieu et faire prendre conscience de l'immensité du site². À terme, on y retrouvera le lac, la plaine, le boisé, l'amphithéâtre, l'agora et les terrasses de jeu et de détente (voir la figure 1).

Le parc comprend aussi une couronne, où un sentier polyvalent de cinq kilomètres a été aménagé. Trois pôles y ont été créés : un pôle culturel, où s'est implantée la Cité des arts du cirque, un pôle sportif et un pôle industriel/commercial. La cou-

ronne est accessible depuis 1995, et la partie centrale du parc sera progressivement ouverte à la population au cours des prochaines années. Les aménagements seront enrichis d'œuvres d'art et de repères thématiques.

Avec ses imposantes falaises de calcaire sculptées par l'homme et ses dunes allongées remplies de déchets, le site met en scène des paysages contrastés. La vision de son aménagement a ainsi été guidée par les notions d'évolution et de métamorphose. Le CESM est un parc qui incarne le passage de carrière à lieu d'enfouissement à parc environnemental³. C'est pourquoi, s'il vise à accueillir une diversité d'activités éducatives, sportives et de loisirs, son mandat comprend aussi la découverte de la transformation des lieux. Il deviendra donc une destination prisée des environnementalistes et des amateurs d'architecture de paysage, de design et d'innovation technologique.

La concertation entre les parties prenantes

Le CESM est d'abord un projet de la Ville de Montréal, un projet de parc et également un projet technologique. Si le design et la mise en œuvre du parc et, plus largement, l'élaboration du plan directeur du CESM sont pilotés par une équipe d'architectes paysagistes de la Ville, celle-ci est appuyée par plusieurs firmes de spécialistes et collabore étroitement avec les arrondissements et les services de la Ville.

Par ailleurs, divers exercices de consultation publique ont été réalisés tout au long du parcours⁴. Pilotée par le Bureau de consultation de Montréal en 1989, la première a porté sur la mise en valeur du site, d'où a émergé un consensus sur

1 Voir le site Internet du CESM sur le portail de la Ville de Montréal : ville.montreal.qc.ca/portail/page?_pageid=7377, 142233176&_dad=portal&_schema=PORTAL

2 MASSICOTTE, Marie-Claude et Diane MARTIN. « Le complexe environnemental de Saint-Michel : un parc unique à Montréal qui attire l'attention », *Paysages*, édition n° 9, 2014, p. 47-49 (disponible en ligne).

3 MASSICOTTE, Marie-Claude. « Le CESM : un site en perpétuel mouvement », *Landscapes Paysages*, vol. 11 n° 1, hiver 2009, p. 20-23 (disponible en ligne).

4 VACHON, Jean-François Luc. *L'évaluation de la durabilité du projet du complexe environnemental de Saint-Michel : une nouvelle approche pour opérationnaliser le concept de durabilité en aménagement?* Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, 2007.



Figure 1 : Plan directeur du Complexe environnemental de Saint-Michel, Ville de Montréal, 2016.



Falaise de calcaire

les fonctions à privilégier, en particulier sur la création d'un grand parc. Cette consultation a été déterminante. En effet, le Plan de réaménagement du Complexe environnemental de Saint-Michel, adopté en 1997, confirmé dans le Plan d'urbanisme de 2004 et en cours de réalisation, s'en est étroitement inspiré. Des organismes du milieu, soit Vivre Saint-Michel en santé et le Projet d'aménagement rési-

dentiel et industriel de St-Michel (PARI Saint-Michel), ont aussi joué un rôle en mobilisant la population et en sensibilisant l'administration municipale aux enjeux portés par le site. Des consultations publiques sur des aspects technologiques et environnementaux, à la fois propres au site (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 1994) et à l'échelle de la ville ou de l'agglomération

(Bureau de consultation de Montréal, 1992; Office de consultation publique de Montréal, 2011) ont également orienté le réaménagement du CESM. De plus, une Table de concertation réunissant toutes les parties prenantes vient d'être mise sur pied afin d'arrimer les attentes du milieu tout en assurant le respect des normes environnementales.

Le rôle éducatif du CESM et sa contribution au développement du quartier

Si l'existence du quartier Saint-Michel est d'abord due à l'exploitation des carrières, la qualité de vie de ses habitants a été malmenée par les activités industrielles qui en ont marqué l'évolution. Saint-Michel est l'un des quartiers montréalais les plus défavorisés économiquement et socialement⁵. Ainsi, au-delà de la mission environnementale du CESM et de l'aménagement du parc, la Ville de Montréal s'est donné pour mission de contribuer au développement du quartier.

La Ville a d'abord adopté, en 1989, un programme de visites du CESM à l'inten-

5 GROUPE DE TRAVAIL SUR LES PORTRAITS DES QUARTIERS VILLERAY, SAINT-MICHEL ET PARC-EXTENSION. *Portrait du quartier Saint-Michel*. CEDEC Centre-Nord et arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, 2004.



VILLE DE MONTRÉAL

Le parc en devenir.

tion des groupes scolaires, des citoyens, des chercheurs et des délégations étrangères. En 2004, elle a confié ce mandat à la TOHU, qui a pris le relais des visites guidées et des activités éducatives sur les technologies liées à la transformation du site, la gestion des matières résiduelles (via une visite du Centre de tri) et le verdissement. La TOHU a aussi mis sur pied un ensemble d'activités destinées aux citoyens⁶. Enfin, la TOHU et les autres partenaires du CESM ont développé des collaborations avec des organismes du quartier et contribué, depuis 1988, à la création de plus de 2 400 emplois locaux⁷.

Parmi les quelques défis encore à relever figure la programmation des activités; harmoniser les besoins locaux, les attentes associées au statut métropolitain du parc et l'innovation environnementale demande de la créativité. Les choix à faire devront aussi permettre de concilier

la sécurité des lieux et les contraintes d'usage posées par les sols reconstitués. L'entretien et l'accessibilité sont d'autres enjeux déterminants qui nécessiteront des investissements importants à long terme. Enfin, la concertation avec le milieu est essentielle pour maintenir le cap sur les engagements pris par les partenaires, adapter les lieux aux changements technologiques et sociétaux tout en conservant les qualités intrinsèques du site. La nouvelle Table de concertation est ainsi appelée à jouer un rôle majeur. ✨

Marie Claude Massicotte est architecte-paysagiste et gestionnaire reconnue. Elle a coordonné plusieurs projets d'aménagement au sein de la Ville de Montréal, dont celui du CESM. Actuellement, elle enseigne à l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal en plus d'avoir sa firme en architecture de paysage et en design urbain. Marie Lessard est urbaniste émérite et professeure honoraire à l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal. Elle préside la Table de concertation du CESM.

Le CESM a reçu deux prix internationaux et un prix national en 2004 : la médaille d'or Environmentally Sustainable Projects Award, le mérite International Award for Liveable Communities et une mention spéciale du programme Collectivités en fleurs Canada. Il a représenté la Ville de Montréal lors de l'exposition universelle 2010 à Shanghai dans le secteur des meilleures pratiques urbaines.

Le CESM au fil du temps

1925

Début de l'exploitation de la carrière de calcaire

1968

Début de l'enfouissement des déchets

1984

Acquisition du site par la Ville de Montréal

1987

Fin de l'exploitation de la carrière

1988

Création du Centre de tri et d'élimination des déchets (CTED)

1989

Consultations publiques sur l'avenir du site

1995

Création du CESM

1996

Début de la conversion des biogaz en électricité – inauguration du siège social du Cirque du Soleil – aménagement des parcs riverains Jean-Rivard et Champdoré

1997

Adoption du Plan directeur d'aménagement du CESM

2000

Fin du déversement des ordures ménagères

2004

Ouverture de la TOHU et du pavillon d'accueil du CESM

2009

Fin de l'enfouissement des matériaux secs – ouverture du TAZ

2015

Ouverture du Stade de soccer de Montréal

2017

Ouverture d'autres secteurs du parc

2020

Ouverture prévue de l'ensemble du site au public

2020-2036

Poursuite du suivi environnemental

⁶ Site Internet de la TOHU consulté en 2016 à la page *Services aux groupes* : tohu.ca/fr/services/

⁷ VILLE DE MONTRÉAL. *Le complexe environnemental de Saint-Michel : un projet d'aménagement exemplaire*. Ville de Montréal, 2010.

La table de concertation du Mont-Royal

UN OUTIL POUR GÉRER UN SITE PATRIMONIAL DE PORTÉE NATIONALE

Le 9 mars 2005, le gouvernement du Québec établissait par décret l'« Arrondissement historique et national du Mont-Royal » (aujourd'hui « Site patrimonial »), considérant que « *le mont Royal constitue un point de repère visuel majeur et un lieu identitaire et emblématique du Québec* »¹. Il s'agissait d'une première reconnaissance des dimensions historique et naturelle d'un ensemble et d'une décision à portée nationale engageant le gouvernement, ses ministères, ses organismes publics, de même que les autorités municipales et de nombreux propriétaires institutionnels ou privés.

» CLAUDE CORBO

Cette décision concluait une série de démarches visant une meilleure protection d'un lieu exceptionnel au cœur de la métropole montréalaise : en 1987, création par la Ville de Montréal du « Site du patrimoine du Mont-Royal »; en 1992, adoption par Montréal d'un premier *Plan de mise en valeur du Mont-Royal*²; en 2002, demande par le Sommet de Montréal de mesures accrues de protection du mont Royal

face à des pressions constantes au développement immobilier. À la suite de l'annonce par le gouvernement du Québec de sa décision de donner une suite à cette demande, Montréal s'engage à veiller à la concertation et à la gestion de la montagne. Anticipant la décision du gouvernement quant au nouveau statut de la montagne, la ville se dote d'un « Bureau du Mont-Royal » et elle institue le 1^{er} septembre 2004 la Table de concertation du Mont-Royal (TCMR)³.

Une gestion complexe

La création de cette instance de concertation n'était pas un luxe inutile. En effet, la gestion d'un ensemble comme le site patrimonial du Mont-Royal est particulièrement complexe. Outre la juridiction du ministère de la Culture et des Communications, le site ou certaines de ses parties tombent sous des compétences de juridiction de la Ville de Montréal, des arrondissements de Ville-Marie, du Plateau-Mont-Royal, d'Outremont, de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce,

Vue sur quelques grandes composantes du flanc est de la montagne, soit le parc Jeanne-Mance, le monument à sir Georges-Étienne Cartier sur la côte Placide, la falaise et la croix du Mont-Royal.



AIR IMEX L'ÉTÉ 2015

1 Décret 190-2005, *Gazette officielle du Québec, Partie 2*, 23 mars 2005, 137^e année, n° 12, p. 963-970.

2 VILLE DE MONTRÉAL. (1992). *Plan de mise en valeur du Mont-Royal*. 63 p., ISBN-2-89417-282-6.

3 La Table de concertation du Mont-Royal a été créée par la résolution CE04 1710 (dossier 1040192001) du Comité exécutif de la Ville de Montréal, en date du 1^{er} septembre 2004.

« La Table, depuis plus de dix ans, a réussi une réconciliation pragmatique de visions potentiellement antagonistes du statut du mont Royal, tout comme elle a facilité la discussion et l'examen approfondis des enjeux les plus importants. »

de la Ville de Westmount (3 % du territoire), ainsi que du Conseil d'agglomération. En outre se retrouvent dans le site des hôpitaux, deux universités, deux collèges privés, l'oratoire Saint-Joseph, des cimetières, des propriétaires privés. Comme, en plus, plusieurs groupes associatifs existants nourrissent leur propre vision de ce que devrait devenir le mont Royal, on comprend que la gestion du site offrait toutes les possibilités de durs conflits sur la place publique.

La TCMR regroupe depuis ses débuts les intervenants institutionnels, politiques et associatifs à titre de membres formels ou à titre d'observateurs permanents⁴.

Dès ses débuts, travaillant à la mise au point d'un nouveau plan de protection et de mise en valeur du mont Royal, la TCMR a dû surmonter des périls qui auraient pu la faire échouer : multiplicité de juridictions municipales, multiplicité de ministères québécois et de réseaux institutionnels en dépendant, multiplicités d'intérêts différents inspirés les uns par des volontés de développement, les autres par la volonté de protection. En fait, la reconnaissance du mont Royal comme site patrimonial peut conduire à deux visions opposées des conséquences : ou bien le développement demeure possible, bien qu'il soit devenu plus compliqué du fait du statut du lieu, ou bien il n'y a plus de développement possible. La TCMR a dû composer avec des enjeux compliqués allant de ce que des membres désignent comme la « capacité limite » de la montagne aux développements acceptables dans le contexte.

Des réalisations

Travaillant dans la discrétion, la TCMR compte à son actif des réalisations signi-

ficatives comme instruments de gestion du site patrimonial du mont Royal.

La Table a été et demeure un lieu de rassemblement et de discussion de tous les partenaires intéressés par le mont Royal. À ce titre, grâce à une très grande continuité dans le temps, elle a permis de partager les préoccupations propres aux membres, de développer un vocabulaire commun, de sensibiliser chacun aux sensibilités des autres, et de construire une réflexion commune. Au cours d'une trentaine de réunions plénières, préparées par des groupes de travail spécialisés, la TCMR a réussi à convenir de plus de quarante « consensus », c'est-à-dire des prises de position acceptées par l'ensemble des membres, et la moitié de ces consensus portent sur des enjeux de substance.

La Table a d'abord identifié les principes directeurs devant présider à la mise à jour du plan de protection du mont Royal. Une fois ce travail complété, elle a donné un avis sur le projet de *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* (PPMVMR)⁵ soumis à l'approbation des instances municipales. Ce plan a été adopté par le Conseil d'agglomération de Montréal, et par la même occasion, le 30 avril 2009, le Conseil d'agglomération a « *confirmé la pérennité de la Table dans son rôle-conseil auprès des instances municipales à l'égard du mont Royal et dans son rôle de suivi du plan précité, ainsi qu'à l'égard des conditions à réunir pour en assurer le succès* »⁶. C'est effectivement ce qu'elle fait depuis l'adoption du Plan. La TCMR a ensuite élaboré des orientations pour la gestion du site sur des questions telles l'accessibilité de la montagne, les transports vers et

sur la montagne, la sécurité, la gestion du parc du Mont-Royal, l'offre de stationnement, la réfection et la vocation nouvelle du Chalet du Mont-Royal, la protection de paysages, l'élaboration de parcours piétonniers sur la montagne, etc.

En outre, la TCMR a amené de grandes institutions du mont Royal à formuler des engagements régissant leur développement futur dans une approche de planification concertée avec les responsables municipaux.

Les travaux de la Table dans le cadre de la préparation du PPMVMR ont aussi conduit à la création du Comité permanent d'harmonisation de la gestion du mont Royal. Ce comité, composé de représentants des quatre arrondissements ayant prise sur le territoire, ainsi que de Montréal et de Westmount, a pour mandat, comme l'indique son appellation, d'harmoniser la gestion faite par les différentes entités municipales de leur partie du territoire du site patrimonial (règlements, procédures et encadrements administratifs) et d'échanger toutes les informations pertinentes à la gestion du territoire.

La Table, depuis plus de dix ans, a réussi une réconciliation pragmatique de visions potentiellement antagonistes du statut du mont Royal, tout comme elle a facilité la discussion et l'examen approfondis des enjeux les plus importants. À cet égard, son apport a été très bénéfique à la montagne au cœur de Montréal⁷. ✨

Formé en philosophie et en science politique, Claude Corbo a fait carrière à l'Université du Québec à Montréal comme professeur au département de science politique et dans plusieurs fonctions de gestion, notamment à titre de recteur de l'UQAM (1986-1996 et 2008-2013). Il préside la Table de concertation du mont Royal depuis 2004.

4 Pour des informations détaillées sur la Table de concertation du Mont-Royal et sur le Bureau du Mont-Royal, on consultera avec profit les sites www.ville.montreal.qc.ca/siteofficieldumontroyal et www.ville.montreal.qc.ca/bureauumontroyal.

5 VILLE DE MONTRÉAL. *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal*. 90 p., ISBN-978-2-7647-0790-6. Le document existe aussi en version anglaise : *Mount Royal Protection and Enhancement Plan*, 90 p., 2009.

6 CONSEIL D'AGGLOMÉRATION. Résolution CG09 0130 du 30 avril 2009.

7 Sur le travail fait par la Table, on consultera avec profit le document *5 ans déjà!* publié conjointement en 2011 par la Ville de Montréal et le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, dans le cadre de l'Entente sur le développement culturel de Montréal (80 p., ISBN-978-2-9812410-0-9).

La collaboration entre des
URBANISTES PASSIONNÉS
et la VILLE DE MONTRÉAL
permet d'offrir des
aménagement urbains
de grande qualité dont
nous sommes tous très fiers.

vive  375

Grand Montréal : une coopération régionale renforcée

La coopération des instances municipales à l'échelle métropolitaine est la condition d'une meilleure coordination des ressources visant l'aménagement du territoire. Le nouveau PMAD, en renforçant le rôle du Grand Montréal, lui permettra de relever les défis d'un aménagement régional durable.

© AGENCE STOCK / MBRUXELLE

PLANIFICATION RÉGIONALE

La longue marche vers le PMAD de la CMM

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté un Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), entré en vigueur en 2012. L'adoption du PMAD est en soi une réussite, là où de nombreuses tentatives avaient précédemment avorté. Ce fut un lent cheminement. En fait, l'idée d'une planification urbaine régionale, débordant les îles de l'archipel de Montréal, est relativement récente. Les urbanistes y ont été pour quelque chose, car comme l'urbanisation avançait, il fallait bien prévoir et s'organiser.

» **MARIE-ODILE TRÉPANIÉRIE**, urbaniste émérite

Le service d'urbanisme de Montréal a été créé en 1941 et commença dès lors les études en vue d'un plan directeur. Pour ce faire, la Ville a eu recours aux services du célèbre urbaniste français Jacques Gréber, lequel avait aussi préparé des plans pour la région d'Ottawa et celle de Québec. Pour Montréal, Gréber croit aussi qu'il faut une vision régionale. Toutefois, les propositions du plan Gréber de 1950 concernent essentiellement l'île de Montréal. Gréber entrevoyait une urbanisation consolidée, en continuité des zones urbaines existantes, encadrant les zones résidentielles de zones industrielles et d'espaces verts. Il limitait l'expansion par des périmètres d'urbanisation qui conservaient le caractère rural des deux bouts de l'île. Pour lui, Laval, la couronne nord, la rive sud (hormis Longueuil et Saint-Lambert) n'étaient que des zones rurales, ponctuées de villages. Il voyait la circulation à travers des boulevards urbains noués par des ronds-points, comme les boulevards haussmanniens (voir la carte 1).

Pourtant, quelques années plus tard, dans les années 60, le réseau des tramways avait disparu, remplacé par le métro souterrain et les autobus, tandis que les autoroutes ceinturaient la zone centrale et de nouveaux ponts étaient ajoutés. Dès les années 70, la suburbanisation gagnait la ville de Laval issue de la fusion des municipalités de l'île Jésus, mais aussi les couronnes de façon déjà importante. « *Ainsi, les propositions du plan Gréber seraient en déphasage par rapport aux changements fondamentaux qui allaient marquer de façon décisive la structuration de l'espace montréalais, comme c'était le cas ailleurs dans les métropoles nord-américaines.*¹ » Le plan Gréber ne sera donc guère mis en œuvre, du moins en tant que vision régionale.

Une première amorce de planification régionale

Peu après, un nouveau type de plan d'aménagement, Montréal Horizon 2000, présentera une vision audacieuse et ambitieuse de l'avenir de la région ainsi qu'une structuration équilibrée de la

croissance urbaine, qui débordera largement l'île de Montréal². C'était en 1967, et ce document devait surtout servir comme outil de promotion pour l'équipe du maire Jean Drapeau, pour montrer que sa ville était capable d'une vision large et éclairée, et qu'il fallait, pour agir, doter la région d'une organisation municipale adéquate. En fait, Drapeau prônait l'annexion de toutes les municipalités de l'île, avec son slogan : « Une île, une ville ». Il va sans dire que ces velléités ont suscité une grande résistance des banlieues de l'île. Et pourtant, la vision d'Horizon 2000 allait plus loin; non seulement elle englobait les îles de Montréal et de Laval ainsi que les couronnes, mais par-delà, elle mettait de l'avant l'idée des villes satellites, pôles économiques dynamiques, comme Valleyfield, Saint-Hyacinthe, Granby, Sorel, Saint-Jérôme, Saint-Jean et Joliette (voir les cartes 2 et 3). En 1970, plutôt que de fusionner les municipalités, le gouvernement crée la Communauté urbaine de Montréal (CUM) pour coordonner le développement de l'île de Montréal et de ses 29 municipalités.

1 M'BALA, José. « Prévenir l'exurbanisation : le Plan Gréber de 1950 pour Montréal », *Revue d'histoire urbaine*, vol. 29, n° 2, 2001, p. 68. À noter qu'il ne reste de ce plan que la partie cartographique, le rapport explicatif ayant été perdu, semble-t-il.

