

R3225.2
juin 1984 à sept. 1984

McGILL COLLEGE, Avenue

1800

114000000000

**TED
BLACKMAN**



Shopping mall finds champion

A Don Quixote may have emerged from the so far silent constituency to organize independent opinion in favor of Cadillac Fairview's plans for the development of McGill College Ave.

"I'm willing to be the lightning rod," says Stephen Leopold, who arranges commercial leases for corporate clients through his company, Leopold Properties Inc. "A survey of our clients indicates 90 per cent in favor of the project and, as a concerned Montreal businessman, I want their voices heard."

Among his first backers for an upcoming media blitz is McLeod, Young, Weir, one of Canada's largest investment dealers and a key tenant in Place Mercantile at the northern head of the street. The Royal Bank and CN are likely to throw their weight behind the concept.

Though only 32, Leopold has quite a history of tilting at windmills. He served as an investigator on Sen. Sam Ervin's Watergate committee, ran (and lost) for a council seat against the Civic party in '74 and was a key worker for Brian Mulroney in his first leadership bid.

"I was spurred to action by a CBC newscast the other night when a reporter said 'The Montreal business community is still opposed to Cadillac Fairview's modified plan' and I hollered at my TV set: 'You're not speaking for me or a lot of my clients.'"

Not acting for property owners

Leopold says he has no axes to grind. Unlike Devencore Realities, which has exclusive leasing contracts with buildings in the McGill College area and whose directors have led the chorus of opposition, Leopold acts only on behalf of tenants and has no property owners' interests to protect.

"I was against the project at the beginning, but only because it proposed to block the street," he says. "But since they've modified the plan to leave an important thoroughfare open in an already-congested area, I'm all in favor. Moreover, I think it's vital to the city."

How vital?

"The most important commercial project to come off the drawing boards in this city since Place Ville Marie more than a quarter-century ago. We embarked on a solution to our winter tourist doldrums by beginning to create a worldwide image of being the most advanced indoor, underground city.

"Well, this is just a natural enhancement of that program and sponsored by Cadillac Fairview, masters of this type of endeavor. Forget the fact they built Toronto's Eaton Centre and just look at their projects here: Fairview, Carrefour Laval, Galleries d'Anjou, St. Bruno, four of the best!"

City needs outside money

Not mentioned in my Thursday column was the fact that of the \$500 million annual business done in Toronto's Eaton Centre, \$200 million are new dollars coming from outside the city and particularly from the U.S. Leopold says this type of input is critical to Montreal's economy.

"I want help paying my tax bills," he says. "I want tourists paying sales tax. I want help finding employment for our unemployed. I want 6,000 construction jobs for two years on McGill College. I want 2,000 permanent jobs in a shopping complex that, if you look at it, is twice as big as Eaton Centre."

"How so? Well, Eaton centre has Eaton's store, Simpsons and 304 other tenants. Cadillac Fairview would connect Eaton's, Simpsons and the Bay, 200 retailers in its arcade, 46 at 2020 University, another 30 at 2001 University and 145 in Les Terrasses. Talking about winning back bragging rights from Toronto!"

Leopold says the arguments against the project are weak.

"The view of the mountain? Yeah, that corner is just clogged with Greyhound tourist buses, isn't it? A Champs Elysees? Paris has l'Arc de Triomphe at one end and the Louvre at the other. We'll have McGill's gates and PVM's parking garage as boulevard bookends. Tourists from Boston would just flock to see that, huh?"

'Son of Dorchester Blvd.'

"When it comes down to a choice between a widened street and no project or a new project and no widening, I'll take the latter. Without the development of a retail shopping complex the area will eventually become just another two-block string of office towers, the Son of Dorchester Blvd."

"Just look at Dorchester for a moment. There's your so-called boulevard. Take any section, Guy to Fort, Peel to University, Bleury to St. Lawrence. . . deserted after six o'clock at night. Is that what we want for McGill and de Maisonneuve? I'd rather see 2,000 people coming out of a concert hall at 10:30 at night, strolling in comfort and security."

Leopold also addresses the question of what happens to existing merchants on St. Catherine St. if their customers are drawn like moths to an indoor facility on McGill College Ave.

"That decision — where to shop — belongs solely to me and two million Montrealers," he says. "Not to anyone else. If I'm offered a choice of shopping in comfort indoors in January or negotiating the slush on the sidewalk, I'm entitled to the offer and to the choice."

"The outdoor merchants will have their day, too. You know Montrealers. As soon as there's a warm spring day they'll desert the indoor malls for a window shopping jaunt down St. Catherine. And there'll be more of them, suburbanites and tourists, to do it."

"Arguing against an indoor retail complex on that premise is about as logical as indoor retailers protesting against the sunshine in May. And as futile, I hope."

Question de salle et aussi d'honneur

«Un compromis définitif», dit le maire Jean Drapeau en dévoilant une version légèrement modifiée de la salle de concert Cadillac-Fairview. Quel étrange langage pour traiter d'une question où s'affrontent l'intérêt d'un groupe et la qualité de vie de toute une population...

Dans ses termes mêmes, l'expression est inacceptable. À moins que le maire de Montréal se transforme en agent immobilier ou en marchand de chaussures qui veut écouler ses stocks à une clientèle qui refuse d'acheter. Il ne s'agit pourtant pas d'un produit à vendre mais de l'aménagement d'une ville en lente croissance. Qui dessinera cette ville? Qui décidera de sa forme, de ses lignes, de sa beauté? Qui lui donnera sa fierté?

Il n'est donc pas question de négocier une espèce de compromis entre une exigence extrême et une proposition guère plus raisonnable. Si Montréal avait droit au plus beau stade olympique du monde, devait-il même coûter un prix fou, Montréal a autant le droit de préserver non seulement sa beauté mais aussi sa réputation.

Or, le nouveau projet de salle ne respecte pas les engagements antérieurs de Montréal: la magnifique avenue style «Champs-Élysées», qui devait aller de la Place Ville-Marie à l'université McGill, offrant ainsi une vue exceptionnelle sur la montagne et dotant le centre-ville d'une avenue de grand prestige, est maintenant sacrifiée. D'accord, moins que dans une première version puisqu'on ne rétrécit pas davantage la rue McGill College entre le boulevard de Maisonneuve et la rue Sainte-Catherine; mais on ne donne pas à cette rue les dimensions prévues, soit celles qu'elle a déjà au sud de Sainte-Catherine. On déforme un plan, on renie un projet; on perd la fierté de la parole donnée.

Pourquoi cette concession?

Sûrement pas à cause d'un site exceptionnel: la salle de concert devra se contenter d'un dessus de boutiques diverses et d'un environnement strictement commercial. Une étrange conception de «l'art dans la rue».

Sûrement pas, non plus, à cause de sa facilité d'accès. Imaginez ce que pourra devenir la «tâche» d'aller au concert un jeudi ou un vendredi soir, alors que la rue Sainte-Catherine et le boulevard de Maisonneuve respirent déjà à peine sous le flot excessif des voitures qui cherchent désespérément une place de stationnement. Imaginez ce que sera le tableau quand on ajoutera une foule de boutiques nouvelles en plus de la salle de concert.

Car il y aura des boutiques, comme dans les centres commerciaux de banlieue. Et il y aura une passerelle au-dessus de la rue Mansfield qui va cacher la montagne mais garder captif un public qu'on veut retirer aux magasins installés là depuis longtemps. En fait, la salle de concert n'est qu'un service intégré à un centre commercial.

Montréal possède pourtant d'autres endroits vacants dignes d'un édifice de prestige, où il pourrait trouver un habitat convenable.

Il n'est pas absolument évident que cette salle de concert soit nécessaire: notre orchestre a su s'élever à des sommets musicaux à la salle Wilfrid-Pelletier.

Plus important encore que ce projet est le respect que Montréal doit tant à ses contribuables qu'à ses investisseurs: on ne peut changer d'idée et s'incliner devant le dernier offrant tout en méritant le respect qu'on réclame. Ici, on dépasse l'esthétique, la préoccupation artistique et les prétentions de prestige. C'est une simple question d'honneur.

Jean-Guy DUBUC



Un siège de conseiller attend le chef du RCM, Jean Doré, à compter de lundi soir. Photo LES ARCHIVES

Assermenté lundi

Jean Doré pourra se faire la «main» sur le projet Cadillac Fairview

L'assermentation du chef du Rassemblement des citoyens de Montréal comme nouveau conseiller du district Saint-Jean-Baptiste aura lieu lundi après-midi, soit quelques heures avant la tenue de l'assemblée

du conseil convoquée principalement pour discuter du controversé projet Cadillac-Fairview.

Jean Doré pourra ainsi se faire la main lors de cette séance spéciale.

On s'attend à ce qu'il pose de nombreuses questions à son vis-à-vis, Jean

Drapeau, sur ce projet qui sera soumis aux élus municipaux pour adoption.

Modifié à la suite des protestations qui ont fusé de toutes parts, le projet prévoit l'élargissement de l'emprise de l'avenue McGill Collège et le prolongement de l'avenue du Président Kennedy.

Il n'est plus question de fermer McGill Collège, de façon à préserver la vue sur le Mont-Royal.

Les promoteurs torontois pourront pour leur part construire sous l'avenue McGill Collège et la rue Mansfield.

Une passerelle vitrée reliera en outre le complexe au magasin Simpsons au-dessus de Mansfield.

Dore making council debut by attacking Cadillac plans

By HARVEY SHEPHERD
of The Gazette

The head of the main opposition group on the Montreal city council will make his debut as a councillor tonight by opposing parts of a proposed \$120-million downtown shopping centre and concert hall.

Fresh from his May 27 byelection victory in the east-central St. Jean Baptiste district, Jean Dore will take the role of leader of the 15 councillors of the opposition Montreal Citizens' Movement (MCM).

Tonight's special meeting will deal mainly with plans by Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto for the block on St. Catherine St. between McGill College Ave. and Mansfield St.

Councillor Michael Fainstat, expected to cede his role as MCM leader to Dore, vowed last week that the MCM will wage a "very intense debate" in support of demands for "a full public consultation" on the project.

The MCM will support demands that the section of McGill College Ave. running past the project be doubled in width to 36 metres (120 feet) and that an overhead bridge across Mansfield St. to Simpsons department store be eliminated.

Mayor Jean Drapeau is reported to be still in favor of McGill College Ave. becoming a broad boulevard, but a business representative says he faces pressures from outside city hall to approve the Cadillac Fairview project, which would keep part of it at its present width.

Bernard Finestone, an insurance broker and member of a delegation that met the mayor Friday, said the meeting went "extremely well" but the mayor seemed unlikely to press for further changes in the plan.

Drapeau announced last week that a controversial structure across McGill College Ave. has been dropped from the project. But the section of the avenue running past the project, be-

tween St. Catherine St. and de Maisonneuve Blvd., would remain at its present 18-metre (60-foot) width.

Finestone said the committee of the Montreal Board of Trade and Chambre de Commerce will meet this week with representatives of Cadillac Fairview.

It will also seek meetings with Quebec Finance Minister Jacques Parizeau and probably with officials of the Montreal Symphony Orchestra.

The province is to pay the \$30-million cost of the concert hall under an agreement requiring that work get under way before the end of August.

Finestone said Cadillac, the province and the orchestra want an early start.

Normand St. Hilaire, an aide to Parizeau, said the province does not want the August deadline to harm the project. But, he added, neither Cadillac nor the city has asked for a delay.

Rezoning for the project is to be debated further in July.

View does not create jobs

I am furious about the protests to keep McGill College Ave. open. If that street has to be closed to create jobs, then close it.

The city is being pushed around by groups of foolish protesters who would rather have a view of a mountain than jobs for the unemployed.

I doubt that many people who walk along St. Catherine St. or McGill College Ave. even notice the mountain.

If this project comes through, the economic spin-offs will also create jobs.

It would, in my opinion, give the downtown area a brand new look and give the city a new tourist attraction. I would firmly support the city's decision on building the complex.

ANDRE LIU
Outremont

■ Oeillet rouge à la boutonnière, Jean Doré, nouveau conseiller du Rassemblement des citoyens de Montréal, a fait son entrée dans la salle du Conseil municipal hier soir sous une salve d'applaudissements.

YVON LABERGE

Plus tôt dans la journée, le président du RCM avait prêté le serment d'usage le faisant officiellement conseiller du district de Saint-Jean-Baptiste.

Il est un peu plus de 20 heures. Depuis une trentaine de minutes, les galeries réservées au public sont pleines. Les gardiens de sécurité, armés comme ils le sont depuis la fusillade du 8 mai à l'Assemblée nationale, refusent des gens à la porte.

La cloche qui appelle les conseillers se fait entendre pendant presque dix minutes. Ils arrivent tous, lentement, dans la salle du Conseil. Jean Doré est un des derniers à s'y présenter. Aussitôt, les conseillers du RCM se lèvent. Le public en fait autant. Les applaudissements et les bravos fusent.

Le maire Jean Drapeau, le président du Comité exécutif Yvon Lamarre et son vice-président Pierre Lorange, ne bronchent pas. Les autres conseillers du Parti civique, et les trois du Groupe d'action municipale, font de même.

Le président de l'assemblée monte au fauteuil. Après la prière et l'acceptation du procès-verbal de la dernière assemblée, le président Marc Beaudoin déclare la période de questions ouverte. Il invite le nouveau conseiller à poser la première question.

Jean Doré se lève et s'adresse au président de l'Exécutif, Yvon

Lamarre, pour connaître les intentions de la Ville en matière d'aménagement de parcs dans trois secteurs du Plateau Mont-Royal.

D'entrée de jeu, le président Lamarre, citant André Maurois, félicite le conseiller pour son élection de la semaine dernière. « Les victoires humaines, a dit M. Lamarre, sont partielles et temporaires. »

Insatisfait des réponses du président, Jean Doré y va de trois questions complémentaires.

La première confrontation est terminée entre l'administration et le nouveau conseiller.

Pas de photos

Avant le début de la séance du Conseil municipal, les agents de sécurité qui voient à maintenir l'ordre à l'Hôtel de ville ont empêché le photographe de LA PRESSE de photographier l'arrivée de Jean Doré dans la salle du Conseil.

L'assistant-chef de la sécurité à l'Hôtel de ville, M. Charles Bourbonnière, est alors intervenu pour rappeler les directives : aucun caméraman de télévision et aucun photographe n'est admis dans la salle, matériel en main.

Un avocat de la Fédération professionnelle des journalistes

du Québec (FPJQ), Me Réjean Rioux, accompagné de deux huissiers, intervient à son tour et déclare à M. Bourbonnière qu'il n'y a rien dans la Charte de la Ville de Montréal qui empêche de tourner des images ou de prendre des photographies des délibérations du Conseil.

Les huissiers notent les échanges entre Me Rioux et l'assistant-chef de la sécurité. Rien n'y fait, le photographe de LA PRESSE ne peut photographier, même des galeries réservées au public.

Assistait à la scène, le président de la FPJQ, M. Jean Pelletier. Il a dit aux journalistes qu'un jugement de la Cour supérieure rendu en janvier autorisait désormais la prise d'images et de photos lors des séances du Conseil municipal d'une petite municipalité du comté de Montcalm, dans la paroisse de Saint-Sulpice.

Selon ce jugement, caméras de télé, caméras-vidéo et appareils photographiques ne sont pas considérés comme troublant la paix des membres de ce conseil municipal.

En conséquence, à la suite de ce jugement et de l'incident d'hier soir, la FPJQ pourrait s'adresser aux tribunaux pour que soit autorisée la présence des caméramens, photographes et preneurs de son aux assemblées du Conseil municipal de Montréal.

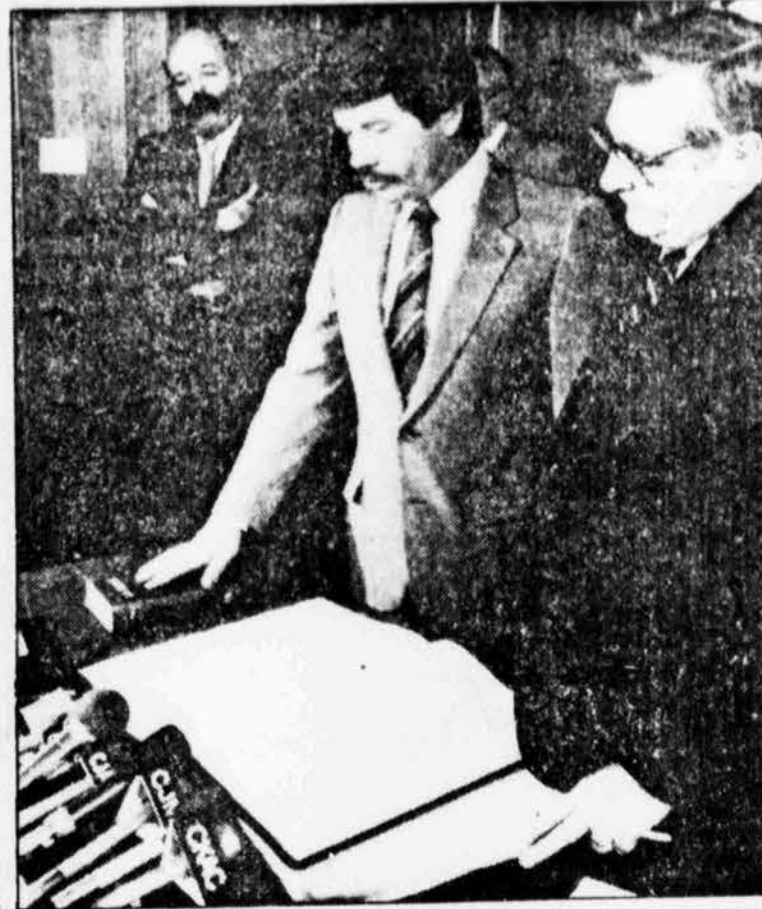


Photo Robert Nadon, LA PRESSE

Hier après-midi, Jean Doré a prêté le serment d'usage, devenant ainsi officiellement conseiller du quartier Saint-Jean-Baptiste.

Cadillac Fairview : étude reportée à ce soir

■ Vu l'importance du projet de centre commercial et culturel de la Corporation Cadillac Fairview, et pour faire entendre les directeurs de services municipaux et les

organismes impliqués, c'est ce soir à 20 h 00 que le Conseil municipal transformé en Comité plénier reprend ses travaux.

En faisant cette proposition hier soir, le président du Comité

exécutif de la Ville, M. Yvon Lamarre, n'a pas identifié les organismes qui seront ainsi entendus. Tout juste, s'est-il contenté de dire que ces groupes intéres-

sés au projet de Cadillac Fairview pourront ainsi faire connaître leurs opinions et apporter des éléments importants au dossier.

Doré fait salle comble au Conseil municipal

PAS DE PHOTO DANS LA SALLE DU CONSEIL



photo Denis Courville, LA PRESSE

C'est vers 19 h 30 que Jean Doré a fait son entrée à l'Hôtel de ville. Il était accompagné de son épouse Christiane.

McGill College backers, critics invited to speak at city council

By HARVEY SHEPHERD
of The Gazette

Montreal city council has decided to hear opponents and supporters of the controversial McGill College Ave. project when it meets tonight.

In a surprise move last night, the ruling Civic Party postponed debate until tonight on proposals by Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto for a \$120-million development bounded by St. Catherine St., McGill College Ave., Mansfield St. and de Maisonneuve Blvd.

Yvon Lamarre, chairman of the city executive committee, said representatives of groups interested in the project — including critics — will air their views.

Jean-Guy Dufault, a 30-year veteran of the city clerk's department, said he could not recall a similar occasion when outsiders were invited to present their views on an issue.

Lamarre told reporters it was an exceptional procedure to deal with an exceptional issue.

He would not identify any of the organizations being invited, but said they "might" include conservation groups such as Heritage Montreal and Save Montreal.

These groups and others, including representatives of the Montreal Board of Trade and Chambre de Commerce, have criticized the project for a street-level pedestrian gallery which would block McGill College Ave. and a pedestrian bridge over Mansfield St.

Alan Saskin, a Cadillac Fairview executive, said he didn't know whether his firm would be invited.

Lamarre said some groups had already been invited and others would receive invitations today.

Participation in tonight's meeting is by invitation only, he said.

Coun. Jean Dore, leader of the Montreal Citizens Movement, said outside the council meeting — his first since his May 27 byelection victory — that he welcomed Lamarre's announcement although it doesn't amount to full public consultation.

CADILLAC FAIRVIEW: le débat reporté à CE SOIR

Le débat entourant le projet Cadillac Fairview n'a pas eu lieu hier soir.

Le président du comité exécutif, Yvon Lamarre, a reporté à ce soir, 20 heures, l'étude en comité plénier des articles touchant ce projet qui prévoit notamment la construction d'un centre commercial et de la Maison de l'Orchestre symphonique de Montréal.

M. Lamarre a laissé entendre que des organismes pourraient participer au débat, ce qui constituerait une première au conseil municipal.

Au moins trois hauts fonctionnaires de la Ville de Montréal, toutefois, répondront aux questions des conseillers ce soir.

Le nouveau conseiller du RCM, Jean Doré, aura l'occasion de montrer ses capacités de leader.

Une première au Conseil de Montréal

Des «organismes» invités à commenter le projet de Cadillac-Fairview ce soir

ANGÈLE DAGENAI

Le débat tant attendu sur le projet maintenant modifié de \$130 millions que la société Cadillac-Fairview projette dans le centre-ville de Montréal et qui devait faire l'objet de l'assemblée spéciale du Conseil de ville de Montréal d'hier n'a pas eu lieu.

Après deux heures de questions et débats sur d'autres articles à l'ordre du jour de cette séance spéciale, le président du Comité exécutif, M. Yvon Lamarre, a en effet annoncé à 22h qu'il ne restait pas suffisamment de temps pour débattre de ce dossier « extrêmement complexe » avec les hauts fonctionnaires de la ville et des personnes et organismes qu'il invitera ce soir à faire part de leurs commentaires sur le projet. C'est une « première » à l'Hôtel de Ville que l'administration reçoive dans l'enceinte du Conseil des individus à venir s'exprimer sur un dossier chaud à l'ordre du jour. M. Lamarre a toutefois refusé de dire qui avait été invité et selon quels critères de choix.

Il a précisé en sortant du Conseil hier soir que certains organismes ne recevraient leur invitation que ce matin, ce qui a fait dire à des membres de l'opposition que l'administration improvise à nouveau en faisant cette fois de la consultation sur invitation et, « en chambre s'il vous plaît ».

Plus tôt dans la soirée, le conseiller Jean Doré a fait une entrée triomphale au Conseil sous les applaudissements nourris de ses collègues du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal (RCM) qui portaient tous l'oeillet rouge à la boutonnière. Des sympathisants de son parti avaient envahi

les deux galeries réservées au public et beaucoup d'autres n'ont pu pénétrer à l'Hôtel de Ville en raison du contrôle extrêmement rigoureux exercé par le service de sécurité de l'administration municipale. Le président du RCM avait été assermenté à l'Hôtel de Ville hier matin sans cérémonie. Le président du Comité exécutif a salué le chef de l'opposition en déclarant que « les victoires humaines étaient partielles et temporaires », une citation qu'il attribue à André Maurois, lue « dans sa jeunesse ».

M. Doré n'a pas encore eu l'occasion de croiser le fer avec les membres de l'administration. Sa première question (lors de l'heure attribuée en début de séance aux questions des conseillers) a porté sur l'« excellente » étude du Groupe d'intervention urbaine de Montréal (GIUM), intitulée « Espace Vital » qui recommande à l'administration de créer quatre espaces verts sur le Plateau Mont-Royal, particulièrement dépourvu de verdure et d'espaces récréatifs par rapport à d'autres quartiers de la ville. L'administration n'a pas cru bon de faire analyser par son service de l'Urbanisme les recommandations de cette étude. M. Lamarre a répliqué que la priorité était donnée aux programmes PIQA (Programme d'intervention dans les quartiers anciens) et qu'au moins un parc réclamé par le GIUM était en cours d'aménagement à côté de la nouvelle Ecole de technologie supérieure de l'UQAM, rue Henri-Julien.

La soirée a débuté hier par un coup d'éclat monté par la Fédération professionnelle des journalistes du Québec (FPJQ) pour tenter de filmer, photographier et enregistrer les délibérations du Conseil de ville

de Montréal. Après avoir fait analyser les règlements du Conseil de ville, la Fédération n'a trouvé aucun article, au dire de son président M. Jean Pelletier, empêchant les journalistes des médias électroniques de faire leur métier pendant les séances du Conseil. Tout au plus trouve-t-on une considération autorisant le Maire à préserver le bon ordre et le décorum au sein du Conseil.

La FPJQ s'appuie en outre sur un récent jugement de la Cour supérieure, district de Joliette, (Dumesnil c. Corporation municipale de la Paroisse Saint-Sulpice) qui a déclaré nuls plusieurs articles d'un règlement de cette municipalité interdisant les enregistrements électroniques des séances du conseil.

La FPJQ a d'abord écrit au maire Drapeau pour demander l'autorisation de filmer après s'être assuré de la collaboration des médias montréalais (Radio-Canada s'est par la suite désisté). Accompagné de son avocat, Me Réjean Rioux, le président de la FPJQ, M. Jean Pelletier journaliste à Radio-Canada a essayé mais sans succès d'introduire dans les galeries de la presse la caméra du photographe de La Presse, Denis Courville. Les deux huissiers qui l'accompagnaient ont constaté le refus catégorique qu'il a essuyé de l'assistant-chef de la sécurité de l'Hôtel de Ville, M. Charles Bourbonnière. La FPJQ compte maintenant aller chercher un jugement déclaratoire pour forcer l'entrée des caméras et des enregistreuses à l'Hôtel de Ville. La machine judiciaire est maintenant enclenchée, d'expliquer de Jean Pelletier. La FPJQ dispose d'un fonds nouvellement créé pour défendre la liberté de presse et l'accès des journalistes à l'information.

CADILLAC-FAIRVIEW: UN «FIASCO URBANISTIQUE»

Le directeur du service de l'urbanisme de la Ville de Montréal, Aimé Desautels, en a étonné plusieurs, hier soir, en comité plénier, en indiquant clairement que le projet de Cadillac Fairview n'apparaissait pas acceptable «dans son ensemble».

Yvon Laprade

Répondant aux questions des conseillers de l'opposition, il a précisé que le «rêve urbanistique était foutu» dès que la société torontoise a projeté de construire une passerelle et une verrière au-dessus de McGill College. Selon lui, la fermeture de McGill College, selon les plans initiaux, n'a-

vait aucun sens sur le plan de l'urbanisme.

«Le Mont Royal est un élément extraordinaire qu'il faut mettre en valeur. Il faut donc ménager une vue sur la montagne», a-t-il dit.

Le projet de Cadillac Fairview, qui fait l'objet de nombreuses discussions depuis quelques semaines, a toutefois passé par plusieurs transformations avant d'être soumis aux mem-

bres du conseil, en avril dernier.

Au conseil municipal, hier, les dirigeants de cette firme de Toronto ont été appelés à apporter des précisions sur la construction prochaine de ce complexe commercial et culturel qui abritera notamment la Maison de l'Orchestre symphonique de Montréal.

En 1982, en effet, la Commission d'initiative

et de développement économique de Montréal (CIDEM) se voyait présenter un projet initial touchant le quadrilatère formé par les rues Sainte-Catherine, Mansfield, Maisonneuve et McGill College.

Dans ce projet qui avait d'ailleurs reçu l'accord du service de l'urbanisme, Cadillac Fairview parlait d'une emprise de 120 pieds sur McGill, pour en faire une sorte d'avenue des Champs-Élysées.

Un an plus tard, ce-

pendant, un autre projet parvenait aux bureaux de la CIDEM.

Cadillac Fairview proposa alors une galerie vitrée sur McGill College, deux tours à bureaux et une salle de théâtre.

C'est à partir de ce moment que le directeur Desautels s'est inscrit en faux contre les modifications proposées par la firme de la Ville Reine.

«Autant j'étais favorable au premier concept, a-t-il dit, autant

j'étais défavorable à la modification qui nous était soumise.»

Pour sa part, le directeur de la CIDEM, M. Gariépy, a insisté sur l'importance de ranimer le centre-ville.

«Depuis cinq ans, a-t-il dit, le centre-ville ne s'est pas amélioré du point de vue des affaires. Les centres commerciaux construits en périphérie ont considérablement affaibli le centre de Montréal.»

Les travaux en comité plénier reprennent cet après-midi, à 14 heures.

Des représentants de la Chambre de commerce de Montréal, du Board of Trade et de l'Orchestre symphonique de Montréal reprendront aux questions des élus municipaux.

L'accord de développement de ce projet de \$120 millions devrait être ratifié au cours des prochains jours.

— le directeur de l'urbanisme de la ville

Le projet Cadillac Fairview

Les libéraux demandent une consultation publique

QUÉBEC (Gilles Lesage) — Au moment où le conseil municipal de Montréal entreprend l'étude du projet Cadillac-Fairview, les députés montréalais du Parti libéral du Québec (P.L.Q.) demandent une consultation publique; à défaut de quoi, le gouvernement du Québec devrait imposer un moratoire de 90 jours à la ville de Montréal.

Réunis autour du député de L'Acadie, Mme Thérèse Lavioie-Roux, la plupart des députés libéraux de l'île ont pressé le gouvernement d'assumer ses responsabilités dans le dossier de l'avenue McGill College; ils s'inquiètent du silence, de l'indifférence et de la passivité du gouvernement, qui a pourtant garanti un emprunt de \$30 millions pour le projet de la Maison de la musique, qui logera l'Orchestre symphonique de Montréal, dans le contexte même du centre commercial et culturel de Cadillac Fairview, au centre-ville de Montréal. Les libéraux s'étonnent que le gouvernement ne fasse pas droit au « mécontentement unanime » et aux préoccupations des intervenants, avec lesquels ils sont d'accord.

Les députés s'inquiètent notamment du fait que, pour ce projet, on mette de côté le plan d'urbanisme de

la ville, et ils se posent des « questions sérieuses » quant au choix de l'emplacement pour la nouvelle salle de concert de l'OSM.

Perplexes quant aux courts délais imposés par le gouvernement, les députés de l'opposition demandent une consultation générale, ainsi qu'on l'a fait pour la Maison des sciences, de préférence avec la ville de Montréal. Sinon, le Québec devrait imposer un moratoire de 90 jours afin de consulter et de bien mesurer toutes les répercussions du projet de l'avenue McGill College. En conclusion, les libéraux invitent le gouvernement à rendre publiques les études sur le projet et à sortir de sa « pseudoneutralité ».

Déjà, en janvier dernier, le député libéral de Saint-Henri, M. Roma Hains, s'était interrogé sur le projet, se demandant notamment ce qu'il adviendrait de la Place des arts, abandonnée par l'OSM.

Hier soir, le conseil municipal devait entreprendre l'étude du projet avec les directeurs de services municipaux et les groupes intéressés. En raison des critiques soulevées, le projet initial de \$120 millions a été modifié quelque peu, mais il continue de soulever une vive opposition dans divers milieux.

Cadillac-Fairview: le projet original respectait les normes

ANGÈLE DAGENAI

Le directeur du service de l'Urbanisme de la Ville de Montréal, M. Aimé Desautels, a révélé hier soir devant les membres du Conseil de ville que le premier projet d'aménagement d'un vaste complexe commercial au centre-ville, avec tour de 16 étages, soumis par la société Cadillac-Fairview en 1982 avait reçu l'approbation de son service parce qu'il respectait l'emprise de 120 pieds de la rue McGill College destinée à devenir une avenue de prestige et qu'il prévoyait des conduites souterraines et non aériennes de communication.

Le projet actuellement devant le Conseil est la quatrième version présentée aux différents services de la Ville en deux ans. Les trois autres qui l'ont précédé n'ont pas été agréées par le service de l'Urbanisme de la Ville de Montréal. La deuxième version (1983) ne respectait déjà plus le concept d'une large avenue, d'expliquer M. Desautels, et comportait notamment une galerie vitrée, deux tours de 10 et 16 étages et une salle de théâtre de 500 places.

Le gérant du projet Cadillac-Fairview, M. Allen Saskin, l'un des invités du président du Comité exécutif, M. Yvon Lamarre, dans le cadre de ce débat au Conseil, a précisé pour sa part que le projet d'un grand centre commercial, d'une tour de bureaux, de neuf salles de cinéma (2000 places) et d'une salle de concert de 2600 places ne serait pas concevable dans le quadrilatère McGill College, de Maisonneuve, Mansfield et Sainte-Catherine s'il fallait respecter une largeur de rue de 120 pieds sur McGill.

M. Saskin prétend que le projet Cadillac-Fairview, qui sera soumis au vote des conseillers cette semaine, est la « meilleure solution » imaginable pour le centre-ville parce qu'il redonnera une nouvelle vitalité commerciale et culturelle à ce secteur. Il a indiqué toutefois que Cadillac-Fairview ne serait pas obligée d'exproprier s'elle n'avait à incorporer une salle de concert de plus de 2 000 places à son projet commercial puisqu'il est déjà propriétaire de 65 % des terrains. Le projet strictement commercial était viable, a-t-il précisé. Avec la salle de concert il s'en est de surcroît trouvé bonifié.

Les administrateurs de Cadillac-Fairview sont convaincus du potentiel économique que généreront les 200 nouvelles boutiques projetées entre Les Terrasses et Simpson's. La rue Sainte-Catherine est en compétition avec les grands centres d'achat de la périphérie et non pas les autres artères commerciales de

Montréal, a-t-il ajouté. Or Cadillac-Fairview est propriétaire de quatre de ces centres (Fairview à Pointe-Claire, les Galeries d'Anjou, Carrefour Laval, les Promenades Saint-Bruno).

« Nous aimons nous faire concurrence à nous-mêmes », a affirmé M. Saskin. « La rue Sainte-Catherine est l'une des deux ou trois plus importantes artères commerciales du Canada. S'il n'y avait pas d'argent à faire là nous n'y irions pas ».

Contrairement à ce qu'affirmait le conseiller du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, M. Michael Fainstat, Cadillac-Fairview n'a reçu aucune offre du Montréal Trust de financer une tour de 250,000 pieds carrés à condition que Cadillac-Fairview respecte le concept d'une avenue de 120 pieds sur McGill College.

M. Fainstat a fait ressortir que Cadillac-Fairview n'était pas la seule société intéressée à développer ce

quadrilatère. La Corporation Louis Dreyfus de New York a contacté le maire au sujet d'un projet qui respecterait l'emprise de 120 pieds. Le directeur de la CIDEM, M. Yvon Gariépy, a dû reconnaître devant le Conseil l'existence de cette lettre en soulignant qu'aucun projet concret n'avait été mis de l'avant.

M. Fainstat a souligné que le projet de recycler l'hôtel Sheraton Mont-Royal amènerait également 200 autres boutiques à proximité du quadrilatère en question. M. Gariépy a précisé là encore qu'il avait été saisi de ce projet mais qu'il n'en savait pas plus long. Ce projet prévoit également des passerelles aériennes en guise de raccordement avec le magasin Simpson.

Le débat doit se poursuivre cet après-midi au Conseil de ville. Le public continue d'assister nombreux à ce débat dans les galeries de la salle du Conseil. Le service de sécurité de l'Hôtel de Ville semblait moins nerveux hier soir que lundi soir.

Cadillac Fairview invoque la rentabilité

■ Il ne serait pas rentable pour Cadillac Fairview de construire son centre commercial et culturel sur le quadrilatère formé de la rue Sainte-Catherine, de l'avenue McGill College, du boulevard de Maisonneuve et de la rue Mansfield, si l'emprise de l'avenue McGill College était portée de 60 à 120 pieds. De plus, si tel était le cas, il ne serait pas possible d'y aménager la salle de concert de 2 600 sièges de l'Orchestre Symphonique de Montréal.

YVON LABERGE

C'est ce qui ressort du témoignage rendu hier soir au Conseil municipal par les dirigeants de la Corporation Cadillac Fairview. Ce qu'il faut comprendre de cette affirmation, c'est que le promoteur torontois aurait alors à choisir entre un nombre moins élevé de places commerciales et une salle de concert qui respecte les exigences de l'OSM et du gouvernement du Québec.

Et comme la salle de concert de l'OSM est une exigence préalable à la réalisation du projet de Cadillac Fairview, le promoteur n'avait d'autre choix que de soumettre un projet faisant fi du vieux rêve urbanistique de faire de McGill College une artère de prestige du type Champs-Élysées d'une largeur de 120 pieds.

Par ailleurs, le directeur du service municipal d'Urbanisme, M. Aimé Desautels, a révélé que son service a toujours été favorable à l'élargissement de l'avenue McGill College et que dans ces conditions, il ne pouvait donner son aval au projet de Cadillac Fairview.

Il a aussi dit qu'en 1982, la Corporation Cadillac Fairview avait soumis un projet qui tenait compte de cet élargissement, mais que l'année suivante, un nouveau concept avait été proposé. Cette fois, a expliqué M. Desautels, avec fermeture de l'avenue par une galerie vitrée pendant qu'on prévoyait construire deux tours à bureaux et une salle de spectacle. Un troisième projet était soumis au début de 1984 et c'était essentiellement le même concept que l'année précédente à la différence que la galerie vitrée y avait moins d'importance.

« Autant on était favorable au premier, autant on était défavorable à l'empiètement sur l'avenue McGill College. Montréal a l'avantage d'avoir une montagne et il est essentiel de la mettre en valeur. Avec une galerie vitrée, le rêve urbanistique était foutu », a ajouté M. Desautels.

Finalement, un quatrième projet a été rendu public la semaine dernière par le maire Jean Drapeau et de ce dernier projet, la galerie verrière bloquant l'avenue McGill College a été soustraite de l'ensemble.

Le Conseil municipal reprend ses travaux à 14 h 00 aujourd'hui.

1982 plan had McGill widened council told

By HARVEY SHEPHERD
of The Gazette

The city would have been able to widen McGill College Ave. under the first proposal for an adjacent shopping centre by Cadillac Fairview Corp. Ltd., the city's planning director said last night.

And Cadillac Fairview executive Jim Bullock said the company would not be willing to proceed with its controversial \$120-million project if there are delays of the scheduled August construction start to allow for further consultation.

Aime Desautels, city planning director, said his department supported the first proposal submitted in 1982 by the Toronto developer for the block bounded by McGill College Ave., St. Catherine St., de Maisonneuve Blvd. and Mansfield St.

The first plan for the shopping centre did not contain a three-storey pedestrian gallery linking the Cadillac Fairview project to Les Terrasses across McGill College, Desautels said.

Gallery dropped

Critics say the gallery — added last year to the Cadillac plan but subsequently dropped — would have snarled traffic and blocked the view of Mount Royal.

Council began an unprecedented discussion of the project — which includes a \$30-million concert hall for the Montreal Symphony Orchestra (MSO) — by inviting four outside groups to answer questions last night.

Desautels said the first proposal Cadillac Fairview presented to city officials in 1982 would have allowed the city to widen McGill College Ave. to 36 metres.

Desautels said city planners supported the project.

They opposed a later proposal that would have involved leaving the street at its present width of 18 metres and adding the pedestrian gallery which would block McGill College Ave. and a pedestrian bridge over Mansfield St.

Not widened

The pedestrian gallery blocking McGill College Ave. has since been dropped from the proposal, but the street has not been widened.