2 MARSAN, Jean-Claude. *Montréal en évolution*, Montréal, Fides, 1974, p. 335.

Bien que cela fasse partie de ses obligations dès le début, la CUM n'adoptera son schéma d'aménagement qu'en 1986. Différentes versions avaient été débattues dès 1972, et les principaux enjeux concernaient alors la protection des milieux naturels et agricoles, les liaisons du réseau artériel, l'extension du réseau de transport en commun, ainsi que la mise en valeur de deux sous-centres dans l'axe du boulevard Métropolitain³. La méfiance entre les municipalités était telle que le schéma risquait de n'être jamais adopté si le gouvernement québécois n'avait pas insisté, notamment par l'effet de l'adoption, en 1979, de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU)⁴, rendant les schémas d'aménagement obligatoires partout au Québec.

Finalement, le territoire de la CUM était bien limité, et l'adoption du schéma en 1986 est arrivée bien tard : les grandes infrastructures autoroutières étaient en place et avaient déjà stimulé le développement urbain bien au-delà de l'île de Montréal. Le schéma de la CUM va donc viser les enjeux internes de l'île, sans susciter beaucoup d'intérêt public. Même à cet égard, il est resté modeste, trop collé à l'existant, sans grande ambition ou abordant les enjeux du redéveloppement, de l'habitation ou des milieux naturels de façon encore bien vague⁵.

Le gouvernement prend les commandes

En réalité, dès 1978, c'est le gouvernement québécois qui prend vraiment en charge la planification régionale, avec l'*Option préférable d'aménagement pour la région de Montréal*⁶, et par l'effet combiné de la *Loi sur la protection du territoire agricole* (LPTA) et de la LAU. Les grandes orientations de l'Option réaffirmée en 1983 consistaient à :

« *Consolider le tissu urbain à l'intérieur du périmètre bâti et viabilisé actuel.* »

« *Réaménager prioritairement les territoires les plus anciennement bâtis de l'espace central montréalais et des centres-villes de Longueuil et de Laval.* »



ARCHIVES DE LA VILLE DE MONTRÉAL, COTE : CA M001 W0087-4-1

Carte 1 : Plan de Jacques Gréber, 1952-1953

« *Apporter une attention particulière à l'amélioration de la qualité de la vie sur l'île de Montréal.* »

À la même époque, le gouvernement s'investissait aussi dans la planification, l'organisation et le financement du transport en commun dans la région de Montréal. En matière d'espaces verts, après la création des parcs nationaux de Boucherville, Oka et Saint-Bruno, il donnait un coup de main financier à la CUM pour l'acquisition de parcs régionaux. Il entreprenait aussi une vaste planification autour du Projet Archipel et du concept de parc national de l'Archipel. Toutefois, la conjoncture économique et le changement de gouvernement en 1985 ont stoppé leur mise en œuvre. Par contre, le gouvernement a consenti des sommes considérables pour l'assainissement des eaux dans l'ensemble de la région montréalaise. D'autres programmes ont été développés en matière

d'habitation ainsi que d'équipements culturels et touristiques, notamment.

Toutefois, l'arrimage entre l'Option et les schémas d'aménagement des MRC a fait défaut, en l'absence de mécanismes de coordination d'ensemble à l'échelle de la région métropolitaine. L'Option a fini par s'étioler par manque de suivi et de mesures concrètes de mise en œuvre.

La nécessaire réforme des structures municipales et régionales

En 1991, le gouvernement a créé le Groupe de travail sur Montréal et sa région (GTMR). Le GTMR, selon son mandat, a posé un diagnostic sévère sur l'absence de vision d'ensemble de la région, la conjoncture économique et démographique difficile, la concertation insuffisante entre les municipalités nombreuses et disparates, le manque de cohérence et de coordination de l'action gouvernementale, et de multiples

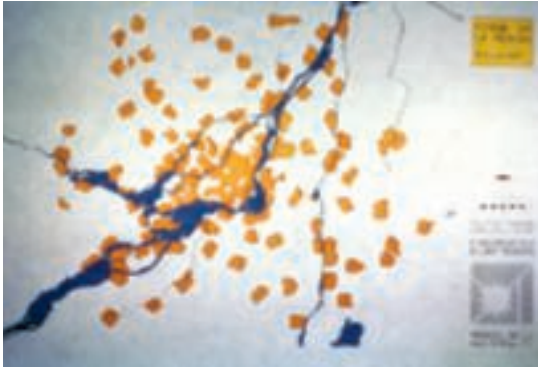
3 SANCTON, Andrew. *Governing the Island of Montreal*, Berkeley, University of California Press, 1985; TRÉPANIÉ, Marie-Odile. « Metropolitan Government in the Montreal Area », dans Rothblatt, Donald N. et Andrew Sancton (éd.). *Metropolitan Governance: American/Canadian Intergovernmental Perspectives*. Berkeley, Institute of Governmental Studies Press, University of California, 1993, pp. 53-110.

4 *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, L.R.Q., c. A-19.1.

5 GAUDREAU, Marcel et Calvin VELTMAN. *Le schéma de la CUM, 1970-1982 : la difficile recherche d'une rationalité métropolitaine en aménagement*. Montréal, INRS-Urbanisation, 1986; TRÉPANIÉ, ibid., 1993.

6 Cette option sera réaffirmée et étayée en 1983 : GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Option d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal*, 1984, 98 p. et annexes.

7 *Ibid.*, p. 80.



Cartes 2 et 3 :
De la dispersion
à la structuration

problématiques financières et fiscales⁸. En décembre 1993, il a ensuite mis de l'avant les bases d'une vision commune pour une ville-région, doublée de la proposition de l'établissement d'une entité régionale qui réunirait l'ensemble du territoire compris dans la région métropolitaine de recensement, en une seule entité administrative. C'était une sorte de vision stratégique pour « *Montréal, une ville-région efficace, prospère et vibrante; à vocation internationale; au service de ses citoyens* »⁹.

L'idée a lentement fait son chemin. En 1996, une consultation est lancée en vue de créer une commission de développement de la métropole, mais sans succès. En 1999, la Commission sur les finances et la fiscalité locales (commission Bédard) a formulé de nombreuses propositions de réformes pour l'ensemble du régime municipal. Entre autres, elle a proposé pour la région de Montréal à la fois des fusions pour réduire le nombre de municipalités et une instance de coordination à l'échelle de la grande région métropolitaine. Enfin vint la réforme des structures avec la *Loi sur la communauté métropolitaine de Montréal* adoptée en juin 2000, suivie plus tard du projet de *loi 170* sur les fusions des grandes villes¹⁰.

En matière d'aménagement du territoire, la *Loi sur la CMM* a innové à bien des égards. Ainsi, pour la première fois, la loi jumelait « aménagement et développement », en rendant obligatoire un « schéma métropolitain d'aménagement et de développement ». C'est aussi la première fois que la loi exigeait « une

vision stratégique du développement économique, social et environnemental » (on ajoutera plus tard « culturel »). Autre innovation : le gouvernement a produit, dès 2001, un *Cadre d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal*, tenant lieu d'orientations gouvernementales encadrant la préparation du schéma métropolitain par la CMM, mais aussi de cadre de référence pour les actions du gouvernement et des ministères dans la région métropolitaine. Quant au contenu, le Cadre d'aménagement comprenait un énoncé de vision, ainsi qu'un concept d'organisation spatiale¹¹.

Le PMAD de la CMM, un aboutissement longtemps attendu

La CMM a produit un projet de schéma métropolitain en 2005. Cependant, son adoption aurait signifié la mort des schémas des MRC, qu'il remplaçait selon l'article 146 de la Loi sur la CMM. Cette disposition était difficile à accepter pour les MRC. Aussi, après négociation, une entente a été conclue en 2008 entre les municipalités de la CMM pour un schéma métropolitain distinct et pour conserver les schémas des MRC. Alors, la *Loi sur la CMM* fut modifiée en 2010 par la *Loi 58*¹², qui a donné naissance au concept de « plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) »¹³. Un tel plan devait être plus stratégique, avec un contenu plus ciblé sur l'organisation spatiale, la planification intégrée de l'aménagement et du transport, la gestion de l'urbanisation (seuils minimaux de densité, dans une perspective de ville compacte) et le maintien des espaces agricoles, des milieux

naturels et du patrimoine bâti. La Loi donnait jusqu'à décembre 2011 pour l'adoption du plan métropolitain. Le calendrier a été respecté et le PMAD est entré en vigueur en mars 2012.

La région métropolitaine a appris d'une longue série d'essais et d'erreurs. Le PMAD est le fruit d'une conjoncture faite d'un mélange de fermeté et de souplesse. Le gouvernement a maintenu le cap, mais a fait montre de souplesse à l'égard des MRC. La prise de conscience des particularités démographiques et économiques de la région et des nouvelles tendances en matière d'habitation et de développement a amené les partenaires à des positions plus réalistes. Le PMAD a aussi bénéficié d'une mobilisation sans précédent de la société civile, qui a clairement exprimé ses préoccupations en matière de gestion plus serrée de l'urbanisation, de transport collectif, de développement durable et de milieux naturels, de qualité des milieux de vie et d'habitat, de préservation des terres et de développement agricole.

Le PMAD est ainsi le résultat de la conciliation des préoccupations de l'ensemble de la région. Le PMAD n'est sans doute pas parfait, mais il est devenu un référent incontournable. Sa mise en œuvre se poursuit maintenant via l'action de la CMM et différents plans d'action sectoriels, ainsi que via les schémas et plans des MRC et des municipalités locales. ✨

Marie-Odile Trépanier, urbaniste émérite à la retraite, est professeure honoraire de l'École d'urbanisme et d'architecture du paysage de l'Université de Montréal.

8 GROUPE DE TRAVAIL SUR MONTRÉAL ET SA RÉGION. *Rapport d'étape*, janvier 1993, 72 p. et annexes.

9 GROUPE DE TRAVAIL SUR MONTRÉAL ET SA RÉGION. *Montréal, une ville-région*, décembre 1993, 139 p. et annexe.

10 *Loi portant réforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais*.

11 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales — Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, juin 2001, p. 67 et carte 11. Une version révisée de ce cadre orientera l'élaboration du PMAD, sous le titre : *Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal en vue de l'élaboration d'un plan métropolitain d'aménagement et de développement*, 6 mai 2011 (documents disponibles en ligne).

12 *Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions législatives concernant les communautés métropolitaines*.

13 LAU, article 2.24.

Un modèle de coopération métropolitaine

Les aires métropolitaines sont au cœur des enjeux actuels de développement social, culturel, environnemental et économique de la planète. Pour relever les défis auxquels elles font face, des organismes de gouvernance et de coordination sont mis en place à l'échelle métropolitaine, avec des compétences en matière de développement économique, de transport et d'aménagement du territoire, et ce, autant au Québec qu'ailleurs dans le monde. Dans ce contexte et depuis sa création, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a démontré, dans l'exercice de ses compétences, comment une approche de collaboration multiniveaux permettant d'impliquer les différents paliers gouvernementaux (local, régional, métropolitain et national) s'avère primordiale, afin d'être en mesure de relever les nombreux défis à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal. Elle est ainsi devenue un modèle de coopération en aménagement et développement du territoire.

» SUZY PEATE, urbaniste

» MICHEL ROCHEFORT, urbaniste

Le gouvernement du Québec créait, en 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Résultat d'une longue réflexion et de plusieurs commissions ou groupes de travail répartis sur plus de trois décennies, la création de la Communauté avait pour but de renforcer l'attractivité et la compétitivité du Grand Montréal dans un environnement en mutation où les aires métropolitaines entrent directement en compétition les unes avec les autres.

« [...] le PMAD mise sur une planification intégrée de l'aménagement, du transport ainsi que sur la protection et la mise en valeur des milieux naturels. »

La Communauté métropolitaine de Montréal

La Communauté est un organisme de planification, de coordination et de financement dont les principaux champs d'intervention sont : l'aménagement du territoire, le développement économique, le développement artistique ou culturel, le logement social, les équipements, infrastructures, services et

activités à caractère métropolitain, le transport en commun, la planification de la gestion des matières résiduelles, l'assainissement de l'atmosphère et l'assainissement des eaux. Elle intervient également dans la protection et la mise en valeur des espaces bleus et verts et produit des outils d'information en matière de géomatique. Elle est dirigée par un conseil de 28 élus locaux représentant les 82 municipalités du Grand Montréal, soit plus de 3,9 millions de personnes réparties sur un territoire de plus de 4360 km².

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement¹

En décembre 2011, la CMM accomplit un de ses principaux mandats et adopte son premier Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), lequel entre en vigueur en mars 2012 à la suite d'un avis positif du gouvernement du Québec. Issu d'un vaste processus de consultation publique, le PMAD fait le pari d'agir sur les éléments qui permettent de structurer l'urbanisation de la région métropolitaine afin de la rendre plus attractive et plus compétitive dans une perspective de développement durable. Par ses orientations, objectifs et critères, le PMAD mise sur une planification intégrée de l'aménagement, du transport ainsi que sur la protection et la mise en valeur des milieux naturels.

En matière d'aménagement, le PMAD établit l'orientation selon laquelle le Grand Montréal devrait avoir des milieux de vie durables. Pour ce faire, il propose d'orienter au moins 40 % de la croissance des ménages projetée dans des quartiers de type TOD en lien avec

les points d'accès, actuels et projetés, du réseau de transport en commun métropolitain structurant. Par ailleurs, il propose une densification du cadre bâti sur les terrains vacants ou à redévelopper situés à l'extérieur des aires TOD. D'autres objectifs visent la délimitation du périmètre métropolitain, la localisation des installations métropolitaines actuelles et projetées, l'occupation optimale du territoire agricole et les contraintes géomorphologiques et anthropiques du territoire.

En matière de transport, le PMAD établit l'orientation selon laquelle le Grand Montréal devrait avoir des réseaux et des équipements de transport performants et structurants. Pour ce faire, le PMAD propose un réseau de transport en commun métropolitain structurant afin de hausser la part modale du transport en commun de 25 % à 35 % en période de pointe du matin d'ici 2031. Ce réseau constitue l'armature de la planification intégrée de l'aménagement et du transport visée par la Communauté. Le PMAD propose également le parachèvement de certains tronçons du réseau routier afin d'assurer la mobilité des marchandises et la desserte des principaux pôles d'emploi métropolitains ainsi que la mise en place d'un réseau vélo métropolitain qui permettra d'augmenter le transport actif.

En matière d'environnement, le PMAD établit l'orientation selon laquelle le Grand Montréal devrait avoir un environnement protégé et mis en valeur. Pour ce faire, le PMAD s'est donné comme objectif de protéger 17 % du territoire du Grand Montréal en assurant, notamment, la protection et

¹ cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMAD.pdf (disponible en ligne)

la mise en valeur des bois d'intérêt métropolitain, des corridors forestiers et des milieux humides. D'autres critères sont également prévus pour assurer la protection des rives, du littoral, des milieux humides, des paysages et du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain. Afin de mettre en valeur tous ces éléments, le PMAD vise la mise en place d'un réseau récréotouristique métropolitain structuré autour d'une trame verte et bleue.

Une mise en œuvre qui s'appuie sur des mécanismes et des outils de collaboration et de suivi

Outre les exercices de conformité prévus à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) entre le PMAD, les schémas d'aménagement et de développement des MRC et des agglomérations métropolitaines et les outils d'urbanisme locaux (plans et règlements), la mise en œuvre du PMAD n'aurait pu se faire sans la mise en place d'un mécanisme collaboratif qui favorise les interactions entre la CMM, la société civile et le gouvernement du Québec.

La mise en œuvre du PMAD est intimement liée à une collaboration étroite

avec le gouvernement du Québec. Faisant suite à une demande de la CMM, le gouvernement a mis en place la Table Québec-Montréal métropolitain pour l'aménagement et le développement, qui a pour mission d'assurer une cohérence de l'action gouvernementale dans la mise en œuvre du PMAD et réunit des ministres clés et des élus de la CMM. Elle est assistée par le comité interministériel, formé des administrateurs des principaux ministères et organismes gouvernementaux concernés par le développement territorial de la métropole.

De plus, l'un des mécanismes prévus au PMAD afin d'assurer le suivi de sa mise en œuvre est la tenue d'une Agora métropolitaine bisannuelle avec élus et citoyens. Celle-ci permet aux parties prenantes de s'informer, d'échanger, de débattre et de proposer des idées quant à la mise en œuvre du PMAD. La première Agora métropolitaine a eu lieu à l'hiver 2013 et a réuni près de 700 personnes (élus, citoyens, acteurs clés) autour des différents thèmes d'intervention constitutifs du PMAD,

soit l'aménagement, le transport et l'environnement. Une deuxième édition² s'est tenue en octobre 2015 en présence de près de 600 participants. L'événement a pris à nouveau la forme d'un grand rendez-vous réunissant élus et citoyens afin de faire le bilan des trois premières années de la mise en œuvre du PMAD.

En lien avec son plan d'action 2012-2017 pour le PMAD³, la Communauté a mis en place des programmes d'aide financière afin de soutenir la mise en œuvre du Plan métropolitain. Ces programmes visent la réalisation d'une planification détaillée au sein d'une aire TOD, la protection et la mise en valeur de composantes de la Trame verte et bleue du Grand Montréal⁴ et la réalisation de plans de développement de la zone agricole. La mise en place de ces programmes a été rendue possible grâce au soutien financier du gouvernement du Québec.

La Déclaration de Montréal sur les aires métropolitaines

La mise en œuvre du PMAD ne saurait se faire sans la mise en place de mécanismes et d'outils de collaboration et

AMÉNAGEMENT

GÉRER LA CROISSANCE - DENSIFIER



40 %

40 % TOD,
60 % SI L'OFFRE TC AUGMENTE D'AVANTAGE

TRANSPORT

INVESTISSEMENTS MASSIFS DANS LE TRANSPORT EN COMMUN (23 G\$CA)



35 %

AUGMENTER LA PART MODALE DU TC À 35 % D'ICI 2031

ENVIRONNEMENT

TRAME VERTE ET BLEUE (150 M\$CA)



17 %

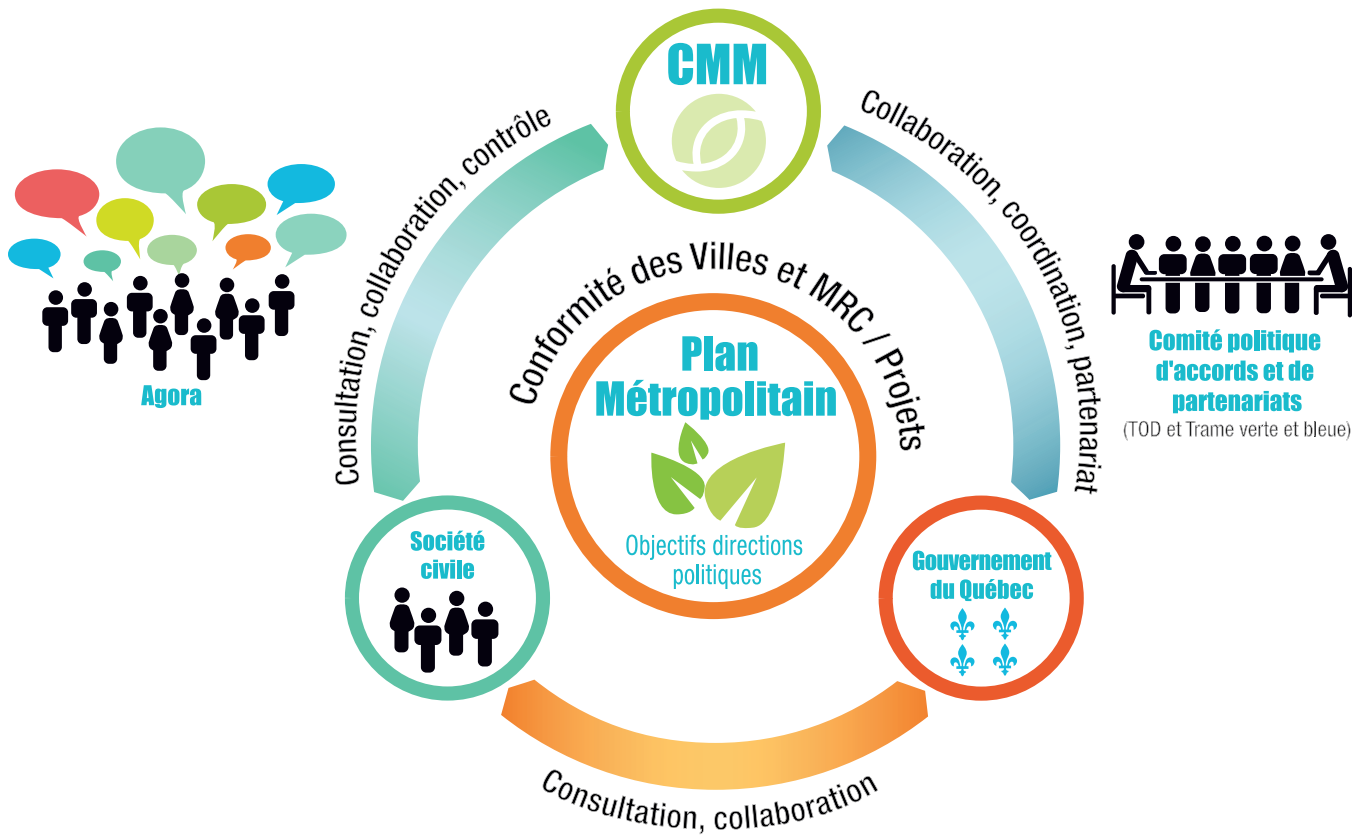
PROTÉGER 17 % DU TERRITOIRE (NAGOYA)

Cartes tirées du PMAD, 2012

2 cmm.qc.ca/evenements/agora-2015/

3 cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMAD_planAction.pdf

4 Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire, le Corridor forestier du mont Saint-Bruno, le Corridor forestier Châteauguay-Léry, le Parc-plage du Grand Montréal ainsi que le Parc de la rivière des Mille-Îles



Tiré du PMAD, 2012

de suivi interpellant l'ensemble des paliers gouvernementaux concernés. Pour répondre aux nombreux défis liés au développement urbain durable, une approche de collaboration multiniveaux permettant d'impliquer l'ensemble des parties prenantes sur des enjeux communs s'avère primordiale.