A number of groups have been pressing the city to insist on the widened street.

The first plan for the project proposed an office tower of 16 storeys with a shopping centre spread across the block, Desautels said.

The company came back in 1983 with a project more similar to the present one, with several storeys of stores, a large theatre — which has since become the concert hall — and the structure across a narrower McGill College Ave. and the bridge over Mansfield St.

"We were just as much against the later project as we were in favor of the earlier one," Desautels said.

Small theatre

Cadillac Fairview's Bullock, in charge of shopping centres for the company, said the 1982 project that would have allowed for a broad boulevard would have included only a small live theatre with about 400 seats in a major office development.

Bullock, who said the company did not want delays for more consultation, said: "... The time to proceed is when the opportunity is there. The retail market is opportune at this point in time."

Cadillac Fairview executives said McGill College Ave. cannot be widened if the project is to include a concert hall for the MSO.

Senator Leo Kolber of Montreal, chairman of Cadillac Fairview, said the firm agreed to drop the gallery across McGill College Ave. because of the "incredible" extent of protests against it, but the decision makes the project more financially risky.

LA PASSERELLE AÉRIENNE DU PROJET CADILLAC-FAIRVIEW

Quand le chômage atteint 12 %, on ne discute pas d'urbanisme (Drapeau)

■ Le maire Jean Drapeau a visité beaucoup de villes depuis les 30 ans qu'il est en politique et n'a jamais apprécié les passerelles aériennes qu'il y a vues. Et ce n'est pas parce que le centre commercial et culturel de

YVON LABERGE

la Corporation Cadillac-Fairview sera relié par passerelle au magasin de la compagnie Simpson's qu'il changera d'opinion à leur sujet. « Mais, a-t-il déclaré d'un ton ferme, hier, au Conseil municipal, quand il y a 10 ou 12 p. cent de chômage, ce n'est pas le temps de discuter d'urbanisme. »

Cette déclaration, le maire l'a faite après que le Rassemblement des citoyens de Montréal eut exprimé ses craintes de les voir se multiplier dans le centre-ville de Montréal, maintenant que l'administration Drapeau-Lamarre a accepté celle proposée par Cadillac-Fairview.

Ces inquiétudes du RCM, partagées d'ailleurs par le président de la Chambre de commerce de Montréal, M. Pierre Goyette, sont fondées sur la présentation prochaine d'un projet de transformer l'hôtel Mont-Royal en galerie de boutiques et places d'affaires, le tout relié au magasin Simpson's par une passerelle enjambant la rue Metcalfe.

D'ailleurs, mardi soir, le directeur du Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, M. Aimé Desautels, reconnaissait avoir rencontré les architectes chargés de ce projet, mais sans plus. Il a dit que celui-ci n'était qu'à l'état d'ébauche, les études de faisabilité n'étant pas complétées.

Mais il n'y a pas que cet hôtel qui pourrait éventuellement être relié à Simpson's par une passerelle aérienne et, par conséquent, au complexe commercial et culturel de Cadillac-Fairview. Selon toute attente, un autre projet verrait le jour au cours des prochains mois, cette fois entre les magasins Eaton et La Baie. Il s'agirait d'un complexe commer-

cial et à bureaux, boulevard de Maisonneuve, entre la rue University et l'avenue Union, derrière l'église Christ Church. Là encore, il y aurait passerelles aériennes: l'une le reliant à La Baie et l'autre à Eaton.

Si ces deux derniers projets se réalisent, c'est dire qu'un immense centre commercial sera créé au coeur du centre-ville: de l'hôtel Mont-Royal au magasin Simpson's, de Simpson's au centre commercial et culturel de Cadillac-Fairview via des passerelles aériennes, du centre Cadillac-Fairview à Les Terrasses-Eaton par galerie souterraine, et de Eaton à La Baie reliés

par deux passerelles au projet du boulevard de Maisonneuve, entre University et Union.

Et puisque Trizec s'est déjà engagé à construire un complexe magasins-bureaux-habitations sur une partie du quadrilatère formé du boulevard de Maisonneuve, des rues Bleury, Sainte-Catherine et Jeanne-Mance, relié par voies souterraines à la Place des Arts, au Complexe Desjardins et, éventuellement, au Complexe Guy-Favreau et au Palais des congrès, le jour n'est peut-être pas loin où il sera possible d'aller du Palais des congrès à la Place Bonaventure sans mettre le nez dehors!



Voici l'aspect que prendra l'intersection McGill College et Sainte-Catherine et ce qui restera de la « vue sur la montagne » une fois complété l'aménagement dont le Conseil municipal pourrait adopter le projet en première lecture dès cette semaine. La façade de la salle de concert de l'OSM est située à l'arrière de ce complexe, dans l'axe du boulevard de Maisonneuve.

Cadillac-Fairview présente sa dernière version «non négociable»

ANGÈLE DAGENAI

Le président de la société Cadillac-Fairview, le sénateur Leo Kolber, a affirmé hier en conférence de presse que la version du projet présentement devant le Conseil de ville de Montréal n'était plus «négociable».

Il est impossible, a-t-il affirmé, de respecter la largeur de 120 pieds nécessaire pour convertir en avenue de prestige la rue McGill College de Sainte-Catherine à de Maisonneuve tout en construisant une salle de concert de 2,600 places. C'est donc à prendre ou à laisser, de souligner M. Kolber.

De plus, s'il avait su il y a deux ans que le projet soulèverait un tel tollé, il ne s'y serait jamais attardé, prétend-il, tout en précisant que ce coin du centre-ville est particulièrement «excitant» pour les investisseurs de par les possibilités qu'il offre: métro, 7,000 places de stationnement à proximité, circulation piétonnière très abondante, deux grands magasins à rayons à chaque extrémité qui assurent, dans des projets similaires construits ailleurs, la clientèle nécessaire pour faire vivre 175 boutiques.

La haute direction et les architectes de Cadillac-Fairview présentaient hier matin à la presse montréalaise les esquisses et les photos-montages couleur du projet controversé — les maquettes ne seront disponibles que le 18 juin — après l'avoir défendu mardi soir pendant deux heures devant les membres du Conseil de ville de Montréal.

M. Kolber s'est dit prêt à discuter avec n'importe qui de son projet mais n'est pas intéressé à se faire dicter les orientations qu'il devrait prendre. «Nous connaissons notre affaire, a-t-il ajouté mais nous tenons à dire que nous prenons un risque financier en supprimant la passerelle au-dessus de McGill College, nous coupant de la clientèle des Terrasses et d'Eaton et en offrant terrain, infrastructures et coûts excédentaires à l'Orchestre symphonique». M. Kol-

ber a souligné qu'une salle de concert de cette qualité construite ailleurs coûterait au moins \$50 millions alors que le gouvernement du Québec garantit un emprunt de \$30 millions à l'OSM pour sa construction.

Les plans présentés montrent une structure de quatre étages de pierre et de verre avec de nombreuses fenêtres en saillie, un toit de cuivre et une immense galerie intérieure surmontée d'une coupole vitrée qui laissera entrer la lumière naturelle à toute heure du jour, a-t-on souligné. La partie nord (donnant sur de Maisonneuve entre McGill College et Mansfield) sera entièrement occupée par la maison de l'Orchestre symphonique de Montréal. L'accès à la salle est prévue par l'intersection de Maisonneuve-McGill College. Des ascenseurs et escaliers roulants amèneront les mélomanes vers le deuxième étage où sera logé le foyer principal.

La salle, de forme rectangulaire, sans cadre de scène et sans loges, avec balcons étroits faisant le tour complet de la tribune de l'orchestre, a été conçue sur le modèle de deux des plus importantes salles de concert d'Europe, le *Musikverein* de Vienne et le *Concertgebouw* d'Amsterdam. Ces salles jouissent d'une acoustique de qualité, à cause notamment à l'absence de cadre de scène qui favorise la libre propagation du son. Les matériaux utilisés seront vraisemblablement le plâtre et le bois, a précisé pour sa part M. Zarin Mehta, le directeur général de l'OSM qui participait à la conférence de presse convoquée par Cadillac-Fairview.

Interrogé plus tard dans la journée au Conseil de Ville de Montréal, M. Mehta a précisé qu'il n'avait vu que mardi soir les esquisses présentées par Cadillac-Fairview aux conseillers. M. Mehta s'est dit très satisfait du site choisi et ne se considère pas «impliqué dans la controverse» sur la largeur que devrait avoir la rue McGill College. L'OSM ne voit aucun problème à se trouver intégré

à un complexe commercial, le *Museum of Modern Art* de New York occupe bien quatre ou cinq étages d'une immense tour de bureaux et d'appartements, a-t-il souligné. Pour ce qui est des vibrations causées par le métro et le CN sous l'édifice, elles sont négligeables pour l'orchestre qui n'enregistre pas ses disques à Montréal, mais dans une église de Saint-Eustache que M. Mehta décrit comme le «meilleur studio d'enregistrement au monde».

Le maire de Montréal, M. Jean Drapeau, a fait une intervention remarquée hier après-midi au Conseil de ville en précisant que lorsqu'il y avait 10% ou 12% de chômage dans une ville, ce n'était pas le temps de «discuter d'urbanisme». M. Drapeau répondait ainsi à une question du conseiller de l'opposition, M. Michael Fainstat, qui lui demandait si tous les promoteurs qui voudront installer des passerelles aériennes à l'instar de Cadillac-Fairview auront la bénédiction de l'Hôtel de ville. M. Drapeau s'est levé excédé en affirmant qu'il n'avait jamais aimé les passerelles et qu'il ne les aimait pas davantage aujourd'hui. «Il ne faudrait pas croire que tous ceux qui en voudront les obtiendront», M. Drapeau a ajouté qu'il étudiera chaque projet «au mérite».

La séance spéciale du Conseil de ville sur le projet de \$120 millions de Cadillac-Fairview se poursuit aujourd'hui à 14h.

Ce complexe abrite la salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal. Cadillac-Fairview offre le site de la salle de concert sans frais à l'OSM et la compagnie s'est également entendue avec le gouvernement du Québec pour construire la salle de concert à un coût qui ne sera pas supérieur à \$30 millions, soit la somme du concours financier de la Province.

«IL Y A TROP DE CHOMEURS, ON N'A PAS LE TEMPS DE DISCUTER D'URBANISME»

— Jean Drapeau



«Quand il y a 10 à 12 pour cent de chômeurs, c'est pas le temps de discuter d'urbanisme!»

Le maire Jean Drapeau a fait cette déclaration, hier, lors des travaux du conseil municipal sur le projet Cadillac-Fairview comportant un centre commercial et des salles de théâtre et de spectacle.

Yvon Laprade

Le conseiller du RCM, Michael Fainstat, venait de demander au président du comité exécutif, Yvon Lamarre, si la ville avait l'intention de permettre à tous les développeurs d'ériger des passerelles au-dessus de certaines artères du centre-ville.

Le projet Cadillac Fairview prévoit, on le sait, l'érection d'une passerelle rue Mansfield qui reliera Simpsons au complexe commercial.

«Est-ce que tous les développeurs auront le privilège de construire des passerelles pour communiquer avec les bâtiments commerciaux?», a dit Fainstat.

C'est alors que le maire Drapeau s'est levé de son siège, lui qui était demeuré silencieux tout au long de la séance en comité plénier.

«Je n'aime pas les passerelles, a-t-il d'abord souligné. Mais si je me retrouve devant un projet avec passerelle qui comprend des investissements de \$100 à \$200 millions, chaque cas sera étudié à son mérite!»

L'intervention du chef du Parti civique n'a pas semblé satisfaire le conseiller Fainstat.

Ce dernier croit savoir que plusieurs investisseurs ont des projets de passerelles, notamment sur les rues Metcalfe, Université et Union.

À l'issue de la séance, le maire Drapeau est revenu à la charge, cette fois sur la position de la Chambre de commerce de Montréal et du Board of Trade, regroupés au sein du Comité de promotion économique de Montréal (COPEM).

«Je trouve étrange, a-t-il dit, que ces organismes voués au développement économique fassent un débat sur la pureté de l'urbanisme.»

Maison de l'OSM

Auparavant, le directeur administratif de l'Orchestre symphonique de Montréal, M. Zarin Mehta, a souligné que cela fait 20 ans qu'on parle d'une salle de concert pour l'OSM.

Il ne trouve pas incompatible que cette future salle soit aménagée à l'intérieur d'un centre commercial.

Selon lui, cependant, il en coûterait \$55 millions, au lieu des \$30 millions prévus, pour construire une salle de concert propre à l'OSM, c'est-à-dire qui ne ferait pas partie d'un complexe commercial comme celui de Cadillac Fairview.

Les travaux du comité plénier reprennent aujourd'hui à 14 heures.

LA RUE MCGILL COLLEGE NE SERA JAMAIS ÉLARGIE

Ceux qui rêvent de transformer la rue McGill College en Champs-Élysées seront déçus parce que la rue ne sera pas élargie à 120 pieds entre Sainte-Catherine et de Maisonneuve selon les tous derniers plans du développeur immobilier Cadillac-Fairview.

Marc Johnson

Toutefois, la compagnie fait des concessions puisqu'elle élimine la passerelle surélevée au-dessus de l'avenue McGill College qui devait mener aux Terrasses et chez Eaton.

Ce projet de \$120 millions a fait et fait encore beaucoup de bruit puisqu'il menaçait de modifier la structure du centre-ville de Montréal. Cadillac-Fairview n'élargira pas la rue McGill College. «Nous n'avons pas le choix, disent-ils. Si on veut

construire une salle de concert de niveau international et si on veut rentabiliser le complexe commercial, nous avons besoin de tout l'espace disponible. Par contre, on garde toujours la vue sur la montagne.

Selon le développeur, le problème s'articule ainsi: on réalise ce projet ou on ne fait rien et la rue McGill qui est un champ de désolation depuis dix ans risque de rester ainsi de nombreuses années. «Peu de villes au monde, dit le président de la compagnie, M. Kolber, accepteraient qu'une de

leur plus belle rue soit ainsi abandonnée.

De nombreux urbanistes et architectes s'opposent violemment au projet puisqu'ils souhaitent transformer la rue McGill College en petits Champs-Élysées.

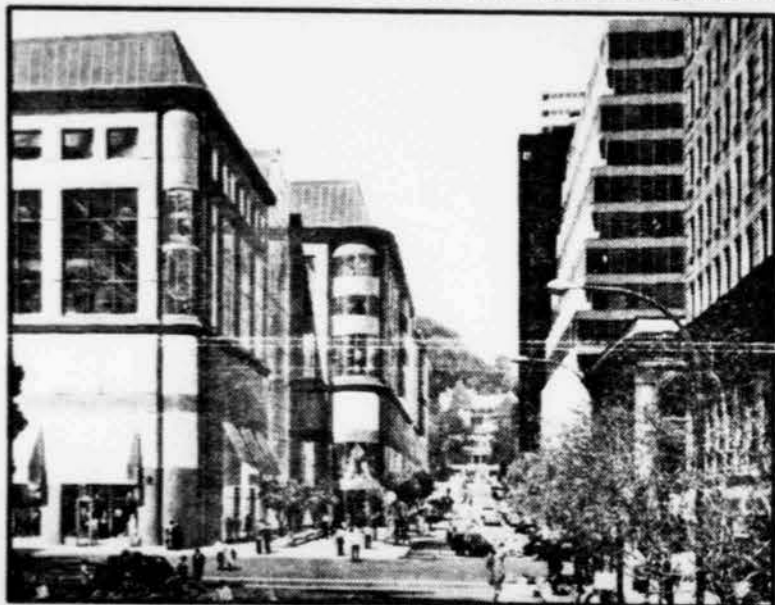
Faudrait peut-être dire mini-Champs-Élysée puisque de toute façon, même si le rêve se réalise, il s'engouffrera toujours misérablement dans les garages souterrains de la Place Ville-Marie et du Reine-Elizabeth.

Le projet de \$120 millions, en incluant une tour à bureaux qui sera construite dans quelques années, comprendra 300,000 pieds de superficie pour des commerces de détail (approximativement 175 magasins); une salle de concert de 2,600 places pour l'Orchestre symphonique de Montréal; un complexe de cinémas multiples, capable d'accueillir plus de 2,000 personnes; 30,000 pieds carrés de locaux pour des bureaux; 560 places de stationnement souterrain et une grande variété de restaurants et de services divers.

Selon le calendrier, les travaux devraient être entrepris au cours de l'été pour être achevés en août 1986.

Ainsi, la salle de concert pourrait accueillir

l'Orchestre symphonique à temps pour l'ouverture, en septembre 1986, de sa saison 86-87. La salle de concert aura 2,600 places.



La rue McGill College ne sera pas élargie mais on respecte la vue sur la montagne.

Jobs count more than planning: Drapeau

By PEGGY CURRAN
HARVEY SHEPHERD
and SHIRLEY WON
of The Gazette

The need for jobs outweighs urban planning when considering the \$120-million McGill College Ave. project, Mayor Jean Drapeau told a special council meeting on the development yesterday.

Drapeau said he dislikes aerial crosswalks, like the glass-enclosed bridge across Mansfield St. included in the project by Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto.

"But when you have a \$120-million construction project and unemployment running between 10 and 12 per cent, it's not the time to be talking about urban planning," he said.

"All the cities I go to have them (aerial walkways) and I don't like them any more now than I ever have," the mayor said.

Company officials, who held a news conference yesterday to discuss the project, say construction would provide 6,200 jobs for a year and 4,600 permanent jobs when tenants move in.

Drapeau said the city has always rejected developments that proposed such walkways as the Mansfield St. bridge linking the project to

Simpsons department store.

But the mayor responded angrily to a call by opposition councillors and a joint committee of the Board of Trade and the Chambre de Commerce that the city make one set of rules for all developers and stick to them.

Council began discussing the project — which includes a \$30-million concert hall for the Montreal Symphony Orchestra (MSO) — Tuesday and is expected to vote today on a revised development agreement with Cadillac Fairview.

The new agreement eliminates one of the biggest bones of contention in the plan — a three-storey glass pedestrian gallery which would have blocked McGill College Ave., snarling traffic and cutting off the view of Mount Royal.

Construction is scheduled to begin in August after council passes a zoning bylaw in July, with completion set for 1986.

The project, bounded by St. Catherine St., McGill College Ave., de Maisonneuve Blvd. and Mansfield St., will include 175 stores, a cinema complex, a concert hall for the MSO, restaurants and an underground parking garage with 560 spaces.

Company officials said at a press conference that major changes — including widening of McGill College Ave. — are "not negotiable."

The controversy over the widening of the avenue — a dream which originated 60 years ago — was the other major bone of contention drawing criticism from the public.

James Bullock, executive vice-president of Cadillac Fairview, said it would be "virtually impossible" to

build an economically viable retail development with a world class concert hall on a smaller site.

He said a pedestrian bridge over Mansfield St. is a critical part of the project and being forced to abandon it "could cause us not to proceed" with the whole project. He said that in retail malls of several storeys, tenants on upper floors must be assured of adequate shopper traffic.

Might compromise

But he later told *The Gazette* editorial board that Cadillac Fairview might compromise on a smaller overhead structure.

As planned, the glassed-in walkway six metres above the street and about 18 metres high would be on two levels, linking the upper two retail levels of the project with the second and third floors of Simpsons.

Cadillac Fairview Chairman Leo Kolber told the press conference the company is taking "one hell of a risk" with the project.

The company is shelling out \$90 million for the retail-office complex and Quebec has pledged \$30 million for the concert hall.

Kolber said Cadillac Fairview has guaranteed to "underwrite cost overruns for the concert hall" and later told *The Gazette* editorial board that cost estimates have already risen to \$35 million. The company is also providing the concert hall with parking and a basic building structure that would raise its cost to at least \$50 million if it were a separate building.

But he acknowledged the concert hall helps create public acceptance

for the project and that it is doubtful whether the city would have the legal power to expropriate land for the project if it were strictly for a shopping centre.

MSO officials, who appeared at the council meeting along with the Board of Trade and the Chambre de Commerce, said time is one key reason they favor the Cadillac Fairview scheme.

MSO Chairman Jacques Courtois said Music Director Charles Dutoit told him the symphony would only develop fully as a world-class orchestra once it moves from Place des Arts into its own concert hall.

Zarin Mehta, managing director of the MSO, said the McGill College location is "the most prestigious corner in Montreal," and one where it would be easy to attract music lovers for day or evening performances.

He said that, ideally, the orchestra hopes to move into its new quarters in time for the 1986-87 season, but won't move in mid-season if the project isn't ready in time.

He said a year's delay could add \$2 million to the construction costs of the concert hall.

Courtois dismissed arguments that the site within a shopping centre would detract from the concert hall.

He pointed to Chicago's Orchestra Court and the Museum of Modern Art in New York as two examples of art centres successfully wedded to shopping, office and apartment space.

Bernard Finestone, former head of the Montreal Board of Trade, said many of the business community's problems with the development

have been ironed out through "intelligent dialogue and consultation" with Cadillac Fairview.

He said "investment consequences would have far outweighed the benefits" for the downtown core if Cadillac Fairview had gone through with an earlier plan to block off McGill College to make way for a pedestrian gallery.

He also said Cadillac Fairview might be willing to reduce the three-storey bridge across Mansfield St.

Exception 'repugnant'

But Finestone said he finds it "repugnant" that the city or the province should make special exceptions, even when one of the players is as worthy as the MSO.

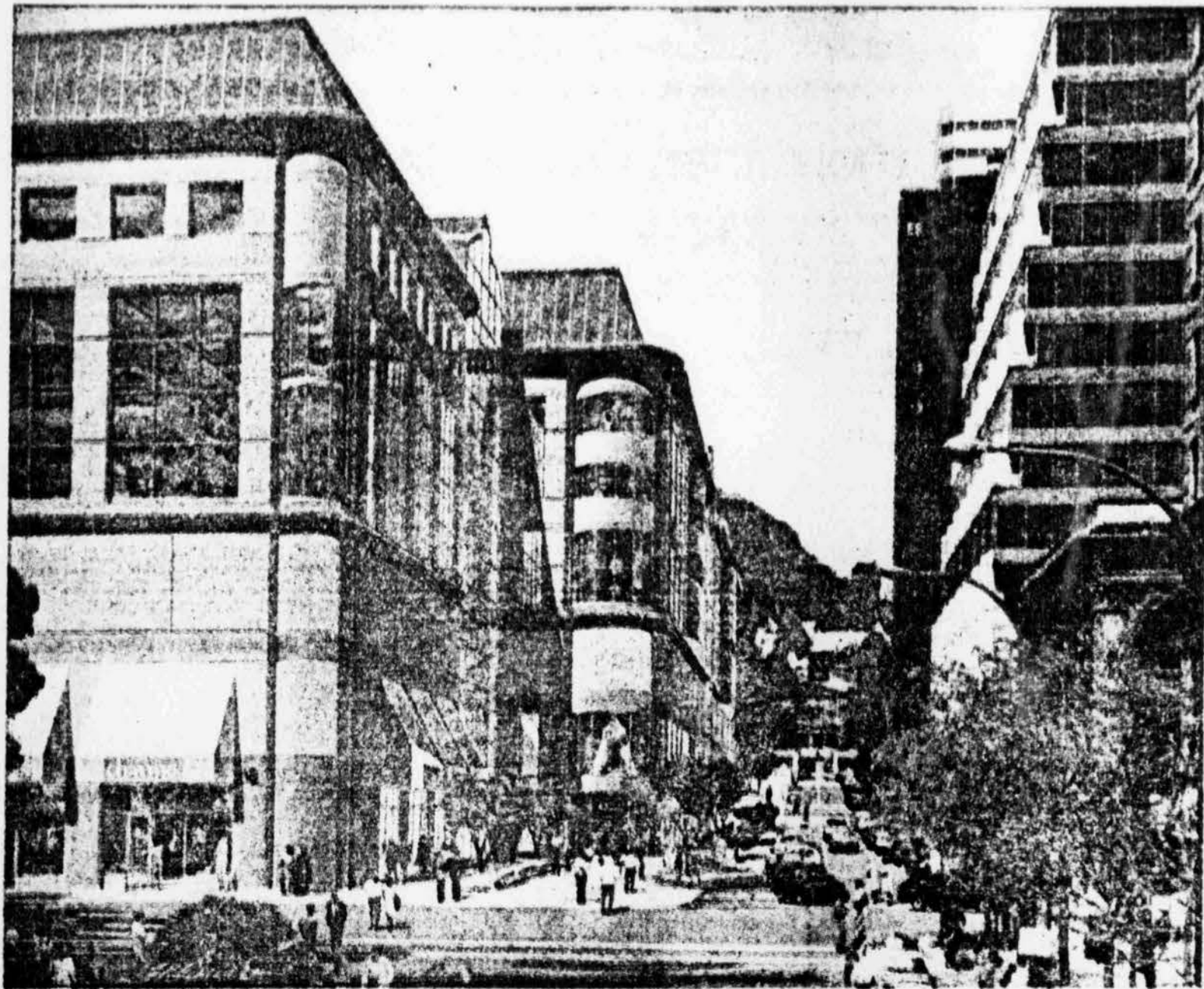
The original project was approved April 17 only days after proposals for the project, including the pedestrian gallery across McGill College Ave., were unveiled.

The council will vote in a month, probably during the week of July 9, on a rezoning bylaw for the project.

The city charter requires at least 30 days between the introduction of a zoning bylaw and the vote on it.

The Drapeau administration originally scheduled a vote this week on a zoning bylaw introduced in April to accommodate the original project.

How McGill College would look after development



Artist's conception of the view north on McGill College Ave. with Cadillac Fairview's proposed project on the left.

Les milieux d'affaires repoussent le projet modifié de Cadillac-Fairview

■ Même modifié, le projet de centre commercial et culturel de la Corporation Cadillac-Fairview ne plait guère aux milieux d'affaires de la métropole,

YVON LABERGE

et les représentants du Comité de promotion économique de Montréal (COPEM) étaient hier au conseil municipal pour le rap-peler à l'administration Drapeau-Lamarre.

Venus témoigner de leur opposition au projet de Cadillac-Fair-

view devant le conseil transformé depuis deux jours en comité plénier, MM. Bernard Finestone et Pierre Goyette ont précisé qu'ils défendaient les intérêts des gens d'affaires qui, de bonne foi, ont investi plus de \$500 millions sur l'avenue McGill-College, rassurés qu'ils étaient que Montréal la transformerait en boulevard prestigieux de 120 pieds de largeur.

«On applaudit à la disparition de la galerie-verrière qui aurait bloqué l'avenue McGill-College à la circulation automobile», a

dit M. Goyette, président de la Chambre de commerce du district de Montréal et président de la Banque d'Épargne, lorsque interrogé par M. Jean Doré, conseiller du Rassemblement des citoyens de Montréal. «Mais, reste que le projet modifié ne répond pas aux attentes de ceux qui ont investi sur l'avenue McGill-College au cours des dernières années», a-t-il ajouté.

Ces gens qui ont investi sur McGill-College, ce sont la Banque Nationale de Paris et la pétrolière Esso, la Banque Mer-

cantile, Les Terrasses et, tout récemment, la Corporation Première, Québec. M. Goyette a d'ailleurs déposé des extraits du matériel de promotion de ces investisseurs, qui rappellent les avantages de Montréal ville internationale et ceux d'avoir une adresse d'affaires sur une avenue de prestige qui sera transformée en grand boulevard de la Place Ville-Marie à l'Université McGill avec superbe vue sur la Montagne.

MM. Finestone et Goyette ont

souhaité que la Corporation Cadillac-Fairview poursuive ses consultations auprès des gens d'affaires impliqués dans ce dossier. «Nous avons demandé plus de temps pour que soit menée cette consultation, a précisé M. Goyette. Comme l'a dit M. Jacques Parizeau le 31 mai dernier à l'Assemblée nationale, pas jusqu'à ce que le projet soit reporté aux calendes grecques, mais un délai de 90 jours nous semble raisonnable.»

Cette opposition du milieu des affaires continue de surprendre l'administration Drapeau-Lamarre. C'est d'ailleurs le président du comité exécutif de la Ville, M. Yvon Lamarre, qui l'a souligné en déclarant: «C'est la première fois, au cours des dix dernières années, que je vois un organisme voué à la promotion économique de Montréal prendre une position aussi ferme sur un projet qui va revitaliser le centre-ville.»

Quant à l'opposition officielle à l'hôtel de ville, le RCM, c'était presque, hier, journée historique au conseil municipal. «Jamais, a confié M. John Gardiner, n'avait-on vu l'administration se faire critiquer sur son propre terrain par des gens qui ne siègent face à elle.»

D'autre part, le directeur général de l'Orchestre symphonique de Montréal, M. Zarin Mehta, accompagné de Me Jacques Courtois, président de l'OSM, a déclaré au conseil municipal qu'il était préférable que la salle de concert soit construite dans le quadrilatère formé par les rues Sainte-Catherine, McGill-College, de Maisonneuve et Mansfield plutôt que sur le site du Vieux-Port de Montréal.

Selon M. Mehta, le site choisi au centre-ville place l'OSM au coeur des activités montréalaises, dans le quartier le plus prestigieux de la métropole. M. Mehta a de plus révélé avoir reçu, l'été dernier, une offre de la Corporation du Vieux-Port pour que l'OSM vienne s'y installer.

«Mais, a dit M. Mehta, ça aurait pris plus de cinq ans avant que les infrastructures nécessaires soient implantées. Si l'aménagement du Vieux-Port avait été plus avancé, j'aurais pu amener cette proposition au conseil d'administration de l'OSM. Chose certaine, nous ne voulions pas être les premiers à nous y installer.»

Interrogé par M. Michael Fainstat, conseiller du RCM, le directeur général de l'OSM a dit que la construction de la salle de concert ne pouvait pas être retardée en raison des coûts limités du projet, \$30 millions. Selon lui, si le projet est retardé, il en coûtera quelque \$2,5 millions de plus et l'OSM ne dispose pas de cette somme.

Il a enfin rappelé que l'OSM a l'assurance de commencer la saison 86-87 dans sa nouvelle salle et que son intégration à un centre commercial ne faisait pas problème.



Lysiane Gagnon

La promesse d'un beau gâchis

■ O paradoxe ! La société Cadillac Fairview, que son statut de corporation privée n'oblige aucunement à la transparence, est encore moins secrète que l'administration municipale de Montréal !

Au moment même où la Ville se résolvait de mauvais gré à organiser, à la dernière minute, et avec des invités triés sur le volet et convoqués sans pré-avis, une caricature d'audience publique sur le projet Cadillac Fairview, les promoteurs convoquaient la presse pour rendre leurs plans publics. De plus en plus, ont-ils reconnu, les investisseurs doivent se prêter à l'examen et à la critique du public lorsqu'il s'agit de projets d'une telle envergure.

Ce qu'ils n'ont pas dit, car ce n'est pas à eux de le dire, c'est qu'il appartient aux pouvoirs publics de refuser les projets privés qui risquent d'avoir un impact négatif sur l'environnement urbain. Ce qu'ils n'ont pas dit, c'est qu'aucune ville nord-américaine ne leur aurait donné le feu vert aussi facilement que Montréal, où, au mépris des avis de son propre service d'urbanisme, l'administration n'a même pas pris le temps d'examiner à fond les répercussions du projet Cadillac Fairview sur le centre-ville. *

Étant de passage à Toronto le weekend dernier, j'en ai profité pour retourner au Eaton Center, le centre commercial qui servira de modèle à celui que Cadillac Fairview veut bâtir au centre-ville de Montréal.

C'est vraiment un concept de banlieue transplanté en ville : concentration maximale de magasins, gigantesque mail intérieur sur quatre étages bordé de commerces reliant deux magasins à grandes surfaces — en l'occurrence Eaton et Simpson, ce dernier étant relié au reste du complexe par une passerelle analogue à celle qu'on prévoit installer à Montréal au-dessus de la rue Mansfield. Sur la façade donnant sur la rue Yonge, les boutiques du rez-de-chaussée ont pignon sur rue, mais c'est à l'intérieur du mail que se fait l'essentiel de l'activité. (Les gens ne sortent pas du complexe pour aller d'un magasin à l'autre).

Toiture vitrée, plantes et fontaines, succession de boutiques entre les deux points d'ancrage, escaliers roulants... Le même concept, à quelques différences près, se retrouve dans tous les gros centres d'achat de banlieue, de même qu'au Pacific Center, au centre-ville de Vancouver, ancré celui-là sur La Bale et Eaton.

• • •
C'est un beau samedi du début de juin : il y a beaucoup de monde à l'intérieur, relativement peu à l'extérieur du mail, exception faite des consommateurs des terrasses environnantes, si l'on peut appeler ainsi les aires extérieures des Wendy's et autres restaurants de « fast food » qui abondent ici.

Comme nous sommes à deux pas du quartier de la finance et des affaires — le Eaton Center longe Bay Street sur l'une de ses façades —, il y a très peu d'activités commerciales autour, à l'exception de la rue Yonge, qui a toujours été l'une des principales artères commerciales de Toronto.

J'ai bien regardé le genre de commerces qui s'y trouvent. Entre le Suit Master (habits en solde), le Discount Shoes, le Apparel Clearance Center, le Jewellery Exchange, le TV Rental, le Howard Johnson, le Wool Skin Warehouse Outlet, un magasin de jeans en solde et quelques autres commerces de même acabit, ma foi c'est le People's Credit Jeweller qui est le magasin le plus chic et dans ce décor déprimant, le restaurant Pastificio fait figure de merveilleux oasis.

Sur cette section de la rue Yonge qui fait face au Eaton Center, il y a trois tavernes et un « strip joint », mais plus au nord il y en a davantage : un « Pinball Games », un gros Sex Shop, un cinéma fermé (le Biltmore), le Times Squares Billiard, le Hi-Fi City, et d'autres « discount stores », et partout du « fast food » et encore du « fast food ».

En somme, un centre commercial de qualité moyenne, destiné au « magasinage » familial, à l'ombre duquel vivent des commerces de qualité inférieure, décrépits, qui s'en tirent à coup de soldes ou qui font dans la vente de sexe. La clientèle est à l'avant : la classe moyenne s'engouffre dans la serre chaude du Eaton Center, et la rue Yonge est laissée à ceux qui n'ont pas les moyens d'aller ailleurs.

On dit que le Eaton Center constitue l'attraction touristique numéro un de Toronto. Il faut s'entendre. Il est vrai que l'on s'y rend en très grand nombre, mais il ne s'agit pas de tourisme au sens strict du terme. Que les Ontariens y « magasinent » en foule ne veut pas dire qu'on vient à Toronto pour aller au Eaton Center ! Pas davantage qu'on ne vient à Montréal parce que c'est près des Galeries d'Anjou !

Rien d'étonnant à ce que Cadillac Fairview se « spécialise » dans ce genre d'entreprise. C'est une bonne recette commerciale, qui a pour effet de drainer la clientèle d'un secteur donné, et d'attirer les commerces de qualité, qui ont tout intérêt à déménager là où ça se passe. C'est ce phénomène qui entraîne l'appauvrissement et la dégradation des commerces environnants. En banlieue, l'opération n'a guère d'effet sur l'environnement, puisqu'en général on bâtit en plein champ. (A-t-on déjà vu des secteurs commerciaux prospérer juste à côté des centres commerciaux géants des banlieues ?). Mais en plein cœur d'une ville, c'est autre chose.

Il est évident que le Eaton Center n'a pas relevé le niveau de la rue Yonge, mais dans ce cas ce n'était pas si grave : la rue Yonge n'a jamais été bien attrayante, et n'a jamais eu la qualité de la rue Ste-Catherine entre Bleury et Guy. Aux environs de la rue Yonge, il n'y a rien de comparable à la rue Sherbrooke et aux élégantes rues transversales du centre-ville de Montréal. D'ailleurs, à Toronto, le commerce élégant loge loin du Eaton Center : à Yorkville, rue Bloor, au Queen's Quay Terminal, etc.. Il n'y a pas, comme à Montréal, de centre-ville compact et diversifié où se côtoient commerces populaires et boutiques de luxe, bars et restaurants de diverses catégories, tours à bureaux et édifices résidentiels, etc. L'impact d'un Eaton Center à Montréal risque d'être autrement plus négatif, dans la mesure justement où le tissu du centre-ville est plus complexe et de meilleure qualité. A Toronto, le Eaton Center s'est installé dans un secteur qui « fermait » après cinq heures, et dont la seule artère commerciale, la rue Yonge, était déjà déclassée depuis belle lurette.

Autre différence : l'endroit choisi à Montréal par Cadillac-Fairview a un potentiel esthétique considérable, tandis que le secteur choisi à Toronto ne contenait rien de particulier, sinon l'ancien hôtel de ville, auquel d'ailleurs le Eaton Center fait ombrage.

• • •
Et si, en plus, tout cela n'était qu'un début ? Qu'advient-il de Montréal le jour où, avec l'implantation d'autres centres commerciaux reliés par des souterrains et des passerelles, toute l'activité commerciale du centre-ville sera interiorisée ? (Voir l'article d'Yvon Laberge en page deux, qui décrit deux autres projets qui flottent dans l'air). Est-ce parce que le chômage a frappé Montréal qu'il faut dilapider les derniers atouts qui lui restent, dont le plus important et le plus rentable à long terme est précisément la qualité de son centre-ville ?

Cadillac-Fairview soumet à la ville la quatrième version de son projet

■ La nature du projet d'implantation, rue Sainte-Catherine, d'un centre commercial de sept étages de \$90 millions comprenant une nouvelle salle de 2 600 places pour l'Orchestre symphonique, a été révélée au public pour la première fois hier par ses promoteurs, la société immobilière internationale Cadillac-Fairview.

JEAN-PIERRE BONHOMME

Il s'agit d'un édifice moderne à l'horizontale, fait de pierre, de brique et de verre, devant comporter essentiellement quatre étages de magasins-boutiques. Ces 175 « magasins » tournent le dos à la rue. Ils sont axés vers un espace central, une « galerie » vitrée évoquant la nef d'une église, dont la porte principale s'ouvre sur la rue Sainte-Catherine. Les commerces sont reliés à 2 000 places de stationnement situés dans deux étages du sous-sol. La salle de concert, quant à elle, est intégrée à l'arrière, rue de Maison-neuve, aux niveaux supérieurs.

Le principal dirigeant des centres commerciaux Cadillac-Fairview, M. James Bullock, accompagné d'une brochette de collaborateurs, dont le sénateur Leo Kolber et l'architecte torontois Bartorf Myers, ont exprimé leur désir de procéder à la construction du grand immeuble dès que la municipalité aura accordé les permis.

Le projet de construction, qui ne porte pas encore de nom — on lancera peut-être un concours prochainement à cet égard —, est le quatrième dessin soumis à la considération de la municipalité et du gouvernement.

Cette ultime version élimine l'un des principaux sujets de litige. La rue McGill College est en effet rendue à l'usage public général; le passage fermé qui devait la bloquer dans une version précédente disparaît, et la servitude de vue qu'elle imposait n'existe plus. Ce passage, toutefois, sera souterrain et constituera ainsi une part importante d'une nouvelle voie piétonne intérieure devant être reliée à la maison Simpson's par une passerelle suspendue au-dessus de la rue Mansfield. En ce sens, la rue Sainte-Catherine subira la con-

currence d'une nouvelle artère intérieure.