Cette approche a été au cœur de la Conférence thématique de Montréal sur les aires métropolitaines tenue en octobre 2015. Organisée par la Communauté, sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies (ONU), cette conférence faisait partie des onze réunions thématiques et régionales préparatoires à la troisième conférence des Nations Unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III) qui s'est tenue à Quito à l'automne 2016 pour adopter le Nouvel agenda urbain (NAU) qui inspirera les politiques urbaines des États pour les 20 prochaines années.

La Conférence thématique de Montréal⁵ et sa déclaration pour favoriser une coopération métropolitaine ont alimenté le contenu du NAU par une reconnaissance des partenariats multiniveaux et des aires métropolitaines comme des acteurs clés pour relever les défis de l'urbanisation mondiale et favoriser l'atteinte des objectifs de développement durable mondiaux.

Maintenir le cap sur la vision d'un Grand Montréal attractif, compétitif et durable

Près de cinq ans après l'entrée en vigueur du PMAD, le bilan des activités de la Communauté, en lien avec la mise en œuvre de ce Plan, est riche. Il témoigne du dynamisme de la Communauté qui, au cours des dernières années, a multiplié les actions et les initiatives afin de non seulement déployer ce premier Plan métropolitain d'aménagement et de développement, mais aussi faire recon-

naître l'importance de la planification métropolitaine à l'international.

Globalement, la Communauté a entrepris ou complété plus d'une vingtaine d'actions et d'initiatives en lien avec la mise en œuvre du PMAD, comme en témoigne le rapport de surveillance sur le PMAD⁶. Les prochaines années seront tout aussi déterminantes quant à la concordance des outils de planification régionale et locale, mais aussi quant aux initiatives pouvant être mises en place pour concrétiser cette vision et soutenir la mise en œuvre du PMAD afin de façonner le visage de la région métropolitaine et contribuer à bâtir un Grand Montréal attractif, compétitif et durable. ✨

Suzy Peate, urbaniste, est coordonnatrice à l'aménagement du territoire métropolitain à la CMM. Michel Rochefort, urbaniste, est professeur au département d'études urbaines et touristiques à l'Université du Québec à Montréal. Michel Rochefort a occupé, de février 2012 à mai 2016, le poste de coordonnateur à l'aménagement du territoire métropolitain. C'est à ce titre qu'il cosigne cet article.

5 cmm.qc.ca/evenements/conference-thematique-de-montreal-sur-les-aires-metropolitaines/
6 cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20150618_rapport-du-monitoring-pmad-2015.pdf

L'emprise fédérale

La planification collaborative des réseaux et des infrastructures de juridiction fédérale pourrait fournir l'occasion de renouveler le partenariat entre le gouvernement du Canada et la métropole québécoise. La région métropolitaine bénéficierait grandement d'un réinvestissement fédéral dans les infrastructures de transport qui serait planifié en collaboration avec tous les acteurs.

» ALEXANDRE LAMBERT

Si l'année 2017 est l'occasion de souligner le 375^e anniversaire de la fondation de Montréal en 1642, elle l'est aussi pour les 150 ans du Canada et de ses institutions politiques. La répartition constitutionnelle des pouvoirs reflète l'influence stratégique que gagne le gouvernement fédéral en matière de transport le 1^{er} juillet 1867. Sur toutes les voies navigables, les ports d'importation et d'exportation, sur tout réseau de chemins de fer qui traverse une frontière provinciale, le gouvernement fédéral dispose depuis ce jour d'un monopole d'intervention et de réglementation publiques. Cette emprise fédérale sur les équipements et les réseaux qui vont structurer l'urbanisation industrielle à Montréal et au Canada sera longtemps un secteur d'action politique stratégique. La création de la Compagnie Canadienne Pacifique (CP, 1881), la nationalisation de ses concurrents sous la bannière du Canadien National (CN, 1919), la construction des quais et des aéroports seront autant de manifestations du pouvoir du gouvernement central dans l'espace urbain et national.

Un patrimoine important en matière d'infrastructures de transport

Cet héritage représente aujourd'hui pour les Montréalais un patrimoine infrastructurel inestimable et fort, entre autres, de 1850 kilomètres de voies ferrées utiles au transport des personnes et des marchandises, dont les voies principales et trois terminaux intermodaux de compagnies continentales¹, de 30 km de quais où transite notamment le quart du trafic maritime conteneurisé canadien, d'une voie maritime donnant accès aux installations portuaires de Sainte-Catherine et de Valleyfield et ouvrant à la navigation tout le bassin des Grands Lacs, de trois aéroports d'envergure et de six ponts franchissant le Saint-Laurent. Ce patrimoine qui,

on le voit, va bien au-delà des ponts Champlain et Jacques-Cartier, est pourtant la plupart du temps une part oubliée de la contribution publique à la formation de la métropole.

Il faut dire que toute la structure réglementaire et organisationnelle qu'avait échafaudée le palier fédéral pour accompagner un siècle de développement industriel s'effondre dans les années 1970 et 1980 à l'orée de la mondialisation des marchés. L'encadrement public de ces réseaux et nœuds de transport s'efface alors devant la privatisation et la déréglementation, remettant entre les mains d'organisations plus flexibles et indépendantes la lourde tâche d'actualiser ces réseaux d'infrastructures.

Combiné à la rationalisation des réseaux et de la main d'œuvre, cet effacement de l'intervention publique a contribué à imprimer dans l'opinion collective l'idée fautive selon laquelle ces équipements ne remplissaient plus qu'un rôle marginal au sein d'une économie et d'une métropole modernes. Or, cette perception influence négativement la « valeur politique » investie dans la planification de ces équipements. Cette dévalorisation a graduellement conduit à un déficit de compétence des autorités publiques et des aptitudes professionnelles autonomes à sa disposition, aptitudes susceptibles d'informer et d'éclairer l'action gouvernementale.

Le rôle central des plateformes intermodales

On reconnaît d'emblée le lien intime qui unit transport et habitat en référence à la mobilité de l'individu comme en témoigne la multiplication des projets de TOD dans la région métropolitaine. Par souci de cohérence logique, il faut aussi reconnaître que les réseaux d'acheminement des biens ont eux aussi un impact direct sur la forme urbaine et son évolution. Le transport oriente aussi le développement lorsqu'il est question

des marchandises. Cette prise de conscience apparaît d'autant plus urgente que les modes de consommation et de production qui émergent s'articulent autour de la redéfinition intermodale des actifs ferroviaires, portuaires et aéroportuaires à l'échelle du globe, redéfinition incarnée par le transport par conteneurs standards.

La région montréalaise a vu au cours de la dernière décennie se multiplier les appels à l'investissement public en vue du développement de projets industriels logistiques d'envergure. Que ce soit le pôle de Vaudreuil-Soulangue, celui de Contrecoeur ou le corridor de l'autoroute 30 pour ne mentionner que les plus ambitieux, ces schémas dépendent cependant d'investissements dans les plateformes intermodales ferroviaires ou portuaires sur lesquelles les pouvoirs publics n'exercent plus aujourd'hui qu'une influence négligeable. Alors même que les instances métropolitaines, conscientes des enjeux démographiques, économiques et environnementaux de leur contexte d'action ont clairement priorisé la consolidation du tissu urbain, une évaluation froide du discours technique et économique portant ces projets est de mise, notamment pour ne pas occulter le mouvement spéculatif qu'ils incarnent aussi et qui forcerait le dézonage de plusieurs centaines d'hectares de terres agricoles.

L'attention du gouvernement québécois a repéré ces projets d'équipements périphériques nouveaux comme en témoigne la « Stratégie maritime » de 2015. Mais l'essentiel des plateformes intermodales, du trafic maritime, ferroviaire et aéroportuaire, donc des enjeux d'intégration, sont déjà, et demeureront pour l'avenir prévisible au cœur de l'agglomération et si rien ne change, dans l'angle mort de la planification métropolitaine et gouvernementale. C'est une capacité de manutention de trois millions² d'unités intermodales qui est déjà installée dans la

1 En plus du CN et du CP opérant dans le centre ouest de l'île de Montréal, CSX, une compagnie de chemin de fer américaine, a inauguré à Valleyfield en 2014 un terminal d'une capacité annuelle de manutention de 100 000 unités intermodales.

2 Outre les terminaux intermodaux Taschereau du CN (500 000 unités/année) et de Lachine du CP (250 000 unités/année), le CP opère dans ses installations de Côte-Saint-Luc un terminal dédié au transport intermodal des semi-remorques (Expressway). Enfin, l'aménagement prochain du terminal Viau portera la capacité du port de Montréal à 2,1 millions de conteneurs par année (EVP). Seul le terminal de CSX ne se trouve pas sur l'île de Montréal.

région, dont seulement 3,5 % hors de l'île de Montréal. Cette position centrale complexe soumet certes ces activités à la congestion ainsi qu'aux conflits d'usage et de voisinage, mais les rend aussi accessibles à toutes les parties de la métropole et les maintient au cœur des plus importants pôles d'emploi de la région.

Une planification collaborative des investissements en infrastructures

Il apparaît donc urgent de recadrer l'attention pour planifier et mettre en œuvre un programme d'intervention qui fasse les arbitrages nécessaires entre le partage et l'usage des capacités des réseaux, le maintien du patrimoine existant et le développement de nouveaux actifs, entre la mitigation des risques et la mise en valeur des atouts environnementaux, entre l'ambition individuelle de promoteurs et l'intérêt collectif. Le contrôle exercé sans partage sur ces réseaux d'infrastructures stratégiques par des entreprises et des agences autonomes qui n'ont pas pour mission d'assurer la cohérence globale du développement d'une métropole induit un cloisonnement qui en lui-même est générateur de risques systémiques. L'élaboration d'une expertise publique autonome qui fait

actuellement défaut et limite les bénéfices collectifs d'investissements publics, qui seront inévitablement réclamés, passe aussi par une prise de conscience des professionnels de l'aménagement de la nécessité de reconsidérer ces infrastructures négligées pour favoriser un débat sain et éclaircir les enjeux qui leur sont associés.

C'est dans ce contexte que l'on se doit d'admirer la clairvoyance des Pères de la Confédération, qui ont concentré entre les mains du gouvernement fédéral de puissants outils d'intervention sur ces différents réseaux d'infrastructure formant un continuum fonctionnel, aujourd'hui de toute évidence associé à une vague de développement et de redéveloppement urbain à caractère économique. Après 40 ans de désengagement dans les domaines des infrastructures de transport alternatif à la route, la région métropolitaine bénéficierait d'un leadership renouvelé du gouvernement fédéral. Mais comme les réseaux sous son emprise, cette force de coordination potentielle pour la planification d'actifs publics ou privés urbains aussi stratégiques doit, elle aussi, être réactualisée.

L'intégration cohérente et performante des réseaux intermodaux aux fonctions économiques existantes et potentielles, au développement urbain durable, aux besoins du transport collectif et de la logistique régionale et interrégionale constitue un projet métropolitain qui interpelle directement le gouvernement fédéral, qui s'engage par ailleurs actuellement dans un vaste programme d'investissement en infrastructures. Montréal, à travers une telle innovation, pourrait voir rectifier l'iniquité qu'elle a subie par le quasi-abandon du programme des portes continentales, pour lequel l'ouest du pays a, lui, reçu près de 1,4 milliard de dollars de fonds fédéraux³. La mise en place d'une telle dynamique concrète d'investissement, qui est la seule susceptible de susciter la collaboration de tous les acteurs, constituerait enfin un legs à la hauteur de la contribution historique de la métropole à l'économie canadienne et le gage d'une prospérité renouvelée, que nos héritiers auront le loisir de célébrer dans 25 ans. À nous maintenant de le réclamer pour eux. ✨

Alexandre Lambert est détenteur d'une maîtrise en urbanisme de l'Université de Montréal et candidat au Ph.D en aménagement de cette même université. Ses travaux portent sur les enjeux urbains des systèmes logistiques.



3 GOUVERNEMENT DU CANADA. *L'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique : Investissements*. 2015. www.portdelasiepacifique.gc.ca/investissements.html (disponible en ligne)

L'avenir de la mobilité urbaine

Il y a 50 ans, plus précisément le 14 octobre 1966, le maire Jean Drapeau inaugurait le métro de Montréal, à quelques mois de l'exposition universelle de 1967. Ces événements allaient confirmer la place grandissante de Montréal comme ville d'importance dans le monde. Avec un centre-ville dynamique, une croissance démographique et de l'emploi à l'intérieur du Grand Montréal, de nouvelles mobilités prennent forme pour répondre aux attentes des citoyens.

» **MARIE-JOSÉE LESSARD**, urbaniste

Le métro a changé le visage de Montréal, et 50 ans plus tard, on a de la difficulté à s'imaginer la ville autrement. Le réseau de transport collectif s'est agrandi : de nouvelles stations et lignes de métro, des lignes de train de banlieue et des gares ainsi qu'un réseau d'autobus et de voies réservées, tout cela constitue maintenant l'offre d'infrastructures de transport des personnes dans le Grand Montréal. De nouvelles voitures de métro Azur¹ ont commencé à remplacer l'équipement actuel.

Les facteurs de mobilité

Les dernières années ont été marquées par une hausse de l'achalandage dans les transports collectifs. En 2013, les résidents de la région métropolitaine ont effectué chaque matin² près de 2,5 millions de déplacements, reflétant une hausse de 10,9 % par rapport à 2008 (tous modes confondus)³. De ce nombre, 47 % des déplacements en période de pointe du matin sont réalisés en modes actifs ou collectifs sur l'île de Montréal.

On se déplace de plus en plus dans le Grand Montréal. La mobilité des personnes pour la période 2008-2013 est liée à la croissance de la population de l'ordre de 5 %, à la progression du parc automobile de 11 % et à l'urbanisation des couronnes et des banlieues. Un autre facteur est l'accroissement de l'emploi de façon plus importante à l'extérieur de l'île entre 2001 et 2011, même si le centre-ville de Montréal demeure le principal pôle d'emploi de la région. À l'échelle métropolitaine, le secteur résidentiel connaît pour sa part une densification du cadre bâti.

Depuis toujours, les infrastructures de transport ont façonné le développement de Montréal. Le Plan métropolitain d'amé-

nagement et de développement (PMAD), entré en vigueur en 2012, propose d'orienter d'ici 20 ans au moins 40 %

réseau de vélopartage BIXI, qui connaît un franc succès, comprend aujourd'hui 5 200 vélos et 460 stations réparties sur



DENIS LABINE/VILLE DE MONTRÉAL

de la croissance des ménages projetée vers des quartiers de type TOD, soit des quartiers en lien avec les points d'accès, actuels ou projetés, du réseau de transport en commun métropolitain. Il est également proposé de faire de ces quartiers des lieux de vie de qualité et d'encourager, entre autres, des interventions visant la mobilité durable. La saturation des infrastructures de transport limite toutefois le développement de leur utilisation et la capacité de répondre à la demande sans cesse croissante. Les besoins sont immenses.

Les « mobilistes » de Montréal

Montréal se distingue par son offre de mobilité, mais aussi par le développement de l'intermodalité et de la multimodalité. Avec son réseau de voies cyclables de 730 km (1 280 km prévus en 2020), la ville se situe dans le top 20 des villes cyclables⁴. Depuis 2009, le

territoire de Montréal, de Longueuil et de Westmount.

Le service d'autopartage Communauto, basé à Montréal depuis 1994, compte plus de 40 000 utilisateurs qui se partagent un parc de plus de 1 350 véhicules. En juin 2013, Communauto a lancé Auto-Mobile, un concept d'autopartage où les véhicules sont déposés librement dans les rues de certains quartiers de la ville. La société d'autos en libre-service Car2go s'est aussi implantée à Montréal.

Montréal a mis en place un cadre permettant le déploiement, par l'entreprise privée, de véhicules en libre-service 100 % électriques. La Ville développe aussi un réseau de bornes de recharge publiques sur rue dans l'ensemble du territoire municipal (l'objectif étant de 1 000 bornes) afin de soutenir l'arrivée des voitures électriques.

1 Ou MPM-10, acronyme pour « Matériel pneumatique de Montréal 2010 » produit par le consortium formé de Bombardier Transport et Alstom.

2 En période de pointe du matin.

3 *Mobilité des personnes dans la région de Montréal. Enquête Origine-Destination 2013*. Document préparé par le Secrétariat à l'enquête Origine-Destination. Voir en ligne : www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section8/enquete-od-2013-faits-saillants.pdf

4 Voir en ligne : copenhagenize.eu/index/

Les avancées technologiques apportent des solutions innovantes et des changements de comportement des citoyens. Les téléphones intelligents ont permis le partage de voitures, qui connaît un essor exponentiel ici et dans le monde. Une nouvelle génération de covoiturage, par exemple, se déploie par la formation d'équipages en ligne. La géolocalisation, les notifications en temps réel et les paiements instantanés sont l'avenir d'une mobilité durable. Montréal, à titre de « Ville intelligente et numérique », soutient le déploiement de nouveaux outils d'information permettant d'optimiser la mobilité des usagers en temps réel sur son territoire. La Ville mettra en place un corridor d'essai permettant d'effectuer des tests en situation réelle et d'offrir une vitrine commerciale à toutes les nouvelles technologies.

Les grands défis

L'augmentation du nombre de déplacements ainsi que les distances et les coûts des services nécessitent un nouveau

cadre financier pour le transport collectif et de nouvelles sources de financement pour le développement des infrastructures et l'amélioration des services de transport collectif.

La fragmentation des compétences (entre territoires, entre types de réseaux et entre modes de transport) et le foisonnement des planifications territoriales sont une réalité métropolitaine. La refonte de la gouvernance du transport collectif par la création de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), le 20 mai 2016, permettra de clarifier le partage des responsabilités de natures politique, stratégique et opérationnelle, ce qui devrait favoriser un financement plus stable et prévisible.

De plus, en confiant à cet organisme le mandat d'élaborer un plan stratégique de développement du transport collectif tenant compte du PMAD, on assure que le transport collectif et l'aménagement du territoire seront désormais indissociables. Il s'agit d'un autre défi à relever, soit

celui de lier les transports et le développement urbain pour proposer des milieux de vie durables, agréables et fonctionnels.

Finalement, 50 ans plus tard, un nouveau réseau de transport collectif prendra forme à Montréal, soit le Réseau électrique métropolitain (REM) développé par CDPQ Infra, filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Il s'agit d'un seul réseau de système léger sur rail (SLR) de 67 km, entièrement automatisé et électrique, incluant 24 stations. Prévu pour 2020, ce nouveau réseau devrait relier le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'ouest de l'île, la Rive-Nord, et l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. Ajouté aux réseaux de transport existants (métro, trains et autobus), il ouvrira une nouvelle ère de développement pour le transport collectif dans la grande région métropolitaine. ✨

Marie-Josée Lessard, urbaniste, est conseillère en mobilité durable à la Ville de Montréal et a occupé divers emplois au Gouvernement du Québec et au sein d'organismes parapublics notamment en stratégies de développement, transport et environnement.

TOUT LE QUÉBEC CÈLÈBRE SA MÉTROPOLE!

vive  375

Fier partenaire du 375^e anniversaire de Montréal

Le gouvernement du Québec investit dans plusieurs legs durables,
véritable héritage pour les générations à venir.



© Tourisme Montréal, Stéphan Poulin

ENSEMBLE 
on fait avancer le Québec

Québec 
FIER PARTENAIRE

L'émergence d'une agriculture périurbaine

Entré en vigueur en mars 2012, le Plan d'aménagement et de développement (PMAD)¹, qui dresse les lignes directrices du développement durable du territoire du Grand Montréal sur un horizon de 20 ans, préconise une augmentation de 6 % de la superficie des terres cultivées d'ici 2031. Ce plan fixe aussi les objectifs de protéger 17 % du territoire et d'atteindre un seuil minimal de 30 % pour le couvert forestier à l'échelle métropolitaine. Ce sont des objectifs très ambitieux qui sollicitent particulièrement la zone agricole. Dans ce contexte, quel avenir peut-on imaginer pour l'agriculture périurbaine métropolitaine? Quelle est sa vocation, sa place sur l'échiquier agricole et agroalimentaire du Québec?

» PASCALE TREMBLAY

Il ressort de diverses consultations en lien avec la planification du développement de la zone agricole que celle-ci doit être considérée comme un patrimoine collectif. Sa fonction nourricière est fondamentale et doit être encouragée de toutes les manières possibles, d'abord au bénéfice de la population locale, et pourvu que cela ne constitue pas une menace pour la santé et l'environnement. Les systèmes alimentaires étant de plus en plus complexes et mondialisés, le consommateur a peine à s'y retrouver et exige d'être informé sur les aliments, leur provenance et les modes de production.

L'environnement et les changements climatiques font aussi partie des préoccupations soulevées. On y associe un contexte d'instabilité des marchés qui rappelle l'importance d'assurer un approvisionnement alimentaire local sécuritaire et diversifié. On s'attend aussi à ce que l'agriculture assume des fonctions complémentaires à la production alimentaire : améliorer le cadre de vie des citoyens, soutenir des activités connexes comme le tourisme, maintenir voire améliorer des milieux naturels, etc. C'est dans ce contexte que la Communauté métropolitaine doit développer un projet agricole périurbain durable.

Les limites et les possibles

L'espace agricole périurbain est un microcosme où se concentrent plusieurs enjeux de l'agriculture en général : cohabitation avec une population à la fois sensible et déconnectée de la réalité agricole moderne; morcellement du territoire; pression pour « dézoner » des lots agricoles et les détourner vers des fonctions plus lucratives à court terme; abandon de l'agriculture laissant place à des friches coûteuses à remettre en

culture; présence de milieux naturels fragiles à protéger; contraintes légales et réglementaires mal adaptées à la réalité agricole périurbaine; difficulté pour la relève agricole d'accéder à la propriété agricole.

Cela dit, le territoire agricole métropolitain jouit d'atouts inégalés en matière de terroir : sols de grande qualité, topographie plane, climat favorable, présence d'un bassin exceptionnel de consommateurs ouverts à accueillir une multitude de produits agroalimentaires et agricoles. On peut dès lors imaginer l'émergence d'un projet collectif très structurant pour la population métropolitaine et pour l'ensemble de l'agriculture.

Vitrine d'une agriculture renouvelée

En matière de production alimentaire, l'agriculture périurbaine n'est pas de taille à se mesurer aux régions rurales reconnues pour leur grande capacité de production. Avec ses espaces de production parfois très limités, l'agriculture périurbaine se prête avantageusement à des modèles de fermes peu répandus au Québec : microfermes œuvrant seules ou en coopératives, partageant équipements, ruches, bâtiments et main-d'œuvre. Elle se prête aussi à des productions agricoles avec transformation à la ferme de produits raffinés : vins, bières, cidres et autres alcools.

Parce qu'une agriculture, pour être résiliente, doit être plurielle, c'est-à-dire



MARIE-CLAUDE SARAUT

Plantation à Saint-Bruno-de-Montarville

¹ Voir sur le site de la CMM : cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/dossiers-en-amenagement/agriculture/



MARIE-CLAUDE SARRAUT

La ferme Le Chamboisé, Ville de Longueuil

accueillir des fermes de toutes tailles. L'implantation de complexes de serres hautement technologiques spécialisés dans des produits à hautes valeurs ajoutées (micropousses, légumes biologiques, fleurs, végétaux pour usages pharmaceutiques) est une option à étudier.

La juxtaposition de lots agricoles et de milieux naturels constitue à certains endroits un frein majeur au développement de modèles agricoles traditionnels. Dans un contexte périurbain, cela peut offrir la possibilité de développer l'écotourisme ainsi que l'interprétation des écosystèmes en milieu agricole, tout en permettant de créer des corridors forestiers à vocation nourricière (fruits, champignons et autres).

Pour être viables dans un tel environnement, les modèles agricoles devront

toutefois répondre aux standards environnementaux les plus élevés. Des pans de la zone agricole périurbaine pourraient ainsi devenir un haut lieu québécois de l'agriculture écoresponsable et de la protection de la biodiversité en milieu agricole; un laboratoire in vivo de la mise en application d'approches agronomiques innovantes faisant appel notamment à la production biologique intensive, à la permaculture, au semis direct permanent, à l'agriculture raisonnée et à l'usage réduit d'intrants de production comme les pesticides. C'est dans cette optique que l'agglomération de Longueuil a proposé, il y a quelques années déjà, le projet ÉcoTerritoire 21². Ce projet met de l'avant un modèle agricole adapté au contexte prévalant dans un bassin versant dégradé et vise à démontrer scientifiquement qu'il est

possible de remettre en culture des terres en friche tout en minimisant les impacts sur l'environnement.

Un tel modèle présente aussi l'avantage de générer des paysages intéressants et invitants pour les citoyens urbains, et les MRC les reconnaissent comme étant une valeur ajoutée de l'agriculture. La MRC de Vaudreuil-Soulanges procède ainsi à un inventaire des bâtiments et des paysages agricoles ayant une valeur distinctive pour favoriser leur préservation, mais aussi afin qu'ils fassent partie intégrante de l'offre touristique du territoire.

Les citoyens demandent une agriculture plus accessible, plus transparente. La zone agricole périurbaine peut donc satisfaire ces attentes et faire école. L'implantation de plusieurs marchés publics sur le territoire métropolitain est

2 Voir sur le site de Longueuil : www.longueuil.quebec/fr/agriculture

une autre façon de créer une interface entre les citoyens et les agriculteurs et donner un signal clair à ces derniers que la population locale souhaite participer à la prospérité de leur ferme.

Mettre en place des conditions favorables

Pour atteindre les objectifs fixés par le PMAD et réaliser cette vision de ceinture verte à la fois cultivée, habitée et préservée, des changements profonds sont nécessaires. Dans certains secteurs, cela nécessitera une réappropriation des terres en friche, morcelées sous l'effet de la spéculation.

Les parcelles déstructurées ne permettent pas d'accueillir des projets individuels ou collectifs structurants. De plus, un assouplissement du *Règlement sur les exploitations agricoles*³ est requis, car il limite significativement la possibilité

de développer des projets d'agriculture diversifiée, et ce, même lorsqu'ils sont écoresponsables. Ce processus exigera aussi, de la part des MRC et des agglomérations touchées, des stratégies de remembrement et un engagement de plusieurs années. À titre d'exemple, le Plan de développement de la zone agricole de Laval fait du remembrement un de ses neuf projets prioritaires. Tout aussi important afin d'assurer la pérennité de l'agriculture périurbaine, il faut garantir que ces lots, qu'ils soient de propriété publique ou privée, conservent leur vocation agricole, indiquant ainsi clairement que la zone agricole n'est pas en attente d'être construite.

Certaines entreprises agricoles ne requièrent que de petites superficies pour assurer leur viabilité économique. L'organisation du territoire et la *Loi sur la protection du territoire et des activités*

agricoles doivent prendre en compte cette réalité et assouplir les règles. Le marché et les attentes de la société ont évolué, l'agriculture doit s'y adapter.

L'agriculture métropolitaine a la possibilité de se démarquer des autres en devenant l'espace privilégié pour l'émergence d'une « autre agriculture » résolument tournée vers le savoir et l'acquisition de connaissances et être le haut lieu de l'innovation agricole en matière de santé, d'environnement et de mieux-être. En misant sur ces valeurs, l'agriculture périurbaine peut se voir reconnaître un rôle qui lui est propre, complémentaire à celui de l'ensemble du territoire agricole. ✨

Pascale Tremblay, agronome, est commissaire au développement agricole et agroalimentaire de la MRC des Maskoutains. Elle a notamment été responsable des dossiers agricoles et agroalimentaires à la Ville de Longueuil et elle a siégé à titre de commissaire à la Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire du Québec (Commission Pronovost).

3 Voir l'article 50.3 du Règlement sur les exploitations agricoles : legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cr/Q-2,%20r.%2026

Le système alimentaire montréalais⁴

» MARIE-JOSÉE LESSARD, urbaniste

À la suite d'un important exercice de concertation des organisations montréalaises locales, régionales et nationales, l'agglomération de Montréal se dotait, en 2015, d'un Plan de développement du système alimentaire montréalais (SAM) 2025 et d'un Plan d'action SAM 2014-2016. Montréal s'inscrit ainsi dans un courant international où les villes reconnaissent leur rôle pour offrir une alimentation diversifiée, de proximité et abordable dans une perspective de développement durable.

Le SAM repose sur l'interaction entre des secteurs d'activité économique – production, transformation, distribution, consommation – et un ensemble d'enjeux touchant notamment les technologies (dont les technologies « vertes »), la recherche et la solidarité sociale, impliquant des acteurs des milieux communautaires, coopératifs, institutionnels et privés. Chaque interaction entre ces maillons du SAM a un impact sur la santé d'une collectivité et sur les milieux de vie.

Les objectifs du SAM consistent à enrichir l'offre alimentaire montréalaise, à réduire l'empreinte écologique du système alimentaire, à favoriser l'accès à une saine alimentation, à promouvoir la saine alimentation et à renforcer le maillage régional.

Plusieurs projets sont en cours, portés par les organisations membres du Comité des partenaires du SAM. Certaines actions visent à soutenir le développement de l'agriculture urbaine et périurbaine ainsi que d'autres initiatives plus locales, de même qu'à favoriser l'accès physique à une saine alimentation, vue comme un déterminant de la santé. À titre d'exemple, face aux quartiers qualifiés de « déserts alimentaires », des dépanneurs se mobilisent pour devenir de nouveaux points d'accès en alimentation saine appelés « Dépanneurs Fraîcheur ». Ce projet permet aussi à des entreprises d'économie sociale de consolider leur réseau de distribution. Il s'agit pour l'instant de projets-pilotes, qui devraient ultérieurement s'étendre à l'ensemble de l'île de Montréal afin d'impliquer davantage de commerçants et d'organismes. ✨

4 Le présent texte est largement inspiré de l'article de Ghalia Chahine « Le système alimentaire montréalais : première planification stratégique alimentaire régionale », *Urbanité*, hiver 2016, p. 38.

NOYAUX URBAINS DE LA RÉGION

Des projets inspirants

» MARIE-JOSÉE LESSARD, urbaniste

L'originalité et la richesse des 82 municipalités qui composent le Grand Montréal offrent un cadre de vie exceptionnel. Il s'agit d'un archipel unique, composé de territoires urbains, d'environnements bâtis et naturels, d'attraits récréotouristiques et patrimoniaux ainsi que de paysages et de milieux de vie qui participent à l'identité et à la vitalité de la région.

L'histoire qui caractérise ces différents territoires municipaux est intimement liée à celle de Montréal. Leur développement et leurs particularités propres constituent des éléments identitaires pour la région.

Quelques-uns de ces territoires comme La Prairie, Laval et Repentigny présentent ces différents visages qui façonnent la région métropolitaine. Nous verrons quels sont les gestes d'aménagement passés, présents et futurs qui caractérisent ces communautés et les défis de planification et d'aménagement du territoire. ✨

La Prairie

Un ensemble patrimonial de portée métropolitaine et des milieux naturels à préserver

Laval

Le redéveloppement d'un centre-ville habité et animé par une activité économique et culturelle à portée métropolitaine

Repentigny

L'importance du fleuve et la mise en valeur de plages et d'accès à des fins récréatives

LA PRAIRIE

Mettre en valeur l'histoire et les milieux naturels

En 2017, La Prairie fêtera son 350^e anniversaire dans l'ombre de Montréal. Alors que les projecteurs seront braqués sur la métropole, de l'autre côté du fleuve, La Prairie aura à faire découvrir, elle aussi, la riche histoire de son territoire qui a débuté en 1667.

» JEAN-PHILIPPE LOISELLE-PAQUETTE, urbaniste

Par sa position stratégique, La Prairie fut longtemps un lieu de passage entre la rivière Richelieu et le fleuve Saint-Laurent, et ce, bien avant l'arrivée des premiers colons. Plusieurs sites archéologiques ont révélé la présence de campements amérindiens préhistoriques. C'est d'ailleurs pour cette raison que les Jésuites y ont établi une mission amérindienne en 1667. Le caractère humide des terres les obligea quelques années plus tard à déménager la mission dans la seigneurie voisine du Sault-Saint-Louis¹. La position géographique de La Prairie en faisait également un lieu de défense contre les Iroquois et les Anglais. C'est pourquoi l'endroit fut fortifié en 1687. Cette fortification a pendant longtemps influencé le développement du village.

Le début de l'ère industrielle eut des répercussions majeures sur le développement de La Prairie. L'industrie maritime, la construction du premier chemin de fer au Canada et les briqueteries procurèrent du travail à la population, mais le développement urbain restera limité. Ce n'est qu'après la construction du pont Champlain et du réseau autoroutier que La Prairie se développera comme une banlieue traditionnelle d'après-guerre.



Les festivités du 350^e se dérouleront tout au long de l'année 2017

JEAN-PHILIPPE LOISELLE-PAQUETTE

Aujourd'hui, 44 % des Laprairiens se rendent chaque jour sur l'île de Montréal pour aller travailler.

Protection du patrimoine et des espaces naturels

La valeur historique, architecturale et urbanistique du Vieux-La Prairie fut reconnue dès 1975 par son classement comme Site patrimonial déclaré, qui correspond à l'emplacement de la mission

des Jésuites, du fort de La Prairie ainsi que du vieux bourg. En 2015, soit 40 ans plus tard, le ministère de la Culture et des Communications a élaboré un plan de conservation rendu nécessaire en vertu de la nouvelle *Loi sur le patrimoine culturel*. Ce plan présente les orientations en vue de la préservation, de la réhabilitation et de la mise en valeur du site. Le Vieux-La Prairie est également recon-

¹ BOURDAGES, Gaétan. *La Prairie : Histoire d'une ville pionnière*. Éditions Histoire Québec, 2013, 476 pages.



Le Vieux-La Prairie comporte une importante concentration de bâtiments anciens.

JEAN-PHILIPPE LOISELLE-PAQUETTE

nu par la Communauté métropolitaine de Montréal comme ensemble patrimonial de portée métropolitaine.

Le tissu urbain à l'extérieur du Vieux-La Prairie et de son faubourg est caractérisé par un développement exécuté par phases, puis ponctué d'espaces verts. Parmi ceux-ci, 22 parcs et 11 espaces verts permettent à la population un accès à la nature². D'ailleurs, le parc du Marais de La Prairie est né d'un long processus de conservation pour veiller à la protection des espèces fauniques uniques à la région. Plusieurs initiatives et mesures ont été mises en place pour le maintien et l'amélioration de l'habitat de la rainette faux-grillon de l'Ouest.

En 2015, la Ville de La Prairie a terminé une démarche de consultation menant à son premier Plan stratégique de développement durable. Cette démarche a permis à la population de donner son point de vue et de proposer des pistes d'actions sur 13 thèmes liés aux enjeux environnementaux, sociaux, économiques et patrimoniaux. La communauté de La Prairie

doit maintenant mettre en application les principes énoncés dans ce plan.

Enjeux futurs et défis de planification

La municipalité s'inscrit dans le Grand Montréal comme bien d'autres municipalités de la couronne urbaine avec des défis de redéveloppement, de mobilité et de préservation des milieux naturels.

Bien que des efforts soutenus soient fournis pour préserver l'environnement, la protection des milieux naturels demeurera un enjeu majeur dans le futur. Comparativement à plusieurs municipalités de la région métropolitaine, le territoire de La Prairie possède encore de nombreux secteurs boisés. La rivière Saint-Jacques est également considérée par certains comme la dernière rivière encore à l'état naturel du grand Montréal. C'est pourquoi la ville vise à protéger 25 % de son territoire³.

Dans les prochaines années, La Prairie aura également à faire face à certains enjeux dans son développement urbain, notamment dans le développement de son aire TOD à proximité d'un boulevard

Taschereau en transformation. La congestion anticipée par les grands chantiers routiers dans la région métropolitaine affectera inévitablement la population, qui se déplace encore beaucoup vers Montréal. Des solutions efficaces devront être offertes aux citoyens. La gratuité des circuits locaux du CIT Richelain est d'ailleurs un pas dans la bonne direction.

La Prairie compte aujourd'hui plus de 24 000 habitants. Même si son développement a toujours été lié à celui de Montréal, à travers le temps, elle a su se distinguer, notamment grâce à une riche histoire et à un développement urbain bien pensé. C'est pourquoi il est important de souligner l'évolution de cette ville au cours des derniers siècles et de découvrir les projets inspirants de cette communauté qui a su maintenir une identité forte dans une région métropolitaine où l'attention était souvent mise sur la ville de Montréal. ✨

Jean-Philippe Loiseau-Paquette, urbaniste et membre du comité de développement durable de La Prairie, travaille à la MRC de Roussillon.

² VILLE DE LA PRAIRIE. *Politique familiale actualisée : À La Prairie, on pense et agit famille et aînés*, 2012.

³ INNOSPHERE. *Plan stratégique de développement durable de la collectivité de La Prairie*. Ville de La Prairie, 2015, p. 23.

LAVAL

Renforcer la centralité du cœur de la ville

Les ambitions pour le centre-ville de Laval retiennent l'attention. Dans le premier projet de schéma d'aménagement et de développement révisé⁴, rendu public en avril 2016, le centre-ville a vocation de devenir un lieu identitaire pour les Lavallois et de rayonner à l'échelle métropolitaine. Cette nouvelle phase de mise en œuvre du centre-ville en fera un territoire multifonctionnel, attractif, dynamique, convivial et animé. La vision est axée sur la transformation et la consolidation du centre-ville planifié il y a presque cinquante ans.

» **SERGE VAUGEOIS**, urbaniste

En 1970, l'urbaniste Claude Langlois signe un premier schéma directeur d'aménagement⁵. La création d'un centre-ville de 882 acres est proposée pour répondre aux besoins de la population actuelle et prévisible.

Le bilan d'aménagement en 2016

Le projet actuel de schéma d'aménagement et de développement trace un bilan de cette première mouture de l'aménagement du centre-ville : « *La majorité des bâtiments présentent une implantation pavillonnaire et sont entourés d'espaces de stationnement de surface. Ce mode d'implantation a pour conséquences un faible taux d'occupation du sol et un effet peu structurant pour le secteur, en plus de créer des îlots de chaleur importants et de former un milieu peu propice aux déplacements des piétons et des cyclistes. Une grande proportion du cadre bâti est constituée de bâtiments commerciaux et industriels de grande superficie et de faible hauteur. [...] Plusieurs terrains vacants demeurent disponibles au développement. L'ensemble du centre-ville est fortement minéralisé, les espaces verts sont rares et le verdissement des voies publiques est très limité.* » En fait, un milieu typique des zones commerciales de banlieue au Québec.

Le défi d'aménagement, un centre-ville multifonctionnel, attractif et performant

La ville souhaite passer à une autre étape d'aménagement de son centre-ville, en le voulant plus dense, habité et animé par une activité économique et culturelle à portée métropolitaine, tout en en faisant un lieu d'éducation métropolitain reconnu.

Ensemble résidentiel de forte densité situé au centre-ville de Laval, avec de nombreux commerces de proximité accessibles à pied.



« Pour ce faire, différents moyens d'action seront mis de l'avant pour le centre-ville, notamment : une planification particulière, un plan des déplacements, une stratégie visant à prioriser les investissements municipaux, une stratégie de gestion de l'offre de stationnement, une stratégie immobilière pour stimuler le développement et un programme de verdissement par la plantation d'arbres et de végétaux, ainsi que la création d'espaces verts et de places publiques. »

4 www.laval.ca/Documents/Pages/Fr/Citoyens/participation-citoyenne/schema-amenagement-developpement-revise-1er-projet.pdf

5 VILLE DE LAVAL. « Annexe C au Règlement L-2000 », Schéma directeur d'aménagement, Laval, 1970, pp. 249-318.

Pour ce faire, différents moyens d'action seront mis de l'avant pour le centre-ville, notamment : une planification particulière, un plan des déplacements, une stratégie visant à prioriser les investissements municipaux, une stratégie de gestion de l'offre de stationnement, une stratégie immobilière pour stimuler le développement et un programme de verdissement par la plantation d'arbres et de végétaux, ainsi que la création d'espaces verts et de places publiques. Des partenariats seront établis avec divers acteurs pour contribuer à la mise en œuvre de la planification particulière du centre-ville. Un comité regroupant les principaux acteurs de ce territoire est d'ailleurs déjà en place. Des événements majeurs susceptibles d'affirmer le caractère identitaire et le rayonnement de Laval seront soutenus par l'administration municipale. Autre élément d'intérêt, certaines artères urbaines seront réamé-

nagées afin d'améliorer la connectivité interne du centre-ville et de cheminer vers une mobilité durable. Divers équipements publics seront implantés, notamment un centre d'exposition, un complexe aquatique, une bibliothèque centrale et un centre de création artistique. Une ville proactive qui ira donc de l'avant avec des investissements publics de près de 175 millions de dollars à court terme pour le centre-ville. De plus, une équipe de fonctionnaires est entièrement dédiée aux grands projets urbains, dont ceux du centre-ville.

Une effervescence particulière autour de la station de métro Montmorency

Depuis son ouverture en 2007, la station de métro Montmorency attire des investissements. Des projets d'une valeur de près d'un milliard de dollars sont en voie de se concrétiser. La deuxième phase du complexe résidentiel Urbania

est en construction avec six bâtiments qui compteront près de 1200 nouveaux logements, commerces et bureaux. La construction de la Place Bell, un vaste complexe sportif et culturel, se terminera en 2017. *L'Espace Montmorency*, annoncé en 2015, comptera plus de dix bâtiments, incluant bureaux, chambres d'hôtel, cafés, boutiques haut de gamme, restaurants et spas.