Ce fait, qui concerne la nature même du nouvel aménagement, demeure le fond d'une part des critiques. Les porte-parole ont dit que la passerelle, par-dessus la rue Mansfield, « est essentielle à l'achalandage des commerces situés aux étages ». Le retrait de cette installation problématique et l'occupation de tout le sol du quadrilatère — la rue McGill n'est pas élargie à 120 pieds comme certains l'ont réclamé —

n'ont pas paru comme des éléments négociables par les promoteurs. Ceux-ci ont dit que, si l'on veut procéder comme prévu pour terminer la construction en août 1986, les modifications supplémentaires devront être mineures.

Voici quelques-unes des caractéristiques importantes du centre commercial projeté :

— l'intégration d'un groupe de cinémas ouvrant sur la galerie intérieure et pouvant accueillir 2 000 personnes à la fois ;

— l'intégration de 30 000 pieds carrés de bureaux sur deux étages supérieurs centrés sur la rue McGill ;

— l'intégration d'une « multiplicité » de restaurants et de services ;

— un accès souterrain au niveau du métro, entre le centre commercial et Simpson's ;

— la passerelle aérienne de la rue Mansfield aura deux étages ; les promoteurs l'ont décrite comme un « jardin d'hiver ».

Québec se serait dit satisfait du projet de salle de concert

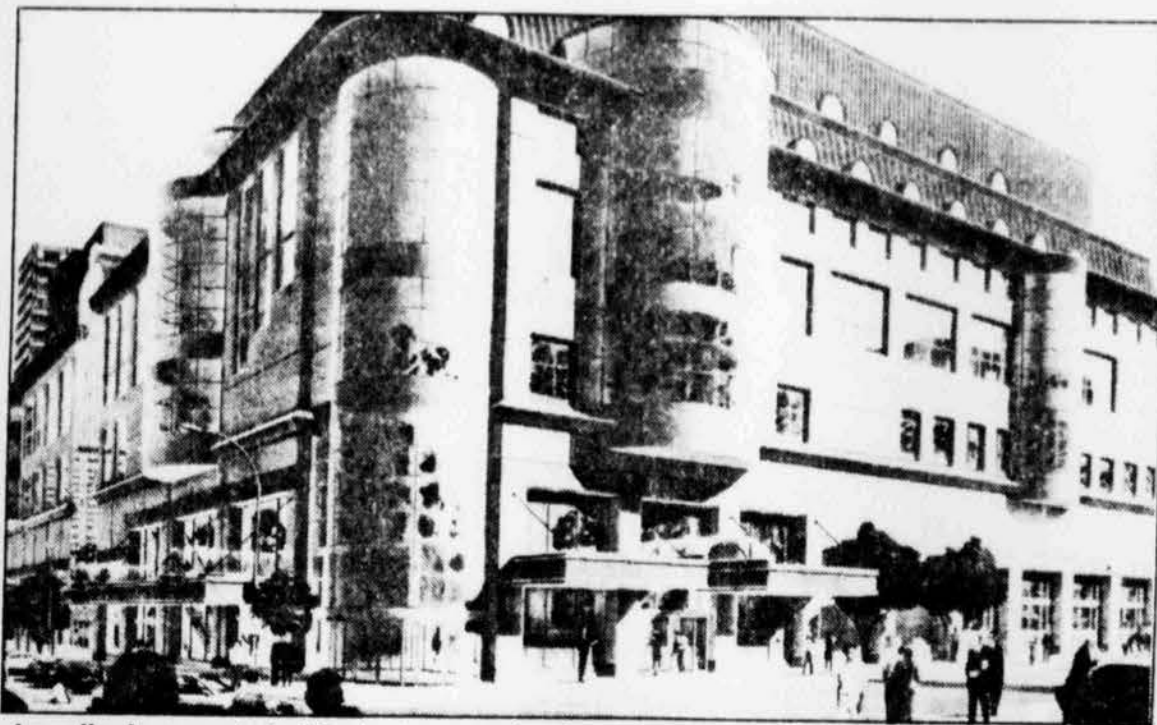
■ Les caractéristiques du projet de construction d'une nouvelle salle de concert destinée à l'usage exclusif de l'Orchestre symphonique de Montréal ont été rendues publiques hier. Le père de ce projet, l'architecte bien connu Ray Afflek, qui oeuvre pour Cadillac-Fairview, a affirmé que cette salle, si elle est

JEAN-PIERRE BONHOMME

construite, « aura une présence urbaine certaine et sera située en un excellent endroit. »

Le président du conseil et directeur général de la société Cadillac-Fairview, le sénateur Leo Kolber, a souligné, pour sa part, que le projet de salle de concert avait été soumis à la considération du gouvernement du Québec et que ce dernier s'en était dit satisfait.

Le gouvernement du Québec,



La salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal occupe la partie supérieure de l'édifice Cadillac-Fairview.

photo Denis Courville, LA PRESSE

qui assume le fardeau financier de la construction de la nouvelle salle — il garantit des prêts jusqu'à concurrence de \$30 millions —, n'a pas pris part, hier, au dévoilement des plans. Interrogé à ce sujet, un porte-parole a précisé que la conférence de presse était la seule affaire de la société Cadillac-Fairview.

Le vice-président, James Bullock, a expliqué, pour sa part, que l'idée d'intégrer à un nouveau centre commercial une salle pour l'Orchestre symphonique avait germé tout naturelle-

ment dans l'esprit des promoteurs, lors de conversations avec des représentants de la municipalité. Il a précisé que l'État n'avait pris part d'aucune manière au design de cette salle, ni au demarches qui concernent sa localisation, expliquant que le ministre des Finances, M. Jacques Parizeau, s'était montré, au cours d'entretiens, satisfait de contribuer au financement de l'entreprise.

Les plans montrent que la salle de concert est « un édifice distinct » par rapport à l'ensemble

de l'immeuble. Le design n'a pas été confié au créateur du corps principal, le torontois Barton Myers. C'est l'architecte Ray Afflek qui crée la salle. Celui-ci — les contraintes l'imposaient — a disposé le lobby à l'arrière de l'immeuble, au niveau du rez-de-chaussée. La salle elle-même, orientée est-ouest, avec ses deux

balcons et ses bureaux, se trouve en haut. Elle coiffe en quelque sorte l'arrière de l'immeuble. L'espace ainsi créé, a expliqué l'architecte, est une salle de type européen classique ne comprenant pas de praesidium.

Les dirigeants ont fait valoir que, s'il existe des dépassements de coûts, ce sont eux et non le gouvernement qui les assumeront. Ils ont également fait valoir que l'État tire un profit de la situation puisqu'il n'a pas, pour construire sa salle de concert, à payer le prix des terrains.

NON À CETTE COMBINE

DEVANT le tollé soulevé par son projet rue McGill-College, la firme Cadillac-Fairview a présenté une maquette légèrement modifiée, que l'hôtel de ville s'est empressé d'endosser. Ce changement répond en partie à l'une des objections faites au complexe commercial et culturel projeté au centre-ville. Au lieu de fermer la perspective entre le fleuve et la montagne, le promoteur suggère une voie à moitié bouchée. Il renonce aux passerelles d'un côté, mais les garde de l'autre. Pour le reste, prétend-il, rien ne peut plus être changé, sans compromettre la dimension de la salle prévue pour l'Orchestre symphonique de Montréal, et la rentabilité de l'ensemble.

Force est de reconnaître qu'il n'est guère aisé de loger pareille salle de concert sans empiéter sur McGill-College, à moins de reprendre au complet concepts et études. S'il faut faire un compromis entre le bâtiment dictinct qu'il faudrait souhaiter normalement pour l'OSM et le centre commercial qui l'accueille, pourquoi ne pas permettre aussi à Cadillac-Fairview de prendre plus que sa part d'espace autour du quadrilatère ? Mais avant d'appuyer le compromis, les autorités devraient répondre aux autres objections soulevées.

Ces objections, sérieuses, sont d'intérêt public. Pourquoi la Ville de Montréal négocie-t-elle ce *spot zoning* sans d'abord débattre et convenir d'un schéma d'aménagement du centre-ville ? Pourquoi Québec a-t-il mis au service d'intérêts privés un pouvoir d'expropriation qui, en toute équité, ne devrait être exercé qu'à des fins publiques ? Pourquoi Québec et Montréal, concoctant le coup en secret, passent-ils à côté de tout examen ouvert, impartial et approfondi de son impact ? Comment une dépense publique de l'ordre de \$ 30 millions peut-elle être engagée sans concours d'architecte, sans appel d'offres pour les travaux ? À la limite, pourquoi l'OSM fuirait-il la Place des arts ?

Faut-il croire que les réponses à ces questions ne viennent pas parce qu'elles sont inavouables ? Le *deal* n'a pas été claironné, mais point n'est besoin de commission d'enquête pour l'entrevoir. L'OSM est à la merci des pouvoirs publics pour sa salle de concert. Montréal est prêt à toutes les concessions pour que l'investissement se fasse rapidement. Sans la salle de l'OSM, nous apprend Cadillac-Fairview, son centre commercial ne serait plus rentable. Québec, qui n'a pas les moyens de payer toute la facture pour l'OSM mais veut évincer Ottawa du portrait, double sa mise à \$ 30 millions, prête à abdiquer pour le reste. On est souverain ou on ne l'est pas !

Prend-on les contribuables pour des imbéciles ? Le sénateur Leo Kolber, important *bagman* libéral et principal financier de l'affaire, n'aurait pas les moyens d'inciter Ottawa à payer sa part d'une salle de concert de réputation mondiale ?

Montréal aussi a droit aux fonds fédéraux, investis partout au Canada dans ce genre de monuments culturels. Pourquoi sacrifierions-nous nos impôts et la beauté de notre ville aux vieux politiciens et aux rubans qu'ils veulent couper aux élections ?

Cette affaire sent la combine à plein nez. Mais elle illustre surtout la connivence ou le conflit d'intérêts qui nous menace quand des pouvoirs publics et des promoteurs privés entrent en *joint venture*. Quand un gouvernement devient partie à une *business*, il se soucie moins de faire prévaloir des règles publiques d'examen d'impacts et d'attribution des contrats. Quand des sénateurs restent actifs en affaires, ils peuvent malaisément, dans un même projet, défendre leur compagnie et la population. On vide la démocratie de son sens.

De cette situation ambiguë, malsaine et inacceptable, on ne saurait trouver meilleur exemple que la négociation secrète menée entre des fonctionnaires de la Ville et les promoteurs, où tout fut arrangé d'avance avant même que citoyens et membres du conseil n'aient un mot à dire (il ne s'agit que de leur ville et de leurs deniers !). Ou que cette farce d'audience publique improvisée par l'administration Drapeau-Lamarre, qui se réserve la liste des privilégiés invités à parler.

L'égalité entre les citoyens, entre les contribuables aussi, est la première sacrifiée dans semblable inceste. Ce ne sont pas tous les centres commerciaux qui se font offrir une salle de concert pour mieux rentabiliser leur investissement. Ce ne sont pas, non plus, tous les commerçants qui se voient céder bouts de rue et terrains publics pour mieux installer leur établissement. Enfin, quand on exproprie un propriétaire pour permettre à un autre de faire un coup d'argent — quelles que soient les retombées économiques par ailleurs —, on pervertit toute notion de gestion publique.

Le compromis dont on parle reste une compromission qui n'honore ni les promoteurs ni les politiciens qui y ont pris part. Le patrimoine montréalais, la parole donnée aux autres investisseurs qui ont cru en l'intégrité et l'envergure de la Ville, le respect des débats démocratiques restent des valeurs trop fondamentales, trop importantes pour l'avenir : on ne saurait les sacrifier, même pour des emplois et des taxes qu'on prétend créer dans l'Ouest de la métropole, mais qui risquent d'être perdus à l'Est. Si un cabinet provincial et une officine municipale y concourent, il faut non pas plier l'échine, mais dénoncer la combine.

Bref, si vraiment Montréal doit bâtir une salle pour l'OSM, qu'on en propose une, là ou ailleurs, mais qu'elle soit digne de notre patrimoine urbain. On verra alors, côté financement, où logent mécènes, élus et promoteurs.

— JEAN-CLAUDE LECLERC

**TED
BLACKMAN**



Shafter family turned away

GOOD MORNING: Are the Shafter family being shafted?

"That's what I say," says Sheldon Shafter, the smaller fry on the block Cadillac Fairview plans to develop between McGill College and Mansfield, St. Catherine and de Maisonneuve.

"You've been giving a lot of ink to the people backing this project. How about hearing me out?"

Well, that's what this newspaper business is all about, so shoot . . .

"Cadillac Fairview owns about 65 per cent of the block right now and we've owned 20 per cent for 30 years," says Shafter, 41, of Shafter Properties.

"We're not exactly Johnny-come-latelys trying to stand in the way of the public good to make a quick score. We can develop the area, too, and more sensibly. We've tried."

Shafter owns 15,000 square feet on Mansfield on which sits a parking lot and several shops including a minor landmark called Rossetti Ballet and Theatrical Supplies.

He says his family has spent more than \$100,000 over the years on plans for the site.

City killed plans for years

"We submitted plans for a 20-storey office building with a rooftop restaurant 25 years ago and the city put the block under homologation," he says. "Then when the 10-year homologation expired they put the area under 'reserve' and killed another plan for a 14-storey building."

Why, when the city was approving all manner of projects in the area and even giving over a street, Victoria, to Les Terrasses, were city planners so protective of that one chunk two blocks west?

"The answer is underground," Shafter says. "Beneath our property is potentially a subway intersection as important as Berri-de Montigny. It's where the CN commuter line under the mountain intersects the Metro line along de Maisonneuve."



**SHELDON SHAFTER
\$100,000 on plans**

"It was reserved in case the CN line became a north-south subway line, which could still happen one day."

Shafter says his 15,000 square feet are evaluated for taxation at \$1 million, has "heard" that \$2.5 million would be the city's opening offer in expropriation procedures, and feels it's actually worth \$6 million.

He says he and Cadillac Fairview had talked about a joint venture but couldn't make a deal.

Now he's announced his own plans for a complex that would offer the personal computer industry a major downtown showcase.

He calls it Place Charles, seen by some as a cheap shot at Charles Bronfman, most prominent of four shareholders of Cemp Investments, which owns 35 per cent of Cadillac Fairview.

Father went into real estate

"It's no cheap shot," Shafter says. "Sam Bronfman was allowed to have a son called Charles. I'm allowed to have a father named Charles."

It was the late Charles Shafter, who died in 1973 at the age of 61, who put the family into real estate investment around town.

He owned Shafter Plumbing Supplies on Dorchester and St. Urbain and bought the property, which housed Eaton's stables, 50 years ago when the department store began delivering appliances with trucks instead of wagons.

"The family has been through this type of thing before, you know," Shafter says, somewhat bitterly. "My father was expropriated for Place Desjardins. It put him in his grave."

"They claimed he'd bought the land for speculation. Tell me, he saw Place Desjardins coming in 1920? He was in plumbing supplies, for God's sake."

With expropriation looming again, he says he's digging in to fight a conspiracy.

"The concert hall is a red herring," he charges. "Do you speak Jewish? Yes? Well, the concert hall kosherizes the project."

"They couldn't expropriate unless they could rationalize that it's in the public good. Well, we'll see in court."

Shafter does make a strong argument for a symphony hall in the old port.

"It's federal land, there's federal funds, there's a subway line that could provide access and that's an area that could use a super anchor," he says.

"On McGill College we can have an office complex with a fewer number of retail stores, consistent with the area, and a ground-floor concert hall where it's needed instead of a fourth-floor concert hall where it isn't."

Investors, planners decry downtown walkway plan

Urban planners and representatives of the business community have reacted negatively to the latest development in the controversy swirling around plans for redevelopment of McGill College Ave.

Bernard Finestone of the Board of Trade said yesterday: "The word is going out in investors' circles around the world that you don't invest in Montreal because they'll put the blocks to you."

Montreal city council has postponed until next month any further decisions on the \$120-million down-

town mall and concert hall.

Mayor Jean Drapeau said the door remains open to further modifications in the project if the developer, Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto, comes up with any.

Pressed in city council Wednesday to explain why Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto will be allowed to build a glass-enclosed walkway for the project, Drapeau said the need for construction jobs meant "it's not the time to be talking about urban planning."

Phil O'Brien, co-chairman of the

joint committee of Montreal's Chambre de Commerce and the Board of Trade which has examined the project, described the city's decision-making for the aerial walkway as "inconsistent."

"What is good for one developer will be good for the others. You can't change the rules when there's a new guy in town. It's not a question of whether it is right or wrong to build a bridge, it's a question of the rules of the game being changed."

"What the mayor is suggesting is

that we must have jobs even if there is a negative impact on the city," said O'Brien, adding the city is making exceptions "because they're up against the wall."

Jeffrey Sussman, vice-president of Louis Dreyfuss Properties Ltd., a development firm which owns real estate near the McGill College project, said from his New York office that "Mayor Drapeau has always been opposed to (aerial crosswalk) bridges. I don't understand why he would change now."

"Now there is one, every develop-

er in the city will want one. Developers want to have the best thing for their projects. Sure, jobs are important but I don't think an aerial bridge makes or breaks a project. If I was mayor, I'd say 'Sorry, I have a city to run.'"

Montreal architect Michael Fish, a co-founder of the conservation group Save Montreal, said he was not surprised by Drapeau's statement about urban planning.

"It's very revealing because urban planning is far down on his list of priorities."

Fish also said the city's planning department "has for years been abused and neglected by Drapeau's administration — it has been continuously ignored and insulted."

As for aerial crosswalks, "New York City doesn't allow them, most cities don't allow them, because they're destructive of the environment."

"They make the street beneath more claustrophobic. Paper tends to collect under them and the space beneath is frightening at night. People hide there."

McGill mall plan not enough

Concerning the McGill College Ave. development, people have overlooked an important point that prevents both the elegant boulevard concept and the shopping mall from being developed to their maximum capacities: There is not enough land to proceed with both projects.

I suggest that the block west of the proposed McGill College mall be part of the overall project. This would benefit Simpson's and shoppers alike because of better integration. It would maximize the development of the mall, to be more spacious and elegant. And, more importantly, the boulevard con-

cept can be saved.

The proposed shopping mall entails 200 retail stores, cinemas, and a hall for the Montreal Symphony Orchestra. With the addition of more land to the proposed mall, one could add French and English theatres, also adding gardens and waterfalls that could be seen from the outside through glass walls, which could be open during summer time.

Of course we would lose Mansfield St. It could be turned into a tunnel connecting St. Catherine St. with de Maisonneuve Blvd., which would lead to an underground parking area, solving the parking problems after construction.

This is prime downtown land and it must be developed to its maximum capacity to serve the people, and after construction is finished, we must live with the results.

NICKY LA ROSA
Rivière des Prairies

Office leasing company owner slams critics of McGill College Ave. proposal

Stephen Leopold, owner of one of the city's major office-leasing firms, is spending \$17,019 to publicize his disagreement with business leaders who are fighting the downtown shopping mall proposed by Cadillac Fairview Corp. Ltd.

Leopold, president of Leopold Properties Ltd., has placed full-page advertisements in today's *Gazette* and *La Presse*. The advertisements question whether opposition to the project by the joint economic-promotion committee of the Chambre de Commerce and Board of Trade really reflects the opinion of the business community.

There has been widespread opposition to the Cadillac Fairview plan because it requires the city to scrap a longtime commitment to widen McGill College Ave. into a boulevard for its entire length.

Critics, including some of the city's leading businessmen and architects, have complained that the change would be poor urban design

and would harm developers who built on the street assuming that it would become a boulevard. They also say that interests affected by the development aren't being consulted.

Leopold's advertisements argue that the only serious defect in the project was resolved when Cadillac Fairview agreed last week to leave McGill College Ave. open, although not to widen it. An earlier version of the mall would have extended all the way across what is now McGill College Ave., from St. Catherine St. to de Maisonneuve Blvd.

Meanwhile, one of six property owners who could be expropriated to make way for the project vowed yesterday to continue fighting.

Sheldon Shafter told *The*

Gazette, "We still have our own plans to develop the area.

"There's still a lot of opposition out there and we will be involved, and if it comes down to expropriation, we will take this thing to any court that's willing to hear it."

Shafter and his family own about \$2.5 million of the total \$21.5-million worth of property on the block slated for development.

He said he has had talks with other unidentified "big developers" to put up a complex that would include a major downtown showcase for the personal computer industry.

"There is no need for more shops in this area, and for that type of development people should be looking at other less fortunate areas of the city," Shafter said.

Architect suggests ways to improve downtown project

By PEGGY CURRAN
of The Gazette

McGill College Ave. could have been transformed into a broad tree-lined boulevard if designers of Montreal's new concert hall were willing to turn their plan sideways, a Montreal architect said yesterday.

Officials of the Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto said Wednesday that major changes to the \$120 million project — such as widening of McGill College Ave. — are "not negotiable."

Company officials argue that it would be "virtually impossible" to build an economically viable retail development with a world-class concert hall on a small scale.

But architect Bruce Anderson said yesterday that the 60-year-old scheme to widen the street could have happened if the concert hall were to be built length-wise along McGill College instead of de Maisonneuve Blvd.

The Gazette asked Anderson, a professor of architecture and urban design at McGill University's School of Architecture, to study plans for the development released Wednesday by Cadillac Fairview Development Ltd. of Toronto.

Anderson said elimination of a pedestrian gallery blocking McGill College and a high-rise office tower are "very positive" elements in the revised Cadillac Fairview project.

He said the development, as shown in an artist's drawing, has "strong architectural qualities" along traditional lines.

In particular, Anderson likes the proposed mansard roofs, which he said are in keeping with the steeply pitched roofs of Montreal's many churches and hospitals.

But Anderson said in an effort to maximize retail space, developers "missed the opportunity to present the concert hall as a complete facility" distinct from adjoining retail and office space.

He said the concert hall sits on top of two storeys of retail space, creating "an incredibly tight foyer at the corner of de Maisonneuve and McGill College."

Once inside, concert goers will have to take two escalators to reach

the hall's main foyer.

It would have been better, says Anderson, to have given the concert hall a ground-floor foyer.

Anderson said "there are many ways to cut a cake" and the concert hall's rectangular shape could easily have been turned sideways to allow the widening of McGill College.

He said turning the concert hall sideways would have cut into shopping space but developers could have compensated by adding another floor on top of the project.

Tall buildings on both sides of McGill College will create "a canyon-like effect" and the street will be totally shaded most of the time, he said.

Anderson called the city's plan to allow a three-storey aerial bridge across Mansfield St. "an unfortunate urban design decision."

He said the walkway, linking the development with Simpsons department store detracts from the street.



Artist's impression of proposed McGill College Ave. development looking southwest from de Maisonneuve.

Éviter l'irréversible sur McGill College

Madame Lysiane Gagnon
LA PRESSE

Bravo, Madame, pour vos articles éclairants et percutants. J'ajoute ma protestation à la vôtre et à celles de milliers de citoyens mécontents. Il faut à tout prix éviter l'irréversible et dire NON au projet Cadillac-Fairview-Bronfman que l'on veut nous passer en douce. Projet élaboré dans le secret (à Toronto par-dessus le marché), au profit de spéculateurs notoires. Boucher la rue McGill College et, en même temps, la vue sur le Mont Royal? NON et NON!

Que fait-on de la promesse d'aménager à cet endroit précis, une «Avenue des Champs-Élysées»? C'est-à-dire, d'ouvrir dans ce quartier étouffant et inhumain où tout n'est que béton, asphalte, verre et métal, une voie large, aérée, avec bassins, fontaines, jets d'eau, tapis et rideaux de verdure — conformément au modèle parisien dont on a dit, assez prétentieusement peut-être, vouloir s'inspirer — ouverte sur le ciel et sur le Mont Royal. Ce Mont Royal dissimulé à tout jamais derrière une muraille vertigineuse de gratte-ciel et qu'on ne voit plus du centre-ville. Merveilleux programme jadis reçu avec enthousiasme, qui recueille encore aujourd'hui tous les suffrages mais dont on attend avec impatience le parachèvement. Car personne n'a délié nos édales de leur promesse.

Si, malgré toutes les protestations et en dépit de la réprobation générale, on donne suite au projet Cadillac-Fairview-Bronfman,

adieu «Champs-Élysées!» Et attendons-nous au pire. En effet, le surgissement de 200 nouvelles boutiques dans ce secteur encombré et déjà saturé, ne pourra que nuire aux multiples commerces établis, qu'ajouter à la pagaille, aux embouteillages inextricables du centre-ville et à la pollution. Conséquences directes et inéluctables de l'improvisation, de l'imprévoyance, de la précipitation. Trop d'erreurs semblables qui offensent le bon sens et le bon goût ont été commises par le passé et sont là, irréparablement, pour les générations à venir. Ici comme ailleurs au Québec, hélas! Car la province n'a pas tardé à suivre l'exemple de la métropole.

Quoi qu'il en soit, une salle de concert ne doit être, sous aucun prétexte, associée ou intégrée à un centre commercial, pas plus qu'un musée. Et pour des raisons évidentes. De l'avis de tous et en toute logique, la salle de l'OSM doit être construite à part, dans l'axe de la Place des Arts ou à proximité. Par exemple, simple suggestion, sur le terrain vague compris entre les rues Sherbrooke, Saint-Urbain et Ontario, vaste espace inoccupé et laissé en friche depuis... 20 ans (!), qui ne sert à rien ni à personne: sorte de no man's land au coeur de la Cité, témoin de l'incurie des gouvernements.

«La fierté a une ville»? Slogan vide de sens. La fierté n'a pas plus de ville que la ville n'a de fierté.

Jean-Charles FAUCHER
Ex-professeur, ex-directeur
adjoint à l'École des Beaux-Arts
de Montréal

ERREUR TACTIQUE

J'AURAIS DÛ PRÉTENDRE
ÊTRE OPPOSÉ AU PROJET
CADILLAC - FAIRVIEW ...
ILS AURAIENT CRIÉ AU
SCANDALE. ALORS MOI,
MAGNANIME COMME
D'HABITUDE, J'AURAIS
CÉDÉ!



Answer questions first

Mayor Drapeau was wise to order a delay yesterday in city council's vote on the proposed large development on McGill College Ave.

City hall should use this time to explore troubling questions that the scheme raises. The project, which calls for 175 shops and a concert hall, still has ample room for improvement.

Already, in response to broad public concern, the Drapeau-Lamarre administration has taken two laudable steps.

First, it has required Cadillac Fairview Corp. Ltd. to eliminate its project's single most controversial component, a glassed-in walkway that would occupy what is now McGill College Ave.

Second, on a scant 22 hours notice, it called a public hearing, for the first time in living memory. It produced useful and overdue insights, each of which raises important new questions:

- Since the city can only expropriate land for a public purpose, the project's inclusion of a concert hall for the Montreal Symphony Orchestra looks essentially like a legal gimmick permitting the city to expropriate adjacent land that Cadillac Fairview had been unable to buy.

Question: Is this the best of all possible places for the MSO? As a world-class orchestra, it deserves the best. In the next four weeks a initial search could be made of alternate sites.

- Two other major retail projects may

be neighbors of Cadillac Fairview's complex. One is a 140-store project located in the building now occupied by the Mount Royal Hotel; it, like the Cadillac Fairview scheme, would be linked to Simpson's by an aerial walkway. The second, also with more than 100 stores, would be north of Christ Church Cathedral; aerial walkways might link it to Eaton's and The Bay.

Question: Can the downtown core absorb so many mega-shopping complexes without creating new physical problems, including congestion? What would be the economic impact on smaller merchants outside these privately-owned complexes? Like vacuum cleaners, would the projects drain St. Catherine St. — now the city's liveliest thoroughfare — of its life?

- If these three projects go ahead, there might be as many as four aerial passageways — an architectural device which the city has banned until now on esthetic grounds. With this precedent, it's inevitable that many more would be built.

Question: Before this occurs, should the city not devise architectural guidelines, ensuring that these walkways adorn rather than mar the cityscape?

Mayor Drapeau deserves full marks for starting the consultative process with this week's public hearing. He should now complete that process by establishing an all-party council committee to explore these aspects. Each of them could affect the city's core permanently. Montrealers have a right to know more about their implications before they go ahead.

Aimé Desautels, directeur du service de l'urbanisme, est mis à la retraite

■ Le maire de Montréal, M. Jean Drapeau, a saisi l'occasion de l'étude, en comité plénier du conseil municipal, du projet de construction Cadillac-Fairview, pour annoncer la mise à la retraite du directeur du service de l'urbanisme de la ville, M. Aimé Desautels.

L'architecte et urbaniste avait été convoqué, hier, en compagnie de deux autres de ses collègues directeurs de service, M. Yvon Gariépy, de la CIDEM et Yves Pellerin, de la Circulation, pour répondre aux questions de conseillers sur le réaménagement du quadrilatère devant être reconstitué rue Sainte-Catherine.

À la fin de cette séance M. Drapeau a pris l'initiative de signaler

le prochain départ de M. Aimé Desautels. Il a dit avoir reconnu en lui des qualités « de loyauté et de liberté ». M. Desautels, on le sait, a exprimé des réserves, ces jours-ci, au sujet du réaménagement prévu par la municipalité dans l'environnement de Cadillac-Fairview.

LA PRESSE, d'autre part, a interrogé plusieurs petits commerçants du secteur devant être transformé. Ceux-ci ont généralement exprimé la crainte que le nouveau centre commercial ait un impact fort négatif sur la qualité des établissements de la rue Sainte-Catherine. Certains d'entre eux ont déjà signé des pétitions pour obtenir des modifications au projet et ils se sont dits prêts à en signer d'autres.

L'opinion du gérant de deux petites boutiques de chaussures, M. Rick Bengle, situées à proximité, côté sud de la rue Sainte-Catherine, nous a paru représentative. M. Bengle a dit avoir remarqué que la qualité des commerces entourant le Eaton's Centre, à Toronto, a eu un effet négatif sur la rue Youngie. Les meilleurs commerces sont entrés dans le Centre commercial et il ne reste plus, pour la rue principale, que le restant, dont les « discount stores ». M. Bengle a dit croire que le même phénomène pourrait se reproduire autour du nouveau centre commercial dont les promoteurs sont les mêmes que celui de Toronto.



Aimé Desautels

Avant, on critiquait le prestige, là on le réclame

Je di OUI, au projet Cadillac-Fairview. Ce projet n'est pas parfait, mais il est très acceptable. Je dis OUI parce que ce projet créera des milliers d'emplois et on en a grandement besoin.

Je suis scandalisé par la conduite de ceux qui veulent étudier «ad nauseam» tous les aspects du projet, pour ensuite aller consulter un peu tout le monde.

Avec ce procédé, le projet ne serait jamais réalisé et nous perdriions ces milliers d'emplois.

Certains veulent conserver le projet d'un boulevard de prestige. C'est curieux, mais il me semble qu'on avait l'habitude de reprocher au maire Drapeau ses projets de prestige. Maintenant qu'il propose un projet moins prestigieux, on le lui reproche aussi.

Que veulent-ils donc ces braillards?

Maintenant élu, le chef du RCM se fiche bien de ceux qui n'ont pas d'emploi. Allez de l'avant, M. Drapeau et que le diable emporte les branleurs. Cela fait longtemps que vous savez que l'on ne peut pas faire plaisir à tout le monde et à son père.

Pour moi, c'est un CRIME d'empêcher la création de milliers d'emplois sous prétexte d'esthétique. Une des principales causes du chômage, c'est l'égoïsme des «JE, ME, MOI et NOUS».

Jules Lebeau,
Montréal.

City council delays decision on McGill College plan¹

By HARVEY SHEPHERD
of The Gazette

Montreal city council yesterday postponed until next month any further decisions on a controversial \$120-million downtown shopping centre and concert hall.

After the meeting, Mayor Jean Drapeau said the door remains open to changes in the McGill College Ave. project if the developer, Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto, comes up with any.

He said the postponement means that council can approve all matters relating to the project the week of July 9, the earliest a crucial zoning bylaw can now be adopted.

Jean Dore, leader of the opposition Montreal Citizens Movement (MCM) on council, welcomed the delay, interpreting it as a move by Drapeau to keep his options open.

But Drapeau rejected Dore's request for a delay of several months and public consultations.

Cadillac and the city have already

agreed to eliminate from the plan a walkway across McGill College Ave. that would have connected the project with the Les Terrasses shopping complex but blocked traffic and the view of Mount Royal.

Groups that pressed for that change want more, including the widening of McGill College Ave. to 36 metres (120 feet) between St. Catherine and de Maisonneuve Sts. They also want a proposed pedestrian bridge across Mansfield St. eliminated or at least scaled down.

Meanwhile, Bruce Anderson, an architecture and urban design professor, said yesterday McGill College Ave. could still be widened if the new concert hall were turned lengthwise along McGill College instead of along de Maisonneuve.

The developers have said major changes to the project, including widening McGill College, are "not negotiable."

DUEL ORATOIRE DRAPEAU-DORÉ

Le projet Cadillac-Fairview franchit une première étape

■ Le conseil municipal de Montréal a rejeté, hier, l'offensive que le parti du Rassemblement des citoyens de Montréal, son nouveau leader Marc Doré en tête, avait préparée pour obliger l'administration Drapeau à reporter la mise en oeuvre du projet Cadillac-Fairview.

JEAN-PIERRE BONHOMME

L'étape de l'adoption des modifications municipales au zonage, une condition de la réalisation du projet d'implantation, rue Sainte-Catherine, du grand centre commercial controversé, a été franchie. Le projet de règlement permettant de procéder à, selon la procédure usuelle, franchi l'étape dite de la « première lecture ». Pour que la boucle soit bouclée il faudra attendre trente jours, soit le délai nécessaire à une adoption définitive en « deuxième lecture ».

Le maire Jean Drapeau n'a pas

paru ébranlé, hier, par la charge d'un adversaire dont l'ardeur s'est pourtant révélée redoutable. Parlant au nom du RCM, M. Jean Doré a reproché à l'administration Drapeau-Lamarre de procéder à l'aménagement de Montréal d'une manière chaotique, au cas par cas. Cela, selon lui, conduit à la réalisation de projets du type de celui que la société Cadillac-Fairview entend réaliser en ville et dont « l'intériorisation » des commerces est « contraire aux principes de l'urbanisation ». Si les choses continuent comme elles vont, a-t-il lancé, les Montréalais vont entrer « dans l'ère des passerelles décoratives après avoir traversé celle des lampadaires de décor ».

On sait que les promoteurs du centre commercial ont l'intention d'ériger une passerelle très controversée au-dessus de la rue Mansfield. M. Doré fait des reproches au gouvernement du Québec. Il a dit que ce gouvernement, qui paye la note de la construction d'une salle de concert

publique d'un caractère national, dans le centre commercial, aurait dû, comme il le fait par ailleurs, soumettre le design de l'ensemble à un processus d'examen public.

Le conseiller, d'autre part, a dit ne pas être surpris du fait que les hommes d'affaires commencent à regimber. Ils se rendent compte, maintenant, a-t-il soumis, que les questions de qualité de la vie, celles du bon aménagement, du bon design urbain constituent, en définitive, un facteur de rentabilité économique et sociale. Pour toutes ces raisons il a réclamé un délai de 90 jours afin de permettre aux promoteurs de « bonifier » leur projet.

« Contre le chômage »

Le maire Drapeau, qui n'a pas fait mentir sa vieille réputation d'orateur, y est allé de citations, de rappels historiques et de proverbes pour trancher le tout. Il est vrai, a-t-il dit, que la qualité de la vie est importante, qu'elle doit être prise en compte, mais,

a-t-il ajouté, laconique, il est également vrai « qu'il faut d'abord vivre ». M. Drapeau a dit être très préoccupé par les difficultés économiques auxquelles les citoyens doivent faire face.

Le projet de Cadillac-Fairview est donc pour lui un instrument de combat contre le chômage. D'autant que ce centre commercial « n'est pas un mauvais projet ». Le maire n'a pas répondu plus directement que cela à ceux qui reprochent le caractère « banlieusard » du nouvel aménagement.

M. Drapeau, enfin, a dit être parfaitement blindé contre les critiques qui surgissent « à l'encontre de tous les grands projets de son administration ». « La construction du métro m'a été reprochée, a-t-il dit, et si l'une de nos propositions devait un jour être agréée par tous, a-t-il lancé, je me poserais des questions sur ses mérites ».

Le conseiller Doré n'a pu que se laisser aller à rire devant tant de candeur.

CADILLAC-FAIRVIEW: PAS DE DÉCISION AVANT TRENTE JOURS

Yvon Laprade

Cadillac Fairview devra patienter encore trente jours avant d'obtenir le feu vert du conseil municipal pour entreprendre les travaux de construction de son complexe commercial et culturel McGill College dans le centre-ville.

Au terme de quatre journées d'études sur le projet Cadillac Fairview, l'administration Drapeau-Lamarre a causé une certaine surprise, hier, en reportant d'un mois l'adoption

des résolutions sur ce projet de \$120 millions comportant un centre commercial et la Maison de l'Orchestre symphonique de Montréal.

En effet, seul le règlement de zonage a été adopté en première lecture. Les quatre autres articles touchant le concept et le développement du projet ont été différés pour une adoption lors de la séance prévue le 9 juillet prochain.

Le leader du RCM, Jean Doré, n'a pas manqué de commenter

que cette décision «laisse des portes ouvertes» à une éventuelle modification du projet.

«Il est possible, a-t-il dit, de modifier encore une fois le projet, pour autant que la pression sera plus forte de la part du public.»

Le président du comité exécutif, Yvon La-

mare, n'est pas de cet avis.

«Cela ne retardera en rien le début des travaux», a-t-il précisé.

Le maire de Montréal, Jean Drapeau, a tenu des propos plus nuancés.

«Nous ne nous sommes jamais objectés à tous les délais possibles

sous la réserve que ça ne doit pas empêcher la réalisation du projet. Quand on nous dira que ça n'a pas d'importance que les travaux s'amorcent dès cet été, on pourra discuter du projet pendant un an.»

Auparavant, le conseiller RCM John Gardner avait tenté de fai-

re adopter une motion d'urgence visant la création d'une commission de consultation formée de représentants de chaque parti politique municipal.

Cette commission aurait dû formuler des recommandations précises quant au concept du projet à la séance du

conseil municipal de septembre à la suite de ses consultations.

Malgré le rejet de cette motion, le RCM pourrait créer sa propre commission de consultation. Une décision pourrait être prise dès la semaine prochaine à ce sujet.

«UN PROJET PAS AUSSI BEAU ET BON»

Drapeau:

«Un projet moins refusable que d'autres!»

Le maire de Montréal, Jean Drapeau, s'est permis un euphémisme en parlant du projet Cadillac Fairview.

«Ce projet-là, a-t-il dit au conseil municipal, est moins refusable que d'autres.»

«Il n'est pas aussi beau et bon qu'on le voudrait», a-t-il expliqué.

Il a même donné raison à son directeur de l'urbanisme, Aimé Desautels, en soulignant que ce projet souffre de profondes lacunes sur le plan urbanistique.

«Ce qu'il a dit, nous le croyons», a-t-il précisé.

M. Drapeau a eu de bons mots à l'endroit de son directeur de l'urbanisme, qui prendra sa retraite d'ici à quelques semaines.

Il a d'ailleurs annoncé la nouvelle lors des travaux du comité plénier, en présence du principal intéressé.

«Nous avons été heureux de compter sur sa coopération et sa loyauté. Il a toujours dit ce qu'il avait à dire, même au maire. Je tiens à le remercier», a-t-il dit.

M. Desautels, qui a fait preuve de courage en déclarant ouvertement que le projet Cadillac Fairview est inacceptable dans son ensemble, a semblé touché par les propos du maire de Montréal.

Son successeur n'est pas connu. Chose certaine: il aura du pain sur la planche!

La Ville repousse l'accord d'un mois

ANGÈLE DAGENAI

Le président du conseil d'administration de la corporation Cadillac-Fairview, le sénateur Leo Kolber, a appris avec étonnement hier après-midi, une heure après la fin des travaux du Conseil de Ville de Montréal, que l'accord de développement entre la corporation qu'il dirige et la Ville de Montréal ne serait adopté que le 9 juillet prochain, laissant la porte ouverte à d'éventuelles modifications.

M. Kolber a déclaré avec insistance au DEVOIR qu'« il n'y aurait plus de changement » dans le projet d'aménagement du quadrilatère McGill College, de Maisonneuve, Mansfield et Sainte-Catherine et que « c'était son dernier mot ». « Nous avons consenti un changement majeur en abandonnant la passerelle et la verrière bloquant l'accès de la rue McGill College et il n'y aura plus d'autres changements », a répété le sénateur.

Dans un geste inattendu, ponctué par les applaudissements de l'opposition du RCM, l'administration Drapeau-Lamarre a en effet reporté à la séance du 9 juillet prochain l'adoption de l'accord de développement entre la Ville et la Corporation Cadillac-Fairview, ainsi que des transferts de terrains du domaine public nécessaires à la réalisation de ce projet de \$120 millions.

Tout en affirmant que ce délai ne devait pas servir à modifier une autre fois le projet, le président du comité exécutif, M. Yvon Lamarre, a expliqué aux journalistes à sa sortie du Conseil que des modifications demeuraient toujours techniquement possibles aussi longtemps que cet accord restait « ouvert ».

L'accord de développement, rappelons-le, comporte l'entente générale de principe entre la corporation privée Cadillac-Fairview et l'administration municipale, les engagements de Cadillac-Fairview, la garantie bancaire de \$8 millions, le rachat des terrains de C.-F. par la ville, l'expropriation des terrains n'appartenant ni à la Ville ni à C.-F., la signature du bail emphytéotique de 75 ans, la rente établie à \$28 millions pour le premier terme (25 ans) payable par C.-F. à la signature du bail et celle de \$200,000 par année pour les deux autres termes de 25 ans chacun, l'échéancier de construction, les droits d'occuper le domaine public (passerelle aérienne), etc.

M. Lamarre prétend que « rien ne peut se faire dans ce dossier » avant l'adoption du règlement de zonage en deuxième étude le 9 juillet prochain. Il a précisé toutefois que l'administration veut demeurer « souple » dans ce dossier et qu'il faut trouver un équilibre entre les aspects économiques et urbanistiques de l'aménagement de ce quadrilatère névralgique.

Pour le chef de l'opposition, M. Jean Doré, « l'administration veut garder toutes ses cartes ouvertes » parce qu'elle n'est pas, selon lui, « totalement insensible à la pression publique ». Si la pression s'accroît encore d'ici un mois, il sera sans doute possible de supprimer la passerelle aérienne au-dessus de la rue Mansfield, a affirmé M. Doré, et d'élargir la rue McGill College à 120 pieds sur toute sa longueur.



Leo Kolber: plus question de changements

« Les groupes de pression, n'ont pas manqué de rappeler à l'administration tout au long de ce débat qui dure maintenant depuis deux mois les promesses qu'elle a renouvelées depuis dix ans aux entrepreneurs qui ont consenti des investissements de \$500 millions sur la rue McGill College. LE DEVOIR sait de source habituellement fiable que plusieurs locataires et propriétaires d'espace à bureaux de la rue McGill College, entre Sainte-Catherine et Sherbrooke, ont manifesté leur opposition au projet de Cadillac-Fairview à l'administration Drapeau-Lamarre. Ces gens ont constitué, loué ou acheté avec la perspective d'avoir une adresse prestigieuse et vue sur la montagne.

Le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal a présenté deux amendements au règlement de zonage qui devront être étudiés le 9 juillet prochain et visant précisément à garantir l'élargissement de la rue McGill College à 120 pieds et la suppression de la passerelle au-dessus de la rue Mansfield. Le RCM a également tenté de faire adopter une motion d'urgence pour permettre la tenue d'une consultation publique de 90 jours mais le maire a statué que cette motion était irrecevable parce que ce n'était pas une motion d'urgence.

Le maire Drapeau a fait un discours enflammé devant les membres du Conseil de Ville pour défendre le projet de Cadillac-Fairview en insistant sur le fait qu'il émanait d'un accord solide entre le gouvernement du Québec, la Ville de Montréal, le développeur C.-F. et l'Orchestre symphonique de Montréal. « Si on brise ça, qu'est-ce qui arrivera après? », a-t-il déclaré. M. Drapeau a affirmé en outre que Québec mettait \$30 millions sur la table pour la construction de la salle de l'OSM pour ce « projet-là » en étant conscient qu'il faisait une très bonne affaire parce qu'une salle de cette qualité construite ailleurs coûterait beaucoup plus cher. S'il n'y a plus de projet Cadillac-Fairview, il n'y aura pas de salle de concert pour longtemps, a laissé entendre M. Drapeau.

Le maire de Montréal a rappelé au Conseil que tous les projets auxquels il a participé depuis 30 ans ont soulevé de fortes contestations publiques, en commençant par le métro, les îles de l'Expo, etc. « Si je participe à un projet qui n'est pas contesté, j'aurai de sérieux doutes sur sa

quantité », a-t-il ajouté.

« Nous devons prendre une décision, a précisé M. Drapeau, en fonction des cartes que nous avons à jouer: un terrain appartenant à 65 % à Cadillac-Fairview, les \$30 millions du gouvernement du Québec et un délai de début des travaux relié au programme de relance économique de Québec ». M. Drapeau a ajouté que tout délai qui tendait à supprimer le projet était inacceptable et qu'il ne pouvait s'engager dans une vaste consultation populaire de peur de perdre son projet.

« Ce n'est pas un mauvais projet, a affirmé M. Drapeau, et personne n'a dit que c'était un mauvais projet. Il n'est pas aussi bon qu'on l'aurait souhaité mais dans les circonstances les projets concrets valent mieux que toutes les idées hypothétiques ».

Le chef de l'opposition, M. Jean Doré, a fait valoir pour sa part que l'ignorance dans laquelle est tenue la population montréalaise quant au développement du centre-ville ne permet pas d'évaluer dans quelle perspective s'insère le projet Cadillac-Fairview. « En fait, a-t-il précisé, nous savons qu'un schéma d'aménagement du centre-ville existe depuis quatre ans mais l'administration refuse toujours de le rendre public ». M. Doré a précisé que cet « instrument d'évaluation » existe dans d'autres grandes villes canadiennes, Toronto, Ottawa et Vancouver notamment, où les grands projets d'aménagement ne sont pas traités à la pièce et à la hâte comme à Montréal.

M. Doré a loué le courage avec lequel le directeur du service de l'Urbanisme, M. Aimé Desautels (dont le maire a annoncé la retraite hier), avait exprimé son désaccord publiquement devant les membres du Conseil mardi alors que le service qu'il dirige est « court-circuité » par la CIDEM, décrite par M. Doré comme le service de la Ville servant de courroie de transmission entre l'administration et les entrepreneurs.

Le chef du RCM a accusé l'administration de mauvaise foi pour avoir nié avoir jamais donné de promesse formelle aux investisseurs de la rue McGill College quant à l'élargissement de cette rue en avenue de prestige. M. Doré a rappelé que le Conseil de ville a voté en 1963 une motion autorisant l'achat du magasin Woolworth au coin de Sainte-Catherine et McGill College en vue précisément de cet élargissement. Et Cadillac-Fairview était au courant de cette intention puisque la première version de son projet respectait la largeur de 120 pieds de l'avenue McGill College, a-t-il ajouté.

M. Doré a souligné que le gouvernement du Québec devait prendre « sa part du blâme » pour avoir concocté un projet sans insister pour une consultation publique des Montréalais et en maintenant le couteau sur la gorge de tous les intervenants par son insistance sur les délais de construction (début des travaux en août 1984).

Le conseiller Sam Berliner, du Groupe d'action municipale (GAM), a blâmé l'administration municipale pour la façon dont les membres du Conseil et le public ont été informés de ce projet de \$120 millions. M. Berliner s'est dit « fatigué d'être obligé de voter sur des dossiers incomplets », remis aux conseillers quatre jours avant le début des séances du Conseil et d'apprendre les détails des projets de l'administration par le biais des médias d'information. « L'administration a joué à fond la carte des médias et l'a fait jouer à Cadillac-Fairview; or les développeurs n'aiment pas cette manipulation, a expliqué M. Berliner, et ce précédent pourrait être très dangereux pour les futurs investisseurs de Montréal ». Malgré cette mise au point, le GAM s'est dit en faveur du projet Cadillac-Fairview.

'We have open mind'

McGill College developer plans to meet critics

By ROBERT WINTERS
of The Gazette

The firm behind the controversial McGill College Ave. project will try to win over critics of its plan next week by meeting angry owners and tenants of nearby buildings.

"We're willing to discuss all issues that concern them as neighbors," Alan Saskin, a development executive for Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto, told *The Gazette* last night.

"We're going into these meetings with an open mind. Any positive suggestions will be looked at.

"Of course, if they say there will be a lot of noise from the construction for two years, then all we can say is of course there will be noise. This won't cause me to call off the project."

The private meetings, organized by the Montreal Board of Trade and the Chambre de Commerce, have been tentatively scheduled for Friday on the premises of Place Mercantile, the Banque Nationale de Paris and Les Terrasses, said Bernard Finestone of the Board of Trade.

The \$120 million plan includes 175 stores, a concert hall, a restaurant, cinemas and underground parking.

Several building owners and office tenants have criticized the project because it would eliminate the city's long-standing plan to widen McGill College Ave. into a boulevard, making the street a prestige address.

Jeffrey Sussman, vice-president of Louis Dreyfuss Properties Ltd., a development firm with buildings nearby, said from his New York office that he plans to attend one of next week's meetings with Cadillac Fairview although he is skeptical about the chances of success.

Sussman said he thinks the failure to widen the street could mean a decrease in value for his firm's properties.

Told about Sussman's comment, Saskin said: "From Cadillac Fairview's point of view, we take a more positive view of the possibilities that could come out of any meeting."

But he emphasized Cadillac Fairview is only willing to accept minor changes.

The second and final reading of the bylaw is scheduled in four weeks.

Olympia and York seeks 19.9% of Cadillac Fairview

Olympia and York Holdings Corp., a unit of the real-estate empire owned by the Reichmann family of Toronto, confirmed yesterday that it was the mystery buyer this week of about 6.3 million shares of Cadillac Fairview Corp. Ltd. — worth about \$100 million.

What's more, Olympia and York said it intends to purchase additional Cadillac shares through the Montreal and Toronto stock exchanges, to a total of 16,234,000, in order to acquire a 19.9-per-cent stake in the real-estate development company as a "portfolio investment".

(If the Reichmanns purchase more than 20 per cent of Cadillac, they would be required under Ontario Securities Commission rules to extend the offer to other shareholders.)

Meanwhile, Bernhard Ghert, president of Cadillac Fairview, said yesterday he "is flattered that knowledgeable real-estate people such as the Reichmanns are prepared to make such a significant investment in the company."

Albert and Paul Reichmann, the low-profile brothers whose own company is considered among the world's largest private landlords, now have substantial business links with both branches of the Bronfman

family and their respective real-estate empires.

Toronto-based Cadillac Fairview is controlled by Charles and Edgar Bronfman and their two sisters through Montreal-based Cemp Investments Ltd., which owns 35 per cent of Cadillac's stock and also controls Seagram Co. Ltd.

As well, Olympia and York holds the second-largest interest in Calgary-based Trizec Corp. Ltd., controlled by Edward and Peter Bronfman through Carena-Bancorp Holdings Inc.

Trizec's \$2.8 billion in assets include Montreal's Place Ville Marie complex.

Cadillac Fairview has been making headlines in Montreal recently because of controversy over its proposed \$120-million downtown shopping complex which also would include a new concert hall for the Montreal Symphony Orchestra.

Senator Leo Kolber, chairman of both Cemp and Cadillac Fairview, said this week that he believed any purchases of Cadillac shares by Olympia and York would indeed be for investment purposes only, adding that there was no bad blood between the powerful Reichmann and Bronfman families.

Cadillac Fairview: Olympia & York confirme ses visées

■ Olympia and York Developments a confirmé savoir hier qu'elle se propose d'acheter 19,9 p. cent d'intérêts dans Cadillac Fairview sans, pour le moment, envisager une mainmise sur cette société immobilière.

Olympia and York a déjà acheté 12 854 000 actions ordinaires et 1 219 600 droits d'achat d'actions de Cadillac Fairview à titre de « placement ».

A certaines conditions, elle a accepté d'acheter 3 380 000 actions de plus pour porter son

total à 16 234 000 actions, soit 19,9 p. cent du total en circulation. Ces actions sont achetées à la Bourse de Montréal et à celle de Toronto, y compris les 3 229 000 dont Olympia and York a fait l'acquisition hier. Chaque droit d'achat autorise la compagnie à acheter une action de Cadillac au prix de \$9,75 jusqu'au 31 mars 1988.

La compagnie pourrait acheter au-delà de 19,9 p. cent d'intérêts, « à titre de placement supplémentaire, selon les conditions du marché et autres conditions ».

Le projet modifié de Cadillac-Fairview: encore beaucoup d'améliorations souhaitables

JEAN-CLAUDE MARSAN

Les Montréalais ont beau compter parmi les citoyens les plus démunis en Amérique du Nord concernant la participation à l'aménagement de leur milieu de vie, ils savent s'organiser et se défendre lorsque les circonstances le réclament. Ils aiment leur ville, tacitement, profondément : quand des propositions ou des projets menacent l'image qu'ils s'en font, ils réagissent. Pas violemment, pas vulgairement, mais avec la conviction et la détermination de ceux qui défendent un bien précieux et irremplaçable.

Cadillac-Fairview et l'administration municipale s'en sont rendu compte dernièrement. Leur projet de création d'un centre commercial et culturel devant fermer l'avenue McGill-College et bloquer la vue du mont Royal a soulevé une opposition de fond. Ce fut la coalition de toutes les forces vives de la société, de la Chambre de commerce à Héritage Montréal. Quelques esprits chagrins, à l'instar du journaliste Ted Blackman de *The Gazette*, ont insinué que cette opposition provenait uniquement de promoteurs frustrés d'avoir investi dans le concept des « Champs-Élysées montréalais » et que personne ne tenait à cette vue de la montagne (*The Gazette*, 31 mai 1984). Cela est faire bon marché des milliers de citoyens qui ont signé des pétitions ou exprimé leur désapprobation d'une façon ou d'une autre. Que les intérêts des uns rencontrent l'idée des autres, cela est parfaite-

ment normal. Le fait important est que cette opposition fut suffisamment organisée, articulée et puissante pour faire reculer Cadillac-Fairview et l'administration municipale, malgré toutes les prédictions du contraire.

Cadillac-Fairview revient avec un projet modifié qui, cette fois, ne bloquera plus la vue du mont Royal. Pour accommoder ce projet, l'administration municipale, pour sa part, propose un nouveau plan d'aménagement du secteur concerné. Ce dernier consiste essentiellement en « l'élargissement de l'emprise de l'avenue McGill-College à 120 pieds depuis la rue Sherbrooke jusqu'au boulevard de Maisonneuve », au « maintien de l'emprise actuelle de l'avenue McGill-College libre de toute construction tant en surface qu'au-dessus de cette emprise depuis le boulevard de Maisonneuve jusqu'à la rue Sainte-Catherine » et, enfin, au « prolongement de l'avenue du Président-Kennedy vers l'ouest jusqu'à la rue Mansfield ». Dans sa déclaration relative à ce projet, la Ville de Montréal conclut, dans son langage bureaucratique, que « la plupart des quelques réserves fermement émises par les intervenants disparaissent dans la présentation maintenant formulée ».

Pour les Montréalais qui se sont opposés au premier projet, il s'agit d'une victoire certaine. Mais elle ne saurait être satisfaisante ni complète, car le projet modifié de Cadillac-Fairview peut encore être bonifié et, surtout, le plan d'aménagement présenté par la Ville est fran-

chement mauvais.

En effet, même si Cadillac-Fairview ne s'approprie plus l'avenue McGill-College, celle-ci n'aura que 60 pieds d'emprise au lieu des 120 du reste de l'artère. De plus, la tour prévue de 23 étages est toujours du côté de cette rue alors qu'elle serait mieux placée du côté de la rue Mansfield pour dégager la vue de la montagne. La salle de l'Orchestre symphonique se trouve toujours juchée aux derniers étages du complexe, bien que son entrée soit désormais aménagée à l'angle du boulevard de Maisonneuve et de l'avenue McGill-College. Enfin, une passerelle est toujours prévue au-dessus de la rue Mansfield, pour relier le centre au magasin Simpsons.

Mais ce qui demeure encore plus inacceptable, c'est le plan d'aménagement du secteur proposé par l'administration municipale. Ce plan, qui ne tient pas compte, d'un côté, du campus de l'université McGill et, de l'autre, du complexe de la place Ville-Marie, prévoit que le tracé de la rue McGill-College sera sinueux comme la queue d'un chat pour s'accommoder d'emprises à largeurs diverses.

Ceux qui ont préparé ce plan d'aménagement n'ont absolument rien compris au caractère de ce lieu. Tout le caractère de cette avenue McGill-College réside dans la mise en présence du mont Royal et du centre-ville par le truchement d'une large percée visuelle. Et c'est au campus de l'université McGill d'un côté et, de l'autre, à la place publique adjacente à la tour Ville-Marie que

cette relation s'établit. Que ce plan ignore ces deux points focaux est désarçonnant. Il en résulte une proposition d'aménagement qui ne fait ni queue ni tête.

Il s'agit de se tenir sur cette esplanade de la place Ville-Marie, entre les immeubles de Via et de Richardson Greenshields, et de regarder vers le mont Royal pour saisir toute la portée de cette percée visuelle et pour comprendre quel impact elle pourrait avoir si elle était convenablement réalisée. Qu'on le veuille ou non, que l'on entretienne ou non des préjugés contre ce type de perspective, il demeure que c'est l'emprise de 120 pieds de largeur qui serait la plus susceptible de mettre en valeur la vue de la montagne et que c'est un aménagement ordonné, de type classique, qui serait le plus approprié pour lui rendre toute sa grandeur.

Un premier point a été gagné en évitant la fermeture de l'avenue McGill-College. Mais beaucoup d'autres restent à débattre pour s'assurer de la valeur de ce projet modifié. Par exemple, aucune étude d'impact ne semble encore avoir été réalisée sur l'effet possible de ce centre commercial et culturel sur les commerces et les transports dans le secteur. Maintenant que le processus d'interaction entre le promoteur et les divers intervenants est enclenché, l'administration municipale et le gouvernement québécois devraient éviter de précipiter l'adoption du projet de façon à lui donner le temps d'évoluer pour satisfaire davantage les Montréalais.



L'avenue McGill-College vue du sud.

(Photo : Jacques Grenier.)

ARCHITECTURE

Canadian-designed opera house satisfies 'grand geste'

The Canadian architectural community was both surprised and delighted last November with the news that a virtually unknown Toronto architect, Carlos A. Ott, had been chosen by French President Francois Mitterrand as the winner of a competition for a new Paris opera house which will in 1989 mark the bicentennial of the French Revolution.

Ott was born in Uruguay and studied there and in the United States. His design was one of 744 plans judged by an international 20-member jury.

Below, Edmonton architect Peter Hemingway reflects on the Gallic approach to architecture. His article first appeared in *The Canadian Architect*.

By PETER HEMINGWAY
Special to The Gazette

There is no question that the French approach architecture differently from Anglo Saxons, just as they approach cuisine, designing clothes, and if rumor is correct, making love. After all, we don't need to journey to Paris to experience *la différence architecturale* as we have many examples of it right here in Canada. Compare for a moment the Olympic Stadium in Montreal with B.C. Place in Vancouver.

The Montreal stadium was built with all the customary Gallic flare and controversy. It is hard to remember what it was supposed to cost but the final staggering amount is still unpaid. In the meantime, the structure is still moving and the concrete mast intended to support the roof is in trouble. By contrast, B.C. Place houses almost the same number of spectators under cover for approximately one eighth the price and if it is falling down, no one is mentioning the fact.

Would be banished

But then Latin politicians do not march to the same drummer as Anglo Saxon leaders. What the French might refer to as *le grand geste*, the English would call fiscal irresponsibility. If Jean Drapeau had pulled his Olympic financial sleight of hand in Edmonton or Victoria, he would be banished to the high Arctic, whereas in Montreal he is still a celebrity.

That is why you cannot judge

Francois Mitterrand's Opera House by Anglo Saxon standards. I refer to it as Mitterrand's opera house as it is obvious from the political commentaries describing the selection that he alone decided the ultimate winner.

From the WASP point of view, it would be insane to build an architectural monument like this when your currency has been devalued seven times in the last two years, when your socialist visions are collapsing under the sullen opposition of an obstinate bourgeois.

If you still persisted against all reason, why pick on an opera house to ingratiate yourself with the proletariat and to celebrate the 200th anniversary of the revolution? Opera as an art form reached its peak in the nineteenth century and even then it only really appealed to *l'haut bourgeois*. Few operas have entered the repertoire since *Turandot* was produced in 1927. There must be some other factor at work here, perhaps a nostalgic longing in Mitterrand for the great socialist pioneers of the past like Rosa Luxemburg, who were dedicated to bringing culture to the masses. No matter that the masses seem to prefer rock music and Hollywood movies, they deserve Verdi, Donizetti and Wagner.

But if this is true and this is what is really behind the French president's desire to build a great popular opera house, then he should be pleased with his choice of Carlos Ott as his architect. Ott's design to my mind at least, captures the spirit and exuberant hope of Corbusier's 1920 Palace of the Soviets combined with the present day classicism of the international movement.

How could Mitterrand explain a Post-Modern opera house or even a "high-tech" one patterned after Pompidou Centre to his restless and querulous Parisian audience?

Ott has hit the nail on the head and from the other submissions I have seen, he deserves the prize. There is a fascinating part to all this: Did Ott understand the presi-

dent's mindset or is he a confirmed modernist trying to retain the purity of the Bauhaus doctrine with its homage to unornamented rationalism? I am not sure I want to know the answer, for me it might diminish Ott's achievement.

It must be appreciated through that it was no easy task to accommodate the competition program on such a restricted site. One of the judges later said there were only three ways to fit the technical requirements of the two opera stages on to that particular piece of

ground, disallowing aerial gymnastics, and that Ott picked the best of the three. Essentially, the technical needs dictated the design, and the architecture is only the envelope. But it was the envelope that sold the package, at least as far as the president was concerned, and it is by the envelope that the building will eventually be judged.

Now it is well known that Parisians are not enamoured of modern architecture. Just ask a cab driver what he thinks of Pompidou Centre

and you are sure to get the message. Much of the contemporary building in Paris for instance reflects this uncertainty and the result of self-conscious attempts to soften the hard geometry of the modern school is often grotesque. Ott on the other hand, may well escape this kind of censure by his efforts to retain some of the existing traditional facades which will obviously help to disguise the blandness of his own elevations.

Where the scheme falls down, apart from the grandiose irrelevance of the entire idea of an opera house in the first place, is the interior design level of detailing indicated in the perspective sketches. Here we have all the modernist clichés beloved by generations of practising architects — the large plate glass car showroom windows, the curved glass balustrades, the modular ceilings and the recessed lighting.

The problem is that it is not opera. King Ludwig of Bavaria understood what opera was trying to express and he built his castles and residences to reflect his intuitive understanding of the art. Opera is the antithesis of rationalism and socialist utopianism. It is concerned with the darker side of human nature as well as the heroic side. It is full of devils and demons, ogres and monsters, knights and errant maidens, a world far removed from shining chrome balustrades and terrazzo floors. Someone once said the opera should only be performed in old buildings and there is enough wisdom in that statement to make me feel uncomfortable with Ott's interior sketches. I cannot imagine, for example, the swan in *Lohengrin* gliding silently through one of those sparse geometric arches. I can see the setting here for a Brecht play or *Waiting for Godot*, but for grand opera, it is simply incongruous.

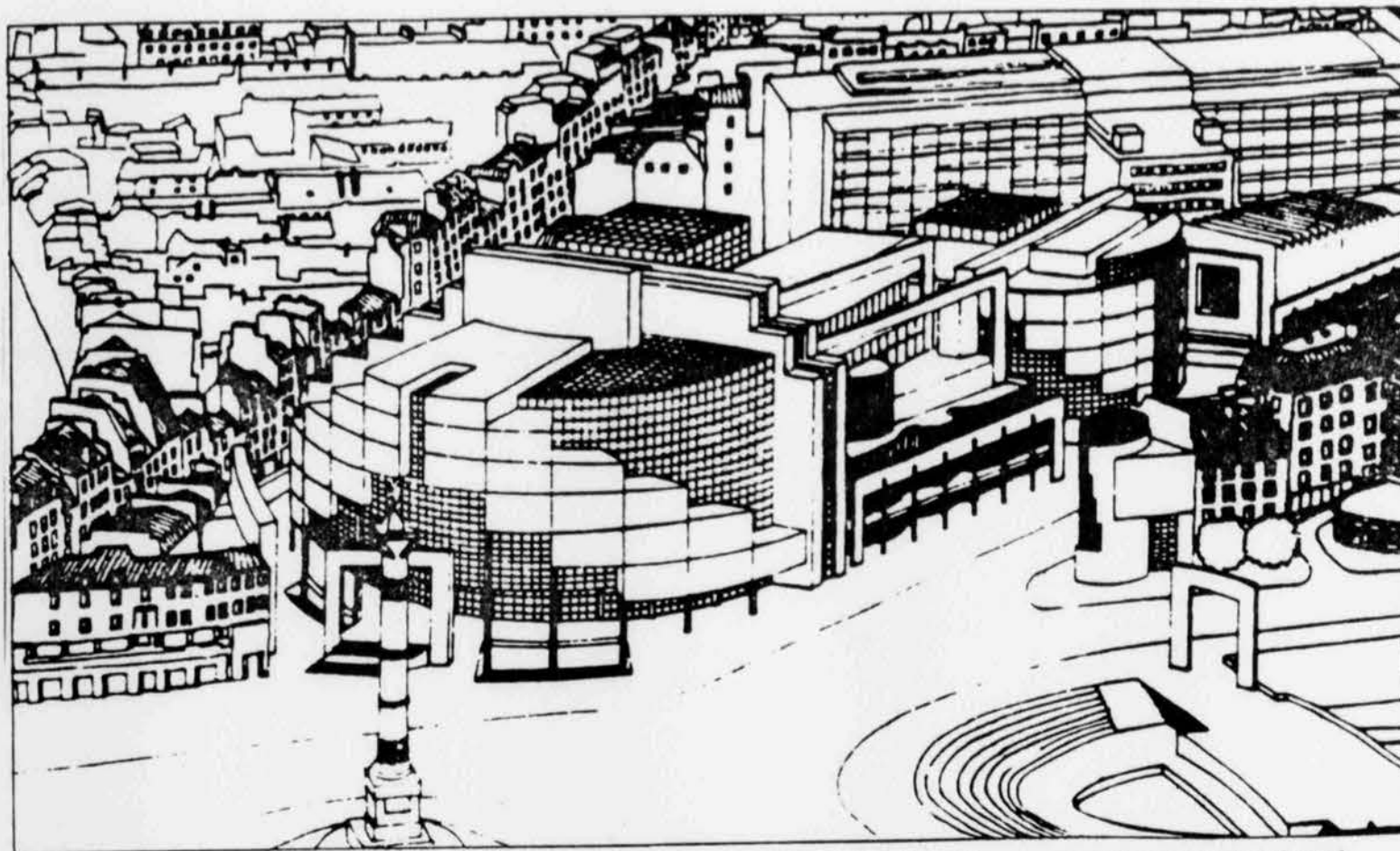
Optimistic age

We architects are a peculiar lot. We dream of the grand commission for the infinitely knowledgeable client fortified by unbounded riches and profound cultural insights. In

reality though, we know this only happens in story books. While Garnier is still immortalized by his opera house and Ott may well be for his, we must remember that this is a different time filled with happens in story books. Unlike the 19th century with its grand opera houses, this is a different time filled with bizarre inconsistencies and instant celebrities and villains. The old opera house was launched into an optimistic age where progress appeared unlimited and where performers, composers, craftsmen and architects all seemed to reflect a common harmony.

If I could believe that Mitterrand was commissioning this building out of the same spirit of harmony and optimism that produced the Palais Garnier, the present Paris opera house, then Ott would have my unreserved congratulations because when all is said, this is a great coup for him.

Unfortunately, I merely see the beleaguered French president building his monument as one last salute to his socialist world that might have been and in the end, nobody seems to want. If this is the case, then it explains if not justifies, the marketing of a dying 19th-century art form that few people seem to need wrapped in a waning architectural style that few people seem to like.



Sketch of Carlos Ott's proposed Paris opera house as it will look in its surrounding neighborhood.

Appui sans équivoque de l'OSM

Marcoux ne se mêle pas de la controverse autour de Cadillac-Fairview

ALAIN DUHAMEL

Le ministre des Affaires municipales n'a pas l'intention de substituer à la responsabilité des élus municipaux dans l'adoption d'un règlement de zonage relatif au projet de la société Cadillac Fairview dans le centre-ville de Montréal.

« Pour nous, il y a une chose très claire: la responsabilité d'un plan d'urbanisme appartient aux élus locaux », a déclaré M. Alain Marcoux, de passage, hier, à Montréal.

« Ce n'est pas parce que nous accordons une subvention à un projet que l'on doit enlever des responsabilités aux élus locaux », ajoute-t-il.

Le gouvernement québécois contribue une somme de \$30 millions à la construction de la salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal, intégrée au centre de commerce de la société Cadillac Fairview avenue McGill College, comptant ainsi s'équiper à moindre frais d'une salle de première qualité.

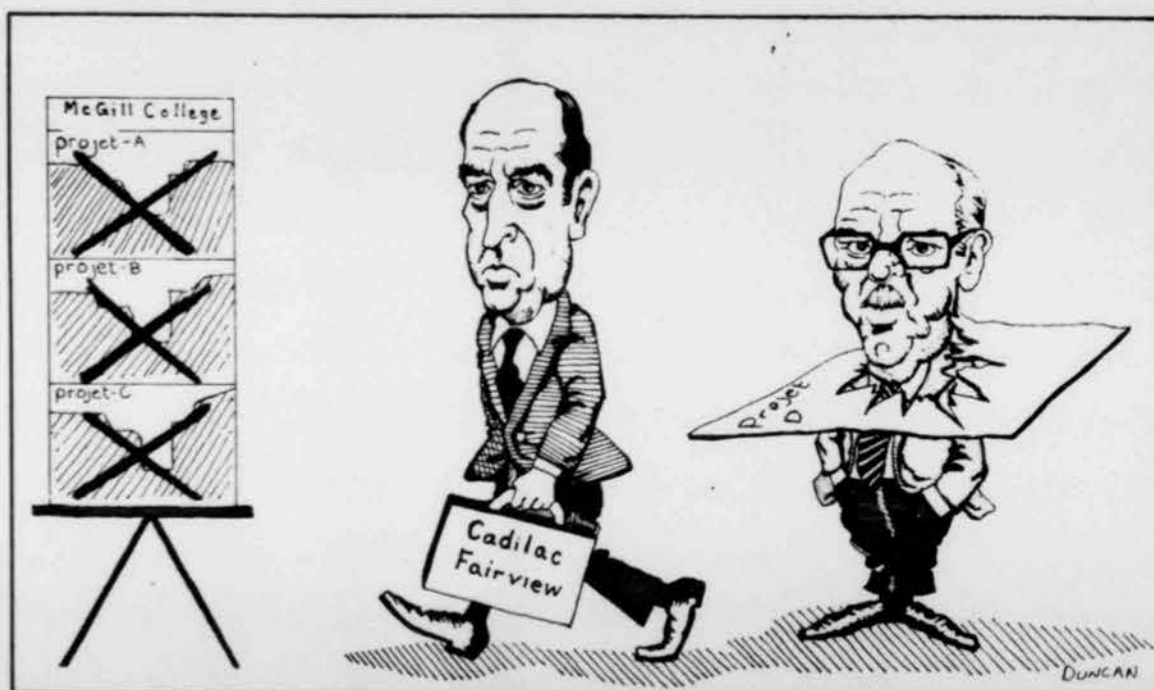
Hier, dans une déclaration publique, le directeur de l'OSM, M. Zarin Metha, affirme son appui « sans équivoque » au projet tel qu'il se présente maintenant. « La construction de la salle telle que présentement planifiée serait normalement impossible à réaliser, même au double du coût envisagé actuellement », déclare le directeur de l'OSM en rappelant que jamais dans son histoire l'orchestre

n'avait eu un tel succès populaire auprès du public montréalais et un tel rayonnement dans le monde.

L'OSM, satisfait de l'emplacement et de ses liens avec le métro, a participé à la préparation des plans et devis. « Nous avons eu toute la latitude désirée en ce qui concerne les choix relatifs à l'accoustique et à la structure de la salle de concert. Dès la première heure, nous avons pu participer avec le gouvernement, au choix des architectes, des consultants et des experts qui s'affairent à dresser les plans et les devis que les promoteurs se sont engagés à exécuter. »

Au nom de cet équipement culturel et de l'importance de l'investissement (Le projet dans son ensemble est évalué à \$120 millions) dans la relance de l'économie, le gouvernement québécois a accordé des pouvoirs extraordinaires d'expropriation à la Ville de Montréal. L'administration municipale, de son côté, était disposée à compromettre son projet d'élargissement de la rue McGill College.

L'affaire soulève cependant une vive opposition dans plusieurs milieux, notamment chez les autres propriétaires et locataires de la rue McGill College qui y ont investi un demi-milliard en comptant sur l'aménagement d'une grande avenue telle que le projetait l'administration municipale depuis quelques décennies.



Cadillac-Fairview: un projet insolent...

Je m'étonne que L'ADMINISTRATION DRAPEAU-LAMARRE n'offre pas un refus catégorique au projet de la compagnie torontoise CADILLAC-FAIRVIEW, rue McGill College, à Montréal, alors que la majorité des intervenants s'oppose à la construction de ce complexe, qui n'avantagera personne, sauf les promoteurs de Cadillac-Fairview. Les pressions sur la Ville de Montréal sont évidemment énormes car il s'agit d'une affaire de \$120 millions. J'y vais même un peu de chantage quand je lis, dans l'édition de vendredi de la Gazette qu'un certain BERNARD FINESTONE, du BOARD OF TRADE, se permet d'exprimer l'opinion «que les milieux financiers internationaux hésitent toujours avant d'investir à Montréal parce que chez nous, on a la réputation de bloquer les projets d'envergure». Il est à espérer que LE MAIRE JEAN DRAPEAU et son collègue, YVON LAMARRE, choisiront d'être à l'écoute de la majorité s'affichant contre ce projet, plutôt qu'à celle des promoteurs qui n'ont aucun sens de l'esthétique et du bon goût.

Citizen groups get no say on project

For the first time since Mayor Jean Drapeau took office in 1954, 'public consultation' of sorts came to city hall during the debate on the Cadillac Fairview complex last week. Yvon Lamarre, president of the executive committee of the city, invited Cadillac-Fairview, the Montreal Symphony Orchestra, the Chambre de Commerce, and the Board of Trade to speak on the floor of the council chamber at meetings Tuesday and Wednesday.

Afterwards, the *Sunday Express* asked Drapeau if this 'public consultation' was a precedent in Montreal.

'I've been here (at city hall) for a long time, but I haven't been here forever,' Drapeau said. 'It (consultation) may have happened before my time.'

Heritage Montreal and Save Montreal, two groups concerned with conserving the city's beauty, were forced to sit in the visitors' gallery and not permitted to speak at the meetings.

'There's no relation between this and what one would call public consultation,' said Mark London, director of Heritage Montreal. 'Real consultation would be to take a few weeks, sit down, analyse and debate the options.'

Cadillac-Fairview Corporation told the council that if the city did not approve the project in its present form in time to begin construction August 1, the company would withdraw the project.

Pierre Des Marais II, head of the Montreal Urban Community, is urging all MUC inhabitants to 'get involved' in adoption of the first draft of the MUC development plan. Every house on the island will receive a summary of the plan in the mail this week.

Unfortunately, Montrealers will not find it easy to have a say on the plan.

First of all, the version sent to each home, though colourful, says nothing, and probably won't get to Montrealers until after the consultation process is over, according to Pierre Leduc at the MUC press office.

So to understand the plan, one must go



Jean Drapeau and Yvon Lamarre opened an issue to public consultation last week: It was the first time in the mayor's memory.

to room 2104 of the East Tower of Complexe Desjardins, or to one's local city hall, and read it.

Montrealers who have time to do that early this week can go down to city hall Wednesday at 7.30 p.m. and give their opinion to Pierre Lorange, vice-president of the executive committee, at the four-hour hearing on the plan. If they wish to do so, they must go to the City Clerk's office in room 119 of city hall by Tuesday and register.

Whether the city of Montreal cares what they say is another matter. The city has shown no interest in discussing the plan in council.

Montreal Citizens' Movement councillor and planning critic Hubert Simard thinks the city should take much more interest in the plan.

He said the preliminary version completely avoids addressing the loss of jobs, loss of head offices, and loss of people from Montreal as these have moved to outlying areas.

'The MUC is doing the least possible in-

side the law with this plan,' Simard said.

Under Quebec law, the MUC must adopt a final version of the plan by July 1985.

People who feel they've been mistreated by MUC police might want to bring a complaint to the *Comite d'examine des plaintes* at 425 Sherbrooke St. East. But then again they might not.

Four of the committee's seven members are police. And of 309 citizens' complaints about police the committee heard in 1983, the committee rejected 257, or 84 per cent. In the same period, the committee accepted 73 per cent of complaints brought by police sergeants.

The few who pass the hurdle of that committee then go before the Discipline Committee. All discipline committee members are police.

One *comite d'examen des plaintes* member, also a Civic Party Montreal city councillor, concluded in a letter appended to the committee's 1983 report that the reason the committee dismissed so many citizens' complaints is that 'certain citizens,

either by the impulse of the moment or by malice, try to obstruct policemen...and the committee is the ideal tool to deploy their vengeance.'

The president of the committee, Yves Ouellette, admitted the committee is 'not perfect.'

Ouellette suggested to the MUC police that, in cases involving citizens, the Discipline Committee have civilian representation, and that the *comite d'examen des plaintes* have a majority of civilian members. In Toronto, there are no police on a similar committee.

But Ouellette will leave the committee in July, and said, 'I've made my recommendations. It's up to the police to decide.'

The MUC Public Service Commission plans a public hearing to discuss these procedures for complaints, some time in the fall.