Enfin, le schéma d'aménagement et de développement révisé qui sera adopté en 2017 proposera une transformation harmonieuse et durable du centre-ville, pour faire de Laval une ville incontournable dans les centres d'intérêt du Grand Montréal. ✨

Serge Vaugeois, urbaniste, est détenteur d'une maîtrise en aménagement du territoire et développement régional de l'Université Laval et d'une maîtrise en Montage et gestion de projets de l'Université de Montréal. Après avoir travaillé dans l'entreprise privée et dans divers ministères du gouvernement du Québec, il est maintenant consultant au sein de l'entreprise Enviro 3D Conseils.

UNE VILLE EN PLEINE TRANSFORMATION

Découvrez un centre-ville accessible et durable où les citoyens sont au cœur d'une planification intégrée et à l'échelle humaine.



LAVAL

LAVAL.CA

REPENTIGNY

La relation ville, fleuve et métropole

Le 375^e de Montréal projette nos regards sur le fleuve, véritable autoroute maritime, qui joue encore aujourd'hui un rôle de premier plan dans l'économie, le tourisme, la culture et les loisirs de la communauté métropolitaine. À « Repentigny-les-Bains », l'histoire a su mettre en relief un lieu de villégiature privilégié par les Montréalais durant plusieurs décennies. Aujourd'hui, l'accès à l'eau en terre repentignoise se renouvelle. Repentigny retrouve son usage « balnéaire » avec un accès au fleuve modernisé... pour que l'eau devienne un véritable élément liant.

» CHANTAL DESCHAMPS

De juin à septembre, la navette fluviale « Le Fleuve à vélo » vient unir les citoyens de trois municipalités riveraines. Un bateau emprunte chaque jour les eaux du fleuve Saint-Laurent en s'arrêtant au parc de la Commune à Varennes, puis au quai de la maison Beaudry situé dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, pour finalement se rendre au parc Saint-Laurent à Repentigny. Les citoyens peuvent ainsi découvrir les beautés du cours d'eau et profiter des attraits récréotouristiques et patrimoniaux.

À Repentigny, l'ambition portée par le « Fleuve à vélo » est de valoriser le parc-plage Saint-Laurent, et ce, à l'échelle du territoire métropolitain en animant le site pour les excursionnistes. Ce projet répond aux intentions de la Trame verte et bleue du Grand Montréal : augmentation des points d'accès à l'eau à des fins récréatives, développement du réseau cyclable et du réseau navigable métropolitain et multiplication des points de contact entre ces deux réseaux.

La navette fluviale est venue intensifier la mise en réseau de trois municipalités grâce à l'ouverture d'une nouvelle voie de communication à même le fleuve. Et Repentigny a compris que le thème de la relation urbaine avec l'eau est l'un des plus féconds de la région métropolitaine. D'ailleurs, une autre initiative y est née pour mettre en valeur son potentiel récréatif naturel. Réalisée en partenariat avec la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la conversion du parc Saint-Laurent en un véritable parc-plage s'inscrit dans une volonté municipale de se réapproprier le fleuve, l'eau et les berges. Identifié au *Plan directeur d'aménagement des berges Vent et plages : vision 2012-2032* de la Ville de Repentigny, ce projet nova-



VILLE DE REPENTIGNY

La navette fluviale, une occasion unique de découvrir les beautés du fleuve et le patrimoine historique des villes de Repentigny et de Varennes et de l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles.

teur redonne aux citoyens des espaces riverains. Que ce soit pour la pratique d'activités récréatives en rive, l'observation du fleuve à même un nouveau belvédère ou simplement la détente sur l'espace plage, ces aménagements contribuent à la vitalité et à l'attractivité du centre-ville. La CMM a contribué au financement de ce projet de parc-plage en y assumant les deux tiers des dépenses.

Ce nouveau parc-plage n'enlève rien aux autres parcs riverains, tel le parc de l'Île-Lebel, situé en plein centre-ville et en bordure du Saint-Laurent. Ce lieu unique, qui permet un foisonnement d'activités festives, accueille une programmation riche en nature et en histoire, ayant comme trame de fond le paysage fluvial métropolitain.

L'eau est donc présente dans les aspects variés de la vie repentignoise.

Ainsi, on assiste non seulement à une évolution des pratiques aménagistes et urbanistiques, mais aussi à une évolution dans les rapports nature/culture.

Avec son nouveau plan d'urbanisme, Repentigny a fait de la reconquête du fleuve l'un des principaux axes de sa stratégie de développement urbain. Les quartiers en périphérie du parc-plage Saint-Laurent constituent d'ailleurs un formidable terrain d'avenir. Mixité, diversité et redéveloppement durable guident la réflexion pour faire de la rue Notre-Dame un véritable potentiel de densification urbaine, mais aussi un corridor ouvert sur le fleuve. Le parc-plage est un geste significatif en ce sens, d'autres sont à venir. ☀

Chantal Deschamps est mairesse de la Ville de Repentigny depuis 1997 et membre du comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal. Elle est récipiendaire du Prix Jean-Paul L'Allier 2016 de l'Ordre des urbanistes du Québec.

Le rayonnement de Montréal

Si Expo 67 a fait connaître Montréal sur la scène internationale, bien d'autres facteurs y ont contribué depuis, notamment sur les plans de la culture et du design. S'ajoutent maintenant les innovations technologiques et l'intérêt du « modèle montréalais » en matière d'urbanisme.

ADOBE STOCK / OGLIZAN

LE MONTRÉAL DE DEMAIN

Mieux planifier pour une ville meilleure

Dans le cadre de son numéro consacré au 375^e anniversaire de Montréal, *Urbanité* a invité cinq personnalités reconnues dans leur milieu professionnel à venir échanger sur le futur de Montréal et à identifier les voies d'avenir pour le développement de la ville. Pour lancer le débat, *Urbanité* avait proposé préalablement les thèmes suivants : la ville « consciente/éveillée » (histoire, patrimoine, mémoire des lieux), la ville « accessible » (mobilité, forme urbaine, transports urbains), la ville « innovante » (développement immobilier, ville intelligente), la ville « saine » (environnement, participation) et la ville « créative » (design, architecture, métropole culturelle). Les panélistes invités ont bien voulu se prêter à l'exercice en échangeant à partir des questions qui suivent. Leurs propos, qui ont apporté beaucoup d'éléments de réflexion et d'idées enrichissantes, font l'objet d'une présentation non nominative.

» TABLE RONDE ANIMÉE PAR MARIE-JOSÉE LESSARD, urbaniste – AVEC DINU BUMBARU, FÉLIX GRAVEL, urbaniste-stagiaire, FLORENCE PAULHIAC SCHERRER, MARTINE PHILIBERT, urbaniste ET LORAINÉ TELLIER-COHEN, urbaniste

Plusieurs auteurs ont répondu à notre invitation d'écrire un article sur les gestes d'urbanisme qui ont façonné le développement de Montréal et de sa région. Pour le Montréal de demain, quels seront les principaux défis urbains à relever ?

D'entrée de jeu, le défi identitaire s'impose. « Montréal n'est pas une capitale. Elle ne jouit ni de l'intérêt particulier suscité par ce rôle, ni des budgets alloués à sa mise en valeur et à son embellissement, ni des avantages de la proximité du pouvoir décisionnel des gouvernements supérieurs ». « Il faut se rappeler que Montréal a été la porte d'entrée de l'Amérique pour les Européens et qu'elle possède des racines françaises et un important héritage bâti britannique qui façonnent ses appartenances et son identité ». « Elle se situe à la confluence de grandes cultures européennes et de l'ère des métropoles modernes ».

Cela pose également le défi de la mutation fonctionnelle : le passage de métro-

pole industrielle du Canada à ville de services et le legs des bâtiments industriels que l'on transforme en d'autres usages. « Comme d'autres villes, Montréal vit une crise du domaine civique : la vocation future des églises, la transformation des vieux hôpitaux, les infrastructures publiques, etc. ».

Les panélistes mentionnent aussi le défi d'un lieu du vivre-ensemble et de la diversité. « Qu'est-ce qui fait justement qu'une métropole est capable de concentrer beaucoup de personnes, de croître, d'accueillir des activités économiques, des diversités culturelles et sociologiques ? Comment donne-t-on accès aux emplois, à l'éducation et à la richesse de cette métropole ? Cela met en cause l'équité sociale, le droit à la ville et notre capacité à pouvoir jouir de cette ville. » Dans ce contexte, comment l'organisation des déplacements et l'aménagement du territoire métropolitain peuvent-ils faciliter cet accès ?

La croissance de l'emploi s'avère aussi un défi important : « Montréal n'a pas une croissance économique de grande effervescence. Elle est passée d'une ville industrielle à une ville de services et actuellement, on tente de développer des secteurs économiques par des grappes industrielles entre autres dans les domaines de l'aérospatial, des sciences de la vie, des services financiers, des technologies propres. Il faut soutenir ces grappes, les stimuler pour que Montréal se positionne par rapport à d'autres villes. »

Le défi démographique : « Il faut encourager l'immigration, attirer des gens qualifiés ou des jeunes qui se qualifieront et les intégrer au marché de l'emploi ». Les panélistes sont d'avis que l'on doit soutenir la créativité et l'innovation, miser sur les facteurs de succès que sont la qualité des universités, le transfert des connaissances vers des *start-up*, le nombre de brevets liés à la recherche universitaire, la mise en marché des projets, etc. « L'immigration c'est la créativité! »



Dinu Bumbaru



Félix Gravel



Florence Paulhiac Scherrer



Loraine Tellier-Cohen



Martine Philibert

Enfin, le défi de l'excellence s'impose pour réaliser le meilleur dans les dynamiques urbaines, économiques, sociales, environnementales et culturelles. « Le défi est de réaliser des lieux de vie de qualité où des entreprises vont vouloir s'implanter et où des gens vont vouloir vivre. » Et comment réduire la dépendance à l'automobile? « Le double défi pour l'action publique dans ce domaine est de trouver de nouvelles formes urbaines, de nouvelles façons d'aménager l'espace, tout en répondant aux besoins des familles, des jeunes, des personnes âgées... et en favorisant de nouvelles mobilités quotidiennes. »

Quels sont les secteurs d'innovations urbaines qui différencient Montréal d'autres villes et que penser du rôle des nouvelles technologies urbaines?

« Du fait de son emplacement géographique et de son histoire, déjà sous le régime français, Montréal était une ville de transaction où il fallait constamment négocier et non une ville de pouvoir d'État comme Québec. » « L'innovation sociale a toujours été importante à Montréal et remonte même au XIX^e siècle. On a développé beaucoup de façons de faire. Il y a eu des débats, des pétitions — le Mont Royal a été sauvé par les citoyens dès le XIX^e — l'Office de consultation publique de Montréal a formalisé la participation publique. Il y a maintenant des initiatives citoyennes et des formules spontanées dans les quartiers. Il faut peut-être repenser à ce capital d'innovation que nous avons. » La démocratie locale est une innovation. « Montréal est perçue par d'autres métropoles comme un laboratoire vivant de la participation publique ».

« Dans le domaine de l'aménagement du territoire, on est conscient des enjeux liés au développement durable et on tente d'y répondre. L'adoption du Plan métropolitain d'aménagement et de développe-

ment (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal en 2012 est une réussite de ce point de vue; les TOD par exemple, ces quartiers denses et mixtes développés autour des gares sont des innovations très fortes. Il en est de même pour la nouvelle gouvernance régionale des transports qui se met en place. » « Par ailleurs, Montréal possède une personnalité distincte qu'alimentent notamment sa densité d'habitat, son utilisation du transport en commun et du vélo ainsi que la qualité de vie de son centre-ville habité. » « Il y a un héritage très intéressant et un acquis. Il faut se servir de ce capital et l'amener encore plus loin et mettre en œuvre de nouvelles politiques urbaines. »

On se demandait à l'époque comment animer une ville! On a bien réussi : les festivals, l'animation des espaces publics, les activités qui s'y déroulent; ce sont des indicateurs du rayonnement d'innovation de Montréal. « Toutefois, cela peut occulter notre intérêt pour le plus solide, le bâti, l'ornementation, on pense faire des images maintenant et on n'a plus besoin de construire! C'est le règne de l'éphémère. »

L'Internet des objets (Internet of things) se développe et fait partie intégrante de cette révolution numérique. Montréal se positionne comme Ville intelligente, mais les innovations mettent du temps à se concrétiser, entre autres, dans les systèmes de transport intelligents (messages en temps réel aux passagers). Les technologies au service de qui et pourquoi? Les panélistes sont d'avis qu'il faut débattre de ces questions. « Il y a des technologies urbaines et des technologies pour les urbains ».

Quel est votre regard sur le développement futur du Grand Montréal en fonction des enjeux d'aménagement urbain?

Les interventions des panélistes ont porté sur le développement du Grand Montréal,

l'aménagement urbain du centre et de ses banlieues, l'importance de se doter d'un espace démocratique métropolitain et de faire de Montréal une ville pour tous, notamment par le soutien aux expériences de réappropriation de la rue. Tout cela exige une vision claire et de l'ambition tant du côté des gouvernements que des acteurs municipaux.

Grâce à une prise de conscience collective et l'encouragement de la population, la région métropolitaine s'est donné une vision de développement avec le PMAD et « il faudrait maintenant avoir le courage de s'attaquer aux enjeux de qualité d'aménagement. On devrait se donner une identité métropolitaine et entreprendre une réflexion collective sur l'utilisation des espaces publics centraux et inversement, on devrait collectivement réfléchir au devenir de la banlieue, son réaménagement ». Il faut que l'on arrête d'opposer les gens qui vivent dans des quartiers centraux et ceux qui vivent en banlieue. « La métropole est majoritairement composée d'une population suburbaine. On devrait débattre de ces questions ensemble et faire des espaces publics de qualité. » Par exemple, il faut discuter de la place de l'automobile, d'une offre de transport alternative et des formes conséquentes d'aménagement du territoire. « Il faut voir apparaître dans les périphéries des reconquêtes et des reconversions de territoire sur des formes de proximité, des villes de courte distance, des quartiers plus conviviaux, parce que le risque est de créer une ville centre attractive, belle et esthétique et de laisser le reste du territoire à son propre devenir. »

C'est peut-être le moment d'avoir des débats collectifs métropolitains. « Il y a des visions stratégiques, mais pas encore d'espace démocratique métropolitain malgré la tenue d'agoras métropolitaines biennales où les élus et la société civile



Centre-ville vu du parc
du mont Royal

TOURISME MONTRÉAL

font le point sur la mise en œuvre du PMAD. S'il y a eu des progrès à Montréal, c'est qu'il y avait des sociétés civiles qui étaient actives. Quelle est la société civile métropolitaine ? »

Les panélistes soulignent le besoin d'une action concertée des ministères gouvernementaux pour le Grand Montréal. « On a besoin d'intégration et de synchronisation des actions entre les différents paliers gouvernementaux. » Que le gouvernement du Québec se donne une vision plus claire du développement et une planification plus ambitieuse. « Le PMAD est un bel exemple dans cette direction. »

Une ville pour tous ! « Attention au risque de ne cibler qu'une tranche de la population. On s'intéresse beaucoup aux Millennials dont on commence à mieux connaître les besoins en termes de produit immobilier, de mobilité, de technologies, etc. Il ne faut pas oublier la population vieillissante de Montréal et le défi de la garder, de l'intégrer dans les technologies, de lui offrir des services et une mobilité qui lui soient adaptés. » Nos panélistes font toutefois une mise en garde : attention aussi au risque de créer des ghettos culturels.

Ils sont d'avis qu'une des forces de Montréal, ce sont ses espaces publics et civiques. On pratique à certains endroits un « urbanisme tactique imaginaire »,

c'est-à-dire que « des projets de réappropriation temporaire de l'espace urbain, tant les lieux publics que des endroits insolites au fort potentiel créatif et enchanteur comme les friches urbaines, se réalisent et peuvent donner lieu par la suite à des aménagements définitifs ». L'environnement urbain se transforme et il répond à la façon dont les gens vivent leur quartier. On voit la ville changer, un espace à la fois. Il faut soutenir ces démarches dites éphémères, spontanées, collaboratives, et il faut préserver les parcs qui demeurent de grands lieux de rassemblement, multiethniques et de mixité sociale.

Quelles sont les caractéristiques de la ville d'hier et d'aujourd'hui sur lesquelles nous devons miser pour le Montréal de demain ?

L'aménagement peut jouer un rôle majeur dans le développement de Montréal tant pour la qualité de vie des citoyens que des entreprises voulant s'y installer. « Le prochain plan d'urbanisme ne peut se faire avec une vision de croissance linéaire et d'utilisation du sol traditionnelles. » La demande d'espace pour des fonctions traditionnelles de bureau et de commerce est en constante évolution. Dans le secteur du bureau, les changements sont notables. « Outre la tendance à rendre les bureaux plus écoénergétiques et plus sains sur le plan de la qualité de l'air, on densifie l'intérieur

des espaces existants; on réduit ainsi l'espace que chacun occupe et il s'en libère que l'on peut louer à d'autres occupants. En conséquence, il y a moins de demandes pour la construction de nouveaux immeubles. En même temps, on assiste à une décroissance du nombre d'entreprises et du nombre d'employés en raison des nouvelles technologies. Donc, double impact. Ce qui soulève la question suivante : si la Ville entend protéger son patrimoine bâti, quels seront les nouveaux usages autorisés ? » Tout un défi pour le patrimoine immobilier de Montréal.

La réglementation prescrivant des catégories d'usages exclusifs devrait être chose du passé. On ne peut agir maintenant de façon à cloisonner des usages, car il y a interconnexion des activités. L'économie de partage est en mouvance et il faut aller voir ce qui se fait dans d'autres villes de référence comme San Francisco, Londres ou New York, notamment en ce qui concerne la relation vie-travail dans l'espace urbain ou encore les ratios de stationnement par unité d'habitation.

L'urbanisme est aussi une affaire de rue, d'animation, d'art urbain et d'architecture. Ce qui est important, c'est le rapport à la beauté et au génie des lieux. « Dehors le fonctionnel, il faut passer à la beauté, dehors le modernisme rigoureux et

organisé! Il faut avoir une sensibilité, il faut avoir une vibration, une émotion. Le citoyen a un mot à dire, car il foule les rues de Montréal et de sa région. Rappelons que Montréal est une ville UNESCO de design!»

Selon nos panélistes, il faut repenser les normes d'urbanisme pour valoriser le domaine public, par des marges de recul sur rue ou une appréciation civique de la qualité architecturale et du paysage urbain. Il faut accroître l'espace urbain en quantité et surtout, en qualité pour les piétons, avec les plantations, le mobilier urbain, des haltes ombragées et des fontaines, etc. « Peut-on préserver aussi les vues sur le mont Royal? »

En 2011, l'UNESCO a adopté une recommandation sur les paysages urbains historiques qui vise à promouvoir l'intégration, la prise en compte et la valorisation de la culture et du patrimoine dans les politiques et stratégies de développement urbain. « La ville n'est pas un plan (en référence au plan d'urbanisme ou au plan de transport...), mais un espace tridimensionnel qui vit aussi par ses quatrième et cinquième dimensions soit le temps, les heures et les saisons, et la société. Pouvons-nous travailler sur la compacité et l'intensité de l'espace urbain? On s'est beaucoup intéressé à la fonctionnalité, la fluidité, la mobilité, l'accessibilité. Pour le plan du Grand Paris, à la demande du président François Mitterrand, les urbanistes ont travaillé sur les lieux magiques. Il y a peut-être une lecture différente du territoire à faire. »

Les panélistes sont d'avis qu'il faut miser sur la qualité des noyaux urbains et la

qualité de vie urbaine. Comment? « Par une planification encore plus ambitieuse, une reconversion de l'espace public au profit de la promenabilité, des déplacements actifs, un transport collectif plus efficace et étendu, plus abordable, avoir une culture démocratique et aussi une culture du dépassement, ne laisser faire aucun geste d'aménagement banal, sous le prétexte que c'est utilitaire. Si on construit quelque chose, on doit se dire que c'est unique. »

De grands défis environnementaux se posent en même temps que de grands enjeux sociaux. C'est l'occasion de répondre à ces enjeux sociaux d'équité et d'intégration.

Que mettre en place ou que changer pour construire le Montréal de demain que vous souhaitez?

Nos panélistes sont tous d'accord : une ville doit être une ville pour tous, où l'on retrouverait beaucoup moins de fractures sociale et économique. Cela passe aussi par des formes urbaines renouvelées « qui, à Montréal, illustrent le principe d'une métropole culturelle à l'ère d'une conscience et responsabilité planétaire pour l'environnement et le vivre-ensemble : proximité et villes de courtes distances, densité à échelle humaine, mixité, et ce, pas seulement au centre de Montréal, sont des enjeux majeurs du futur de la métropole ».

Montréal est une belle ville et l'accès à la propriété est abordable comparative-ment aux autres grandes villes canadiennes et américaines. « On y trouve un système d'éducation de qualité, abordable, sécuritaire; Montréal est une ville ouverte

et égalitaire — vis-à-vis les femmes et les minorités. Elle doit renouveler ses infrastructures, moderniser ses règles d'aménagement, maintenir et accroître la richesse foncière, s'ajuster aux tendances de la nouvelle économie, soutenir l'innovation et encourager le recyclage de ses anciens immeubles ».

À partir de son authentique personnalité, géographique, sociale et culturelle, « Montréal devra développer son image de marque : inspirante et vivifiante pour sa population et attirante pour les investisseurs, les universitaires, les sommités dans ses secteurs d'excellence et les immigrants, tous appelés à contribuer à sa croissance démographique et économique et à enrichir son caractère cosmopolite et culturel. »

« Il faut reconnaître, amplifier et réinventer la façon de vivre, développée à la montréalaise, et assurer la confluence entre le territoire, la société et le temps à venir ». La société doit se donner une vision, des aspirations... inspirantes! ✨

Dinu Bumbu est directeur des politiques à Héritage Montréal, ancien secrétaire général du Conseil international des Monuments et des sites (ICOMOS) et lauréat 2012 du prix Gérard-Morisset du gouvernement du Québec • Félix Gravel est responsable des campagnes transport, GES et aménagement du territoire au Conseil régional de l'environnement de Montréal • Florence Paulhiac Scherrer est professeure au Département d'études urbaines et touristiques et titulaire de la Chaire In.SITU de l'Université du Québec à Montréal (Innovations en Stratégies Intégrées Transport-Urbanisme) • Martine Philibert est urbaniste et vice-présidente, Gestion d'actifs, Résidentiel et Hôtels chez Ivanhoé Cambridge • Loraine Tellier-Cohen est urbaniste et conseillère stratégique dans le secteur des politiques économiques au gouvernement du Québec. Elle a été présidente de l'Ordre des urbanistes du Québec de 1986 à 1988 • Marie-Josée Lessard, urbaniste, est conseillère en mobilité durable à la Ville de Montréal et a occupé divers emplois au Gouvernement du Québec et au sein d'organismes parapublics notamment en stratégies de développement, transport et environnement.

L'Ordre des urbanistes du Québec est sur Facebook!



Pour avoir des nouvelles du monde de l'urbanisme,
joignez-vous à la page Facebook de l'Ordre

www.facebook.com/pages/Ordre-des-urbanistes-du-Quebec/666855766761080

PARTICIPATION PUBLIQUE

Un urbanisme collaboratif pour Montréal

À Montréal, l'urbanisme ne peut plus se décliner isolément de la participation publique. Les audiences de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), selon la Charte de Montréal qui prescrit son existence et le soustrait aux aléas politiques, sont menées sur la révision du plan d'urbanisme, certains projets d'équipements, et principalement sur des projets ou mandats désignés par le Conseil ou le Comité exécutif de la Ville. À l'intérieur de ce cadre procédural, mais flexible, qui s'est avéré efficace, transparent et crédible, s'est développée une culture de la participation devenue indissociable de l'urbanisme.

» MICHEL GARIÉPY, urbaniste émérite

Que de chemin parcouru! Avant l'adoption des grandes lois d'aménagement dans les années 1970, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) et la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE), une participation publique restreinte en rapport avec l'urbanisme prenait place. Elle fut d'abord confinée aux élites économiques et aux propriétaires dans les débuts de l'urbanisme¹, puis vers la fin de l'ère du maire Jean Drapeau, il y eut une consultation limitée des citoyens imposée par le Programme d'amélioration de quartier, une participation de type néo-corporatiste autour de la Commission d'initiative et de développement économique de Montréal² de même qu'une consultation reliée à quelques grandes opérations d'aménagement.

L'émergence d'un « modèle montréalais » de planification collaborative

Ce que je qualifierai de « modèle montréalais » s'installe véritablement avec les régimes subséquents. Le cadre de participation publique a connu un véritable essor sous le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal (RCM) du maire Jean Doré. C'est sous l'administration du maire Gérard Tremblay que le cadre général actuel de participation publique à Montréal s'est consolidé³, dans un contexte institutionnel en fortes turbulences avec la fusion de l'ensemble des municipalités de l'île de Montréal, puis la défusion de 14 municipalités et la décentralisation de certaines compétences de la nouvelle Ville de Montréal vers ses 19 arrondissements, un contexte caractérisé par de multiples paliers de



Photo prise lors de la Grande activité citoyenne de l'OCPM dans le cadre de la consultation publique sur la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles.

FRED TOUGAS

planification et de décision. S'y sont ajoutés le Conseil d'agglomération pour l'île de Montréal et la Communauté métropolitaine, qui couvre un territoire encore plus vaste (voir le tableau 1).

Il faut mentionner que cette transformation de l'appareil de gestion municipale, à la fois modernisation et démocratisation, s'est effectuée dans la foulée de la montée globale de la critique, depuis les années 1970, à l'égard de la foi en la toute-puissance de la technologie ainsi que de la prétention des professionnels et experts à avoir réponse à tout, à pouvoir tout modéliser.

Notons par ailleurs que les villes défusionnées et les arrondissements de Montréal ont été assujettis aux exigences de la LAU

en matière d'information et de participation, des exigences minimalistes que le ministère des Affaires municipales et des Régions reconnaîtra lui-même, dès 2007, comme limitées et insatisfaisantes⁴. Mais au cœur du modèle montréalais de participation publique en urbanisme se retrouve un dispositif de consultation administré par un organisme autonome, l'OCPM, qui sera créé en 2002 et prendra le relais du Bureau de consultation de Montréal (BCM) abrogé en 1995. Ce dispositif a été calqué dans une large mesure sur celui du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement du Québec (BAPE) mis en place au Québec en 1980 et dont s'étaient également inspirées les consultations sur de grands dossiers montréalais d'aménagement durant les

1 FISCHLER, Raphaël. « Consultation publique et urbanisme », *Urbanité*, automne 2013, pp. 21-25.

2 HAMEL, Pierre. *Ville et débat public : agir en démocratie*. Les Presses de l'université Laval, Québec, 2008, 174 p.

3 Voir à ce sujet : GARIÉPY, Michel et Mario GAUTHIER. « Débat public, urbanisme et développement urbain durable à Montréal » dans BÉAL, Vincent, Mario GAUTHIER et Gilles PINSON, dir. *Le développement durable changera-t-il la ville? Le regard des sciences sociales*, Presses de l'Université de Saint-Étienne, 2011, p. 159-189; et : « Le débat public en urbanisme à Montréal : un instrument de développement urbain durable? », *Canadian Journal of Urban Research*, n° 18-1 (Supplément), 2009, pp. 48-73.

4 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DES RÉGIONS. *La réforme du cadre de planification instauré par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme : diagnostic de l'application de la loi*. Gouvernement du Québec, Québec, 2007, p.24.

années 1980 (Avenue McGill College, Vieux-Port de Montréal).

Non judiciairisées, ces consultations se déroulent en deux phases, une d'information, l'autre d'expression d'avis et opinions, devant une commission formée de commissaires indépendants qui produisent ensuite un rapport avec la synthèse des avis exprimés, leur analyse ainsi que leurs recommandations. Sous ce dispositif, près de 130 consultations se sont tenues depuis 2002. En parallèle à celui-ci, une panoplie d'instruments et d'outils pour favoriser le développement de la participation ont été mis en œuvre. D'une série de recherches⁵ faites sur certaines de ces audiences et analysant les participants, la teneur et les effets des requêtes déposées, quelques constats peuvent être dégagés.

Les opérations menées donnent toujours lieu à une mobilisation importante, tant de groupes et d'organismes que de citoyens non affiliés. Clairement, les audiences publiques ne constituent pas « la tribune de ceux qui sont contre » : davantage qu'une réaction à des projets déjà ficelés, les requêtes formulées portent beaucoup sur la spécification des projets, sur une tentative d'infléchir leur contenu. Ressortent aussi chez les participants, en particulier chez les récurrents, soit ceux qu'on retrouve dans plusieurs dossiers, une grande préoccupation à l'égard de la mise en œuvre et du suivi des plans ainsi qu'un souci de mise en cohérence de l'action publique.

Plusieurs participants récurrents cherchent à s'insérer dans les processus de planification. Est également recherchée une implication beaucoup plus en amont, soit avant que la configuration des plans et projets n'ait été finalisée. Dans cette optique, un nombre significatif de consultations d'amont ont été organisées par l'OCPM. De même, les services d'urbanisme de la Ville ont tenu plusieurs activités pour recevoir l'input des citoyens dans la formulation des documents d'urbanisme. En émerge une planification de type collaboratif, plutôt que strictement rationnelle et technocratique. En cela, l'approche de Montréal s'avère originale et s'écarte d'une « dépendance au sentier » qu'on trouve au BAPE, resté pour sa part dans l'ornière d'une réaction

Tableau 1 — La participation publique sous les administrations de la Ville de Montréal

Années	Parti	Maire	Composantes
Avant 1986	Parti civique de Montréal	Jean Drapeau	Quelques opérations et programmes
1986 - 1994	Rassemblement des citoyens et des citoyennes de Montréal	Jean Doré	Politique de consultation Bureau de consultation de Montréal (BCM) CCA (Comités-conseils d'arrondissement)
1994 - 2002	Vision Montréal	Pierre Bourque	Commission du développement urbain de Montréal et abolition du BCM Commission consultative sur la participation publique (Rapport Tremblay)
2002 - 2012	Union Montréal	Gérald Tremblay	OCPM Sommet de Montréal (2002) Chantier sur la démocratie (2002-2012) Politique de consultation et de participation publiques (2005) Charte montréalaise des droits et responsabilités (2006) Droit d'initiative en consultation publique (2010)
2013 – à ce jour	Équipe Coderre pour Montréal	Denis Coderre	OCPM Bureau de la ville intelligente et numérique

à des projets bien définis. Mais s'observe aussi le comportement d'urbanistes qui chercheraient à soustraire au débat public plusieurs documents d'urbanisme; un phénomène inquiétant s'il procède d'un réflexe de défense et d'une tentative de se redéfinir une sphère de compétence exclusive, davantage que d'un souci d'efficacité.

Enfin, l'approche de Montréal se singularise par rapport à la pratique observée dans d'autres métropoles canadiennes. La participation publique a aussi une grande importance dans d'autres villes québécoises comme Québec et Gatineau, mais elle est essentiellement régie par les exigences de la LAU. Montréal s'avère unique par sa mise en place du dispositif d'audiences publiques géré par un orga-

nisme tiers autonome, l'OCPM, d'où mon qualificatif de « modèle » pour caractériser et le dispositif, et la pratique de la participation publique à Montréal.

Les défis de ce modèle pour le Montréal de demain

Si la participation publique fait nettement partie de l'urbanisme à Montréal, tout n'est pas réglé et plusieurs défis devront être abordés afin de conserver l'exemplarité de ce modèle original.

L'adaptation du dispositif aux multiples échelles territoriales

Au premier rang se retrouvent la question des échelles métropolitaine et intermunicipale et celle de l'articulation entre les échelles territoriales. La participation publique a joué un rôle crucial dans

5 GARIÉPY et GAUTHIER, op. cit. 2011, 2009. GARIÉPY, Michel et Olivier ROY-BAILLARGEON, dir. *Gouvernance et planification collaborative : cinq métropoles canadiennes*, Les Presses de l'Université de Montréal, Montréal, 2016, 273 p. et LEBLANC-VAN NESTE, Sophie, Michel GARIÉPY et Mario GAUTHIER. « La cohérence dans l'urbanisme montréalais : entre planification et mise en débat », *Géocarrefour*, vol. 2, n°87, 2012, pp. 87-99.



Consultation publique sur
la Stratégie centre-ville,
septembre 2016.

FRED TONGAS

l'émergence d'une pensée métropolitaine et dans l'adoption du premier Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal entré en vigueur en 2012. Cette participation a emprunté deux avenues : celle d'une agora citoyenne qui a fait émerger les enjeux d'aménagement métropolitains, puis celle d'audiences publiques selon le dispositif de la LAU. Les audiences ont suscité une participation inattendue, et le nombre prévu des séances a dû être augmenté. L'intérêt de la formule de l'agora a été validé dans son institutionnalisation bisannuelle.

Mais se pose toujours la question de l'existence d'un dispositif de débat public spécifique adapté aux projets d'envergure métropolitaine, tout comme dans les villes défusionnées de l'île de Montréal et les villes à l'extérieur de l'île, ainsi que dans les 14 MRC de la région. Faudrait-il y multiplier le nombre d'organismes similaires à l'OCPM, une structure quand même très onéreuse? Faut-il plutôt en rester aux mesures de consultation prévues à la LAU? Nos recherches ont fait ressortir la satisfaction contrastée à l'égard de ces mesures selon qu'elles étaient utilisées pour des projets d'amé-

nagement ou pour des opérations de planification territoriale, leur intérêt limité pour l'analyse systématique de projets. Après l'intérêt initial pour le PMAD, les participants sauront-ils à nouveau se mobiliser autour d'enjeux métropolitains, et ce, même quand ils ne seront pas directement touchés sur le temps long qu'implique souvent la réalisation d'actions à cette échelle?

Les urbanistes, des animateurs, mais aussi des créateurs

La pratique de la planification collaborative qui associe dès le début citoyens et groupes à l'élaboration des projets fait son chemin. Mais cette pratique est exigeante. Pour la participation citoyenne d'abord : la multiplication des opérations et des tribunes de consultation taxe lourdement les participants et les organismes, les menaçant d'essoufflement.

Pour les professionnels de l'aménagement, également. Ces derniers sont confrontés à trois défis. Tout d'abord, accepter la pratique de la planification collaborative comme une réalité de l'urbanisme contemporain, sans y voir un empiètement sur leurs prérogatives professionnelles. Il y a aussi un défi inverse, soit de définir ce que le Centre d'écologie urbaine de Montréal appelle à

juste titre « *un niveau juste de participation [qui] ne signifie pas d'impliquer tout le monde, tout le temps* »⁶. Des réflexions chez les urbanistes et, justement, une concertation avec les citoyens s'imposent pour établir des balises en vue d'assurer une participation publique féconde, constructive et efficace.

Dernier défi, enfin, qui touche la formation des futurs urbanistes. L'analyse systématique et rigoureuse des impacts fait partie des programmes de formation depuis des décennies. Il en est de même, quoique depuis un horizon plus récent, de la maîtrise des procédures, des exigences et des techniques de la consultation publique. Il faut maintenant s'assurer que la formation des urbanistes les rende pleinement aptes à déployer la créativité et l'inventivité attendues d'eux. Le développement durable et le nouvel urbanisme ont remis à l'ordre du jour l'anticipation du devenir des villes, l'aménagement intégré des quartiers. Il faut que le développement de visions, de scénarios se retrouve au cœur de la formation, que le centre de gravité de celle-ci se partage entre procédures et projet urbain.

L'atavisme anti-consultation encore présent

Il reste surprenant de constater que, malgré la crédibilité que s'est acquise la pratique de la consultation publique en aménagement à Montréal et au Québec, ressurgissent régulièrement chez certains acteurs une stigmatisation du dispositif comme « la tribune de ceux qui sont contre » ou encore un rejet de la consultation publique rangée d'emblée à l'enseigne de l'« immobilisme ». Comme on l'a vu, ce réflexe est pourtant contredit par l'analyse.

Heureusement, de multiples grands maîtres d'ouvrages et de nombreux promoteurs sont conscients que l'acceptabilité sociale des projets est nécessaire pour qu'ils puissent aller de l'avant et qu'elle est tributaire de l'association des populations environnantes le plus tôt possible dans la planification. Les urbanistes doivent continuer à jouer un rôle essentiel en regard de la pédagogie de cette pratique ainsi que dans la mise en œuvre d'une planification véritablement collaborative. ✨

Michel Gariépy, urbaniste émérite, est professeur émérite à l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal.

6 CENTRE D'ÉCOLOGIE URBAINE DE MONTRÉAL. *L'urbanisme participatif : aménager la ville avec et pour ses citoyens*. 2015, 56 p.

MONTRÉAL, MÉTROPOLE CULTURELLE

La rencontre entre la culture et l'urbanisme

Les enjeux actuels de la ville incluent le vivre-ensemble dans une société diverse, la constitution d'une identité commune et la protection des héritages du passé, la gestion des institutions et des ressources publiques ainsi que le développement économique et l'amélioration de la qualité de vie. Les urbanistes sont appelés à aider la communauté à relever ces défis qui ont tous un lien avec la culture. Ils ne peuvent parfois le faire que de manière indirecte, mais ils sont de plus en plus impliqués de manière directe et concrète dans cette entreprise.

» **RAPHAËL FISCHLER**, urbaniste émérite

Le mot « culture » veut dire beaucoup de choses. On dit d'une personne qu'elle a de la culture si elle possède non seulement une bonne connaissance des arts et des lettres, mais aussi une certaine civilité¹. On réfère à la culture québécoise, algonquine ou américaine pour désigner un ensemble de pratiques, d'idées et de valeurs partagées et qui fondent l'identité collective d'une communauté. On parle aussi de « culture politique » pour décrire la manière dont celle-ci structure l'exercice du pouvoir et administre les affaires publiques. De nos jours, on utilise aussi le mot « culture », peut-être le plus souvent, pour désigner un secteur d'activité économique, un marché de biens et de services. Toutes ces manières de définir la culture sont pertinentes pour l'urbanisme.

Dans un ouvrage de 1917 où il délimite le territoire du champ professionnel de l'urbanisme, Thomas Adams note que l'urbaniste ne peut être tenu responsable du développement économique, social ou culturel d'une ville ou d'une région, mais qu'il peut y contribuer par l'entremise de la planification spatiale². Il incombe à l'urbaniste en particulier de s'assurer que les infrastructures et équipements qui sont nécessaires au bien public, dont les équipements culturels, trouvent leur place optimale dans l'espace urbain ou régional.

La culture dans l'histoire de la ville

Comme le note Paul-André Linteau, Montréal a longtemps été une ville provinciale en matière culturelle, tributaire de Paris, Londres et New York³. Sous le régime français, la vie culturelle s'y déroule principalement à l'église, mais aussi dans les nombreux cabarets que fréquentent soldats et prostituées. La Conquête apporte des changements politiques importants et la naissance d'une société bipartite, mais la nature



MARC CRAMER

La place des Festivals au cœur du Quartier des spectacles.

des activités culturelles y change d'abord peu. Ce n'est qu'au XIX^e siècle que la petite ville française qu'était Montréal devient une grande ville nord-américaine, grâce à son développement démographique et économique spectaculaire. Les élites anglophone et francophone créent chacune leurs associations culturelles, alors que la Ville de Montréal se dote d'une administration et de services publics modernes.

Au début du XX^e siècle, le théâtre et le cinéma fleurissent alors qu'une culture populaire du sport se développe. Au même moment, de nouveaux groupes d'immigrants complexifient le tableau social et culturel. La communauté juive fait preuve d'un dynamisme particulier dans le domaine de la culture. Les années 1920 accentuent le passage d'une culture d'élite à une culture de masse dans les médias, la radio, le cinéma, le burlesque, amplifiant l'américanisation de Montréal déjà présente au début du siècle. La diversification de la culture reprend de plus

belle après la Seconde Guerre mondiale, s'accompagnant d'une multiplication des salles de spectacles, bibliothèques, cinémas et musées. La Révolution tranquille provoque un foisonnement culturel particulièrement significatif chez les francophones. Finalement, dans les années 1980, l'administration du maire Jean Doré dote la Ville d'une politique culturelle proactive et axée sur les quartiers, se traduisant par l'augmentation des budgets alloués aux programmes et aux équipements culturels ainsi que par la création d'un service de la culture. Dans les années 2000, l'administration du maire Gerald Tremblay investit plutôt au centre-ville. Aujourd'hui, Montréal est à la fois le pôle principal de la culture française en Amérique du Nord et l'une des métropoles les plus multiculturelles du continent, dont la culture rayonne à l'échelle mondiale.

L'évolution du rôle des urbanistes

Dans cette histoire, les urbanistes jouent d'abord un rôle limité, tout en remplis-

1 L'histoire montre bien qu'être « cultivé » de cette manière dans la vie courante n'est pas une entrave à un comportement barbare dans d'autres circonstances...

2 ADAMS, Thomas. *Rural Planning and Development: A Study of Rural Conditions and Problems in Canada*. Ottawa, Commission de la conservation, 1917.

3 LINTEAU, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal, Les Éditions du Boréal, 2000.

sant le mandat que Thomas Adams leur assignait en 1917, celui de planifier la distribution spatiale des activités et des équipements. En fait, jusqu'à la création du Service de l'urbanisme en 1941, l'essentiel de l'action publique réside dans la réglementation.

L'urbanisme réglementaire à proprement parler prend forme à la fin du XIX^e siècle. Un de ses effets est l'exclusion des tavernes et lieux de spectacles des quartiers résidentiels que les classes moyenne et supérieure s'approprient dans la ville industrielle. Les salles de spectacles, bibliothèques et musées sont plutôt construits le long de grandes artères. Le Monument-National, qui accueillera une grande diversité d'activités culturelles (théâtre, musique, burlesque) et servira de lieu de rassemblement non seulement à la communauté canadienne-française, mais aussi à la communauté juive, ouvre ses portes sur le boulevard Saint-Laurent en 1893. Le Musée des beaux-arts de Montréal, institution issue de l'Art Association of Montreal fondée en 1860, s'installe rue Sherbrooke en 1912 dans le quartier bourgeois du Golden Mile.