Since Denis Lortie's May 8 machinegun attack on the National Assembly, the city has hired four extra security guards to patrol city hall. The Securibec guards prevent anyone from going above the ground floor of the building, except executive committee members, employees, journalists, and those holding appointments.

The guards search every journalist and member of the public who enters the public gallery during council meetings; every time they go in.

The city government will soon lose what may be one of its last sound voices in urban planning. The head of the planning department Aime Desautels will soon take his pension it was announced Thursday.

Desautels, who's worked for the city 33 years, was central to the long-standing plan to widen McGill College avenue — and strongly opposed to the current Cadillac-Fairview shopping centre plan, which will not permit the widening.

He's also been central to preserving Old Montreal. 'We have only begun, in Montreal now, to recognize the beauty of our cradle,' he said.

Pour Parizeau, le projet de Cadillac Fairview répond à un besoin pressant

■ Pour le ministre des Finances du Québec, il importe de créer le maximum d'emplois dans la région de Montréal et le projet de centre commercial et culturel de la Corporation Cadillac Fairview répond à ce besoin pressant, en plus de doter Montréal d'une salle de concert pour l'Orchestre Symphonique de Montréal.

YVON LABERGE

Au cours d'une entrevue accordée en marge du 9e Congrès national du Parti québécois qui tient ses assises cette fin de semaine à Montréal, le ministre Jacques Parizeau a dit espérer que la controverse entourant ce projet n'en retardera pas la réalisation.

« Autant les parties en sont ve-

nues rapidement à régler le problème soulevé par la galerie-verrière de l'avenue McGill College, autant j'ai espoir que les dernières difficultés seront réglées dans les meilleurs délais. C'est un projet remarquable pour Montréal », a dit le ministre.

Signataire de la garantie qui assure la participation financière de \$30 millions du gouvernement québécois pour la construction et l'implantation d'une salle de concert pour l'Orchestre Symphonique de Montréal, à condition que les travaux débutent activement en août de cette année, le ministre a réitéré que cette condition pouvait souffrir quelque délai. « Mais, a précisé le ministre, je me méfie quand certaines personnes demandent de reporter le tout pour une période de trois mois. »

Il a de plus précisé, comme l'avait d'ailleurs fait vendredi son collègue des Affaires municipales Alain Marcoux, qu'il n'était pas du rôle du gouvernement d'intervenir dans la controverse qui entoure l'adoption du règlement de zonage donnant le feu vert à la réalisation du projet.

Salle de concert

Quant à son collègue des Affaires culturelles, M. Clément Richard, il a parlé de l'importance que revêt la construction d'une salle de concert pour l'Orchestre Symphonique de Montréal et, surtout, sans qu'il en coûte trop aux contribuables québécois.

« Je n'aurais jamais pu obtenir \$45 millions pour la construction d'une salle de concert, a dit

le ministre. Il ne faut pas oublier que nous n'avons pas à payer pour les infrastructures, que ce soit pour le stationnement et autres services. Il y a aussi l'OSM qui s'engage à lancer une souscription publique pour amasser \$12 millions afin d'assumer les frais d'exploitation. »

Par ailleurs, c'est aujourd'hui qu'on devrait connaître la position adoptée par les régions Montréal-Centre et Montréal-Ville-Marie au sujet du projet de centre commercial et culturel de la Corporation Cadillac Fairview. Ce complexe prendrait place sur le quadrilatère formé de la rue Sainte-Catherine, de l'avenue McGill College, du boulevard de Maisonneuve et de la rue Mansfield, et construit au coût de \$120 millions, dont \$30 millions fournis par le gouverne-

ment du Québec dans le cadre du plan de relance économique annoncé en novembre dernier par le premier ministre René Lévesque.

Le PQ en



congrès

Montréal, modèle de la soumission

Le centre commercial Cadillac-Fairview « n'est pas un mauvais projet », dit le maire Jean Drapeau. Il a raison : le projet comporte des avantages et des qualités. En fait, là n'est pas la question : il ne s'agit pas de choisir entre le bien et le mal, entre la vertu et le vice, entre la vie et la mort. Pour éclairer le débat, il faut apporter un peu plus de nuances.

La construction du Palais des congrès de Montréal n'était pas un mauvais projet non plus : Montréal a besoin d'infrastructures capables d'attirer le tourisme et de faciliter l'entrée de capitaux au Québec. Sauf que c'est un bon projet mal situé : on aurait voulu le dévaloriser à sa source qu'on n'aurait pas agi autrement. On peut se gargariser en calculant le nombre d'ouvriers qui y ont travaillé et le nombre d'entreprises québécoises qui y ont participé. Mais on ne répond pas, ainsi, aux objections contre son emplacement.

Québec a choisi ; Montréal a laissé faire.

Même raisonnement pour la Maison des sciences et de la technologie : bon projet au mauvais endroit. Encore là, Québec a fait son choix ; et Montréal s'est incliné.

Variation sur le même thème pour le complexe Guy-Favreau : cette fois, c'est Ottawa qui a imposé son monstre. Montréal n'a pas bougé davantage. C'est l'habitude : quand on lui offre un projet, l'administration municipale accepte d'emblée le cadeau avec reconnaissance et soumission.

« Quand on a 12 pour cent de chômage, dit le maire de Montréal, on ne se soucie pas d'urbanisme. » Le sophisme est séduisant ; mais il demeure un sophisme. À preuve, la Commission d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal, présidée par M. Pierre Lorange, vice-président du comité exécutif de la ville de Montréal, vient de remettre un imposant résumé de la proposition préliminaire d'aménagement du territoire de la CUM.

« Ce schéma d'aménagement du territoire de la CUM revêt une grande importance pour l'avenir en tant qu'outil de développement... », dit M. Pierre des Marais II, président de la CUM. On aménage le présent pour s'offrir un meilleur avenir collectif.

Mais il faut être fort pour négocier avec Cadillac-Fairview, surtout quand le groupe annonce qu'il présente une version « non négociable ». On peut utiliser l'appui d'experts-conseils en location de bureaux, comme les Immeubles Léopold : ces derniers se rangent de tout coeur du côté de Cadillac-Fairview et ils invitent les gens d'affaires à penser comme eux. On peut aussi utiliser l'appui de la population et de ses organismes les plus représentatifs dans ce domaine, comme la Chambre de commerce et le Board of Trade. C'est-à-dire qu'on peut consulter avant la négociation, plutôt que pendant ou après. Et on peut entendre qui on veut.

À la CUM, on a compris. En présentant le projet d'aménagement, le président écrit : « Le citoyen pourra avoir son mot à dire dans l'adoption de cette proposition préliminaire... » Mais il connaît son monde : « ... Si la municipalité décide de la soumettre à la consultation lors de l'assemblée publique qu'elle peut tenir sur son territoire. » C'est une façon de se donner une force de négociation.

Bien sûr, certains groupes trouveront leur intérêt dans le projet « négociable » de Cadillac-Fairview parce que « ce n'est pas un mauvais projet ». Le problème, c'est qu'il oblige une municipalité, qui se veut fière, de renier sa parole donnée, de renoncer à des projets d'avenir et de s'éloigner de ceux qui vivent chez elle.

Jean-Guy DUBUC

Downtown mall to offer 4,559 jobs: Consultants

A proposed downtown shopping centre and concert hall will create 4,559 permanent jobs and add \$52 million a year in wages and \$61 million of other activity to the Quebec economy, consultants estimate.

The consulting firm was hired by the developer, Cadillac Fairview Corp. Ltd., which is seeking approval from the City of Montreal to build in the block bounded by St. Catherine St., de Maisonneuve Blvd., McGill College Ave. and Mansfield St.

The consulting firm concedes that much of its esti-

mates — 2,597 jobs, \$27 million in wages and \$45 million of other activity — is an informed guess at the effects of tourism.

The firm, Currie, Coopers and Lybrand Ltd. of Toronto, estimates that out-of-town shoppers will buy \$6.2 million worth of items at the shopping centre.

The study estimates that the project will create 1,155 jobs in the complex and another 807 jobs through its effects on suppliers and services and through employees' spending their wages.



Marcel Adam

Faut-il combattre le chômage à tout prix?

Le chef du Ralliement des citoyens de Montréal (RCM) a tenu la semaine dernière des propos qu'il pourrait regretter si jamais il devient maire de Montréal.

Intervenant dans le débat relatif à la modification des règlements de zonage pour favoriser la réalisation du projet Cadillac-Fairview, M. Jean Doré a critiqué la non-intervention du gouvernement du Québec.

Pour lui, ce gouvernement qui paie la note de la construction d'une salle de concert public aurait dû, comme il le fait par ailleurs, soumettre le «design» de l'ensemble à un processus d'examen. Il lui reproche aussi d'avoir mis le couteau sur la gorge des intervenants en insistant sur des délais de construction qui ont pour effet d'empêcher de tenir une consultation publique appropriée sur ce projet controversé.

M. Doré a raison de reprocher au gouvernement d'avoir fixé un délai qui gêne le processus démocratique autour d'une entreprise lourde de conséquences sur le développement du centre-ville. À cet égard, Québec ne se conduit pas mieux qu'Ottawa quand il attache à ses «largesses» des conditions qui servent mieux ses intérêts politiques que ceux du gouvernement ou des citoyens qu'il prétend aider.

Mais M. Doré a tort de lui reprocher de ne pas être allé plus

loin et de n'avoir pas fait une brèche dans l'autonomie politique de Montréal, en intervenant d'autorité dans l'administration de ses affaires intérieures.

Apparemment le RCM serait bien aise que Québec fasse le jeu de l'opposition au régime Drapeau et des opposants au projet Cadillac-Fairview. Mais si un jour il exerce le pouvoir à Montréal, que dira-t-il si le gouvernement du Québec décide de lui imposer sa volonté au nom de l'intérêt des Montréalais, mais à l'encontre de l'autonomie de Montréal? En vertu de quel principe M. Doré pourrait-il alors condamner une intervention qu'il appelle aujourd'hui?

Le ministre des Affaires municipales, M. Alain Marcoux, a répondu que ce n'était pas le rôle du gouvernement d'intervenir de la sorte dans cette affaire. Ce qui ne lui interdit pas d'intervenir autrement, mais d'une manière qui n'arrange pas cette fois le RCM, ni ceux qui s'opposent au projet Cadillac-Fairview.

En effet, le ministre des Finances a appuyé sans réserve le projet Cadillac-Fairview. Se faisant l'écho de l'argument majeur invoqué par le maire Drapeau, Jacques Parizeau a dit en fin de semaine qu'il est important de créer le maximum d'emplois dans la région de Montréal. Selon lui, ce projet de centre commercial et culturel répond à ce besoin, en

plus de doter Montréal d'une salle de concert pour l'Orchestre Symphonique de Montréal.

«C'est un projet remarquable pour Montréal», dit M. Parizeau. Aussi espère-t-il que sa réalisation ne tardera pas trop. Le gouvernement s'étant engagé à contribuer \$30 millions à ce projet à la condition que les travaux débutent au mois d'août, le ministre a dit que cette condition pourrait souffrir quelque délai. «Mais, dit-il, je me méfie quand certaines personnes demandent de reporter le tout à une période de trois mois.» Il faisait manifestement référence à la requête du RCM.

M. Drapeau défend ce projet d'abord et avant tout, prétend-il, à cause du taux élevé du chômage à Montréal. C'est la première fois en vingt-quatre ans, à ma connaissance, que M. Drapeau s'intéresse aux chômeurs de Montréal. Ce qui m'induit à penser que, comme d'habitude, ce sont plutôt les retombées fiscales qui le font saliver (quelque \$7 millions par an).

Je crois en revanche que M. Parizeau est vraiment préoccupé, lui, par le taux de chômage. Sans doute pour le bon motif, certainement aussi pour des raisons électorales. Dans la conjoncture, tant politique qu'économique, cet objectif à court terme a priorité sur toute autre considération, même l'intérêt économique à long terme de Montréal.

Ce qui me fait penser que pour M. Parizeau l'intérêt des Montréalais n'est pas plus prioritaire chez lui que chez M. Drapeau, c'est que, comme lui, il redoute un délai qui permettrait à la population de s'exprimer sur ce projet.

Je ne voudrais pas paraître indifférent au drame du chômage en refusant de prendre au sérieux les raisons invoquées par MM. Drapeau et Parizeau pour endosser ce projet. Mais je ne crois pas que tous les moyens soient bons pour combattre le chômage. Il ne faut surtout pas, par un empressement mal avisé ou mal inspiré, commettre des erreurs irréparables dont la population assumera des retombées peut-être plus graves que le mal dont on voulait temporairement la soulager.

A-t-on oublié le gâchis de l'autoroute Ville-Marie, cette horrible balafre qui défigure le bas de la ville, cette oeuvre inachevée qui est devenue le symbole de l'improvisation et du calcul politique? Une entreprise qui a causé des inconvénients majeurs à des milliers de Montréalais et dont le coût, aussi bien social qu'économique, ne peut s'évaluer.

Se souvient-on que ce projet avait été voulu par Robert Bourassa, qui cherchait par tous les moyens à ne pas faire mentir son imprudente promesse électorale de créer 100.000 emplois?

Nick Auf der Maur rabroue l'opposition et approuve le projet Cadillac Fairview

■ Le projet de construction d'un centre commercial nouveau style rue Sainte-Catherine, au niveau de la Place Ville-Marie, aura pour effet de consolider et d'enrichir le cœur de la ville plutôt que de dégrader certaines de ses artères, comme on le prétend parfois.

JEAN-PIERRE BONHOMME

C'est ce que soutient avec force et conviction, ces jours-ci, le conseiller municipal Nick Auf der Maur. Ce dernier représente le quartier-clef centre-ouest de la ville, un territoire qui s'étend de la rue Atwater à la Place Ville-Marie. Le conseiller et deux collègues siègent comme indépendants à l'hôtel de ville; ils ne sont donc pas intégrés au Rassemblement des citoyens de Montréal, ce groupe de conseillers qui réunit des forces d'opposition au régime Drapeau. Il ne partage donc pas l'avis de cette formation, exprimé la semaine dernière, au sujet du projet mis de l'avant par les promoteurs immobiliers Cadillac-Fairview.

Le conseiller municipal a fait valoir, au cours d'une entrevue accordée à LA PRESSE hier, que la principale opposition au projet controversé, celle de la Chambre de commerce et du Board of Trade, ne repose peut-être pas entièrement sur des raisons d'intérêt collectif. Certains des dirigeants de ces deux organismes, a-t-il avancé, « ont des intérêts directs dans l'administration et la propriété de compagnies de promotion immobilières concurrentes ou voisines ».

Le conseiller a d'autre part dit avoir eu vent de ce que les administrateurs de la Banque d'Épargne envisagent la possibilité de construire, en face du projet Cadillac-Fairview, un nouvel immeuble devant loger leur

siège social. La Banque d'Épargne est actuellement propriétaire d'un édifice, au coin nord-est de l'intersection McGill — Sainte-Catherine, où elle loge une de ses succursales. M. Auf der Maur a dit que cet édifice est un très bon exemple de l'architecture bancaire et qu'il n'y aurait pas lieu de le démolir pour ériger une tour à sa place.

Le conseiller soutient principalement que le centre commercial projeté constitue « une nouvelle forme urbaine d'implantation ». Ses commerces centrés sur l'intérieur plutôt que sur la rue, a-t-il dit, ne concurrenceront pas les commerces déjà établis sur la rue Sainte-Catherine. Bien au contraire, « ils attireront une certaine clientèle de banlieue et ils retiendront au centre-ville des clientèles qui avaient déjà tendance à faire leur shopping en périphérie.

Le projet constituera un attrait touristique

■ LA PRESSE a reçu ces jours-ci le contenu d'une étude faite l'année dernière pour le compte des promoteurs Cadillac-Fairview au sujet de la rentabilité du « complexe commerces-bureaux-salle de concert » du centre-ville de Montréal. Il s'agit d'une étude maison faite par une filiale de Currie, Coopers and Lybrands (Drouin, Paquin et associés) sur la viabilité du projet mis de l'avant actuellement par le sénateur Leo Kolber en association avec l'administration Drapeau.

L'étude établit que la province de Québec devrait voir le nombre de ses touristes, surtout américains, augmenter de 2,5 p. cent par an en raison directe de la construction de ce centre

Il a indiqué que le caractère luxueux de la nouvelle implantation aura tendance à exercer une influence sur d'autres centres commerciaux centraux, tels celui de la Place Alexis-Nihon. Ceux-ci, a-t-il expliqué, devront améliorer leur intérieur s'ils veulent survivre.

Quant aux corps publics dans leur ensemble, a-t-il conclu, ils devraient favoriser l'implantation de demeures pour les classes moyennes. Il y aurait notamment lieu de construire des demeures sur les terrains que l'université Concordia a expropriés en trop. Cette intervention de l'institution a, selon lui, détourné de sa vocation tout un quartier habité.

Quant à la salle de concert devant être intégrée au centre commercial, celle-ci « aura pour effet d'animer le centre-ville le soir ».

d'achat combinant une salle de concert (des édifices importants agréables et situés au cœur de la ville).

Ce touriste, d'autre part, sera appelé, à cause de cette construction, à dépenser 5 p. cent de plus par année dans les installations touristiques de la province. En termes strictement économiques, le nouveau centre commercial, disent les auteurs, devrait permettre, au Québec, une augmentation « nette » de 1 581 du nombre d'emplois permanents. Une augmentation « nette » de \$6,2 millions dans les ventes au détail aux non-résidents est également prévue. La salle de concert elle-même, pour sa part, toujours selon l'étude, devrait créer 377 nouveaux emplois au Québec.

La saga Cadillac-Fairview continue

■ Mercredi dernier, le 6 juin, Cadillac-Fairview dévoilait son «tout nouveau» projet de développement immobilier pour l'îlot Sainte-Catherine-de-Maison-neuve-McGill College-Mansfield.

La partie commerciale du complexe gravite autour d'un mail central dont le dégagement tente de rappeler le volume intérieur d'une cathédrale. Elle possède des liens souterrains avec les Terrasses et Simpsons, et un lien aérien avec Simpsons par une passerelle au-dessus de Mansfield.

**CÉCILE GRENIER
et DINU BUMBARU**

collaboration spéciale

La salle de l'OSM est conçue sur un modèle classique européen, et recevrait un traitement distinct de celui du centre commercial, bien que les dessins présentés montrent une certaine unité dans les façades du projet. Elle est située au 4^e étage dans la partie nord de l'îlot, qui pourrait être considérée comme l'«arrière» du projet. On y accède du mail et de l'angle de McGill College et de Maison-neuve, par un lobby marqué par des marquises et un cylindre vitré. Cet accès se fait principalement par une série d'escaliers mécaniques, dans une tentative de rappel des escaliers monumentaux des salles classiques.

On prévoit aussi la construction d'une tour à bureaux qui prendrait assise sur McGill College, à cause de l'adresse prestigieuse qui s'y rattache.

Construites surtout en maçonnerie, les façades du complexe sont ponctuées de cylindres fortement vitrés en décroché ou aux angles du projet. Elles sont



Situé ainsi en plein dans l'emprise de 120 pieds prévue pour McGill College, le projet ne manquera pas d'attirer l'attention. Cadillac-Fairview récupère la perspective à ses propres fins, profitant du recul des autres bâtiments.

aussi parcourues par une corniche et un bandeau de calcaire gris, indiquant une tentative de rappel des échelles des bâtiments voisins. Il faut noter qu'une version moins préliminaire de l'enveloppe et une maquette du projet sera présentée le 18 juin prochain.

Des modifications «majeures»: changer sans changer

Bien que cette description puisse facilement convenir au projet présenté il y a quelques semaines et qui avait suscité une réaction très forte chez les Montréalais, il faut dire que le promoteur a apporté quelques modifications. Il avait laissé entendre que certains groupes seraient consultés sur ces modifications mais il appert que cette consultation ne portera que sur des détails.

La principale modification est de conserver la perspective existante sur le Mont Royal, par l'avenue McGill College. Les passerelles aériennes qui obstruaient dans la première version n'existent en effet plus. A leur propos, on peut sérieusement se demander si le projet ne fut pas présenté aussi noir que possible pour ensuite le faire approuver en gris pâle. En effet, que le promoteur ait pu vraiment croire que les Montréalais accepteraient de bloquer l'une des plus belles vues sur la montagne qui restent, laisse fort sceptique.

D'autres modifications mineures ont aussi été apportées. Elles portent essentiellement sur l'accès à la salle de l'OSM et sur l'enveloppe.

Des modifications réelles restent possibles

Malgré ces remaniements, le concept original demeure. L'élimination de la passerelle et de la verrière qui obstruaient McGill College ne fait finalement que révéler la forme du bâtiment qu'elles reliaient aux Terrasses, et qui empiétait déjà sur l'emprise prévue du «boulevard» McGill College. En justification de quoi, Cadillac-Fairview avance qu'on ne peut construire de projet économiquement viable en conservant le principe d'une rue élargie à 120 pieds: les dimensions de la salle de l'OSM, disposée le long de de Maisonneuve, l'en empêchent.

Or, en examinant le site, on se rend compte des multiples possibilités qu'il offre à cet égard. Avec certaines modifications au plan, on peut aisément concevoir une salle de concert axée nord-sud.

De plus, on peut questionner sérieusement la présence de l'OSM sur ce site. De cette présence ne dépend pas la viabilité du projet, au dire même de Léo Kolber, président de Cadillac-Fairview. Elle constitue dans les faits un moyen de réunir tous les terrains de l'ilot, un tel édifice public permettant à la Ville de les exproprier. Pourtant, une association avec les autres propriétaires est sans doute concevable.

La maison de l'OSM pourrait alors facilement s'ériger sur le site de la Place des Arts, ce qui serait beaucoup plus prestigieux que de s'associer avec un centre commercial. De plus,

elle contribuerait à renforcer l'idée d'un ensemble culturel qui regrouperait plusieurs équipements. Déjà propriété du gouvernement du Québec, cet emplacement lui fournirait les mêmes avantages (infrastructure, lien avec le métro, stationnements...).

La future tour à bureaux, située directement sur McGill College, pourrait aussi être déplacée vers l'ouest tout en conservant son accès de prestige par McGill College. On éliminerait ainsi ce volume important qui dominera tout l'espace du boulevard. De plus, même si elle n'est pas indiquée sur aucun des plans actuels, on doit savoir qu'elle ne pourrait que difficilement être construite ailleurs sur l'ilot, ses ascenseurs étant déjà prévus à cet endroit.

De façon générale, en abandonnant l'idée d'un concept intériorisé de centre commercial, on pourrait facilement développer une distribution des activités et un découpage de l'ilot beaucoup plus profitable aux autres rues avoisinantes. Par exemple, concevoir un rez-de-chaussée de boutiques ouvrant sur la rue et conserver aux étages supérieurs une structure semblable à celle qui est proposée maintenant avec un mail moins profond. Par exemple aussi, développer un bâtiment étagé sur le principe de celui du Dominion Square Building.

Un mail dont on n'a même pas jugé des effets

La présence du mail intérieur, bien qu'elle maximise les profits du promoteur, est fondamentalement nuisible à l'activité des rues de ce secteur. Une enquête menée à travers le Canada (voir la chronique Architecture de l'édition du 12 mai dernier de La Presse) démontre à quel point ce type de projet peut avoir des conséquences catastrophiquement sur le commerce sur rue. D'autres villes possèdent en effet des exemples réels de ce type d'intervention: Toronto et Vancouver et leurs Eaton Center et Pacific Center, Ottawa et le Rideau Mail..., qui ont toutes conduit à la chute des rues commerçantes existantes.

Impact visuel et économique

Tout comme la forme du projet, sur laquelle il est beaucoup plus facile d'émettre un jugement, son impact au plan urbain a fait l'objet d'une vive réaction. L'opinion de différents professionnels de l'aménagement a été ici recueillie à ce sujet.

Rejointe dimanche, à son retour de voyage, Phyllis Lambert n'a pu commenter les modifications apportées au projet, n'en ayant pas vu les dernières esquisses.

Elle voit ce projet comme un simple grand magasin qui ne sera pas plus dommageable que ne le sont Eaton, La Baie ou Simpsons. «Je me suis posé des questions au sujet des passerelles et de leur effet au niveau de la rue. À Toronto, par exemple, l'effet a d'abord été négatif, mais l'activité semble peu à peu s'être rétablie.

«L'important, c'est de conserver le caractère commercial de la rue Ste-Catherine et de diversifier l'activité sur le boulevard de Maisonneuve. On pourrait, par exemple, mettre à l'étage de la rue une bibliothèque de l'OSM. Il faudrait aussi paysager cette voie entre les rues Peel et Union.»

Quant à l'élargissement de la rue McGill College à 120 pieds, elle trouve intéressant le projet des étudiants de l'U de M, créant une série de places dans les parties élargies de l'avenue. «Conserver le petit bâtiment du Woolworth, sur Ste-Catherine, créerait un espace spécial qui donnerait une qualité intellectuelle assez forte à cette rue. (...) Il faut créer pour cette rue un plan magnifique, dessiné par de grands architectes et approuvé par la Ville.»

L'élargissement reste cependant difficile avec la salle de concert. À la question de savoir «si l'on ne pouvait pas changer l'orientation de la salle de l'OSM à cette fin», elle admet qu'il s'agissait là d'une possibilité sur laquelle on pourrait réfléchir.

Le meilleur ou le seul choix?

Hubert Chamberland, président de l'Ordre des Architectes

du Québec, en son nom personnel et en celui de l'OAQ: «Cadillac-Fairview nous dit que c'est la la meilleure solution. Mais la meilleure basée sur quoi? C'est le seul promoteur et le seul projet. Si le gouvernement a \$30 millions à dépenser, il peut faire appel à plusieurs promoteurs, qui ont plusieurs sites, et alors choisir la meilleure solution.

«En ce moment, on fait de l'instant planning: à peine deux ou trois jours, on a un nouveau projet. Il faut concevoir un plan d'aménagement général pour le centre-ville, même s'il pourra être modifié par la suite. Il faut des principes pour gouverner les actions.»

M. Chamberland note ensuite que Ste-Catherine et de Maisonneuve sont des voies ponctuées d'événements particuliers (Forum, Place des Arts...) et que l'idée d'y ajouter des activités originales semble intéressante. Elle devrait cependant faire l'objet d'une certaine consultation: «... qu'on nous présente des solutions et qu'on choisisse la meilleure.»

Il lui apparaît aussi important de respecter le concept d'élargissement pour McGill College, et primordial de consulter les différentes personnes impliquées si l'on décide de changer les règles du jeu.

Une meilleure solution, pour Cadillac-Fairview

Pour Jean-Claude Marsan, architecte et urbaniste, «les changements sont minimes: on a simplement laissé tomber le blocage de la perspective. Mais conserver la rue à 60 pieds me semble insuffisant.»

«L'OSM est toujours juché très haut. Sa présence sur ce site lui profite autant qu'au promoteur mais elle devrait se situer sur Ste-Catherine. Lorsque l'on dit que c'est la meilleure solution, c'est en fait la meilleure solution pour Cadillac-Fairview. L'OSM est une arme pour obtenir l'inconcevable, et le promoteur fera tout pour l'avoir. De fait, c'est au gouvernement du Québec d'intervenir pour faire respecter le principe du 120 pieds.

«Il serait bien imprudent de ne pas se préoccuper de ce qui

se construit en périphérie où l'on attire lentement depuis des années la clientèle des villes. (...) Pour choisir quoi faire pour renforcer la rue, il faut faire des études d'impact.»

Jean-Claude Marsan reste de plus convaincu de la possibilité de situer la salle de concert dans un axe nord-sud, et ce jusqu'à preuve du contraire.

«À mon avis, la perspective élargie est la meilleure façon de mettre la rue en valeur. Il est important qu'elle soit formelle et classique et non pas sinueuse comme le propose la Ville et qu'elle fasse l'objet d'une étude approfondie d'aménagement.»

Repenser tout le centre-ville

Pour l'urbaniste Christophe Caron, les changements apportés ne règlent pas le problème de fond qui relève de l'intériorisation et de la densité de construction. Il faudrait diminuer des trois quarts le nombre des commerces. La salle de concert devrait avoir son entrée sur Ste-Catherine, avec des commerces de chaque côté, suivant ainsi un prototype montréalais, le Monument national.

«Il faut établir des procédures pour la sélection des équipements culturels. Il faut étudier la question de l'aménagement du centre-ville de A à Z. On ne devrait jamais tomber dans le panneau du chantage du genre «C'est ça ou rien». Cette attitude est nettement inacceptable.

«L'ouverture à 120 pieds serait bénéfique dans un centre-ville densément construit, mais l'aménagement de cette voie doit faire l'objet d'études et d'un concours ouvert aux architectes-paysagistes et aux designers urbains. Cette rue doit avoir sa propre cohérence, un minimum de continuité: il n'y a pas de discussions possibles là-dessus. D'ailleurs, on doit noter que le bâtiment projeté de Cadillac-Fairview sera grandement mis en évidence par le dégagement que respectent les autres projets.»

Les milieux d'affaires

Rejoint à son retour du congrès de la Chambre de commerce, à Montebello, où il en fut élu président, Phil O'Brien trouve les changements insuffisants.

Mais Cadillac-Fairview a consenti à consulter les propriétaires et les locataires. La série de rencontres avec eux commencera vendredi, et se poursuivra toute la semaine prochaine.

Pour lui, la question n'est pas «ce projet ou rien», mais bien «ce projet ou quoi d'autre». Cadillac-Fairview, lorsqu'il empiète sur un espace public, devient redevable aux citoyens. L'élargissement de McGill College est primordial.

En ondes dimanche matin, Pierre Goyette, président de la Banque d'épargne, s'inquiétait toujours à propos de la double passerelle sur Mansfield, de l'utilisation à des fins privées d'un espace public — utilisation qui pourrait avoir un impact négatif pour la rue, et qui est discriminatoire en un certain sens car la compétition n'y a pas droit. Rejoint mardi matin, M. Goyette ajoute «La Ville avait homologué pour l'élargissement de l'avenue certains espaces dont le dernier morceau est le terrain où s'élève le Woolworth. Que cette mesure extrême soit utilisée par un pouvoir public à des fins privées inquiète.»

Quelles sont les options qui restent face à ce projet? L'élargissement de McGill College, et une révision du projet en profondeur, quitte à le refuser complètement.

Une diminution des espaces commerciaux, la construction d'une tour à bureaux dans la première phase du projet. La rue serait alors toujours élargie et le complexe intégrerait encore la salle de concert.

Le projet tel quel, qui crée un précédent sur lequel pourraient s'appuyer d'autres promoteurs pour la construction de passerelles.

Prendre quelques mois pour reconsidérer le découpage de l'ilot et la distribution des différents éléments du projet.

Après tout, comme le disait Alan Saskin en conférence de presse, c'est là la 22e version du projet de Cadillac-Fairview pour ce site, et la seconde rendue publique.

La rue c'est la ville

Pour Patrick Blouin, architecte, «Les changements apportés au projet ne font qu'atténuer l'effronterie par trop évidente de la première proposition dévoilée. Les enjeux réels demeurent de maximiser des profits. L'équilibre normal des intérêts en jeu est rendu impossible par la démission et la myopie de nos élus.

Il est plutôt ironique que le ministre des Affaires municipales, sous prétexte de non ingérence, refuse de prendre position dans le débat, alors que c'est justement le gouvernement du Québec qui par son intervention substantielle de \$30,000,000 rend justifiable cet imbroglio.

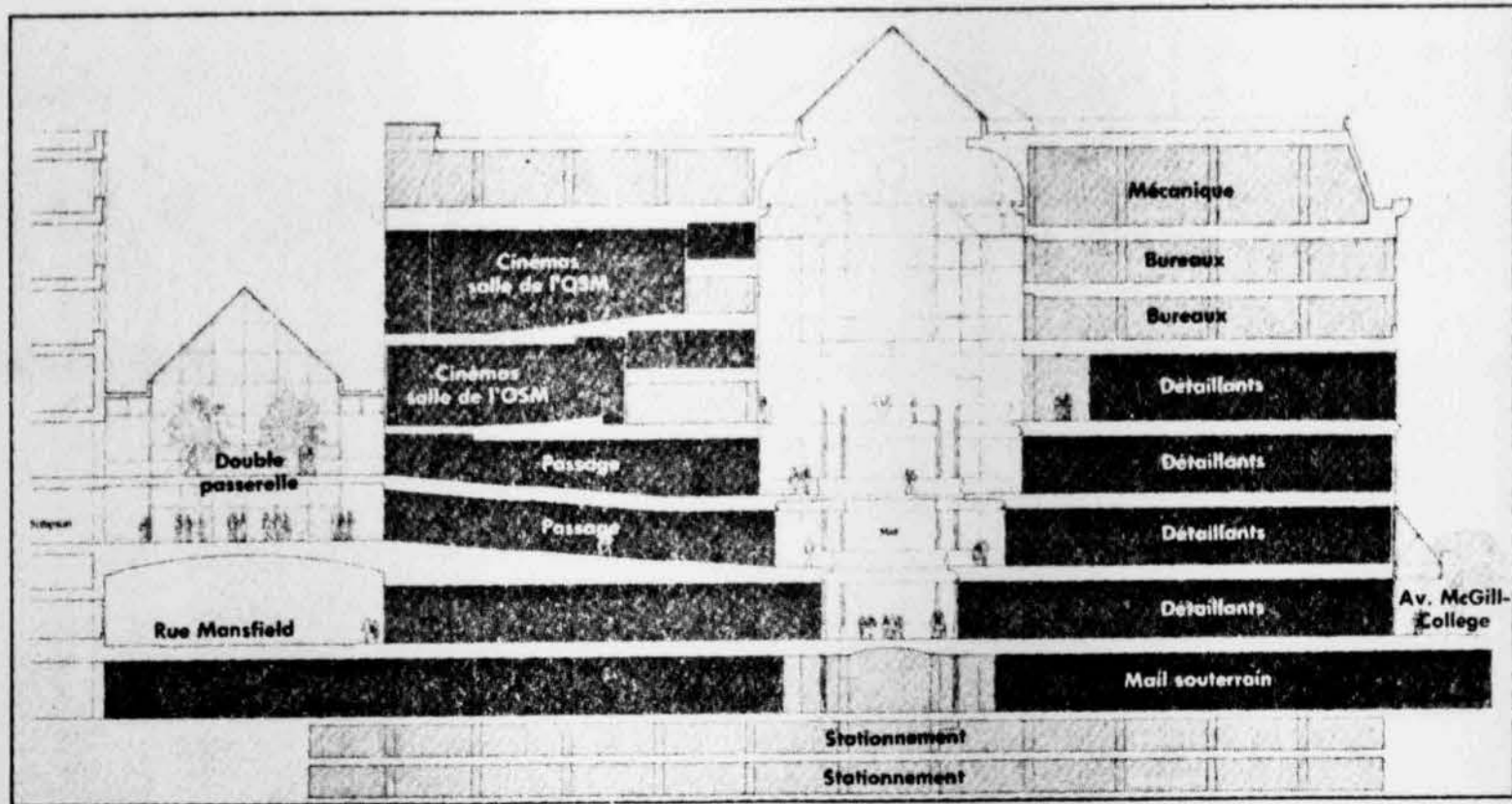
«Les changements apportés sont purement cosmétiques et font partie d'une stratégie de repli bien orchestrée. Quant à la présence de l'OSM dans le projet, les comparaisons avec le

MOMA (Museum of Modern Art) à New York sont plutôt malhonnêtes et ne font que brouiller la question. Le MOMA n'est pas utilisé pour déjouer les règles du jeu urbain et pour implanter un énorme centre d'achat dont l'impact est volontairement caché. D'autre part le MOMA se finance lui-même dans l'opération. Woah les sophismes!

«Nous avons au centre-ville Place Ville-Marie, Place Bonaventure, Eaton, les Terrasses, La Baie, Simpsons, il ne faut surtout pas ajouter un autre centre commercial. Ce site est l'un des plus cruciaux de l'avenir de Montréal. C'est là qu'on est en train de vouloir consolider la domination absolue de la ville parallèle sur la ville réelle. C'est l'avènement de la domination irréversible de la structure parallèle sur la rue. Et la rue c'est la ville. «L'underground» et «l'above ground» sont en train de culbuter le «grand». Au plus, tout ce dont nous avons besoin à cet endroit sur le plan commercial, c'est une Volkswagen-Fairview, ou encore mieux une Civic-Fairview. Pour l'amour du centre-ville, surtout aucune, aucune passerelle aérienne et gare aux dérivations souterraines intempestives.

«La perspective de 120 pieds est primordiale et pour reprendre les mots de M. Kolber, elle n'est pas négociable. Si on rate le 120 pieds intégral, ce sera assurément l'un des plus grands ratages urbains que Montréal aura jamais connus. Ce serait une victoire débilite de la mesquinerie sur le dynamisme.

«Il faut aussi parer un coup que je vois venir depuis quelque temps, celui de la préservation du Woolworth. C'est, vu l'importance de l'enjeu pour Montréal et la valeur aléatoire du bâtiment, un argument complètement farvenu. Mais quand on doit faire flèche de tout bois...»



Coupe du bâtiment à travers le mail, de bas en haut, de deux étages de stationnement et le mail souterrain. Aux niveaux 2 et 3, on retrouve la double passerelle vers Simp-

son et la salle de concert se situe aux niveaux 4 et 6, à l'arrière.

Downtown councillors debate McGill College project

City is changing development rules

by John Gardiner

Montreal Citizen's Movement

The Montreal Citizens Movement (M.C.M.) is keeping good company these days. From the outset we opposed the proposed development by Cadillac-Fairview of the block bounded by McGill College-de-Maisonneuve-Mansfield-Ste. Catherine. Since then the Chambre de Commerce, the Board of Trade, the professional Associations of Architects and Urban Planners, the Liberal Party of Quebec, editorialists, Heritage Montreal and thousands of concerned Montrealers have voiced their opposition to the project.

It should be pointed out that the Cadillac-Fairview project cannot be realized without the cooperation of the Drapeau-Lamarre Administration, for two reasons. First Cadillac-Fairview was unable to assem-

ble the land on the block. It presently owns 60% of the surface area. In December 1983 the city was given special powers by Quebec to expropriate the entire block. The City now plans to lease back the land to Cadillac-Fairview for 75 years. The justification for such a move — what legitimizes the land assembly process for "municipal purposes" — is the inclusion of a concert hall.

The second municipal initiative involves the necessary zoning changes. City Hall must pass special zoning bylaws for projects involving construction on 40,000 square feet of land or more. Cadillac-Fairview proposes to build over 800,000 square feet of commercial space including about 20% reserved for the concert hall.

The development guidelines for the downtown area have been modified to accommodate Cadillac-Fairview. Although the

view of the mountain from Ste. Catherine Street has been partially preserved, McGill College will *not* be widened if the present proposal is adopted. The plans and the promises of the City have fallen in favour of Cadillac-Fairview interests. All developers have respected the City's intent to widen McGill College to date; in fact the street will be 120 feet wide north and south of the Cadillac-Fairview project. But instead of a potential landmark development which could humanize the downtown we will be getting a crooked little street. Those who built before Drapeau changed his mind now have a broken promise; those who build after Cadillac-Fairview will have to respect the old rules.

Cadillac-Fairview will also be allowed to build an overhead passageway

linking their building to Simpsons and converting Mansfield street into a tunnel. The City has traditionally refused such passageways. The Urban Planning Department still opposes them. But Drapeau, his passive councillors and M.A.G. appear poised to introduce this development disaster to downtown Montreal.

Though Drapeau claims the experience will not necessarily be repeated, the fact remains that other developers will be making similar proposals to the City. In fact two other projects involving overhead passageways across Union University and Metcalfe Streets have already been submitted to the city. It will be difficult to refuse these requests if Cadillac-Fairview is given the green-light.

The credibility of Montreal is at stake. If Cadillac-

Fairview is allowed to proceed, special favours to a developer will be a matter of public record. And Montreal's ability to develop the downtown area will be severely undermined. Who could trust the word of the Drapeau-Lamarre administration? What special considerations will be accorded next?

It has become painfully clear that the City needs a downtown development plan in order to proceed in a clear and coherent fashion to the redevelopment of this key commercial area. Without such a plan the Drapeau Administration is open to "take-it-or-leave-it" ultimatums such as the Cadillac-Fairview proposal. From the Palais des Congres to Guy Favreau and the Old Port, the downtown is being planned by others while the Drapeau administration looks on passively.

No studies have been carried out on the economic impact of the project. How many more stores can Ste. Catherine Street support without adversely affecting the existing retailers? What will be the effect on shoppers of an interiorized shopping mall on the street? No studies have been carried out on possible traffic circulation problems either.

The President of the Board of Trade has called the project "repugnant". Drapeau has stated that he would have preferred a different project. Jacques Parizeau has indicated that there is no urgency to commencing construction of the concert hall. Other developers are presently at work on alternate projects that would respect the integrity of McGill College. The opposition is unanimous not only in condemning the project, but in calling for public consultations over a 90 day cooling-off period.

MCM position can be summarized as follows: widen McGill College as promised; no overhead passageway; carry out economic impact studies and public consultation over the next 3 months to establish clear ground rules for development in the downtown.

At this point it is not clear if the Drapeau Administration will listen to public demands or sell-out to Cadillac-Fairview. For us the conclusion is clear: if Cadillac-Fairview cannot respect the few development traditions we now have, then someone else should develop the block. Why not a public contest for a world-class concert hall and other commercial development of this key strip of land?



Cadillac-Fairview's conception of the project looking north.

Project will benefit downtown core

by Nick Auf der Maur
Municipal Action Group

Much of the controversy and misunderstanding emanating from the Cadillac-Fairview McGill College project could have been avoided if we had a proper institutionalized hearing process at city hall.

If we had a planning committee at City Council, we could have heard interested parties. It would have been ordered and coherent. All the facts and arguments would be made public, and councillors then could have come to a proper, reasoned decision.

Unfortunately it doesn't work that way. So, as the councillor for the district concerned, I have to conduct my own consultation, look into the arguments, talk to people and come to a conclusion as best I can, the way I have been operating for the past ten years.

And I have been following the McGill College development schemes for as long as I've been a councillor, have been intimately aware of all proposals, and have met with most of the officials involved.

The conclusion I have come to is that the Cadillac-Fairview project would be a great benefit to downtown and its residents for the following

reasons:

The Montreal Symphony music hall: For \$30 million in provincial funds, taxpayers will get a concert hall that would cost from between \$50 and \$70 million elsewhere. The developer assumes all land and infrastructure costs — such as parking — as well as guaranteeing against cost overruns.

All recent public development investment — Place des Arts, Guy Favreau, Place Radio Canada, the Palais des Congrès, Complexe Desjardins — have been made with the view of pushing the city centre further east. None of it has been done to improve the downtown core, where most private development has gone naturally. If the Cadillac-Fairview project doesn't go through, the new concert hall — if it ever got built which is doubtful — would go east or in the Old Port.

The size and configuration of a 2,600-seat concert hall, plus the necessary low-level retail space necessary to subsidize it, makes it difficult, if not impossible to build on a smaller block.

Boulevard Already Dead

The arguments for a two-lane boulevard are not convincing. The plan as it was put forward following the construction of Place

Ville Marie, called for a Champs Élysée scheme of an integrated, architectural whole, with buildings of similar stone and design on each side. That plan was abandoned by Mace in 1965, and so the street has become a diversified development.

One of the problems with de Maisonneuve Blvd. in recent years is that it is becoming a canyon, perhaps destined to be another Dorchester Blvd. What would another two-lane boulevard, flanked by highrise towers, leading nowhere, adding nothing to traffic patterns, do?

We have a lot of public money invested in downtown infrastructure — metro lines, streets, sidewalks plus a lot of private investment in such things as underground parking and restaurants, all designed for lots of people. Yet they are underutilized after six o'clock. The biggest activity on Dorchester Blvd. and St. James streets

at six o'clock is running traffic lights.

And downtown streets abandoned to the night breed crime, aside from being inefficient use of our resources.

The addition of a concert hall on de Maisonneuve and 2,400 new cinema seats will ensure an area of downtown will have people-oriented activities, will keep up the street population on what otherwise would become an empty canyon.

Mountain View Improved

The mountain view will in no way be obstructed. In fact it may well be improved because the proposal is lower rise than one of the buildings already there. Not one centimeter of the present view is obliterated.

I have gone to McGill College and measured what additional view would be created if a two-lane boulevard were creat-

ed. It amounts to twelve paces as you cross McGill College... and only if you're looking up the street instead of watching out for cars.

As for walking up McGill College, well you'd get the same view as you do now, as you will if the Cadillac-Fairview project goes through.

If the Cadillac-Fairview project isn't approved, there is no guarantee anything else will be built. In fact, it is likely that those existing parking lots will remain vacant for another seven or eight years.

Going ahead means the immediate creation of 3,100 construction jobs for two years (6,200 people years is the estimate) in an investment of \$130 to \$140 million.

With the redevelopment of the old building that housed Toe Blake's Tavern at Guy St., plus the possible sprucing up of the interior of Alexis Nihon Plaza. St. Catherine St. will be revitalized as a shopping street centre.

With recent, huge suburban shopping centre

developments, downtown's share of the whole Montreal region market has been declining steadily. That's why Eaton's, the Bay and Simpson's have invested so much in internal re-modeling. It's a desperate struggle to compete with suburban shopping.

Spurs Other Development

The Cadillac-Fairview project will help attract new customers for the whole of downtown. It may spur long-delayed plans for an enlargement of Simpson's. It would be of benefit to everyone — just as retail shops in Place Ville Marie, Place Bonaventure, 2001 etc. have been of benefit to everyone because they help draw more people.

What about promises supposedly made to other developers? Two weeks after Cadillac-Fairview made its announcement, First Quebec Corp. announced it would build at \$40 to \$50 million Indus-

trial Life head office building on the vacant lot at the north west corner of de Maisonneuve and McGill College, opposite the big blue BNP building. The boulevard concept will be applied there, from the slightly off centre Roddick Gates down one block.

Eugene Riseman of First Quebec has been the champion of the old plan for the past twenty years. And he's building.

All in all, looking at the economic, esthetic, quality of life, urban design and architectural arguments, the project makes sense. And it brings great benefit to the whole downtown area. It helps ensure Montreal as a whole retains a vibrant, exciting and pluralistic centre core.

Cadillac Fairview defends its downtown project

In your June 8 editorial about the Cadillac Fairview downtown project, you asked some questions that we at CF will attempt to answer.

Question: Is this the best of all possible places for the MSO?

Answer: If you take into consideration all the factors involved, the answer is an unequivocal yes. Principally, the place is in Montreal's heartland "where the action is"; accessible from the Metro and connected by underground passages to more than 2,000 parking spaces, of which 570 are in the project.

The MSO is more than satisfied with the location and has said so. (The most often suggested alternative is the waterfront area. It has no Metro, little inside parking and

grossly inadequate infrastructures. The Musée d'Art Contemporain located there for a year and drew fewer than 2,000 people. Now they are moving uptown to Place des Arts.)

Question: Can the downtown core absorb so many mega-complexes without creating new physical problems, including congestion?

Answer: We assume the congestion you refer to is pedestrian shopping traffic. The answer lies in the fact that in downtown Montreal, traffic has been on the decline for more than a decade. Our project will help recoup those traffic losses.

Question: What would be the economic impact on smaller merchants outside those privately-

owned complexes?

Answer: The good merchants will survive and prosper. The not-so-good ones won't and probably wouldn't under almost any circumstances. Our experience elsewhere is that more competition usually benefits alert street-store merchants as well as all consumers who shop in such competitive complexes.

Question: Like vacuum cleaners, would the project drain Ste. Catherine St. — now the city's liveliest thoroughfare — of its life?

Answer: We are not clear about the question. However, the design concept animating the commercial part of our total project that fronts on Ste. Catherine St. is effectively an extension of the street.

Our inside traffic becomes an

extension of the on-street traffic. The question also seems to go against your concerns about creating congestion mentioned above.

Your final question about the city devising architectural guidelines related to walkways is probably best answered by architects and the city. Montreal already has two walkways, one connecting Chateau Champlain to Dominion Square and another connecting the Palais des Congrès to the Guy Favreau Complex.

We believe our planned Mansfield St. walkway will be at least as good as the existing two and an adornment. But as for adornments, well, there is no accounting for taste.

We agree with your view that Montrealers have a right to know

about our project and its implications. As we stated when our final overall plans were available on June 6, we are ready to meet with people and organizations to review and discuss the matter.

ALAN SASKIN
Project Manager
Cadillac Fairview
Laval

MSO concert hall not for McGill

Instead of building the new concert hall for the Montreal Symphony Orchestra in the McGill College Ave. area, it should be built in the most logical area, which is the Place des Arts complex at the corner of Ste. Catherine St. and Jeanne-Mance St..

As for the new building for the Musée d'Art Contemporain, it should not be built on the Place des Arts site; it should be built, instead, north of the Place des Arts on the vacant land north of President Kennedy Ave.

MARC WILLIAMS
Outremont

By ROBERT WINTERS
of The Gazette

The firm behind the controversial McGill College Ave. project has hired consultants from the University of Western Ontario in London, Ont., to conduct wind-tunnel tests on a scale model of the development.

Alan Saskin, a development executive for Toronto's Cadillac Fairview Corp. Ltd., told *The Gazette* his company will use the tests to modify a projected two-storey pedestrian bridge over Mansfield St.,

in an attempt to reduce the speed of winds funnelling underneath.

Erol Argun, chief architect for the project, said in an interview the structure will be 12 to 13 metres high, rising to 17 to 18 metres at the peak of the skylights. The bridge will leave a tunnel nearly seven metres high and 25 to 30 metres long above the street.

Norbert Schoenauer, an architecture professor at McGill University, said in an interview that high winds will blow through the tunnel because the normal flow of wind along the street will be concentrated under the bridge.

This would create "a funnel effect that speeds up the wind, because the same volume of air has to go through a smaller space," Schoenauer said, adding this is known as the Venturi effect.

"This will increase the wind-chill factor in the winter for pedestrians in the tunnel. As well, there will be no warming effect from sunlight under there. People will rush

through the tunnel as fast as they can."

As well, Shoenauer said, the tunnel "would create a draft on St. Catherine Street."

"Although it may be good for Cadillac Fairview, the city should not approve such a structure," he said, adding that "it should stick to its policy of not allowing them."

The pedestrian bridge is just one aspect of a \$120-million plan that would include 175 stores, a concert hall for the Montreal Symphony Orchestra, a restaurant, cinemas and underground parking.

Cadillac Fairview executive Saskin, himself an architecture graduate from McGill, said Shoenauer was right about the Venturi wind effect in a tunnel, adding: "One has to be careful about that; he's quite correct to point that out."

After the wind tests, "we will refine the design by adjusting proportions, such as the height and width and the material for the ceiling."

"We'll do this until we get a good design, until we make a good environment."

Shoenauer also said the pedestrian bridge "will create a 100-foot-long (30-metre) tunnel that will be dark even with lights under it."

"It will be an unfriendly place, it's always unfriendly in a tunnel."

Saskin said the tunnel's ceiling will have bright light fixtures covered by plates of translucent plastic. "At night, it will be the brightest place around."

As well, there will be at least 10 stores with street entrances on Cadillac Fairview's side of Mansfield St. "and Simpson's will have two entrances under the bridge as well as display windows," Saskin said.

"It won't be a situation where pedestrians are walking along a blank wall."

Stephen McLaughlin, commissioner of planning and development for the City of Toronto, told *The Gazette* Toronto "has a policy of not encouraging pedestrian bridges; it's a low priority for us."

McLaughlin said only four or five have been approved in the past 10 years. Many proposals have been rejected "because the ground-level problems have not been solved."

"If there is not enough life at street level, the area under a bridge becomes a no-man's land, a vacuum," McLaughlin said.

Project architect Argun also said Cadillac Fairview "is in the midst of conducting research on the environmental effects of passages such as this (under the pedestrian bridge)."

Argun said the University of Western Ontario results should be received in two or three weeks, adding that further wind-tunnel tests are being carried out by an engineering firm in Toronto. This is standard procedure for major projects, he said.

He said he doubts there will be any wind problem under the tunnel but, if studies prove otherwise, the tunnel could be shortened.

Argun said it was necessary to have a bridge up to 30 metres wide because plans call for the bridge to contain a two-storey "winter garden" with trees and seating to provide shoppers with "a pleasant urban experience" while travelling between Simpsons and the Cadillac Fairview mall. The bridge is to connect both the second and third floors of both structures, he said, adding this is essential "from a retail point of view."

He emphasized the project "is still at a preliminary stage" and the dimensions of the bridge "will be studied further."

The height of the structure could be reduced "as long as you have two levels of passages," Argun added.

He said the ceiling of the tunnel "will be totally lit and pedestrians or cars will not have the impression of going into a tunnel — we are almost recreating a daytime light under the tunnel."

One prominent Montreal architect, who preferred not to be identified, said he had visited Calgary and found that with the numerous pedestrian bridges in that city, "there was nobody left on the streets — the only people that were left were prostitutes."

"Cars were driving up and down the street and picking them up. It didn't feel safe out on the street; there was a lonely atmosphere. Everybody was up on the pedestrian bridges."

Argun said he visited Calgary and did not notice a lot of prostitutes on the street. "I don't see why Montreal will suddenly have this problem. Of course, when I was in Calgary I did not look at that part of the night life."

Montreal architect Michael Fish, a founder of the conservationist group Save Montreal, said yesterday the Mansfield tunnel "will be very bad acoustically for pedestrians because vehicles reverberate and set up painful sounds in a tunnel like this."

Fish said the Mansfield tunnel "will be as long as the Place Bonaventure viaduct on St Antoine St. where the trains go over."

McGill project to get wind-tunnel tests

LA MAISON DE L'OSM AU VIEUX-PORT?

Les dirigeants de la Société du Vieux Port n'ont pas perdu espoir de voir la Maison de l'Orchestre symphonique de Montréal s'installer à quelques mètres de la place Jacques-Cartier.

Yvon Laprade

Leur projet de Place de la Musique, bien qu'il soit à l'état embryonnaire, se veut une alter-

native au projet Cadillac-Fairview.

Dans un document interne dont le Journal a obtenu copie, hier, les responsables du Vieux Port se montrent en ef-

fet vivement intéressés à trouver un site à l'OSM.

«Quoi qu'il arrive et malgré des modifications éventuelles, souligne-t-on dans le document, l'intégration de l'OSM au projet Cadillac-Fairview n'offrira jamais les avantages liés à la création d'une Place de la Musique

comme celle dont nous proposons la construction dans le Vieux Port.»

Tout en précisant que la démarche «se veut apolitique et constructive», les responsables du Vieux Port ajoutent que la solution imaginative proposée aurait pour but de «contribuer à la relance

touristique et économique du Vieux Montréal».

La Maison de l'OSM, dans l'hypothèse où elle irait s'établir dans le Vieux Port, verrait sa vocation initiale enrichie, toujours selon le document.

On y grefferait des satellites à vocation professionnelle, comme

l'Union des musiciens et la Guilde des musiciens. Des commerces spécialisés dans la musique (Casavant, Archambault) feraient également partie de cet ensemble.

Joint par le Journal, le directeur de l'administration de la Société du Vieux Port, M. Pierre Emond, a précisé que ce projet ne pourra voir

le jour que si Cadillac-Fairview ne parvient pas à s'entendre avec les différentes instances municipales.

«Entre une salle de concert au cinquième étage d'un centre commercial et une salle distincte dans le Vieux Port, dans un quartier paisible, nul doute que le choix est facile à faire...», dit-il.

Old Port 'still open' for MSO

The federal agency charged with developing Montreal's Old Port has reminded the Montreal Symphony Orchestra (MSO) that a waterfront concert hall is still a possibility if the McGill College Ave. development falls through.

In a letter sent yesterday to MSO artistic director Charles Dutoit, the chairman of the Corporation of the Old Port of Montreal, Paul Gerin-Lajoie, said he would be happy to reopen discussions with the orchestra's board if they should decide to seek an alternative site.

The \$120-million Cadillac-Fairview Corp. Ltd. downtown development, which includes a new home for the MSO amid stores and offices, has run into a storm of protest because of its design.

MSO director-general Zarin Mehta had discussed an Old Port location for the concert hall with federal authorities last fall.

Ontario university wind tunnel expert denies doing tests for Cadillac project

By ROBERT WINTERS
of The Gazette

The University of Western Ontario's wind tunnel laboratory denies it is conducting tests for Cadillac Fairview Corp. Ltd. to determine wind levels around the Toronto developer's controversial McGill College Ave. project.

"We're not doing any tests for them," Dr. Alan Davenport, director of the University of Western Ontario's Boundary Layer Wind Tunnel Laboratory, told *The Gazette* yesterday from London, Ont.

"We are not in any way involved. I would imagine it may have been a slip of the tongue; there's a misunderstanding."

Alan Saskin, a development executive for Cadillac Fairview, said Tuesday his firm had hired consultants from the University of Western Ontario to conduct wind-tunnel tests on a scale model of the development.

The test results would be used to modify a projected two-storey pedestrian bridge over Mansfield St. in an attempt to reduce the speed of wind funnelling underneath, Saskin said.

He made the comments after a McGill University architecture professor said high winds will blow through the 25- to 30-metre-long tunnel, creating a severe wind-chill factor in winter.

Erol Argun, chief architect for the project, said Tuesday the Western Ontario tests had started and results were expected in two or three weeks.

'Checking up on us'

Reached yesterday for comment on Davenport's statement, Argun said: "So, you're checking up on us."

Argun denied having said on Tuesday that the university testing had already started, adding "we talked about it with Cadillac Fairview, to discuss getting a second opinion."

An approach to the university was "being considered," Argun said, adding such contracting is handled by the project's owner.

As for the second set of wind tunnel tests that Cadillac Fairview said were being carried out, the company hired to do the tests said no plans have been received yet.

"We've been retained by Cadillac Fairview quite recently,"

said Peter Irwin, director of technical services at the Guelph wind tunnel laboratory of the Toronto-based engineering firm Morrison Hershfield Ltd.

Saskin said yesterday he had been "incorrect (Tuesday)" in stating that the University of Western Ontario was going to be mandated for the contract which in fact we have awarded to Morrison Hershfield."

"The tests are part of our design process which will continue until October of this year. The University of Western Ontario was approached by our architect but, as he pointed out to me today, he finally recommended Morrison Hershfield for these tests."

The pedestrian bridge is just one aspect of a \$120-million plan that would include 175 stores, a concert hall for the Montreal Symphony Orchestra, a restaurant, cinemas and underground parking.

Irwin of Morrison Hershfield said no plans have been received for building the scale model of the project which will be used in the wind tests.

Architect Argun said the results from Morrison Hershfield

were expected in "two or three weeks" and said he was "very surprised" to hear the plans had not been received.

Argun also said a second opinion would be desirable for the wind tunnel tests "in the same way you go to a doctor for a second opinion."

Irwin said his laboratory will first build a scale model of the project that will include Mount Royal to see how the mountain affects the flow of air in the area of the project. Then a second model will be built of the immediate area within 600 metres of the project.

Winter levels 'difficult'

Irwin said wind speed levels for an area which is to include store entrances — planned in the tunnel under the pedestrian bridge — should not exceed an average of 25 kilometres an hour more than once in a month, while in winter this figure should not exceed 18 kilometres an hour.

He said wind "must not be at hazardous levels in areas where there is to be walking," adding: "Winter levels are often difficult to meet."

Libérer le fleuve

MARC DROUIN

L'auteur est architecte.

QUI, à Montréal, se souvient d'avoir vu le fleuve au pied de la place Jacques Cartier, au pied de la rue Saint-Laurent, au bas du coteau Saint-Louis, tout le long de la vieille ville ?

Qui a vu, de ses yeux vu, la rivière Saint-Pierre s'amenant d'ouest en est rejoindre le fleuve devant la place Royale, formant ainsi une pointe de terre par delà ; et dans son estuaire, l'île Normandin jadis visible depuis la place d'Armes ?

Qui a vu l'île Sainte-Hélène, la rive sud, les Montérégiennes et, au loin, les Appalaches depuis le cœur du Vieux-Montréal ?

Personne ou presque.

La rivière Saint-Pierre fut déviée au profit du canal Lachine au XIXe siècle, et ce qu'il en reste survit troublé sous les vulgaires stationnements d'une place qui n'existait pas, la place d'Youville.

La Pointe-à-Callière, dont la fine pointe vient d'être grotesquement aménagée, lieu historique s'il en est, n'est plus repérable depuis la disparition de la rivière ; et la place Royale, amputée du monument aux pionniers, plus qu'honteusement devenue la plus royale litière en ville, n'est plus une place depuis qu'un bâtiment a pris sa place en 1836, et ne donne plus sur l'eau.

Mais pire encore, depuis l'époque industrielle, le fleuve sur le bord duquel Montréal a grandi a été repoussé de sa rive d'autrefois et envahi par des quais gigantesques.

Ces quelques arpents de béton, et le superbe ensemble de quincaillerie qui les surmonte, appelés « avec nostalgie » le Vieux-Port, occupent démesurément le lit du fleuve devant la ville depuis un siècle. Ces installations énormes, dont la configuration à angle en rapport à la trame des rues et des places du Vieux-Montréal, créent la confusion, empêchent toute relation harmonieuse entre la ville et le fleuve et obstruent toute vue valable sur l'eau et l'horizon.

Le fleuve reculé, morcelé, obscuré et sale ; la petite île Normandin submergée sous le quai Alexandra ; la rivière Saint-Pierre ensevelie vivante sous l'asphalte et un « Centre d'interprétation » ; les repères naturels disparus, tout ce magnifique environnement géographico-historico-patrimonial est devenu, à toutes fins utiles, indécodable.

Mais voici que les temps changent ! Comme une saison en chasse une autre, une époque en chasse une autre. Et l'occasion unique et merveilleuse nous est donnée d'une renaissance de l'intégrité, de la clarté et de la beauté des lieux où Ville-Marie a commencé. Au siècle dernier, on a libéré le mont Royal des nombreuses propriétés privées qui l'encombraient pour en faire un grand espace vert subtilement aménagé, un magnifisant point fo-

cal au milieu de l'archipel. C'était logique et écologique, ce fut clairvoyant et courageusement généreux.

Et nous voici à la fin du XXe siècle ! Larguer ce vieux port industriel encombrant et devenu fort heureusement inutile, passer pardessus bord ces projets ostentatoires que l'on veut maintenant ériger dessus ; nettoyer l'environnement, débloquer les vues, dégager la rivière Saint-Pierre, libérer celui qui a donné naissance à Montréal, rien de moins que le fleuve lui-même, voilà le projet du siècle, le nôtre !

Nous n'avons plus besoin de ces quais. Le véritable port de Montréal est maintenant plus en aval où il accapare abusivement toute la rive de l'île jusqu'à Repentigny, et de surcroît, ses installations sont sous-utilisées, de l'avis même de ses usagers. Les gares et hangars ne servent plus à rien devant le Vieux-Montréal. Il ne s'y fait plus de transbordement, le vieux port n'est plus qu'un parking, ce vieux port est mort.

Les projets mis de l'avant par la Société immobilière du Vieux-Port, après six années d'études coûteuses, en nous en mettant plein la vue, ne nous rendraient pas le fleuve. Par delà un indésirable chemin de fer et un double rideau de fer, le fleuve demeure absent, occupé, morcelé, emboîté en contrebas, invisible depuis les places, les rues, les intersections du Vieux-Montréal. De plus, ces projets résistent mal à l'analyse et aux événements.

Au début, on ne nous proposait piètrement qu'une « fenêtre ouverte sur le fleuve ». Puis, lors de la présentation officielle de l'automne dernier, minablement dégradée, la fenêtre ne s'ouvrait plus que sur les « sciences et techniques de l'avenir » pour finalement voler en éclats lorsque, pour des raisons peut-être mieux inspirées que celles généralement supposées, le gouvernement du Québec a décidé de ne pas construire la Maison des sciences et techniques sur les quais du vieux port devant le Vieux-Montréal sur le fleuve.

L'esplanade projetée, qui conviendrait mieux sur le défunt ruisseau Saint-Martin (métro, autoroute est-ouest), serait construite sur des remblayages qui ont recouvert la plage et repoussé trop loin le fleuve. Les squares sont sans rapport avec la trame des rues et ignorent totalement les places qui donnaient jadis sur l'eau.

Le trafic commercial et de transit sur la rue de la Commune devrait être éliminé. Le Vieux-Montréal est cerné par des autoroutes.

Les grandes voies de circulation proposées par le projet, l'esplanade, les squares et les fontaines, en nous masquant le fleuve, ne constituent qu'un taping à l'oeil, une opération cosmétique importune entre la ville et le fleuve.

Il n'y aura pas de Cité du cinéma sur le fleuve. La salle de concert de l'Orchestre symphonique de Mont-

réal ne sera pas construite au bout des quais. La Maison des sciences et techniques ne sera pas construite sur les carcasses du port mort. Nous n'avons pas besoin de musée ni de marché sur le fleuve ; il y a plein de place ailleurs. Une station de métro sous-marine, sous le quai Victoria, ne se justifie pas. Le Saint-Laurent est bleu comme le Danube est bleu. Construire des espaces verts sur des dalles de béton, ce n'est pas logique, et encore moins écologique, quand le fleuve est en dessous.

Nous n'avons pas besoin de *condominiums* devant la ville. Offrir sur un plateau d'argent à Hilton international le fleuve devant la place Jacques-Cartier, c'est heurter la fierté qui habite le cœur des Montréalais. Aurait-on idée d'offrir de la sorte le Grand Canal devant la place Saint-Marc, à Venise ?

Allons-nous léguer à nos héritiers le fleuve ou un demi-milliard de dollars de bêtise coulée dans le béton, devant la ville, dans le fleuve ? Se rend-on bien compte de quel enjeu il s'agit, ici et maintenant ! Il nous faut réagir tout de suite avant qu'on nous débarque pire qu'un Cadillac-Fairview, un autre Stade olympique, un autre Mirabel, sur la plage cette fois !

Less is more ! Nous avons la conviction que la libération du fleuve et de toute la magnificence des lieux environnants provoquerait l'engouement et serait la combinaison gagnante pour la régénérescence et la vitalité du Vieux-Montréal.

Avec une activité portuaire réduite, compatible avec le format et le caractère de la vieille ville, avec des activités récréatives aquatiques, voire balnéaires, avec des berges-promenades inspirées de celles d'antan, accessibles à tous en tout temps tout près de l'eau, tout le long de l'eau et tout le long de la rue de la Commune : que voudrait-on de plus ou de moins !

La place Jacques-Cartier, ce ne sera jamais la place Saint-Marc de Venise. La Pointe-à-Callière, avec le retour de la rivière Saint-Pierre, ce ne sera jamais la pointe de l'île de la Cité à Paris. La rue de la Commune, ce ne sera jamais le bord de la Seine, ni Copacabana, mais peut-être davantage !

Montréal, ce n'est pas Baltimore, ni Vancouver ; ce n'est pas Toronto, ce n'est pas Boston. Montréal est unique en Amérique avec une aussi vieille ville bien campée sur le bord de l'eau. La rue de la Commune, la vraie devanture qui doit donner sur le fleuve, toute en subtiles sinuosités, s'est modelée au cours du temps au contact de la rive toute naturelle du Saint-Laurent ; ponctuée de dômes et de places, où des milliers de fenêtres sont prêtes à s'ouvrir sur un panorama imprenable d'eaux claires et propres.

Sous un ciel glorieusement nordique, Montréal l'étonnante, l'incroyable synchroni-cité ; une ville à l'europpéenne sur des eaux américaines, c'est l'esprit de Montréal !

McGill College leaves many questions unanswered

I do not think that Ted Blackman's column (*Gazette*, June 2) is really the best forum to discuss "independent public opinion" for or against the Cadillac Fairview project on McGill College Ave.

Surely a major change in an urban plan affecting the heart of the city requires more public consultation than is being offered. And many of the arguments for and against would be better aired if there were some time given to independent formal studies.

But some of his comments deserve response.

Apart from the problem of aesthetics, there is a fundamental question that has not yet been ad-

ressed satisfactorily: The concert hall only represents a portion of the real estate that is being used.

Why should public funds be spent to promote what is, in the end, essentially a private commercial development? Is it appropriate that a government's expropriation power — for public purposes — be used in these circumstances?

Although feelings about the boulevard and the view may be subjective, it must be remembered that apart from support for a widened street from the city's own planning department, some 15,000 people signed a petition in favor of a 120-foot wide boulevard in the

course of two weeks, and the only major business organizations in the city have continued their opposition to a narrow street.

This is surely some indication of expert, grass roots and business opposition to the plan.

The end points of the view along a widened McGill College Blvd. would not simply be a "parking garage and the Roddick Gates." McGill College Ave. is on a slight hill; from Sherbrooke St. one sees Place Ville Marie's plaza and in winter that magnificent Christmas tree. From Place Ville Marie, one sees the McGill campus and, rising up behind it, the classic and unique view of Mount Royal.

A wide boulevard in this area would not be a Dorchester-style thoroughway. Surely that section of the street now widened below Ste. Catherine St. is a better example of what one could expect.

The natural traffic of night life up from and down to Ste. Catherine St. would continue to make the street a lively after-hours avenue.

While tour buses do not now circulate up McGill College, to assume from this that there is nothing of value in the view or the proposed boulevard is nonsense. Thirty years ago Old Montreal was nothing more than a set of decaying warehouses. People with vi-

sion, including the mayor, saw the possibilities of exploiting the natural aesthetic and historical advantages Old Montreal offers.

Having opened our city to the river again, why cut ourselves off from the mountain?

BRUCE McNIVEN
Westmount

'LE PROJET CADILLAC-FAIRVIEW

Favorisant d'abord la lutte contre le chômage, Parizeau refuse le débat

De notre bureau de Québec

■ **QUEBEC** — Comme il l'avait déclaré à LA PRESSE en fin de semaine dernière, le ministre des Finances, Jacques Parizeau, a rappelé hier à l'Assemblée nationale, que le gouvernement du Québec n'a pas à in-

tervenir dans la controverse qui entoure l'implantation du centre commercial et culturel de la Corporation Cadillac Fairview, en plein centre-ville de Montréal.

En réponse à une question de la députée libérale de l'Acadie, Thérèse Lavoie-Roux,

le ministre a dit que ce n'est pas parce qu'un dossier commence à être discuté vivement que le gouvernement doit nécessairement intervenir. Dans le cas qui nous occupe, le ministre faisait référence à la controverse soulevée à savoir si l'avenue McGill College doit

avoir 60 ou 120 pieds de largeur et si on doit autoriser la construction de passerelles aériennes ou non.

« Ce n'est pas parce qu'un dossier commence à être discuté fermement et virilement à Montréal, que cela veut dire que le gouvernement doit

commencer à intervenir sur la largeur des rues. Ce n'est pas raisonnable », a dit le ministre.

Par ailleurs, ce qui intéresse le ministre, et le gouvernement québécois, c'est la salle de concert de l'Orchestre Symphonique de Montréal,

cette salle pour laquelle il débourse \$30 millions dans le cadre du programme de relance économique annoncé en novembre dernier.

M. Parizeau a rappelé que ce montant sera probablement emprunté et financé selon la formule habi-

tuelle du service de la dette. Il a aussi dit que le gouvernement s'était engagé à débourser \$30 millions, pas un sou de plus, tout autre montant étant payé par le promoteur, dont bien sûr les infrastructures nécessaires à la salle de concert.

Cadillac- Fairview: acceptable

Je dis oui au projet Cadillac-Fairview.

Ce projet n'est pas parfait, mais il est très acceptable. Je dis oui parce que ce projet créera des milliers d'emplois et on en a grandement besoin.

Je suis scandalisé par la conduite de ceux qui veulent étudier «ad nauseam» tous les aspects du projet pour ensuite aller consulter un peu tout le monde. Avec ce procédé, le projet ne serait jamais réalisé et nous perdrons ces milliers d'emplois.

Certains veulent conserver le projet d'un boulevard de prestige. C'est curieux, mais il me semble qu'on avait l'habitude de reprocher au maire Drapeau ses projets de prestige. Maintenant qu'il en propose un moins prestigieux, on le lui reproche aussi. (...)

Allez de l'avant M. Drapeau. (...) Cela fait longtemps que vous savez que l'on ne peut pas faire plaisir à tout le monde et à son père.

Pour moi c'est un crime que d'empêcher la création de milliers d'emplois sous prétexte d'esthétique. Une des principales causes du chômage c'est l'égoïsme des «je, me, moi et nous».

Jules LEBEAU
Montréal

Québec refuse de s'engager dans le débat entourant le projet de Cadillac Fairview

MARIE-AGNÈS THELLIER

QUÉBEC — L'aménagement urbain de Montréal relève de ses autorités municipales et même s'il s'est engagé à fournir \$30 millions pour la construction de la salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal (OSM), le gouvernement du Québec ne prendra donc pas position dans l'actuel débat entourant le projet Cadillac Fairview.

Cette position gouvernementale a été confirmée hier à l'Assemblée nationale par le ministre des Finances, M. Jacques Parizeau, interrogé pendant la période de questions par le député de L'Acadie, Mme Thérèse Lavoie-Roux.

«L'aménagement urbain de la plus grande ville du Québec relève des autorités municipales. Ce n'est pas parce qu'un dossier commence à

être discuté fermement, ou virilement, à Montréal que cela veut dire que le gouvernement doit, sous prétexte qu'il y a des discussions dans le public, commencer à intervenir sur la largeur des rues», a dit M. Parizeau.

Le seul point sur lequel le gouvernement du Québec se dit intéressé est la qualité de la salle de concert de l'OSM. Le ministère des Affaires culturelles a formé à ce sujet un comité, sur lequel siègent des représentants de l'orchestre. Là-encore, la voix des experts devrait être prépondérante car «j'ai toujours pensé que les gouvernements qui s'occupent d'acoustique ne sont pas très bons», lance M. Parizeau.

Le gouvernement du Québec s'était d'abord engagé à fournir \$15 millions à l'OSM: il a dû augmenter sa participation à \$30 millions vu le refus du gouvernement fédéral de con-

tribuer au projet, alors qu'il l'avait fait dans le cas de la salle de concert de Toronto. Cependant ces \$30 millions représentent un maximum: «Il n'est pas question que nous payions davantage», précise M. Parizeau.

La seule exigence mise par Québec est que les travaux commencent au plus tôt: il ne faudrait pas que les délais demandés visent à renvoyer le projet aux calendes grecques. Québec accorde une subvention et non pas une simple garantie de prêt. L'argent sera probablement emprunté, de la façon habituelle, par le service de la dette, a précisé hier le grand argentier du Québec.

Le ministre des Finances estime

que le coût de la salle de concert sera «relativement faible», vu que Cadillac Fairview prend à sa charge une partie des infrastructures, notamment les fondations du garage souterrain.

Déjà vendredi dernier, le ministre des Affaires municipales, M. Alain Marcoux, avait déclaré que le gouvernement du Québec n'interviendrait pas dans le débat, ne voulant pas se mêler de décisions relevant de la compétence municipale. Il soulignait que la responsabilité d'un plan d'urbanisme relève des élus municipaux.

How 'consultation' can work for builders and public

By MARK LONDON
Special to The Gazette

Everyone seems to be talking about the need for public consultation before making the kinds of zoning changes required to accommodate projects like Cadillac Fairview's downtown shopping centre.

But no one seems clear as to what public consultation in planning really means. To some, it is simply the developer inviting some business buddies in to explain the project. To others, it conjures up the image of endless delays as teams of sociologists ask the opinion of everyone in the city on every detail of the project.

Although there are many ways of carrying out public consultation, a truly valid process must respect some basic principles:

- It must be carried out by a neutral agency, not the organization promoting the project — you cannot be defence attorney and judge at the same time.

- It must be conducted *before* the decisions are made.

- Full information on the project must be provided.

- The process must be verifiable, i.e. all submissions, deliberations and conclusions must be freely available to all interested parties.

- The process must be open to anyone who wants to participate.

- The process must be binding — there is no point in consulting if the developer can ignore the results.

So when the city or a developer simply invites certain people or groups to give their opinions, without making any attempt or having any process to incorporate the results, this is not real consultation.

When it comes to major building projects and particularly those involving zoning changes, different cities have different ways of informing the public and eliciting their opinions.

For example, in Vancouver, every project site has a billboard with a plan and complete description of the proposed development as well as an indication of how people can participate (no need to use your magnifying glass to scan the legal notices in the newspaper).

For two years, I was in charge of the public consultation process of the Old Port project. It was, I believe, the largest consultation process for a development project in

Montreal's history. It was quite successful and respected all of the above principles except the last one, i.e. the government was not bound to respect the results. Thus, the Société immobilière du Vieux-Port continues to propose almost half a billion dollars worth of private development on the piers in front of Old Montreal when the population was clearly opposed to this type and intensity of development.

But if we are going to discuss consultation procedures in the City of Montreal, perhaps the most relevant model is the regulation which actually exists in the rest of Quebec under Bill 125, the provincial Planning Act.

This law not only requires a public consultation meeting but actually gives citizens the power to overturn, in a referendum, bylaws which have been adopted by city council.

With a threat like that hanging over their heads, developers have to make sure that they have adequately explained their project to the public, incorporated citizens' desires and are assured of public support.

In order to remove some of the mystery which surrounds the word "consultation," let us leave our fair city of Montreal-1 and step into another dimension.

We will visit the city of Montreal-2 which is exactly identical to our Montreal except for one thing. Our Montreal-1 is exempt from Bill 125. In Montreal-2, the act has been in effect for several years.

When the act first came into effect and people were not used to working with it, they tended to get mired in the legal delays and risks. However in Montreal-2, both developers and the city administration, have learned that it is better to make sure that the project has the support of the population *before* the city begins the legal process of changing the bylaw so as to avoid taking the time and the risk involved in submitting the project to a referendum. This means early and open co-operation.

A well-known international developer wants to build a commercial centre on a block in downtown Montreal-2. As in Montreal-1, if their project were permissible within the existing zoning regula-

tions, it would be approved in a matter of days.

However the project involves building over half of a long-planned boulevard as well as building a large pedestrian bridge over an adjacent street. This would require changes to the zoning bylaw.

Let us look at the steps which the city would follow in making this zoning change in this other Montreal.

Jan. 1, 1983: The developer decides that the market is ripe for a development on the parcel of downtown land it has owned for several years. It draws up a program and hires an architect.