La plus importante concentration d'activités culturelles se développe toutefois dans le secteur est du centre-ville, où s'installeront notamment, outre le Monument-National, le cinéma Impérial, le Théâtre du Gesù, le Théâtre Gayety (l'actuel Théâtre du Nouveau Monde) et les cabarets du « Red Light District ». C'est dans ce même secteur que verra le jour en 1963 le plus important projet d'équipement culturel dans l'histoire de Montréal, la Place des Arts, un des legs de l'administration du maire Jean Drapeau, qui abrite des salles de concert et des salles de spectacle ainsi que le Musée d'art contemporain de Montréal.

Convergence entre l'urbanisme et la politique culturelle

Cet équipement majeur se retrouvera, un demi-siècle plus tard, au cœur du « Quartier des spectacles ». Les programmes particuliers d'urbanisme produits dans ce nouveau cadre pour le secteur de la Place des Arts (2008) et le Quartier latin (2013) représentent le point culminant du mariage entre l'urbanisme et la politique culturelle, entre la planification urbaine

et l'industrie de la culture. L'aménagement (ou le réaménagement) de places publiques, l'installation d'une infrastructure de haute technologie pour les festivals et autres événements extérieurs et la construction de nouveaux bâtiments pour divers organismes culturels montrent bien que la culture devient un enjeu clé de la politique de développement économique de la ville.

Le projet du Quartier des spectacles illustre également un glissement politique dans le secteur de la culture⁴. Bien que les pouvoirs publics se soucient de l'identité culturelle de Montréal depuis que la ville existe, les principaux acteurs du champ culturel ont longtemps été des acteurs privés ou institutionnels, des entrepreneurs et des amateurs, des prêtres et des religieuses, des activistes et des mécènes. Depuis une cinquantaine d'années, l'administration municipale et les gouvernements provincial et fédéral prennent une place importante dans le paysage culturel montréalais. En témoigne la diversité des agences gouvernementales, des lois et des règlements, des classements et programmes divers en matière de protection et de mise en valeur du patrimoine, champs d'action où urbanisme et politique culturelle font œuvre commune. En témoigne aussi l'existence de services, d'organismes et de programmes dont le mandat est de soutenir l'ensemble des créateurs et de promouvoir leur travail. En témoigne, finalement, l'existence du Service de la culture à la Ville de Montréal, une composante de la Direction générale adjointe à la qualité de vie.

Les parcours professionnels des deux derniers dirigeants de ce service illustrent bien les interrelations entre divers domaines d'activités liés à la culture. Alors que la carrière de sa directrice actuelle, Mme Suzanne Laverdière a eu lieu surtout dans le domaine de la production télévisuelle ainsi qu'au sein de la Société de développement des entreprises culturelles du Québec, son prédécesseur, Jean-Robert Choquet, a plutôt fait carrière en politique municipale, ayant été notamment, de 1986 à 1994, directeur de cabinet du maire Jean Doré, au moment où une nouvelle politique culturelle était

mise en application. Ces parcours montrent les relations qui existent entre culture, urbanisme, économie et politique, à Montréal et ailleurs.

Les urbanistes font de la politique culturelle; les responsables de la politique, culturelle font de l'urbanisme. Les uns et les autres agissent ensemble, stimulés entre autres par le fait que la culture est devenue un enjeu économique majeur. Si Montréal est une métropole culturelle, selon l'expression de la Ville de Montréal elle-même, c'est aussi parce que la production culturelle y constitue un élément important de l'activité économique et lui confère un rayonnement international significatif.

Passé et avenir

En 375 ans, la culture de Montréal a changé de contenu, de forme et de signification sociétale. À la culture catholique et la mission d'évangélisation de Ville-Marie se sont rapidement ajoutées une culture de loisirs, d'exploration et de dialogue ainsi qu'une mission de développement économique. D'abord épiphénomène dans une société profondément religieuse, la culture laïque se retrouve depuis un demi-siècle au cœur des préoccupations des Montréalais et des Montréalaises. D'abord objets de luxe, les biens et services culturels sont devenus eux-mêmes des éléments importants de la production de la richesse. D'une activité au service du pouvoir pour asseoir l'autorité des prélats, des seigneurs, des magistrats ou des banquiers, la production culturelle est devenue une activité que le pouvoir nourrit afin de protéger le bien public et promouvoir la ville sur la scène mondiale.

Laissons le mot de la fin à Jean-Robert Choquet : « *Quel est l'ADN de Montréal? Quelle est sa signature? Ma conviction profonde est que ce titre de métropole culturelle — au sens large qui inclut l'histoire, le patrimoine, les arts, le dialogue interculturel, l'économie de la culture, le design et l'aménagement urbain qui les accompagne — constitue à la fois l'ADN de Montréal et une bonne partie de son avenir* »⁵. ✨

Raphaël Fischler, urbaniste émérite, est professeur agrégé à l'École d'urbanisme de l'Université McGill.

4 Sur l'histoire et la signification du Quartier des spectacles, voir : HAREL Simon (dir.), Laurent LUSSIER et Joël THIBERT. *Le Quartier des spectacles et le chantier de l'imaginaire montréalais*. Québec, Presses de l'Université Laval, 2015 et LOISON, Laurie et Raphaël FISCHLER, « The Quartier des Spectacles » dans *Planning Canada : A Case Study Approach*, (dir. Ren Thomas). Don Mills, Oxford University Press, 2016, pp. 348-360.

5 RASSEMBLEMENT DES CITOYENS ET CITOYENNES DE MONTRÉAL. « Allocation de Jean-Robert Choquet dans le cadre de l'événement de départ à la retraite le 9 février 2016 » : rcm-1974-2001.ca/traces/article/jean-robert-choquet-un-hommage; consulté le 25 septembre 2016.

Redécouvrir l'hiver montréalais

Tantôt bercés par des canicules dignes des tropiques, tantôt bousculés par les aléas d'hivers aussi féériques que violents, Montréal et ses millions d'habitants ont dû s'adapter, au cours des siècles, à des saisons très diversifiées qui influent à la fois sur le mode de vie et sur les pratiques qui lui sont associées.

» ALAIN A. GRENIER

« Maudit hiver! », insiste l'humoriste Dominique Michel, dans une chansonnette qui ajoute à la critique du poète Vigneault pour qui le pays, « ce n'est pas un pays, c'est l'hiver! » Le climat de la vallée du Saint-Laurent a toujours été un sujet de préoccupation en ville. À l'image du Québec urbain, Montréal s'associe à l'hiver avec autant de vigueur qu'elle s'en dissocie. Il faut dire que Montréal subit les hivers les plus rigoureux et les plus enneigés de toutes les grandes agglomérations de l'hémisphère nord¹. En hiver, les variations de température sont propices au verglas qui glace les infrastructures. L'été, le ciment des immeubles et des trottoirs et le pavé des rues absorbent la chaleur et créent des zones de suffocation. Des écarts thermiques si importants déstabilisent le citoyen. On s'en prend alors au climat, que l'on maudit, au lieu de réévaluer ses habitudes et son mode de vie. Pourtant, il fut un temps où Montréal avait même un bon rapport avec l'hiver.

Dans le temps...

On en sait peu sur les rapports à l'hiver des premiers résidents de Ville-Marie, si ce n'est que sans l'aide des Amérindiens, les Européens n'auraient pas fait vieux os sur ce nouveau continent où les hivers étaient souvent mortels. La survie nécessita des pratiques adaptées dans toutes les sphères de la vie : habitation, habillement, agriculture et alimentation, transport et pratiques de socialisation. De génération en génération, l'ingéniosité des habitants et leur détermination à survivre aux hivers rigoureux² les ont amenés à penser la ville et les façons d'y vivre. Avant d'être des outils de loisir, la raquette et le toboggan, par exemple, ont d'abord été des équipements de transport.



Le Palais de glace de 1889, square Dominion à Montréal.

L'aube du XIX^e siècle voit se former des clubs de raquetteurs. Les Montréalais patinaient au Victoria Skating Rink, la plus grande patinoire en plein air d'Amérique avec une capacité de 2 000 patineurs³. On y tenait aussi des mascarades et des bals masqués auxquels la haute société participait avec enthousiasme. Ces pratiques sportives et culturelles, en plein air, soutenaient une activité touristique florissante.

Dans les années 1880, le carnaval d'hiver de Montréal était même l'attrait touristique le plus important. Organisé à l'initiative d'un raquetteur, il proposait cinq jours de festivités autour de compétitions sportives hivernales, raquette et curling, et de promenades en traîneau. Promue auprès des Américains, la semaine de festivités de 1889, par exemple, vit près de 58 000 touristes arriver de New York par train dans la métropole. La fête se terminait toujours avec l'assaut, par une armée de raquetteurs, d'un grand palais de glace érigé au square Dominion (l'actuelle Place du Canada), défendu par

cent soldats de la garnison de la ville⁴. Mais une opposition aux élans de joie favorisant les rencontres entre sexes, menée notamment par le clergé, mit fin aux festivités montréalaises.

Urbanisation et modernité

Avant même que l'on invente le concept de déneigement, chacun devait faire sa part pour nettoyer son devant d'habitation et le chemin qui y passait. Avec la municipalisation, au milieu du XX^e siècle, les responsabilités du déneigement ont été transférées aux élus⁵. En se désresponsabilisant, le citoyen s'est aussi détaché de l'hiver. S'installe alors un mode de vie orienté davantage sur la rapidité et la vitesse. Le capital économique est la nouvelle dictature. Montréal se transforme et érige ses ambitions en gratte-ciel. En parallèle, on s'offre des corridors souterrains⁶ reliant les immeubles de bureaux, les commerces, les universités, les lieux de divertissement et des immeubles résidentiels. Ainsi, en parallèle à son développement de surface, Montréal

1 ANDRÉ, Pierre, Isabelle TRUDEAU, Claude MAROIS et Hervé GUMUCHIAN. « Les personnes âgées et l'hiver à Montréal (Québec Canada) », *Revue de géographie alpine*, n° 1, 1997, pp. 61-73.

2 FERLAND, Catherine et Maryin FOURNIER. « Adaptation à l'hiver : l'exemple des transports », *Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française*, 2007.

[En ligne] : www.ameriquefrancaise.org/fr/article-712/Adaptation_%C3%A0_%E2%80%99hiver_%E2%80%99exemple_des_transports.html#.VxYskdkvcs (consulté le 2 avril 2016).

3 PROVOST, Robert. *Trois siècles de tourisme au Québec*. Éditions Septentrion, Québec, 2000, p. 43.

4 Ibid. pp. 43-45.

5 FERLAND, Catherine et Maryin FOURNIER, op. cit.

6 Voir dans le présent numéro d'*Urbanité*, BESNER, Jacques. « La ville intérieure, un modèle mondial », p. 20.



Publicité touristique aux États-Unis pour le carnaval d'hiver de 1889.

se déploie aussi en ville commerciale intérieure – la plus grande au monde – pour échapper à l'hiver.

Il est vrai que les jeunes enfants, les personnes handicapées par une incapacité visuelle, auditive ou corporelle – y compris par un problème d'obésité – et les personnes âgées⁷ sont particulièrement vulnérables aux inconvénients de l'hiver, notamment à l'obstruction des voies de circulation motorisées et piétonnes. Ces perturbations engendrent inévitablement une modification des habitudes; moins de sorties, même pour fins d'approvision-

nement et de vie sociale. L'isolement des personnes âgées s'accroît. L'hiver peut aussi entraîner des conséquences sur un budget limité (coûts de chauffage, frais pour services à domiciles, etc.). Pourtant, l'hiver avec son froid et ses précipitations est porteur de bénéfices.

Les bienfaits de l'hiver urbain

La neige est un dépolluant. En se formant puis en tombant, les flocons captent les polluants en suspension dans l'air. Le processus est encore plus nécessaire en ville, où la pollution atmosphérique peut réduire considérablement l'ensoleillement, si nécessaire à la santé physique et psychique des citoyens. Une fois au sol, la neige sert d'isolant aux plantes vivaces des parcs et à la petite faune qui y vit. Coupe-froid pour les habitations, la neige est aussi un excellent abrasif – ce n'est pas elle qui nous fait glisser, mais sa compaction par les équipements de déneigement et le sel qu'on lui ajoute.

Pour satisfaire les citadins qui maudissent l'hiver, la ville leur offre des routes et trottoirs asséchés et dégagés de toute neige et glace, conditions de déplacement quasi estivales. Cela nécessite uniquement pour Montréal une armée de près de 300 travailleurs équipés de pas moins de 200 appareils de déneigement qui s'affairent chaque hiver à remettre les 6 500 km de trottoirs et 4 100 km de chaussée en condition afin d'assurer aux citoyens des déplacements efficaces, fluides et sécuritaires⁸. Comme si cela ne suffisait pas, on a substitué aux patinoires extérieures de quartier des arénas aseptisés ou des piscines bien toiturées. Elles valorisent le conditionnement physique, mais déconditionnent à l'hiver du même coup. Une fois maîtrisé, l'hiver se laisse enfin aimer. Se pose ici la question de la capacité d'une ville comme Montréal non seulement à accepter, mais aussi à assumer sa condition nordique.

Montréal, ville nordique ?

Malgré les efforts de quelques entreprises et intellectuels pour donner à Montréal un air nordique, cette identité ne lui colle pas. Car au-delà de l'image, le concept de nordicité dépasse celui de la neige et du froid. Il fait référence à un mode de vie adapté à une situation géoclimatique particulière. Les pays nordiques assument le climat de

leur territoire depuis près d'un millénaire. Ce n'est pas le cas de Montréal (et du Québec par extension), où non seulement la colonisation du territoire est encore inachevée, mais se réalise par l'apport de gens issus de cultures aux antithèses de l'hiver. Ainsi, les Montréalais de souche ou d'adoption se rejoignent davantage dans le dédain de l'hiver que dans son acceptation.

Plusieurs initiatives ont vu le jour pour aider les Montréalais à redécouvrir l'hiver, notamment par l'animation de grands espaces urbains. Parmi celles-ci, on retient les festivals en plein air que sont la Fête des Neiges, l'Igloofest et Montréal en lumière. L'illumination festive de certaines artères commerciales et l'arrivée de sentiers de randonnée skiabiles le long du canal de Lachine favorisent aussi les sorties froides. Montréal devra néanmoins se doter d'une véritable stratégie pour aider ses citoyens à s'adapter à l'hiver. Mieux vivre en ville demande aux gestionnaires urbains de faire preuve d'imagination afin d'atténuer les aspects contraignants tout en augmentant les occasions de mobilité et de divertissements adaptés.

Cet hiver, qui nous visite de décembre à mars et qui nous laisse annuellement plus de 13 millions de mètres cubes de neige, nous fait rager depuis 375 ans. Parions que s'ils revenaient nous visiter, Cartier et Champlain seraient surpris de voir à quel point nous sommes mésadaptés⁹ à l'environnement physique qu'ils nous ont confié. En déni de notre nordicité, notre culture se nourrit de saveurs balnéaires et de rythmes latins, auprès desquels nous nous ressourçons. Montréal, ville nordique? Pour cela, il faudra se faire ami de la neige, de la glace, du froid et du déneigement, même le lundi matin. Il faudra délaissier les tunnels pour découvrir les possibilités de l'hiver. Comme à l'époque du carnaval d'antan, nos festivals actuels de lumière, de neige et de « fest » nous invitent à danser et à bouger pour nous acclimater. Ils nous font comprendre que c'est en chantant l'hiver que nous en ferons un pays. ❄️

Alain A. Grenier, docteur en sociologie, est professeur de tourisme de nature et de développement durable au Département d'études urbaines et touristiques de l'École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal. Établi depuis 10 ans à Montréal, il a vécu 13 ans au Yukon, puis sur le cercle polaire en Laponie finlandaise.

7 VERDON, J. « L'hiver et les problèmes de santé », dans DACIUK, Joanne F. (dir.). *Les personnes âgées et la vie en hiver*. Ottawa : Conseil consultatif national sur le troisième âge, vol. 6, 1989, pp. 44-53.

8 VILLE DE MONTRÉAL. *Politique de déneigement*, 2015 (disponible en ligne). Site Web de la Ville de Montréal : <http://ville.montreal.qc.ca/deneigement/>

9 L'adjectif « mésadapté » réfère au fait de présenter des difficultés d'adaptation à son milieu. C'est donc dire qu'il y a une adaptation partielle ou inappropriée au milieu. À l'opposé, le terme « inadapté » sous-entend plutôt l'absence d'adaptation à son environnement.

Un cadre de vie comme facteur d'attractivité et de compétitivité

ENTREVUE AVEC HUBERT BOLDUC, PDG DE MONTRÉAL INTERNATIONAL

Dans le cadre du 375^e anniversaire de Montréal, *Urbanité* a voulu comprendre comment le cadre de vie offert par la ville, et façonné par des décennies de pratiques urbanistiques, pouvait jouer un rôle dans l'attractivité économique exercée par Montréal à l'international. Pour ce faire, *Urbanité* a rencontré le président-directeur général de Montréal International, M. Hubert Bolduc.

» Propos recueillis par SERGE VAUGEOIS, urbaniste et FRÉDÉRIC DUFAULT, urbaniste

Créé en 1996, Montréal International (MI) est issu d'un partenariat privé-public. Sa mission est d'agir comme moteur économique du Grand Montréal pour attirer de la richesse en provenance de l'étranger, tout en accélérant la réussite de ses partenaires et de ses clients. MI a comme mandats d'attirer dans la région métropolitaine des investissements étrangers, des organisations internationales et des talents stratégiques, ainsi que de promouvoir l'environnement concurrentiel du Grand Montréal.

Montréal fête cette année 375 ans d'existence. Quelle résonance cet événement produit-il à l'échelle internationale ?

Les festivités du 375^e anniversaire positionnent Montréal comme métropole à dimension humaine, culturelle, artistique et gastronomique, mais aussi économique et créative, avec des atouts de classe internationale. Cet élan d'enthousiasme et d'énergie vise à unifier nos forces et à mobiliser tous les Montréalais de cœur autour d'une même ambition pour promouvoir mondialement leur région.

Dans un contexte de vive concurrence entre les grandes villes du monde, la notoriété d'une métropole constitue un facteur déterminant dans sa capacité d'attirer des investissements étrangers, des organisations internationales, des talents stratégiques, des étudiants et des congrès internationaux.

Dans ce contexte, quel rôle joue le cadre de vie offert par la ville et la région dans vos activités de promotion ?

Le Québec et le Grand Montréal se classent parmi les territoires offrant la meilleure qualité de vie au monde. Par exemple, la métropole québécoise se classe deuxième des meilleures villes au monde pour y vivre (*The Economist*), dans le top trois des meilleures villes d'été (*Lonely Planet*), dans le top 10 des villes les plus branchées (*New York Times*) et est classée Ville UNESCO de design depuis 2006. Notre ouverture, notre dynamisme, notre créativité et notre environnement sécuritaire nous différencient.

Montréal possède également d'autres atouts pour se démarquer de la concurrence mondiale, soit des coûts d'exploitation compétitifs, une main-d'œuvre créative et hautement qualifiée, un accès stratégique aux marchés ainsi que des écosystèmes de haute technologie extrêmement innovants.

Quand des investisseurs étrangers sont attirés par la grande région de Montréal, qu'est-ce qu'ils apprécient le plus dans le développement urbain et qu'est-ce qui les surprend le plus ?

Le développement urbain contribue à augmenter directement l'attractivité et la compétitivité du Grand Montréal. Reconnue pour son bouillonnement en matière de technologies numériques, la région a décroché cette année la reconnaissance mondiale de « Communauté intelligente de l'année », décernée par le prestigieux Intelligent Community Forum.



MONTRÉAL INTERNATIONAL

Montréal joue la carte de l'innovation, sans s'écarter de l'ADN qui a donné au monde le Cirque du Soleil ainsi qu'une industrie dynamique du jeu vidéo. Les métropoles qui connaissent du succès sont celles qui savent travailler à partir de leur propre écosystème, en choisissant des axes forts de développement et en veillant à la cohésion entre les initiatives des secteurs public et privé. Il y a présentement à Montréal une belle diversité de collaboration : constructeurs, promoteurs, artistes, entrepreneurs, investisseurs, urbanistes, architectes et autres professionnels s'affairent à dynamiser Montréal et à faire émerger une créativité qui lui est si distinctive.

Le document *Créer un nouvel élan pour Montréal*¹ mettait de l'avant un programme de relance dont une proposition consistait à « Réparer la ville ». Pouvez-vous nous dire de quoi il s'agissait et quel est aujourd'hui le chemin parcouru en ce sens ?

Le programme de relance « Réparer la ville » proposait notamment de remettre à niveau les infrastructures de Montréal afin d'en faire une ville d'avenir pour redorer son image tout en améliorant la qualité de vie de ses citoyens. Des investissements massifs ont été faits en ce sens et de grands projets sont en cours – pensons au Centre universitaire de santé McGill ou au nouveau Centre hospitalier de l'Université de Montréal, au nouveau pont Champlain ou encore au Quartier des spectacles — qui offrent aux Montréalais un espace urbain, culturel et créatif incomparable. Ces initiatives remettent le Grand Montréal sur le chemin de la prospérité et lui redonnent son rôle de leader à l'international. Le 375^e de Montréal est l'occasion idéale pour soutenir la croissance économique de la région à travers la réalisation de projets structurants.

Enfin, vu l'importance du cadre de vie montréalais comme facteur d'attractivité et de compétitivité, quels conseils donneriez-vous aux élus municipaux et aux urbanistes pour que leur travail en aménagement du territoire contribue à ce que Montréal se démarque encore plus à l'échelle internationale ?

Le Grand Montréal offre un cadre de vie exceptionnel, un environnement urbain et une créativité uniques en Amérique du Nord. Continuer à tirer parti des innovations technologiques et de la créativité de Montréal pour améliorer les services aux citoyens, les transports intelligents et urbains ainsi que la qualité de vie de ses habitants constitue sans aucun doute une stratégie à privilégier pour soutenir notre prospérité économique. De plus, en investissant dans des projets urbains innovants, tout en trouvant une inspiration dans son histoire, sa culture et sa diversité, la grande région de Montréal est assurée de se démarquer sur la scène internationale. ✨

Serge Vaugois, urbaniste, est détenteur d'une maîtrise en aménagement du territoire et développement régional de l'Université Laval et d'une maîtrise en Montage et gestion de projets de l'Université de Montréal. Après avoir travaillé dans l'entreprise privée et dans divers ministères du gouvernement du Québec, il est maintenant consultant au sein de l'entreprise Enviro 3D Conseils. Frédéric Dufault est urbaniste et titulaire de maîtrises en urbanisme et en environnement. Il est président de la firme Enviro 3D conseils inc qui œuvre dans le domaine de l'environnement et de l'aménagement durable.

1 BMO GROUPE FINANCIER. *Créer un nouvel élan pour Montréal : 10 propositions pour un programme de relance*, février 2014 (disponible en ligne).

MONTRÉAL EN LECTURE

Parutions récentes sur Montréal,
son histoire et son aménagement

Le 375^e anniversaire de Montréal a stimulé la parution de nombreux ouvrages. On trouvera ci-après, inspiré en partie des notes des éditeurs, un aperçu de quelques-uns d'entre eux qui présentent des liens particuliers avec le domaine de l'urbanisme. Ils devraient faire éventuellement l'objet de recensions plus élaborées dans nos pages.

» JACQUES TRUDEL, urbaniste



MARSAN, Jean-Claude. Montréal en évolution. Quatre siècles d'architecture et d'aménagement. (Quatrième édition.) Presse de l'Université du Québec, 2016.

Nous connaissons les éditions antérieures de cet ouvrage qui retrace l'évolution de l'architecture et de l'aménagement urbain montréalais, des premières visites de Champlain jusqu'à la métropole post-moderne d'aujourd'hui. Allant bien au-delà d'une simple description, notre éminent collègue analyse les facteurs et les courants de pensée qui ont présidé aux transformations qu'a connues Montréal, aussi bien dans les formes de son agglomération que dans l'expression architecturale de son domaine bâti, faisant ainsi de l'ouvrage une véritable rencontre entre l'histoire, l'architecture et l'urbanisme.

Commentant cette parution, l'auteur nous a confié ce qui suit : « *L'apport principal de cette quatrième édition est l'ajout d'un 15^e chapitre intitulé "Le Tango", faisant état de la ville postmoderne où se sont succédé des projets positifs, tels le projet Angus, l'aménagement du canal de Lachine, le Quartier international, la Cité du Multimédia, et, malheureusement, certaines entreprises déplorables comme les fusions et défusions municipales. Le PMAD est maintenant un atout majeur, pour autant qu'il soit suivi de réalisations concrètes. Ce qui a par ailleurs manqué dans la planification et l'aménagement de Montréal, c'est le leadership et des compétences. Ainsi, l'attitude de l'administration de l'Université de Montréal concernant son campus et la cour de triage d'Outremont nous ramène en arrière. Considérant l'importance de la présence des universités à Montréal, on aurait avantage à développer une stratégie de planification et d'aménagement impliquant davantage les compétences universitaires pour se maintenir dans l'ère du temps.* »



BALAC, Anne-Marie et François C. BÉLANGER (dir.). Lumières sous la ville : quand l'archéologie raconte Montréal. Recherches amérindiennes au Québec, 2016.

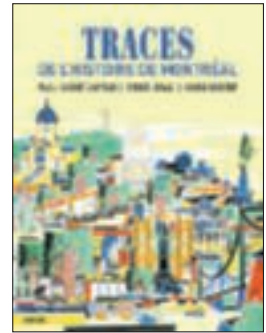
Notre article consacré à la présence autochtone au début du présent numéro met en lumière le rôle majeur que jouent les fouilles archéologiques non seulement dans la connaissance des étapes de l'occupation humaine du territoire, mais également dans la sensibilisation à la présence autochtone ancienne et actuelle parmi nous, d'où le très grand intérêt de ce nouvel ouvrage qui brosse le tableau de cette activité dans notre région. « *Depuis une quarantaine d'années, comme le précise l'éditeur, des archéologues explorent le territoire montréalais afin de mettre au jour les traces des populations d'autrefois. Pour la première fois, un ouvrage d'envergure consacré entièrement à cette archéologie montréalaise donne la parole à celles et ceux qui la font au quotidien, un peu comme si nous visitons les chantiers de fouilles en leur compagnie.* »



RÉMILLARD, François et Brian MERRETT. Belles demeures historiques de l'île de Montréal. Les éditions de l'Homme, 2016.

Ces deux auteurs avaient déjà publié, en 1986, un ouvrage intitulé *Demeures bourgeoises de Montréal : le Mille Carré doré 1850-1930* aux éditions du Méridien. Ils étendent maintenant leurs observations à quarante des plus belles demeures historiques de l'île de Montréal, en plus de dresser le portrait des personnages qui les ont habitées. L'architecture extérieure et intérieure de ces maisons, œuvres de grands bâtisseurs, est illustrée par quelque 250 photographies, réalisées pour l'occasion, dont plusieurs nous font pénétrer dans des lieux habituellement inaccessibles au public. Selon l'historien de l'art québécois Michel Lessard, qui signe la préface : « *personne n'avait jamais présenté si éloquemment notre métropole, en faisant sourire l'architecture domestique des pouvoirs et de la réussite financière à travers les siècles.* »

À signaler également



NADEAU, Jean-François. *Les Montréalais : portraits d'une histoire.* Les éditions de l'homme, 2016. Un aperçu de l'histoire des habitants de la métropole, à partir de centaines de photos datant des débuts de la photographie jusqu'aux années 1970.

PONT-HUBERT, Catherine. *Carnets de Montréal.* Les éditions du passage, 2016. La ville vue par ses créateurs : 24 personnalités de la scène culturelle montréalaise racontent Montréal.

SÉNÉCAL, Gilles (dir.). *Revitalisation urbaine et concertation de quartier.* Presses de l'Université Laval, 2016. Recueil d'expériences croisant engagement communautaire et partenariat.

« Dossier Montréal », *Nouveau projet*, n° 10, automne- hiver 2016. 50 pages dont plusieurs articles touchent l'urbanisme, avec une attention portée aux réalités particulières des quartiers.

LINTEAU, Paul-André, Serge JOYAL et Mario ROBERT. *Traces de l'histoire de Montréal.* Boréal, 2017. L'histoire abordée par l'illustration de tout genre de « traces » visibles dans l'espace urbain ou présentes dans la mémoire collective. ✨

VOTRE LIEN PRIVILÉGIÉ

... VERS DES ÉCONOMIES ALLANT JUSQU'À 30%* SUR VOS ASSURANCES AUTO ET HABITATION

DES ÉCONOMIES ET DES TARIFS DE GROUPE EXCLUSIFS

Demandez une soumission et économisez !

▶ 1 888 476-8737

▶ lapersonnelle.com/ouq

f
t
in



Ordre des Urbanistes du Québec

+



laPersonnelle

Assureur de groupe auto, habitation et entreprise

La bonne combinaison.

La Personnelle désigne La Personnelle, assurances générales inc. Certaines conditions, exclusions et limitations peuvent s'appliquer. *Les économies ne sont pas garanties et varieront selon les renseignements fournis au moment de la souscription.

L'Ordre participera activement au processus de renouvellement des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire

» PAUL ARSENAULT, urbaniste

En novembre dernier, le président de l'Ordre, la directrice générale et trois membres ont été conviés par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire pour échanger sur les défis et les enjeux des prochaines années en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme au Québec.

Une première séance de travail, tenue le 9 novembre 2016, a permis aux représentants de l'Ordre de rencontrer le sous-ministre adjoint à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire, Monsieur Daniel A. Gaudreau. Ils ont pu échanger sur le processus de renouvellement des orientations gouvernementales en aménagement du territoire. Ce fut l'occasion de rappeler l'importance que l'Ordre accorde au renouvellement de l'encadrement législatif de l'aménagement et de l'urbanisme, à la mise en place d'une politique nationale de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme ainsi qu'à la modulation des orientations ministérielles et à la prise en compte des particularités régionales.

M. Gaudreau a pris bonne note des demandes et nous a conviés à participer activement au processus de renouvellement des orientations ministérielles. Le sous-ministre adjoint nous a précisé que, tel que mentionné dans le Plan d'action gouvernemental pour alléger le fardeau administratif des municipalités : « Pour leur part, les modifications à apporter à la Loi sur l'amé-

ment et l'urbanisme font partie des sujets couverts par les travaux de la Table sur les relations Québec-municipalités et s'inscrivent donc dans le cadre plus large de la révision des lois municipales. » Il a aussi confirmé la volonté du Ministère de revaloriser la place de l'aménagement du territoire et l'urbanisme dans le cadre des travaux ministériels et dans les opérations régionales afin d'améliorer la coordination des interventions de l'ensemble des partenaires gouvernementaux et municipaux.

Une rencontre de consultation des partenaires sur le renouvellement des orientations gouvernementales, notamment celle touchant le développement durable des milieux de vie, a été tenue à Québec le 17 novembre dernier. Cette rencontre regroupait des représentants de ministères et organismes gouvernementaux, d'associations professionnelles et d'organismes des domaines de l'aménagement et l'urbanisme, du développement durable, des transports, etc. Elle a permis aux participants de commenter et de proposer des modifications sur la formulation des objectifs et des attentes découlant des enjeux nationaux et des orientations spécifiques présentées.

Le processus de renouvellement des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire devrait permettre à l'ensemble des intervenants de disposer d'un nouveau cadre de référence au cours des prochains mois. ✨

Regroupement des aménagistes et des urbanistes du Saguenay–Lac-Saint-Jean-Charlevoix-Côte-Nord

» JULIE SIMARD, urbaniste

Pour la troisième fois depuis décembre 2015, le Regroupement des aménagistes et urbanistes du Saguenay–Lac-Saint-Jean-Charlevoix-Côte-Nord a tenu une activité au Saguenay, le 30 novembre dernier, afin de susciter les échanges d'idées et d'opinions sur des enjeux touchant plus particulièrement les régions plus éloignées des centres urbains de Québec et Montréal. Cette fois-ci, le thème était particulier à l'Ordre des urbanistes, puisque le président, M. Bonsant, ainsi que Mmes Catherine Boisclair, vice-présidente et Karina Verdon, directrice générale, ont été invités à venir rencontrer les membres du Regroupement.

Les grandes lignes de la planification stratégique de l'OUQ ont été présentées par M. Bonsant et les échanges ont notamment porté sur la formation continue obligatoire, le financement des activités en région, la représentation des régions au sein de l'OUQ ainsi que l'Alliance Ariane. Une trentaine de personnes étaient présentes et le thème de l'occupation du territoire s'est imposé progressivement dans les discussions comme enjeu fondamental du développement économique. C'est à suivre! Le Regroupement tient à remercier M. Bonsant et Mmes Boisclair et Verdon pour leur présence et leur qualité d'écoute. Nous espérons vivement maintenir ce rapprochement et cet excellent climat de collaboration. ✨

Julie Simard est membre du comité organisateur du Regroupement

LAURENTIDES

Planifier le territoire municipal par les aires de paysage

» **ANDRÉ M. BOISVERT**, urbaniste

Le comité régional des Laurentides célébrait le 24 novembre 2016 sa 26^e année de soupers-conférences, et les échanges ont cette fois-ci porté sur le *Form Based Code*. Steve Potvin, urbaniste chez Groupe BC2, a été mandaté à l'automne 2015 par la Ville de Bromont pour revoir le plan d'urbanisme selon cette approche, en compagnie du directeur de l'urbanisme, Jean-François Vachon, et le directeur général, le regretté Jean Langevin.

M. Potvin a présenté aux participants sa démarche sous le thème : «La planification du territoire municipal à travers les aires de paysage».¹ En plus de son expertise dans l'application du *Form Based Code*, il a aussi utilisé une méthodologie innovante basée sur le découpage du territoire en fonction de « transects ».

Ce plan suit ainsi une logique évolutive du paysage qui ne se limite pas qu'aux usages du sol, mais propose plutôt un

découpage allant au-delà de leur compatibilité. Le « transect » comprend dix aires de paysage et douze plans directeurs d'aménagement (PDA).

Les aires de paysage correspondent à des secteurs dotés de caractéristiques visuelles et physiques communes, et les PDA se distinguent des aires de paysage en raison de leurs caractéristiques visuelles et physiques atypiques.

Le nouveau plan s'inspire aussi des théories américaines du *New Urbanism* et des méthodes d'analyse typomorphologique italiennes et se situe entre l'approche normative classique et le *Form Based Code*. Il est aussi orienté sur la réalisation de projets plutôt que sur leur interdiction et devient le principal véhicule menant à la concrétisation du développement durable. ✨

André M. Boisvert, urbaniste à la MRC des Pays-d'en-Haut, coanime le Comité OUQ-Laurentides avec Danielle Cyr, urbaniste pour la Ville de Brownsburg-Chatham, Jean Labelle, urbaniste chez Urbacom et Richard St-Jean, urbaniste.

1 Résumé basé sur la présentation du conférencier.

Nomination de Nathalie Blanchet à titre d'adjointe administrative à l'Ordre des urbanistes du Québec



L'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) est heureux d'accueillir au sein de son équipe madame Nathalie Blanchet à titre d'adjointe administrative. En poste depuis le 9 janvier, elle prendra le relai de la comptabilité et de l'administration générale suite au départ à la retraite de madame Odette Michaud, adjointe à la direction et Secrétaire de l'Ordre, qui quittera le 31 mars prochain, après plus de 20 ans de travail acharné et de dévouement pour son organisation et ses membres.

Dotée d'un bagage professionnel diversifié en comptabilité et en administration au sein de l'entreprise familiale, et ce, depuis plus de 30 ans, cela ne fait aucun doute que madame Blanchet saura relever les nouveaux défis qui l'attendent et contribuer au bon fonctionnement et au bon développement des activités de l'OUQ.

Vous pouvez dorénavant la joindre par courriel au nblanchet@ouq.qc.ca ou par téléphone au 514 849-1177, poste 22.

Sommet mondial du design

Achetez vos billets en prévente avant le 31 mars 2017
Sommetmondialdesign.com

**CÉLÉBRONS
40 ANS
D'URBANISME**

**AU DÉPARTEMENT
D'ÉTUDES
URBAINES
ET TOURISTIQUES**



ESG UQAM

MARS 2017

2 mars

COLLOQUE

Bâtir notre avenir : les meilleures pratiques du logement abordable

Organisateur Ordre des urbanistes du Québec et SCHL
Lieu Gatineau
Information lsenecal@ouq.qc.ca

17 mars

FORMATION

Le système professionnel et déontologique des urbanistes

Organisateur Ordre des urbanistes du Québec
Lieu Québec
Information lsenecal@ouq.qc.ca

24 mars

FORMATION

Le système professionnel et déontologique des urbanistes

Organisateur Ordre des urbanistes du Québec
Lieu Montréal
Information lsenecal@ouq.qc.ca

31 mars

FORMATION

La gestion des sols contaminés et le rôle des urbanistes

Organisateur Ordre des urbanistes du Québec
Lieu Québec
Information lsenecal@ouq.qc.ca

AVRIL 2017

3 avril

FORMATION

Loi sur l'aménagement et l'urbanisme - Approche pratique et revue de la jurisprudence

Organisateur Ordre des urbanistes du Québec
Lieu Montréal
Information lsenecal@ouq.qc.ca

7 avril

FORMATION

Loi sur l'aménagement et l'urbanisme - Approche pratique et revue de la jurisprudence

Organisateur Ordre des urbanistes du Québec
Lieu Québec
Information lsenecal@ouq.qc.ca

7 avril

FORMATION

La gestion des sols contaminés et le rôle des urbanistes

Organisateur Ordre des urbanistes du Québec
Lieu Montréal
Information lsenecal@ouq.qc.ca

10 avril

FORMATION

Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) - Cours 101 en préparation de l'examen (fortement recommandée aux stagiaires)

Organisateur Ordre des urbanistes du Québec
Lieu Québec
Information lsenecal@ouq.qc.ca

21 avril

FORMATION

Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) - Cours 101 en préparation de l'examen (fortement recommandée aux stagiaires)

Organisateur Ordre des urbanistes du Québec
Lieu Montréal
Information lsenecal@ouq.qc.ca

OCTOBRE 2017

16 au 25 octobre

Congrès annuel et Sommet Mondial du Design

Organisateur Ordre des urbanistes du Québec et OSMD
Lieu Montréal
Information lsenecal@ouq.qc.ca

REVUE DE L'ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC

**URBANITÉ**La revue *Urbanité*

Tirage : 2 850 exemplaires

DISTRIBUTION

Membres de l'OUQ – 1 554 • Abonnés et autres – 1 296

MISSION

PROMOUVOIR l'urbanisme et les urbanistes ;
INFORMER les lecteurs sur les divers sujets relatifs à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme ;
FORMER sur une base continue les professionnels de l'aménagement du territoire.

COMITÉ ÉDITORIAL

Serge Vaugeois, président

Paul Arsenault – Sergio Avellan – Amélie Castaing-Rigaud – Frédéric Dufault – François Goulet – Mathieu Langlois – Marie-Josée Lessard – Jacques Trudel

COLLABORATION

André Boisvert – Félix Gravel – Marie Lessard

COORDINATION ET RÉALISATION

Andréanne Godon

CONCEPTION GRAPHIQUE

Lucie Laverdure – L'Infographe enr.

RÉVISION ET CORRECTION

Geneviève Bournival

PUBLICITÉ

Ordre des urbanistes du Québec

Andréanne Godon, chargée des communications

agodon@ouq.qc.ca | 514 849-1177, poste 26www.ouq.qc.ca

IMPRIMERIE

Imprimerie F.L. Chicoine

ABONNEMENTS, INFORMATION ET SUGGESTIONS

www.ouq.qc.ca | 514 849-1177, poste 26 | agodon@ouq.qc.ca

AUTEURS

Vous êtes invités à soumettre vos articles ou textes inédits au comité éditorial.

Le comité éditorial se réserve le droit de publier ou de refuser un article.

Information : agodon@ouq.qc.ca

Dépôt légal Bibliothèque nationale du Québec • Bibliothèque nationale du Canada

Tous les textes publiés dans *Urbanité* ne reflètent pas forcément la position ou l'opinion de l'Ordre et n'engagent que l'auteur.

Le genre utilisé dans cette publication englobe le féminin et le masculin dans le seul but d'en alléger la présentation.

ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC

Administrateurs :

Donald Bonsant, président
 Catherine Boisclair, vice-présidente
 Clément Demers, trésorier
 Lucie Careau, administratrice
 Robert Cooke, administrateur
 L. M. Pierre Marcotte, administrateur
 Florent Gagné, administrateur nommé
 Daniel Pinard, administrateur nommé

Permanence :

Karina Verdon, directrice générale et secrétaire de l'Ordre
 Odette Michaud, adjointe à la direction
 Nathalie Corso, coordonnatrice, admission et qualité
 Geneviève Masson, directrice des communications (congé de maternité)
 Andréanne Godon, chargée des communications
 Lysane Sénécal Mastropaolo, chargée des événements et relations médias
 Nathalie Blanchet, adjointe administrative

Ordre des
Urbanistes du
Québec

85, rue Saint-Paul Ouest
 4^e étage, bureau 410, Montréal, QC, H2Y 3V4
 514 849-1177 • www.ouq.qc.ca



L'urbaniste,

le professionnel de l'aménagement
du Grand Montréal



Ordre des
Urbanistes du
Québec

Protéger, Collaborer, Inspirer Prévoir, Accomplir et Imaginer

urbanisme
architecture de paysage
design urbain
économie

AECOM

Bâtir pour un monde meilleur

archpaysage-designurbain@aecom.com
urbanisme-economie@aecom.com

Voyez comment nous concrétisons ce
que d'autres ne peuvent qu'imaginer au
www.aecom.ca

Bon **375^e** **Montréal !**

Parc Plage du Saint-Laurent

Rue Prince-Arthur

Pte IX / Henri-Bourassa