April 1, 1983: Based on a preliminary design, the developer starts negotiations with several prospective tenants (including the local symphony orchestra) as well as with the city.

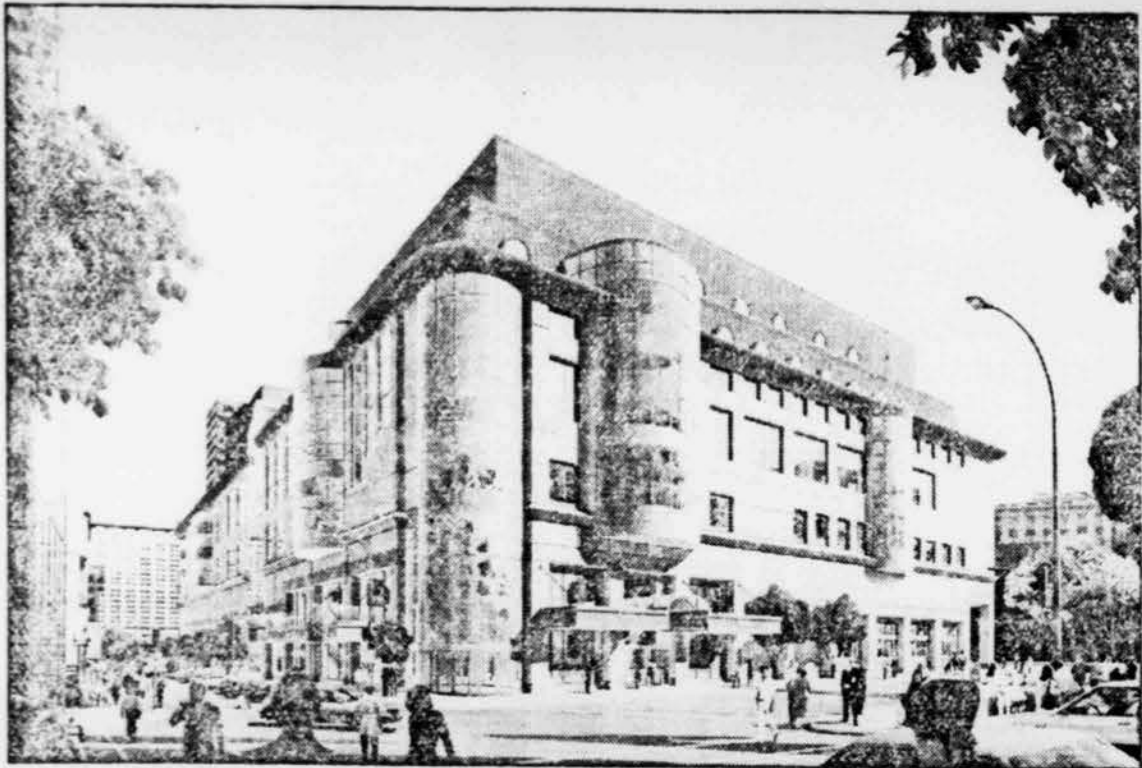
July 1, 1983: The developer holds a number of meetings with leaders of the main business and environmental groups as well as the main neighbors to discuss the preliminary plans. By making themselves aware so early in the process of what the public concerns will be, it is easy to incorporate changes.

Sept. 1, 1983: The developer decides that it will be easier to convince the public of the acceptability of the project if it prepares an environmental impact study.

While this is being prepared, it becomes clear that the location of the parking entrance ramp will generate traffic problems a block away and should be relocated. Also, it becomes clear that the view of the mountain would be disrupted far less if the office tower was moved to the western part of the site. These changes are incorporated as more detailed plans are drawn.

Nov. 1, 1983: The developer sets up a display with a scale model, plans and perspective drawings of the project. A free brochure summarizes the impact study or the whole report can be bought at nominal cost.

In the coming weeks, meetings are held with all interested groups and several open houses are held at which individuals can find out about the project and give their opinion. This leads to several minor changes to the project but by now, everyone seems pretty pleased with the proposal.



Cadillac Fairview project: Same results could be achieved without controversy.

Jan. 1, 1984: At a special New Year's Day sitting, council adopts a resolution stating its intention to change the bylaw.

Jan. 2, 1984: The city clerk issues a Public Notice (published in at least one local newspaper and posted in municipal buildings) inviting people to attend a public consultation meeting which must be held at least fifteen days later.

Since this is a local and not city-wide zoning change, copies of the notice must also be posted in public places easily legible to passers-by.

Jan. 17, 1984: Only 40 people come to the public consultation meeting. This is in effect a meeting of council chaired by the mayor. It lasts barely an hour. But if the proposal was being made public for the first time only now, this would undoubtedly be an emotionally charged meeting attended by hundreds of people and lasting into the wee hours of the morning.

Jan. 20, 1984: Notice of Motion (equivalent to the present system of first reading) indicating it intends to adopt the bylaw at its next meeting.

Feb. 21, 1984: When Council unanimously adopts the zoning

change, the developer decides to go out for tender, confident that there will be no snags.

Feb. 22, 1984: The list of eligible voters (owners and tenants, individuals and corporations) is brought up to date. Those within the affected zoning district automatically have the right to vote. So do people in adjacent zoning districts if at least twelve people petition for this right.

March 13, 1984: Eligible tenants and proprietors are notified that they can register opposition to the bylaw by signing a register in the city library in the McGill Metro station.

March 18, 1984: At the end of the two-day registration period, only a handful of people have signed the register opposing the bylaw, change and the decision of council is upheld. Construction starts the next week.

If more than the minimum of 500 names required for this many voters had registered their opposition, council would have been required to either withdraw the proposed zoning change or submit it to a poll or referendum. This would have required at least a few more weeks to say nothing of the grave risk for the developer. If the major-

ity had voted against the bylaw, it would have been scrapped. It is as simple as that.

The time and effort needed to cooperatively discuss architectural and planning issues is probably far less than that required by the kind of political confrontation that we have been watching for the past few months.

What is needed is the proper forum in which decision-makers, professionals and citizens can calmly work out these issues, and some mechanism to ensure that this forum is used.

Bill 125, the Planning Act, was designed for smaller towns and it may not be appropriate to apply it without some adjustments to a major city.

There is, however, no reason why Montrealers should be second class citizens of Quebec in terms of our right to be consulted on the planning and development decisions which affect our lives.

• *Architect Mark London is executive director of Heritage Montreal.*

Bronfman seeks bigger stake in Cadillac

The Ontario Securities Commission said yesterday it plans to examine the proposed purchase of about 5.2 million shares of Cadillac Fairview Corp. Ltd. by Charman Investments Inc., a company controlled by Charles Bronfman.

OSC chairman Peter Dey said he has asked the commission's staff to make "inquiries" into the proposed purchase into the Toronto-based real-estate company to determine if it is part of a takeover bid.

Bert Petlock, a spokesman for Cadillac Fairview, told *The Gazette* yesterday that the purchase would raise the stake in Cadillac by Cemp Investments Ltd. and associates to about 51 per cent. Cemp is controlled by Charles and three other Montreal members of the Bronfman family.

The proposed Charman purchase would represent more than 7 per cent of Cadillac. Cemp already controls 40 per cent of Cadillac while Senator Leo Kolber, chairman of Cadillac and vice-chairman of Cemp, owns just over 3 per cent. With the Charman purchase, the combined ownership would hold 36.4 million of Cadillac's 72.2 million



PETER DEY
OSC investigating

outstanding shares.

Under the Ontario Securities Act, if Bronfman, Cemp and Kolber, were found to be acting in concert, the Charman purchase would be considered a takeover bid for Cadillac and a followup offer would be required.

A spokesman for Charman said the company obtained a



CHARLES BRONFMAN
Wants another 7%

legal opinion that a followup offer for Cadillac wasn't required. He would not comment on industry speculation that the seller is American Savings & Loan Association of Florida.

Robert Luther, chief financial officer of American Savings & Loan Association, said the company this week sold its entire holding of more than of 4.5 mil-

lion common shares of Cadillac Fairview for a pretax profit of \$10.3 million U.S. He would not comment on who purchased the Cadillac stock.

Cadillac Fairview said in a statement yesterday that Charman Investments "recently acquired or has agreed to acquire" about 5.2 million shares of Cadillac and 339,600 warrants. The holder of each warrant is entitled to purchase one common share at \$9.75. The warrants are valid until March 31, 1988.

Industry observers speculate the Charman purchase was a reaction to a surprise move last week by Cadillac's rival, Olympia and York Developments Holdings Corp. of Toronto, to buy a block of shares that gave it an 18-per-cent interest in Cadillac.

Olympia and York, a unit of the real-estate empire owned by the Reichmann family, offered 25 cents more for the shares during Cadillac's recent offer to purchase 15 million of its own shares at \$13.50.

Olympia and York said it intended to purchase more shares to gain 19.9 per cent control for its "portfolio investment." If the Reichmanns purchase more than

20 per cent, they would be required under OSC rules to extend the offer to other shareholders.

Olympia and York already holds the second-largest interest in Calgary-based Trizec Corp. Ltd., controlled by Edward and Peter Bronfman through Carena-Bancorp. Holdings Inc.

Meanwhile, Ira Gluskin, an analyst with Brown Baldwin Nisker Ltd. in Toronto, said the move by Charles Bronfman "doesn't mean anything. Cemp Investments had control of Cadillac Fairview last year, last week and today.

"You don't need 50 per cent to have complete control," said Gluskin, noting that an information circular recently published by Cadillac Fairview indicates that Cemp, associates and "friends" already had control.

"They were never in any real danger," said Gluskin, but added the move was significant for the Cemp interests in acquiring "legal control."

Without the proposed Charman purchase, Cemp — a company through which Charles and Edgar Bronfman and their two sisters control Seagram Co. — has about 28.7 million Cadillac shares.

The Mayor, Jean Drapeau, may not care about preserving a view on the mountain, as he showed when he supported the agreement with Cadillac-Fairview to build a glass arcade across McGill College Ave. (The arcade was taken out of the plan later after immense public pressure).

But the mayor sure cares about the view on the as-yet-incomplete tower of 'his' Olympic Stadium.

In May, a developer applied to the city for a permit to build a 30-storey hotel on the land east of Viau St., south of Sherbrooke St. in the east part of the city near the stadium.

At tomorrow night's city council meeting, the city will propose expropriating the land, to stop the hotel from being built. Apparently, Drapeau says the structure will block the view of the stadium's tower, if the tower ever is built.

The council meeting starts at 8:00 p.m.

«Massacre d'un beau projet»

La salle de concert de l'OSM au quatrième étage: une aberration

Mme Lysiane Gagnon
LA PRESSE

J'ai grandement apprécié vos judicieux commentaires concernant le projet Cadillac-Fairview.

Il y a plusieurs décennies l'élargissement de l'avenue McGill College à 120 pieds avait été décidé par la ville de Montréal afin d'en faire une artère prestigieuse. De bonne foi, plusieurs institutions ont construit conformément aux règlements en vigueur et au coût de plusieurs centaines de millions de dollars de très beaux édifices laissant ainsi présager une revalorisation du cœur de Montréal. Malheureusement ces investisseurs sont aujourd'hui grandement déçus par la volte-face des autorités. Je déplore comme beaucoup d'autres le massacre d'un si beau projet.

Les autorités tentent de se justifier en invoquant entre autres l'inclusion dans ce projet d'une salle de concert pour notre orchestre symphonique.

Je trouve aberrant de construire une salle de concert de 2,600 places au quatrième étage de ce complexe alors qu'il y aura sur le même palier cinq salles de cinéma d'une capacité totale de 2,000 places. Pour atteindre ces salles, les usagers devront utiliser un escalier mobile et deux ascenseurs. Il est de notoriété publique que les escaliers mobiles sont souvent défectueux. Exemple: le métro; autre exemple encore plus probant, le gouvernement provincial, pour raison de sécurité, a fait apposer les scellés aux escaliers mobiles desservant les cinq premiers étages du Palais de justice de Mont-

réal selon la nouvelle publiée le 5 mai dans le journal LA PRESSE.

Advenant l'arrêt de l'escalier mobile on peut s'imaginer dans quel désordre les 2,600 mélomanes et les 2,000 clients des cinémas se rendraient au quatrième étage. On est également saisi d'effroi à la pensée qu'un début d'incendie ou un appel à la bombe chasseraient en quelques minutes cette foule vers l'escalier mobile.

Le 11 mai dernier j'ai écrit à M. Jacques Courtois, président de l'OSM, lui signalant qu'après avoir renouvelé pour la 40e fois mon abonnement aux grands concerts, je me verrais dans l'obligation d'y mettre fin, ne pouvant envisager la possibilité d'escalader pedicum jambis 4 étages pour atteindre la salle de concert en cas d'arrêt de l'escalier mobile. M. Courtois m'a fait parvenir une réponse peu rassurante se contentant de me dire «qu'ils feront tous les efforts pour assurer un accès convenable à tous».

Je répète que c'est de l'aberration de situer notre salle de concert au 4e étage d'un immeuble et de plus j'ajoute que c'est de l'inconséquence de la part du conseil d'administration de l'OSM de se payer ainsi la tête de ses plus fidèles abonnés. Nous avons un des meilleurs orchestres au monde, j'estime cependant qu'il est important que cet orchestre puisse satisfaire son public et compter sur lui.

L'on invoque le fait qu'en construisant dans ce complexe l'OSM bénéficie d'une subvention de \$30 millions, et qu'en refusant ce pro-

jet il en coûterait \$20 millions de plus pour réaliser ailleurs une salle de concert de qualité comparable. Puisque notre orchestre est un des meilleurs au monde donnons-nous donc la peine de lui fournir une salle digne de sa valeur au lieu de se satisfaire d'un pis-aller.

Depuis plus de trente ans je m'intéresse à la question de la salle de concert. J'ai joué au cours des années 1954-60 un rôle déterminant dans la réalisation de la Place des Arts en raison de mes fonctions à cette époque. Si aujourd'hui l'OSM croit qu'une nouvelle salle est nécessaire, je n'y vois pas d'objection mais il ne faut quand même pas pour atteindre cet objectif s'embarquer dans un projet susceptible de rebuter un grand nombre de ses plus fidèles abonnés.

J'estime qu'avant de prendre une telle décision le conseil d'administration devrait consulter ses abonnés en leur fournissant tous les détails pertinents y compris les avantages et les désavantages du projet.

Le conseil d'administration sait comment rejoindre ses abonnés lorsqu'il s'agit de les solliciter; il est élémentaire, à mon avis, de les consulter afin qu'ils se prononcent sur ce projet de grande importance.

J'invite tous les intéressés à faire connaître à l'OSM leur opinion à ce sujet.

Paul DOZOIS
Montréal

NDL — M. Paul Dozois est un ancien président du Comité exécutif de la ville de Montréal.

Find a better location

I recently returned from London, England after 21 days in that wonderful city of theatres, music halls, etc. I then read *The Gazette* and found that there is a lot of controversy about the new concert hall for the Montreal Symphony Orchestra.

Who ever heard of a concert hall on top of an office building and retail stores?

These planners should go to London and see the Royal Festival Hall, where their Philharmonic Orchestra plays. It is situated on the banks of the Thames River, near the Waterloo Bridge, with levels of all kinds where you can sit and have your lunch or dinner, free concerts at lunch time are provided on what we would call the "Piano Mobile" with just a piano, violin and cello and appreciated by the many hundreds of people sitting quietly listening to the music.

The concert hall is on top of this in two levels, without a stage as at Place des Arts, and you feel you are part of the orchestra while listening to their music.

Their Hall is in a horseshoe shape, as are all the theatres, and

regardless of where you sit, you can see and hear perfectly.

Our government should reconsider both the area and place of what they will do for the MSO. It would not hurt to look into the waterfront area that was offered by the federal government and look into the design of the Royal Festival Hall in London.

MARY KOVAL
Montreal

Trading suspended in Cadillac Fairview

Trading in shares of Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto was suspended yesterday on Toronto and Montreal exchanges pending an statement on the recent purchase of 5.2 million shares by Charles Bronfman.

The acquisition brought the Bronfman family interest in the giant real-estate company above 50 per cent.

Paul Guy, chairman of the Quebec Securities Commission, said in an interview yesterday that both the Quebec and Ontario commissions are examining the purchase to determine whether it constitutes a takeover bid and whether a followup offer to shareholders is required.

"We've had no indications so far," Guy said late yesterday. He said more details on the purchase are still needed and a statement is expected today

from Charman Investments Inc., the Bronfman-controlled company that made the transaction.

No details have been released on the price of the shares or 339,600 warrants purchased by Bronfman in what some observers say could be a bid to block any attempt by the Toronto-based Reichmann family real-estate empire to gain control of Cadillac, in which it recently acquired an 18-per-cent stake.

The Charman purchase represents a 7-per-cent stake in Cadillac. Cemp Investments of Montreal, a company controlled by the Bronfman family, already controlled 40 per cent while Senator Leo Kolber, chairman of Cadillac and vice-chairman of Cemp, owns just over 3 per cent. As a result the Bronfmans and Kolber together own more than



**TED
BLACKMAN**

McGill College debate erupts

GOOD MORNING: It seems, judging by the overflow in my mailbox and the comments in letters-to-the-editor, I've helped provoke debate on the development of McGill College Ave. and that, if you recall the premise for the first of three columns on the topic, was what was intended all along.

Philippe Cholette of Jean Brillant St. in Montreal writes to say some nice things about my record as a sports columnist and general columnist for this newspaper, but adds that "your role as an urban planning critic is above your qualifications."

Quite true, Mr. Cholette. Whenever architects and engineers try to explain air flow around skyscrapers in terms of the Venturi effect, I'm only reminded of Ken Venturi and how he won the U.S. Open playing 36 holes in one sweltering 103-degree day at Washington's Congressional Golf Club.

"Your position on the project may be valid as a private opinion but as a voice in the community, it has no place," Cholette says. "Your comments on the project are unfounded and should be retracted."

Others, including many among the 12,000 who signed a petition against the project, wrote to complain about my "support" for the Cadillac Fairview plan.

At issue "is the principle of an autocratic change in the plans for the area," says Raphael Justewicz, and "from one who brought suit against an employer I had expected sympathy from you."

That you have. I was never sold on the closing of McGill College Ave., not sold on the spiking of plans for a boulevard, not wild about a pedestrian overpass across Mansfield and not convinced that the area is the only choice for the location of a symphony hall.

But I was always in favor of hearing the pros and cons, and I'm happy that the expression of my "private opinion" gave rise to a forum for so many others.

The jungle telegraph

Mont Tremblant Lodge has closed its hotel facilities for the summer, handing out seasonal pink slips with last week's pay cheques (and one went to a chef of 20 years' service), but will continue to operate its golf course and beach.

Summer accommodations have long been an unprofitable proposition, though coming close in recent years to breaking even.

Its owner, Promodev, was nevertheless under pressure from bankers to trim all losses, and even annual summer maintenance of the ski slopes has been suspended.

Other resort owners, in fact Mont Tremblant's competitors, aren't happy with the decision — even if it means short-term gains through deflected reservations.

"With the closing of Hotel Chantecler in Ste. Adele and now the suspension of most summer operations at Tremblant it doesn't help us over the long run," said one Laurentian resort operator. "Once tour wholesalers lose confidence in an area it takes years to rebuild traffic."

And more mail

Ralph Lucas, general manager of CJAD, writes to correct "one minor misconception" contained in an item here two weeks ago.

We wrote about Chuck Zapiec's departure from the Concordes broadcast crew for business opportunities in his native Pennsylvania, to be succeeded behind the microphone by George Dixon.

Happily, we said, Dixon's return to his old duties effectively settled litigation he had initiated against the station for unfair exclusion from the broadcast crew when the Alouettes folded and a new Concordes franchise came into being. We said that Sam Etcheverry, then Concordes president, had vetoed Dixon.

Lucas, a participant in all negotiations between CJAD and the Concordes, says, "I can state clearly and categorically that there was never any mention by the Concordes, and specifically Sam Etcheverry, of dropping George Dixon from the broadcast crew."

Lucas maintains it was strictly a matter of economics. Using the station's sports director, Chris Cuthbert, and Zapiec and Ted Tevan in place of the former crew, he was able to trim costs from football broadcasts, a loss leader, and further diluted the red ink by dropping Tevan for the second season of the contract.

"Although the Concordes insisted on having, as part of our contract, approval of the broadcast crew, they have never questioned any of the decisions I have made one way or the other," Lucas says.

That may be true (Ralph has never lied to me before), but perhaps only because the issue never arose and Etcheverry's bias against Dixon was moot.

He made it clear to Bob Geary, his aide-de-camp in media relations, that whatever broadcast deal might be struck he didn't want Dixon on the crew.

Lucas's selection of Zapiec relieved Etcheverry of the need to exercise his veto.

Bronfman bid for Cadillac can stay as is

By SHIRLEY WON
of The Gazette

Charles Bronfman, who recently paid an average of \$14.47 for 5.2 million shares of Cadillac Fairview Corp. Ltd., doesn't have to make the same offer to the rest of the shareholders, the Ontario and Quebec Securities Commissions said yesterday.

The acquisition of the 7-per cent stake in the giant Toronto real-estate company and 339,600 warrants boosted control in Cadillac by Montreal's Bronfman family and associates to more than 50 per cent.



BRONFMAN

Under securities laws, Charman Investments Inc., the private Bronfman-controlled company that made the transaction, would be forced to make a followup offer to outstanding minority shareholders if the purchase was determined to be a takeover bid.

The share price would have had to be 15 per cent over the market price — or at least \$15.21 — to be considered a takeover bid, Ontario Securities Commission director Charles Salter said in a telephone interview from Toronto. The price Bronfman paid was below that.

Michael Vineberg, lawyer for Charman, said yesterday the company paid an average price of \$14.47 for a block of 5,282,676 shares bought in eight private transactions and \$6.50 each for 339,600 warrants purchased separately on the Toronto Stock Exchange.

Investigations held

The Ontario and Quebec Securities Commissions had been conducting informal investigations of the Charman purchase. The purchase was announced

last week — but not the price or sellers.

Charman has "no intention to make a general offer to acquire additional shares or warrants of Cadillac Fairview or to purchase a significant number of additional shares of that company at this time," Vineberg added.

The Charman purchase was described by industry observers as an bid by the Bronfmans to block any attempt by Olympia and York Developments Ltd, the real-estate empire owned by the Reichmann family of Toronto, to gain control of Cadillac in which it recently acquired an 18-per cent stake.

Complied with law

Paul Guy, chairman of the Quebec Securities Commission, said it will not intervene because the purchase complied with the provincial securities act. He added there was no indication Bronfman acted "in concert" with other shareholders for a takeover bid.

Cemp Investments of Montreal, a holding company owned by Charles and Edgar Bronfman and their two sisters, already has 40 per cent of Cadillac while Senator Leo Kolber, chairman of Cadillac and vice-chairman of Cemp, owns just over 3 per cent. As a result the Bronfmans and Kolber own more than 50 per cent.

Guy said Charman purchased 5,058,369 shares from American Savings & Loan Association of Florida and associates at \$14.50 and is proposing to purchase the balance of the 7 per cent from investors in Montreal and British Columbia at \$14 a share.

Trading in Cadillac Fairview shares resumed on the Toronto and Montreal stock exchanges after the announcement was made. It had been suspended Monday pending a statement from Charman. Shares closed at \$13.88, up 13 cents from Friday. Warrants were unchanged at \$6.50.

L'OSM: un «client encombrant» pour la PDA

— Clément Richard

QUEBEC (PC) - L'Orchestre symphonique de Montréal constituait un «client encombrant» pour la Place des Arts, estime le ministre des Affaires culturelles Clément Richard.

Ce dernier répondait hier à l'Assemblée nationale aux questions du député libéral de Saint-Henri Roma Hains qui demandait sur quoi le gouvernement du Québec se base pour juger que la Place des Arts ne suffisait plus aux besoins culturels de Montréal.

Le ministre a reconnu que l'OSM constituait un apport «prestigieux» pour une salle de concert mais qu'à la longue, la présence de l'orchestre empêchait la tenue d'autres spectacles à la salle Wilfrid-Pelletier, comme des comédies musicales.

«Une comédie musicale à Montréal exige une trentaine de soirées et ce n'est pas possible en raison de l'occupation que fait l'Orchestre symphonique de la salle Wilfrid-Pelletier», a dit le ministre Richard.

C'est pourquoi le gouvernement a décidé d'investir \$30 millions dans le projet Cadillac-Fairview où l'Orchestre symphonique de Montréal possèdera sa propre salle de concert, a conclu le ministre.

L'OSM était « encombrant »

QUÉBEC (PC) —
L'Orchestre sympho-

nique de Montréal constituait un « client encombrant » pour la Place des Arts, estime le ministre des Affaires culturelles, M. Clément Richard.

Ce dernier répondait hier à l'Assemblée nationale aux questions du député libéral de Saint-Henri, M. Roma Hains, qui demandait sur quoi le gouvernement du

Québec se basait pour juger que la Place des arts ne suffisait plus aux besoins culturels de Montréal.

M. Richard a reconnu que l'OSM constituait un apport « prestigieux » pour une salle de concert mais qu'à la longue, la présence de l'orchestre empêchait la tenue d'autres spectacles à la salle Wilfrid-Pelletier, comme des comédies musicales.

« Une comédie musicale à Montréal exige une trentaine de soirées et ce n'est pas possible en raison de l'occupation que fait l'Orchestre symphonique de la salle Wilfrid-Pelletier », a expliqué M. Richard.

"watchful position"

Board of Trade backs off McGill College protest

by Bruce Wallace

The Montreal Board of Trade has unanimously agreed that because of the physical improvements made to the design of the Cadillac-Fairview project for McGill College avenue, and because the developers have agreed to meet with all the aggrieved parties, it no longer will actively lobby against the project.

A Board of Trade source said that the position will likely be made public when

and if the Chambre de Commerce board arrives at the same position. A

joint committee composed of Board of Trade representatives and Chambre de Commerce members was highly critical of the original plans to develop the site. Their complaints were directed at the closing of the street and at the failure to maintain an informal city policy of building back from the street to allow for a future widening of the boulevard.

But the Board of Trade

says they are satisfied with modifications to the project and they will retire to a position of "watching".

Cadillac-Fairview's agreement to consult with aggrieved parties reflects their desire to alleviate some of the criticism that has been directed at them over the last two months since the project was first announced. Senator Leo Kolber, chief executive officer of Cadillac-Fair-

view until this month, told **The Downtowner** that: "Although we have never built a project without some protest from some quarter, I was truly surprised at the volume of protest this time."

Kolber says that the public debate over the issue

indicates a weakness in the process by which the city pursues development.

"That's what Phyllis Lambert objected to, for example," said Kolber. "She didn't like the process, not necessarily the project."

Sauvons-Montréal réclame un moratoire sur la salle de l'OSM

■ Le groupe Sauvons-Montréal réclame du gouvernement du Québec qu'il impose un moratoire sur le projet d'implantation de la nouvelle salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal.

JEAN-PIERRE BONHOMME

Le groupe de pression, qui intervient fréquemment en matière de protection des immeubles et d'urbanisation, estime que les corrections apportées récemment au design du projet de construction d'un centre commercial, dans le coeur de la ville, celui des promoteurs Cadillac-Fairview, ne sont pas suffisantes pour lever toutes les objections. La nouvelle salle de concert publique, on le sait, doit être incorporée dans un édifice destiné au commerce de détail.

Les changements apportés au concept initial, a dit le principal porte-parole de Sauvons-Montréal, M. Joshua Wolfe, sont « minimes »: Il a particulièrement regretté que l'immeuble « empiète toujours » sur l'emprise de 120 pieds que la municipalité avait d'abord prévu d'accorder à la rue McGill College, et qu'une passerelle à deux étages soit prévue sur la rue Mansfield. Les opposants ont bien souligné le fait que la passerelle de la rue Mansfield, si elle est construite, sera davantage qu'une passerelle: ce sera un véritable immeuble neuf s'étendant sur plus de cent pieds de longueur par dessus la chaussée. Tout le panorama urbain

sera ainsi bloqué et remplacé par un sombre couloir, a-t-on dit.

Le groupe de pression a expliqué qu'un moratoire imposé par le gouvernement — c'est lui qui paye la note de cette salle d'intérêt national — donnerait aux corps publics l'occasion de réaliser une étude d'impact sur les conséquences économiques et esthétiques de l'implantation prévue. Cette étude, a-t-on ajouté, devrait aller « au delà d'une vulgaire analyse préliminaire ». La réalisation d'une pareille étude s'impose en période de difficultés économiques, a-t-on fait valoir encore, car il est profitable de bien utiliser les rares sols urbains. M. Wolfe s'est demandé pourquoi le gouvernement du Québec a réalisé des études de localisation pour le Musée des sciences et des techniques, organisé un concours d'architecture pour le musée d'art contemporain et qu'il s'en remet à des promoteurs privés, sans la moindre consultation, pour la salle de concert.

Quels sont les critères sur lesquels le gouvernement se base pour déterminer s'il y aura ou non une consultation dans le choix du lieu où doivent être implantés les grands édifices publics, s'est-on demandé ?

Les porte-parole ont enfin fait valoir que l'architecture extérieure de l'édifice n'est pas mauvaise en elle-même, mais que le concept général, lui, « qui crée une nouvelle rue intérieure » selon un modèle importé des banlieues, n'est pas adapté à une ville. Selon eux, les dégâts seraient moins grands si certains

commerces de l'édifice avaient pignon sur la rue Sainte-Catherine elle-même. Ils craignent que l'implantation d'un microcosme de « boutiques à réseaux » internationaux, les mêmes qu'on trouve dans les zones périphériques urbaines et qui n'ont pas de rapport organique avec le milieu, ne vienne déprécier le centre-ville. Ils ont fait valoir que les centres commerciaux Alexis-Nihon et Place Ville-Marie, notamment, ont été implantés pour répondre aux besoins de clientèles nouvelles, ce qui, selon eux, ne serait pas le cas du centre Cadillac-Fairview de la rue Sainte-Catherine.

Les promoteurs, pour leur part, entreprennent aujourd'hui des consultations privées avec les commerçants actuellement installés dans les environs. Ils montrent ainsi à ces commerçants une maquette dont la réalisation vient d'être terminée. Le porte-parole de Cadillac-Fairview, M. Alan Saskin, a dit hier qu'à la suite de cette période d'information, les journaux seront convoqués à une nouvelle conférence de presse. Le porte-parole de Sauvons-Montréal, M. Wolfe, était accompagné hier de deux collègues, Mmes Cécile Grenier et Louise Warner.

Cadillac Fairview

Sauvons Montréal réclame un moratoire

ALAIN DUHAMEL

Afin de prendre le temps de consulter le public montréalais et de modifier le projet de la société Cadillac Fairview rue McGill College, le mouvement Sauvons Montréal a réclamé hier un moratoire de trois mois avant la mise en chantier.

Il adresse sa requête au gouvernement québécois qui, un fixant un délai strict de mise en chantier attaché à sa contribution de \$30 millions, a, aux yeux de Sauvons Montréal, permis au promoteur immobilier de « bâcler » la consultation.

« Le gouvernement du Québec a en main une carte maîtresse » affirme M. Joshua Wolfe, de Sauvons Montréal, qui juge minimes les modifications proposées au plan d'origine. Elles ont, certes, libéré la rue McGill College, mais elles n'ont pas retiré la passerelle au-dessus de la rue Manfield, ni rétabli la rue McGill dans sa pleine largeur.

Sauvons Montréal réclame des études d'impacts urbain et économique qui soient autres choses que des analyses préliminaires, plus théoriques que concrètes.

La société Cadillac Fairview, dont le projet est évalué à \$120 millions, a fait préparé une analyse préliminaire des retombées économiques de son centre où s'intègrent commerce et activité culturelle. Certains passages de cette étude laissent songeurs, notamment en ce qui a trait aux répercussions sur le commerce de détail.

Il est admis, par exemple, que le commerce de détail demeure suffisamment développé à Montréal pour bien servir la population. La rentabilité des additions nouvelles et massives comme celles que proposent Cadillac Fairview ne pourrait survenir qu'au détriment des autres établissements sans qu'il n'y ait, croit-on, de répercussions importantes sur l'emploi. L'accroissement réel des ventes proviendrait, en réalité, d'une clientèle de touristes attirée par un centre-ville agréable. Cette conclusion ne semble pas tenir compte de la brièveté de la saison touristique montréalaise.

Sauvons Montréal s'interroge en outre sur les répercussions de ce projet dans le développement du centre-ville souterrain qui est devenu, avec les années, l'une des caractéristiques de Montréal.

Le projet de la société Cadillac Fairview et le règlement de zonage municipal qui l'autorise ont franchi l'étape de la première étude au conseil municipal au début du mois de juin. La seconde et dernière étude est prévue pour le début de juillet.

Delay McGill College project

The almost daily articles, mostly critical, on the Cadillac Fairview project in downtown Montreal point to the interest of citizens in this important project, as well as to the chaos enveloping it.

Elements such as the location of the Montreal Symphony Orchestra's new concert hall, the potential wind effect, visual aspects, the economic impact, and so on are all valid questions.

While *The Gazette* has helped bring this all to light, the time has

come — and let us hope that it has not passed — for an overall unbiased assessment. The plans or, preferably, a scale model should be displayed centrally (rather than, say, someplace in Laval).

In short, there is a need for a forum through which opinions and proposals can be channelled and assessed. This may be time-consuming, but the issue is far too important to allow it to be clouded by fragmentation or to be harried by time.

The obvious professional body to deal with the matter is the City of Montreal's Planning Department. A moratorium of six months should allow for the consultations — offered by the project's manager (*Gazette*, June 13) — and for preparation of an acceptable alternative plan.

ANDRE HOFFMAN
Montreal

Delay downtown complex, group asks

The Quebec government must delay construction of a proposed \$120-million complex on McGill College Ave. to allow time for public hearings, a pressure group said yesterday.

Members of Save Montreal said the province is a partner in the controversial project and should insist on a construction delay until "significant modifications" are made.

Finance Minister Jacques Parizeau's recent statement that the province has no say in the project shows provincial politicians are "burying their heads in the sand," said Save Montreal official Louise Warner.

The provincial government

has pledged to pay \$30 million for construction of a new concert hall for the Montreal Symphony Orchestra, a centrepiece of the project.

The developers, Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto, also plan to include 175 stores, cinemas and underground parking in the block bounded by St. Catherine St., de Maisonneuve Blvd., McGill College Ave. and Mansfield St.

Warner said the shopping complex will draw retail business from St. Catherine St. and leave it open to lower-rent retail outlets that peddle pornography.

Businesses such as clothing, shoe and book stores would

move into the project's indoor mall. St. Catherine St. would become a "sleazy" home to striptease clubs and video outlets.

The Eaton Centre in Toronto, also a Cadillac Fairview project, had the same effect on Yonge St., Warner said.

"Montreal is Quebec's most important city and St. Catherine is its most important street."

"The impact (of the project) is too great to just leave it alone without further examination."

Save Montreal said recent changes to the design — such as eliminating the proposed walkway across McGill College Ave. — still still leave many "unacceptable" features.

Among them are:

- McGill College Ave. would still be 18 metres (60 feet) wide, and the group wants it widened to 36 metres (120 feet) to accommodate a plaza with such features as outdoor cafes.

- The shopping centre is an unsuitable location for the concert hall.

- A proposed glassed-in, two-storey pedestrian bridge across Mansfield St. will be the size of a "building over the street" and would harm activities below.

Members of Save Montreal, an urban development surveillance group, include students, planning professionals and architects.

— Ingrid Peritz

Cadillac-Fairview tente de rassurer ses futurs voisins

■ Les promoteurs du projet de centre commercial controversé Cadillac-Fairview ont entrepris hier une campagne d'information de caractère privé afin de rassurer les occupants des édifices limitrophes. L'entreprise, toutefois, paraît être périlleuse et ne semble pas emporter facilement l'adhésion générale.

JEAN-PIERRE BONHOMME

C'est dans les salons du Ritz, justement, que divers occupants du centre commercial Les Terrasses, adossé à la maison Eaton, ont été invités, hier matin, à contempler la maquette de l'imposant immeuble, un rendu en volume fraîchement arrivé du siège social torontois de Cadillac-Fairview. Jusqu'à hier les intéressés n'avaient pu voir que des dessins d'architectes. Les occupants du grand édifice à bureaux situé au 1980 rue McGill College, quant à eux, devaient être réunis hier après-midi pour les mêmes fins.

Le journaliste de LA PRESSE, signataire de ces lignes, entrant par des portes ouvertes, a participé à une partie de la rencontre d'hier matin. À la fin de la rencontre, toutefois, lorsqu'il a été repéré par un adjoint, il a instantanément été invité à évacuer les

lieux. Un porte-parole a dit qu'une nouvelle conférence de presse devrait avoir lieu la semaine prochaine.

Le vice-président de la société, pour les affaires relatives aux centres commerciaux, M. James Bullock, a dit à ses hôtes, dans la seule langue anglaise, comme à l'accoutumée, qu'à son avis le projet d'implantation de ce centre commercial est économiquement avantageux pour la ville. Il a indiqué qu'il ne serait pas commercialement rentable d'en réduire les proportions afin que la rue McGill College soit élargie à 120 pieds comme certains l'ont souhaité.

Des intervenants ont demandé à leur hôte, pour leur part, si Cadillac-Fairview pouvait envisager d'implanter son centre commercial à l'endroit prévu, ou ailleurs dans le centre-ville, sans que la salle de concert d'État y soit incorporée. M. Bullock n'a pas paru exclure cette possibilité. Il a toutefois indiqué que, si le projet ne passe pas au stade de la réalisation cette année, sa compagnie pourrait se raviser.

La majorité des participants ont paru se contenter d'entendre les arguments de M. Bullock. Un locataire des Terrasses a par contre donné son entière adhésion. D'autres intervenants, tou-

tefois, n'ont pas caché leurs objections de fond. C'est avec morgue et sarcasme, par exemple, que le vice-président de la compagnie Louis Dreyfus Immobilier, M. Louis Dufort, - cette compagnie est propriétaire des Terrasses et des bureaux du 1981 McGill - s'est exprimé. M. Dufort a dit regretter profondément le fait que le projet d'élargissement de la rue McGill soit abandonné.

Un autre occupant des Terrasses, un homme d'affaires, M. Pierre Laferrière, a pour sa part dit publiquement et privément, à titre personnel, qu'il est scandalisé par la tournure des événements. Il est évident, a dit M. Laferrière, que le projet d'implantation du centre commercial a été fait « à la sauvette » et qu'il ne repose que sur le court terme. Pour M. Laferrière l'importance des gestes posés par la municipalité et par le gouvernement du Québec justifie qu'un moratoire soit imposé. La municipalité, a-t-il fait valoir, se fait donner un énorme pouvoir d'expropriation en faveur de Cadillac-Fairview et pour l'implantation d'une salle de concert d'intérêt national. Dans des cas semblables, a-t-il dit, il y a lieu de consulter la population. D'autant plus, a-t-il ajouté, que jamais, dans l'histoire des villes, permet-on l'intégration des salles de con-

cert ordinaires dans des complexes commerciaux. Lorsque des salles sont intégrées aux commerces en milieu urbain, a-t-il expliqué, ce sont toujours des salles de music-hall, pas davantage.

Pendant ce temps, un groupe de personnes privées entreprend, sous l'initiative de M. Jeremy Searle (937-9023) de faire circuler, pour une deuxième fois depuis le début de cette histoire, une deuxième pétition. Le texte de cette requête réclame de la municipalité qu'elle empêche la construction de la passerelle de deux étages avec laquelle les promoteurs entendent couvrir la rue Mansfield sur plus de cent pieds de longueur. Les auteurs du document réclament, comme tant d'autres intervenants, que la nouvelle version du projet soit soumise à une consultation « libre, indépendante et responsable ».

Cadillac Fairview faces opposition

McGill College critics have say

By LEWIS HARRIS
of The Gazette

Cadillac Fairview Corp. Ltd. has run into stiff opposition in attempting to convince merchants along McGill College Ave. that a \$120 million commercial complex the company wants to build will benefit the downtown area.

Representatives of the Toronto developer held separate, closed meetings Thursday to try and convince merchants at the nearby Les Terrasses complex of stores and owners and tenants in the 22-storey BNP-Esso building at 1981 McGill College Ave. that Cadillac's planned commercial centre on McGill College Ave. would be a boon to the area and an over-

all benefit to the city.

But company representatives, who brought along an elaborate scale model of the planned project, ran into heavy criticism during the meetings at the Ritz Carlton Hotel, according to some of the people who were there.

One businessman affected by the proposed complex, Antonio Sacconaghi, said that "along with just about everyone else (at the meetings), I was not very happy with the project.

"I say the project should not proceed and that further study should be made," continued Sacconaghi, vice-president of the Banca Nazionale del Lavoro du Canada with offices at 1981 McGill College Ave.

Sacconaghi said Cadillac Fairview officials left the impression that the company was not prepared to make major changes to the project or make any change that would allow for a significant widening of McGill College Ave.

But another businessman, who asked that his name not be used, said he believed "there is still a possibility of movement," to modify the proposal.

A \$35 million concert hall, with most of the money coming from the Quebec government, is one aspect of the Cadillac Fairview proposal.

It also calls for a two-storey pedestrian bridge over Mansfield St., and 75 stores.

Plan for 'tunnel' on Mansfield arouses ire in building expert

By ROBERT WINTERS
of The Gazette

Derek Drummond, director of McGill University's school of architecture, says there "is no justification" for a decision by Mayor Jean Drapeau's administration to allow a Toronto developer to create a 30-metre long tunnel on Mansfield St. under a two-storey pedestrian bridge.

"You can't justify making Mansfield unpleasant for all pedestrians who don't want to go into the shopping mall," Drummond told *The Gazette*.

"My complaint is that the bridge creates a tunnel on the street which is a public space," Drummond said.

The extra-wide pedestrian bridge — described by a New York City architect as larger than any known similar structure — is to connect Simpsons' department store with the controversial \$120-million McGill

College Ave. shopping mall project of Cadillac Fairview Corp. Ltd.

Fears have been expressed about high wind levels in the tunnel, especially in winter.

But on frequent windless days, Drummond said, there could also be problems if vehicle exhaust fumes collect in the tunnel, "creating high carbon monoxide levels. This will have to be studied very carefully."

Lauren Otis, deputy director of the Manhattan office of New York City's department of city planning, said a tunnel the size of the one planned "would be very unpleasant if you were stuck in a traffic jam on a hot day with the exhaust from all the cars."

Asked about air pollution under the tunnel, Alan Saskin, development executive for Cadillac Fairview, said: "Our engineers will have to study these effects carefully."

"Then they will recommend

whether or not additional ventilation is required.

"These are important details that will be addressed as we continue to work on our design."

Alexander Cooper, a leading New York City architect who conducted a two-year nationwide study of pedestrian bridges in the U.S. told *The Gazette* he knew of no existing bridge as large as the planned structure, which at its peak has a height of up to 16.5 metres, combined with a width along the street of up to 30 metres.

In Calgary, the Canadian city that has the most pedestrian bridges — 37 of them — they are five metres wide.

Montreal architect Mark London said in an interview that the proposed pedestrian bridge creates a precedent "that will kill St. Catherine St.," leaving only "video game parlors and strip joints on St. Catherine St."

"It will be just like Yonge St.

in Toronto now that the Eaton Centre is there, all the good stores will move into the malls and nothing will be left on St. Catherine St. except porno movie houses and sex shops," said London, executive director of the conservationist group Heritage Montreal. "It could lead to serious deterioration."

"Once this pedestrian bridge is built, others are waiting in the wings," said London, referring to plans for such a structure linking a development in the Mount Royal Hotel with Simpsons and plans for two pedestrian bridges linking a proposed development north of Christ Church Cathedral with adjacent department stores, Eaton and The Bay.

"It will mean the creation of a parallel pedestrian network just north of St. Catherine St. People will come into the internal shopping mall and they'll never leave it. It will mean the suburbanization of downtown."

Cadillac Fairview gets its second senator

By SHIRLEY WON
of The Gazette



MICHAEL PITFIELD
Joins Kolber on board

Senator Michael Pitfield, once the country's most powerful bureaucrat and top adviser to Prime Minister Pierre Trudeau, has been appointed to the board of Cadillac Fairview Corp. Ltd., the Toronto-based real-estate giant.

"It's the first directorship of a public company that I have accepted," Pitfield told *The Gazette* yesterday in a telephone interview from Ottawa.

Pitfield, a former clerk of the Privy Council and secretary to the cabinet, was appointed to the Senate in December 1982. He sits as an independent.

Pitfield, a Montreal-born lawyer who still practises in Ottawa

and Montreal, is the second senator on Cadillac's board.

Leo Kolber — chairman of Cadillac and vice-chairman of Montreal-based Cemp Investments Ltd., which is the holding company for the Bronfman interests — was appointed to the Senate last December. Kolber sits in the Senate as a Liberal.

Pitfield would not say what his remuneration will be but an information circular sent to shareholders says all 19 directors receive a total of \$188,000. As a senator, Pitfield earns \$58,000 a year plus a tax-free allowance of \$8,600 and other perks.

He said he has had "other offers" for directorships but decided to accept one at Cadillac because it's a "fascinating company" with a bright future after

a reorganization two years ago. Profits soared to \$31.8 million for the year ended Feb. 28, 1984 compared with \$12.6 million a year earlier.

He added he already held, as an investment, 1,000 Cadillac shares prior to his appointment.

Pitfield's brother, Ward, is chairman of Dominion Securities Pitfield Ltd. of Toronto, Canada's largest investment dealer, created recently by the merger of two firms.

Cadillac Fairview is more than 50-per-cent-owned by Montreal's Bronfman family and associates following the recent purchase of a 7-per-cent stake in Cadillac by Charman Investments Inc., a holding company controlled by Charles Bronfman.

Cadillac Fairview project

'Rape of downtown core'

By SHELDON SHAFTER

Your June 8 editorial "Answer questions first," regarding the Cadillac Fairview project proposed for downtown, raised several questions of paramount importance to anyone professing to love this beautiful city of ours.

As a Montrealer first, and a businessman directly affected by the proposed development second, I would like to crystalize the options of many in Montreal.

Those charged with the responsibility of winning approval for the project express amazement and subsequently concern at mounting opposition from all sectors of the private and business community. This in itself is a source of amazement.

In answer to your question "Is this the best possible of all places for the Montreal Symphony Orchestra concert hall?" in my opinion it most definitely is not. A superior site would be the Old Port area where the MSO would serve as a catalyst in helping to develop this neglected sector of the city.

An excellent comparison can be made with Boston, New York, Baltimore, Toronto, and Vancouver, all of which are going full steam ahead to develop their waterfronts. These cities recognize the extreme importance of developing their old port areas as an attraction for visitors and residents alike, areas which would normally be left to decline.

As for the argument that Montreal's old port is not served by a Metro stop, I have been informed by reliable sources that the Quebec government has plans to build a station there along with ample parking for any major development. As the area is federally owned, I am also convinced that grants would be forthcoming from the federal government in addition to financing by the provincial government.

Regarding your question "Can the downtown core absorb so many mega-shopping complexes?" my answer is no. A more viable alternative would be to concentrate on the building of prestigious office space in this strategic downtown

DIALOGUE

*A column of opinion
and commentary
open to readers*

• Sheldon Shafter is principal owner of Shafter Properties.

core. This would assist Montreal in attracting head offices, both new and those that we have perhaps lost, to the city as I believe many would welcome the exposure this area would give them.

Also, if we were to widen McGill College Ave. and extend it from Place Ville Marie to the Roddick Gates, we would enable a quaint area to inject itself into a highly populated office concentration for the best of both worlds.

We need look no further than the small area between Place Ville Marie and St. Catherine St. on McGill College Ave. where artists currently display their work. If we could just extend this short area the full length of McGill College, we could turn the dream of many in the city into a reality.

In answer to your question "What would be the economic impact on smaller merchants outside these privately owned complexes?" the project as proposed would seriously hurt many merchants along St. Catherine St. Some, less fortunate, who have braved and survived the recent economic slowdown, will never have the chance to realize their future and will surely have to declare bankruptcy.

These merchants have remained loyal to the downtown core, have endured hardships, and are now threatened with the axe just when the economy is starting to pick up. The city would be better advised to assist these merchants by curtailing the expansion of pinball arcades and strip clubs in their immediate area and by trying to upgrade the quality of merchants along St. Catherine.

Pertaining to your question on the need for architectural guidelines, I believe the city should disallow any structure that goes

against the high-grade living Montrealers are so fortunate to have. Indeed, the head of the city planning department responsible for such development has been openly critical of this type of project being pushed upon the people.

An in-depth study should be made which will allow our children, and our children's children, to enjoy the quality of life in the city we currently have.

As for the question of expropriation, we must come back to the MSO. It is obvious that the proposed project has received government approval to expropriate merely because it includes a concert hall. I believe the MSO is being held hostage by the powers that be in order to achieve the goals of those involved in the project.

If it were not for the use of expropriation, the MSO would be free to look for an appropriate setting more worthy of its image as a world-class orchestra.

Shafter Properties' answer to any such expropriation was to announce May 4 a construction project on land which we presently own and have owned for the past 30 years: A 14-storey office tower, plans for which have been in the works for the past two years.

Such an office building would permit the widening of McGill College as originally envisaged, and would serve as a showcase for the rapidly growing computer industry in Quebec.

As the land has been under homologation and reserve for the past 25 years, the city has denied any building permits for the site to date.

Once our project was completed, it would be up to adjoining property owners to develop their land as they see fit while respecting the city planning department's guidelines. I am confident that some very exciting plans would be forthcoming.

In summary, the project as proposed by Cadillac Fairview is merely sophisticated rape of the downtown core which will cause irreparable harm not only for Montrealers and existing merchants, but also for future generations.

Hazardous in an emergency

With all the talk, printed articles and comments on the controversial Cadillac Fairview project on McGill College Ave., I haven't heard any comments on the fact that the future concert hall of the Montreal Symphony Orchestra would be situated at the very top of the building.

If such a concert hall is really

necessary, should it not be at ground level, where it would be easily accessible to everyone? Having it situated at the top would make it very hazardous to vacate, should there be any sort of emergency.

A. RICHLER
Montreal

Michael Pittfield directeur de la société immobilière
**Héritage-Montréal réussit à intéresser
Cadillac-Fairview à une étude
de l'aménagement de l'avenue McGill**

ANGÈLE DAGENAI

Les membres du conseil d'administration d'Héritage-Montréal accompagnés de Mme Phyllis Lambert (Bronfman), architecte bien connue et membre fondateur de cet organisme, ont réussi hier à intéresser la corporation Cadillac Fairview à l'idée de réaliser une «étude intensive» sur l'avenue McGill College et les secteurs environnants pour préciser les critères qui devraient guider au développement de cet endroit.

Au cours d'une rencontre qui a duré plus de deux heures et demi les architectes et le directeur-exécutif de la corporation Cadillac-Fairview, M. Allen Saskin, sans toutefois s'engager de façon ferme, se sont montrés «ouverts» à l'idée qui leur était proposée de réunir des représentants de la Ville, de leur corporation, de l'Orchestre symphonique de Montréal, du COPEM, d'Héritage-Montréal ainsi que des propriétaires voisins de l'avenue McGill College, pour faire de l'aménagement du quadrilatère Sainte-Catherine, McGill College, de Maisonneuve et Mansfield «une réelle construction au paysage urbain montréalais».

Selon Héritage-Montréal, cette étude qui devrait prendre au plus

deux mois devra prendre en considération la percée visuelle sur le Mont-Royal, le design de l'ensemble de la rue McGill College, l'animation de la rue Sainte-Catherine et des rues latérales, le bien-fondé des passerelles sur les voies publiques, la présence et la visibilité de la salle de l'OSM et la viabilité économique du développement dans ce quadrilatère stratégique du centre-ville.

Le président d'Héritage-Montréal, M. Jean-Claude Marsan, a précisé que la direction de Cadillac-Fairview n'a jamais cherché à éviter cette rencontre et s'est même montrée très coopérative. Les représentants d'Héritage-Montréal ont reconnu que les changements apportés au projet Cadillac-Fairview le mois dernier étaient déjà «un pas dans la bonne direction» mais qu'il y avait toujours place pour d'autres améliorations pour respecter la spécificité environnementale de Montréal. Mme Lambert qui s'est montrée très critique du projet a été écoutée avec beaucoup d'attention par les représentants de Cadillac-Fairview.

Héritage-Montréal a vivement insisté auprès des représentants de la corporation torontoise pour qu'elle fasse les démarches pour retirer son dossier des travaux du Conseil de Ville le 9 juillet prochain. Cette ren-

contre a été jugée très fructueuse par M. Jean-Claude Marsan.

MONTREAL (PC) — Le sénateur Michael Pitfield, autrefois le principal conseiller du premier ministre Trudeau et l'un des bureaucrates les plus influents au pays, a été nommé au conseil d'administration de la société Cadillac Fairview

« C'est la première fois que j'accepte de siéger au conseil d'une société publique », a déclaré M. Pitfield au cours d'une entrevue téléphonique depuis Ottawa.

M. Pitfield, ancien secrétaire au cabinet, a été nommé au Sénat en décembre 1982. Il siège comme indépendant.

L'avocat d'origine montréalaise n'a pas voulu préciser le montant de sa rémunération, mais une lettre circulaire envoyée aux actionnaires indiquait que les 19 directeurs recevront \$188,000 par année. A titre de sénateur, M. Pitfield gagne \$58,000 par année en plus d'une allocation exempte d'impôt de \$8,600.

Le président du conseil d'administration de Cadillac Fairview, M. Leo Kolber est également sénateur. Il a été nommé en décembre dernier et siège sous la bannière libérale.

Plea from Heritage Montreal

A Bronfman joins effort to delay launch of McGill College project

By ANDREW McINTOSH
of The Gazette

Architect Phyllis Lambert joined a plea yesterday for a delay in construction of the McGill College Ave. project which her family is developing through its real estate arm.

Lambert, a member of the Bronfman family, was among leaders of Heritage Montreal which asked Cadillac Fairview Corp. Ltd. to place a two-month moratorium on its controversial development plan for McGill College Ave.

The Bronfman family controls Cadillac Fairview, of Toronto.

The \$120-million McGill College Ave. project, which is to include 175 stores, cinemas and a \$30 million concert hall for the Montreal Symphony Orchestra, also contains a controversial two-storey pedestrian bridge over Mansfield St. which has been criticized by local and international architects.

Lambert, an architect and past president of Heritage Montreal, was joined by President

Jean-Claude Marsan and Executive Director Mark London in a private meeting with Alan Saskin, a Cadillac Fairview development executive, at the firm's Place Ville Marie office.

Heritage Montreal officials proposed an impartial committee be given two months to draft guidelines for the development of McGill College Ave. before work begins on the Cadillac Fairview project in August.

The proposed committee would be made up of representatives from the city of Montreal, Cadillac Fairview, the Montreal Symphony Orchestra, Copem, the group representing the Montreal Board of Trade and Chambre de Commerce, property owners in the vicinity of McGill College Ave., and Heritage Montreal.

The committee would study the project's effects on the view of Mount Royal, the design of McGill College Ave., and commercial activity on St. Catherine St. and other streets in the area.

It would also consider the implications of building pedestrian

bridges over public streets.

"This (committee) would help put an end to the confrontation and posturing, and get all parties to the table to work for a solution that everybody is happy with," London said.

Saskin told Heritage officials the firm would offer a response within a week.

Marsan said Saskin reacted favorably to the proposal.

Saskin was not available for comment yesterday.

Lambert was also unavailable for comment.

London said Cadillac's decision to remove the glassed-in gallery that would have blocked McGill College Ave., and other modifications to the plan were steps in the right direction, but other changes are still needed.

Representatives of Save Montreal, another conservationist group, also met with Saskin yesterday.

The group last week called on the Quebec government to delay the construction of the complex to allow time for public hearings.

PITFIELD

CHEZ

CADILLAC

FAIRVIEW

MONTREAL (PC)
— Le sénateur Michael Pitfield, autrefois le principal conseiller du Premier ministre Trudeau et l'un des bureaucrates les plus influents du pays, a été nommé au conseil d'administration de la société Cadillac Fairview Corp. Ltd., une importante entreprise immobilière dont le siège social est à Toronto.

«C'est la première fois que j'accepte de siéger au conseil d'une société publique», a déclaré M. Pitfield au cours d'une entrevue téléphonique depuis Ottawa.

M. Pitfield, ancien secrétaire au cabinet, a été nommé au Sénat en décembre 1982. Il siège comme indépendant.

L'avocat d'origine montréalaise n'a pas voulu préciser le montant de sa rémunération, mais une lettre circulaire envoyée aux actionnaires indiquait que les 19 directeurs recevront \$188,000 par année.

À titre de sénateur, M. Pitfield gagne \$58,000 par année en plus d'une allocation exempte d'impôt de \$8,600.

Le président du conseil d'administration de Cadillac Fairview, M. Leo Kolber, est également sénateur. Il a été nommé en décembre dernier et siège sous la bannière libérale.

M. Pitfield, qui a reçu d'autres offres, a décidé de se joindre à Cadillac Fairview parce que «c'est une entreprise fascinante» avec un avenir brillant.

Pitfield au conseil de Cadillac Fairview

■ (PC) — Le sénateur Michael Pitfield, autrefois le principal conseiller du premier ministre Trudeau et l'un des bureaucrates les plus influents au pays, a été nommé au conseil d'administration de la société Cadillac Fairview, une importante entreprise immobilière dont le siège social est à Toronto.

« C'est la première fois que j'accepte de siéger au conseil d'une société publique », a déclaré M. Pitfield au cours d'une entrevue téléphonique.

M. Pitfield, ancien secrétaire du cabinet, a été nommé au Sénat en décembre 1982. Il siège comme indépendant.

Avocat originaire de Montréal, il n'a pas voulu préciser le montant de sa rémunération. Une lettre circulaire envoyée aux actionnaires indiquait toutefois que les 19 directeurs recevront \$188 000 par année. À titre de sénateur, M. Pitfield gagne \$58 000 par

année, en plus d'une allocation de dépenses, exempte d'impôt, de \$8 600.

Le président du conseil d'administration de Cadillac Fairview, M. Leo Kolber, est également sénateur. Il a été nommé en décembre dernier et siège sous la bannière libérale.

M. Pitfield qui a reçu d'autres offres, a décidé de se joindre à Cadillac Fairview parce que « c'est une entreprise fascinante » avec un avenir brillant.

Mount Royal Hotel plans aerial link to Simpsons

By INGRID PERITZ
of The Gazette

Owners of the 62-year-old Mount Royal Hotel are expected to announce plans today to renovate the building and link it by aerial walkway to Simpsons department store.

The walkway proposal has already drawn criticism from a citizens' group because of a similar proposal by Cadillac Fairview Corp. Ltd. to build a walkway over Mansfield St., one block east of the Mount Royal project.

The developers of the 1,102-room

hotel have called a press conference for today to announce plans to convert the aging building into a retail-office complex called Cours Mont Royal. The building is owned by Western Delta Lands Inc. of Toronto, a holding company of developer Bruce McLaughlin.

A source involved in the project, who asked not to be identified, said plans also call for linking the hotel through an underground tunnel into the basement of Simpsons.

He said the walkway would be of varying width, about 4.5 metres (15 feet) high, 18 metres (60 feet) long

and about nine metres (30 feet) above ground. The glass-roofed bridge would not block the view of the mountain, he said.

He said Montreal Mayor Jean Drapeau made suggestions about the walkway after seeing the original plans, which were then modified to meet his approval.

Joshua Wolfe, an official of the urban conservation group Save Montreal, said the walkway proposal will "toll the death knell" for St. Catherine St. because it will allow people to go through walkways and tunnels from the Peel St. hotel to

The Bay, five blocks east, without setting foot on the street.

"Montrealers can look forward to seeing St. Catherine St. die as a prosperous shopping artery," said Wolfe. Montreal's climate is not conducive to outdoor shopping for much of the year, so people will be drawn to indoor stores through the series of connections, he said.

Businesses drawn to St. Catherine St. would be "pornography stores, fast-food outlets, low-quality clothing stores and not much else."

Planners deliberately avoided linking Place Ville Marie to Eaton

and The Bay with tunnels, to encourage people to walk along St. Catherine St., Wolfe said.

Cadillac Fairview has proposed a \$120-million project along McGill College Ave. that would include a concert hall, stores, cinemas and underground parking. The developers want to link the project to Simpsons through a two-storey pedestrian bridge across Mansfield St.

Pierre Daoust, general manager of Simpsons stores in Quebec, said he favors the walkway because the downtown Simpsons store is disadvantaged compared with Eaton and

The Bay, which have underground connections.

The Cours Mont Royal project also calls for turning Place Mont Royal, the privately-owned street south of the hotel, into a pedestrian mall with restaurants.

The project is also expected to include parking within the building, but not underground.

The hotel will be closed this fall for renovations, which are estimated to cost \$30 to \$40 million. Metcalfe St. would also have to be closed to traffic for several months to dig an underground tunnel.

Cadillac-Fairview

LES ARCHITECTES ET LES URBANISTES CONSULTERONT EUX-MÊMES LA POPULATION

Insatisfaits du sondage «privé» organisé le mois dernier par l'administration Drapeau-Lamarre sur le projet Cadillac-Fairview, les architectes et urbanistes québécois viennent de décider de consulter eux-mêmes la population montréalaise!

Yvon Laprade

Cette consultation publique se déroulera jeudi prochain à la salle McConnell Engineering Building de l'université McGill.

Les résultats de ce sondage, auquel prendront part des organismes comme

Héritage-Montréal et Sauvons Montréal, seront connus avant la séance du conseil municipal prévue pour le 9 juillet.

C'est alors que les dirigeants municipaux montréalais tenteront de faire adopter en deuxième lecture ce projet

qui continue de susciter la controverse.

Les membres du conseil d'administration d'Héritage-Montréal, dont fait partie l'architecte Phyllis Lambert, ont en effet rencontré les dirigeants de Cadillac-Fairview en vue d'élaborer une «étude intensive» sur l'avenue McGill Collège et les secteurs environnants.

Pour sa part, le président de la Cor-

poration professionnelle des urbanistes du Québec, Claude Langlois, a indiqué hier en conférence de presse que la consultation ne modifiera peut-être pas le projet de centre commercial et culturel de la société Cadillac-Fairview.

«Mais j'ose espérer, a-t-il précisé, qu'il y aura des changements. Notre action peut être interprétée comme une pression de plus dans le débat. Que le résultat final soit changé ou non, notre rôle aura été rempli. On aura permis à tous les intéressés de faire valoir leurs opinions sur le projet. On ne peut en dire autant de l'administration municipale.»

COMME LE STADE OLYMPIQUE

«Le projet Cadillac-Fairview constitue un retour en arrière d'au moins 10 ans et rappelle les événements qui ont entouré la construction du Stade olympique par l'architecte Roger Taillibert.»

Le président de l'Ordre des architectes du Québec, Hubert Chamberland, estime qu'il faut consulter la population et faire confiance aux architectes québécois

lorsqu'il s'agit de projets d'envergure.

«On assiste au même scénario que lors de la période précédant les Jeux olympiques. Le maire Jean Drapeau se plait à parler des 2,000 emplois qui seront créés grâce à ce projet dans le centre-ville. Ces arguments sont faibles et ne reposent aucunement sur des données complètes», a-t-il déclaré hier en conférence de presse.

Projet de mise en valeur immobilière du secteur de l'avenue McGill College

par Claude Beauchamp

LES plans d'un gigantesque projet de mise en valeur immobilière, que ses auteurs qualifient de l'un des plus audacieux jamais entrepris sur le continent nord-américain, ont été dévoilés hier (**29 juin 1965**) à Montréal.

Englobant le quadrilatère formé par les rues Sherbrooke, Université, Ste-Catherine et Mansfield, ce projet de nouvelles constructions et de rénovation urbaine couvre presque 20 acres de terrain dans le centre des affaires et sa réalisation complète nécessitera des mises de fonds se totalisant à quelque \$125,000,000.

La mise en valeur sera principalement entreprise par The T. Eaton Co. Limited et First National Property Corporation, qui ont formé, à cette fin, la société Mace Development Ltd., qui deviendra propriétaire des terrains et sera chargée de la réalisation du projet. First National Property Corporation est une filiale de Metropolitan & Provincial Properties Limited de Londres. C'est le délégué commercial du Québec à Londres, M. Hughes Lapointe, qui a fait le lien entre les sociétés britanniques et canadiennes intéressées au projet.

Un boulevard de 115 pieds de largeur

Le point principal de la proposition soumise par Mace Development Ltd. est la création d'un immense boulevard, 115 pieds de largeur, s'étendant sur toute la longueur de l'actuelle avenue McGill College, depuis la Place Ville-Marie jusqu'à l'entrée de l'université McGill. Ce boulevard sera bordé d'arcades et divisé en son centre par une série de mails ombragés qui, séparant les voies carrossables, minimiseront les effets de la circulation routière. L'élargissement de l'avenue McGill College permettra également d'avoir une vue sur le Mont-Royal à partir de ce centre des affaires.

L'idée de ce projet n'est pas nouvelle, un urbaniste au service de la Ville de Montréal l'ayant proposée dès 1946, mais la construction du métro lui a donné une nouvelle impulsion. En effet, selon les promoteurs du pro-

jet, le commerce au détail se déplacera au nord de la rue Sainte-Catherine. On projette donc d'établir un axe nord-sud, au niveau de l'avenue McGill College. (...)

Première phase du projet en septembre

La première phase de la construction du développement commencera au plus tard en septembre prochain et on prévoit qu'elle sera terminée au printemps de 1967.

Cette première phase, qui nécessitera des investissements de \$30,000,000, comprend la construction d'un nouvel immeuble Eaton sur le terrain situé au nord du magasin actuel, de la majeure partie de l'édifice abritant la Galerie Victoria, et d'un édifice à bureaux professionnels de 15 étages, qui sera érigé au coin nord-ouest de la rue Université et de l'avenue Kennedy. (...)

Cadillac-Fairview: urbanistes et architectes organisent une consultation

ANGÈLE DAGENAI

Faute de consultation publique organisée par la Ville de Montréal sur le projet de développement de \$130 millions de la société Cadillac-Fairview au centre-ville, la Corporation professionnelle des urbanistes du Québec (CPUQ) et l'Ordre des architectes (OAQ) ont annoncé hier qu'ils tiendront leur propre consultation le 5 juillet prochain à laquelle seront invités tous ceux qui ont un point de vue à exprimer sur ce projet. M. Steve Bullock de Cadillac-Fairview à Montréal a déjà signifié aux organisateurs qu'il serait présent pour présenter en détail le projet d'investissement de \$130 millions que sa société projette dans le centre-ville montréalais.

La salle 204 du McConnell Engineering de l'Université McGill (3480 rue Université à l'angle de Milton) a été réservée pour cette consultation d'une journée, le 5 juillet de 12h à 22h, et qui sera prolongée au besoin.

Selon les porte-parole des urbanistes et architectes, MM. Claude Langlois et Hubert Chamberland, le premier rôle des corporations professionnelles est d'informer et de protéger le public. La consultation servira précisément cet objectif.

Tous les intervenants dans ce dossier complexe seront invités à s'expliquer devant le public ainsi que différents groupes de recherche en urbanisme qui ont déjà annoncé leur présence (Sauvons-Montréal, Héritage-Montréal, GIUM, etc.). «Une place spéciale sera donnée aux gens qui n'ont

pas été invités par le président du Comité exécutif de la Ville de Montréal au dernier Conseil de Ville», a précisé M. Langlois.

Le ministre des Affaires culturelles sera également invité à donner son avis puisqu'il finance \$30 millions de l'opération pour la salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal. Tout en prétendant qu'il ne veut pas s'immiscer dans les «chicanes de trottoirs» des Montréalais, le ministre des Affaires culturelles du Québec aurait précisé au président de l'Ordre des architectes du Québec, M. Hubert Chamberland, qu'il était prêt à réviser ses positions «si-ce n'était pas la place de l'OSM dans ce projet».

Les deux professionnels ont souligné que la société Cadillac-Fairview a dû transiger avec toutes les municipalités dans lesquelles elle a érigé des centres commerciaux et qu'à certains endroits les pourparlers ont duré dix ans. Il ne faut pas se laisser impressionner par le «chantage» des gros investisseurs, a ajouté M. Langlois, ce sont eux qui finissent toujours par céder devant les règlements des municipalités et les pressions du public, s'ils pensent «qu'il y a une piastre à faire là malgré tout». Les choses ne devraient pas être différentes à Montréal, a-t-il ajouté.

Les résultats de la consultation publique seront présentés à l'administration Drapeau-Lamarre et au public avant la tenue de la prochaine séance du Conseil de Ville de Montréal, le 9 juillet, consacrée à ce dossier Cadillac-Fairview.

Architects hold public hearings on project

By INGRID PERITZ
of The Gazette

Architects and urban planners will give citizens their say on the controversial McGill College Ave. development project by holding one day of public hearings next Thursday.

Officials of the Corporation Professionnelle des Urbanistes du Quebec and the Ordre des Architectes du Quebec said they hope the hearings will convince the City of Montreal to ask the project developer, Cadillac Fairview Corp. Inc. of Toronto, to modify its plans.

Claude Langlois, president of the 325-member urban planners association, said Montreal is not legally bound to hold public hearings but still has a "moral responsibility" to do so.

Quebec City, like Montreal, is exempt from provincial legislation requiring municipalities to hold public hearings.

Presentations from the hearings, which are being endorsed by professional associations of landscape architects and interior decorators, will be made public and presented to the city administration before council votes on the project at its next meeting July 9 — four days after the public hearings.

Langlois said officials from Cadillac Fairview have agreed to attend the hearings at McGill University. Citizens' groups concerned with urban development are also expected to make presentations.

Alan Saskin, Cadillac Fairview's Montreal project manager, said yesterday the firm will not ask Montreal city council to delay the July 9 vote on the development.

Heritage Montreal officials, joined by architect Phyllis Lambert, a member of the Bronfman family which controls Cadillac Fairview through a holding company, asked on Wednesday that an impartial committee be given two months to draft guidelines for development before scheduled work begins on the project in August.

The \$120-million project includes a symphony concert hall, stores, restaurants, cinemas and underground parking on the block bounded by St. Catherine St., de Maisonneuve Blvd., McGill College Ave. and Mansfield St.

It has sparked controversy because some groups want the developer to widen McGill College Ave. to 36 metres (120 feet) from the planned 18 metres (60 feet) and to remove a planned two-storey pedestrian bridge over Mansfield St.

The hearings will take place next Thursday from noon to 10 p.m. in Room 204 of McGill University's McConnell Engineering Building, 3840 University St. Presentations will be heard on a first-come, first-served basis.

Dossier Cadillac-Fairview

Bravo à Lysiane Gagnon pour ses trois textes concernant le projet Cadillac-Fairview (La Presse, 19-22-24 mai 84).

En tant que citoyen du Grand Montréal, j'appuie entièrement le dire de ces trois textes et demande instamment aux responsables ad hoc — s'il s'en trouve — le retrait complet du projet ou, «à tout le moins, comme le dit Mme Gagnon, un moratoire prolongé assorti d'une vaste consultation publique». Un véritable, si possible, et non pas un sondage bidon.

Une autre solution, style fonction publique, serait peut-être celle-ci: qu'un haut fonctionnaire oublie tout le dossier dans un de ses tiroirs, et qu'il ne se souvienne plus duquel... Il lui faudra un bon 20 ans pour le retrouver.

Ce qui me frappe le plus dans ce projet, c'est sa superfluité, sa boursouflure. Un hyper-pléonasme. Une grosse verrue! Made

in Toronto. Et l'on veut nous l'implanter, nous l'imposer en plein dans le visage de notre métropole. Toute une chirurgie plastique.

Le pire, c'est que Toronto, qui s'est implanté elle-même une verrue similaire et qui s'aperçoit peu à peu que ce fut une erreur, veut réparer cette erreur en nous en larguant une pareille. Après quoi, elle pourra dire à Montréal: «Toi aussi t'as une grosse verrue! Mais moi, j'ai eu la première, l'originale. Toi, tu n'as qu'une copie, de sorte que désormais non seulement tu as perdu ta beauté naturelle, mais en plus ta laideur n'est qu'une copie de la mienne, nan-nan!»

Et le pire du pire, c'est que nos magistrats acceptent, gobent tout ça non seulement les yeux fermés, mais avec des courbettes. (...)

Stephen GRENIER STINI
Longueuil

Model reveals faults in plan

Mall bridge scaled down

By ROBERT WINTERS
of *The Gazette*

Plans for a controversial 30-metre-wide pedestrian bridge across Mansfield St. between the McGill College Ave. shopping mall and the Simpson department store have been scrapped in favor of a 6-9 metre bridge, Cadillac Fairview Corp. Ltd. said yesterday.

Alan Saskin, development executive for the Toronto-based developer, told *The Gazette* the decision was made after a large-scale model of the \$120-million shopping mall project was built.

'It's just too long'

He said: "The space underneath the bridge did not have the quality we expected, whereas our design looked as if it could be a fairly nice space. But on the model it's just too long.

"Our first reaction was, it did not turn out as well as the drawings had indicated it would. We were a bit taken aback."

But Saskin said the bridge would remain two storeys high — another point which has drawn criticism.

Leading urban specialists have vi-

gorously attacked the planned pedestrian bridge.

As well as blocking the view along Mansfield St., they said, it will create an unpleasant space underneath that will drive people off the sidewalk level.

This could create what one Montreal architect has described as a "no-man's zone" under the bridge, with accompanying security problems at night.

Jean-Claude Marsan, president of Heritage Montreal, reacted cautiously to the news about the reduction in the size of the bridge.

"Certainly 30 feet is better than 100 feet, but they shouldn't build it at all," Marsan told *The Gazette*.

"If the city allows this pedestrian bridge to go through, other promoters will be asking for them. These bridges are very undesirable."

Marsan, former director of the University of Montreal architecture school and vice-president of the Montreal Museum of Fine Arts, said the bridge will draw people off the street.

This, he said, has happened in Calgary "where the streets are dead because of all the pedestrian bridges they've allowed to be built."

Saskin said the concept of a "winter

garden" inside the bridge could be abandoned now that the structure is to be smaller.

"What we're trying to achieve is that when a tourist is walking along Ste. Catherine St., and he looks up Mansfield and sees a bridge that's the most remarkable bridge he's ever seen, he's going to want to whip out his camera and take a picture of it.

"Now we're trying to come up with a design that achieves that.

"There are not many bridges in the city and we consider it a privilege to have this one. We're going to make it a spectacular bridge."

Concert hall

Saskin also told *The Gazette* a second change this week involves a decision to redesign the section of the project which is to house the Montreal Symphony Orchestra's planned \$30-million concert hall.

Heritage Montreal had said the concert hall was not visible enough from the street and tended to blend into the shopping mall design.

Saskin said Cadillac Fairview has concluded "that the concert hall portion should be more distinctive."

L'HÔTEL MONT-ROYAL DEVIENT UN CENTRE COMMERCIAL

Cadillac-Fairview veut construire une passerelle au-dessus de la rue Metcalfe

■ Les propriétaires de l'Hôtel Mont-Royal ont dévoilé hier les plans de transformation de l'édifice de la rue Peel en un complexe abritant des bureaux et plus de 150 boutiques. Tel que prévu, l'ensemble, appelé les Cours Mont-Royal, serait lié au magasin Simpson's par une passerelle enjambant la rue Metcalfe.

ANDRÉ NOËL

Ce nouveau centre s'ajoutera à celui que compte bâtir Cadillac Fairview, et qui, en plus de la salle de l'Orchestre symphonique de Montréal, doit lui aussi contenir plus de 170 boutiques et être lié à Simpson's par un passage piétonnier au-dessus de la rue Mansfield.

Le propriétaire de l'hôtel Mont-Royal, Bruce McLaughlin, a affirmé que les premières réactions de l'administration municipale étaient favorables au projet. Selon lui, l'autorisation de construire la passerelle serait débattue à l'hôtel de ville vers la mi-juillet.

Il a été impossible hier d'obte-

nir les commentaires des autorités municipales. En revanche, des groupes de citoyens n'ont pas caché leur opposition.

Le Groupe d'intervention urbaine et l'organisme Sauvons Montréal craignent que la mise en chantier de nouveaux centres commerciaux et l'aménagement d'un long réseau de passages intérieurs dans le centre-ville ne sonnent la mort de la rue Sainte-Catherine.

« On ne peut pas ouvrir 150 nouvelles boutiques dans les Cours Mont-Royal, en plus des 175 prévues dans le complexe de Cadillac Fairview, sans entraîner la fermeture de nombreux commerces sur la rue Sainte-Catherine », estime Christophe Caron, du Groupe d'intervention urbaine.

En conférence de presse, M. McLaughlin a soutenu que l'aménagement d'un centre commercial dynamique dans le vieil hôtel Mont-Royal, rénové pour l'occasion, provoquera un afflux de clients vers le centre-ville, qui s'en trouverait revitalisé.

M. Caron considère pour sa part que la capacité du centre-

ville pour le nombre de boutiques est limitée.

Transvasement

Les projets comme Cadillac Fairview et les Cours Mont-Royal provoqueront un « transvasement » des boutiques ayant pignon sur rue vers l'intérieur, estime une porte-parole du groupe Sauvons Montréal.

À ce titre, un consultant des promoteurs, William Callagher, a confié que 50 p. cent des commerçants qui ont déjà signifié leur intention d'ouvrir une boutique dans les Cours Mont-Royal avaient déjà un commerce dans le quartier.

Quant à la passerelle au-dessus de la rue Metcalfe, non seulement elle bloquera la vue sur le Mont-Royal, mais elle contribuera à détourner les piétons de la rue Sainte-Catherine, craignent les groupes de citoyens.

Ces organismes ont l'impression que les promoteurs sont de mèche pour étendre tout un réseau de passerelles et de souterrains, qui permettrait aux piétons de ne pas mettre le nez

dehors de la rue Peel à la rue Union.

« Si les projets sont mis à exécution, la rue Sainte-Catherine deviendra moribonde, a indiqué la porte-parole de Sauvons Montréal. Le flot de piétons sera considérablement réduit; les boutiques actuelles fermeront et feront place à des commerces cheaps, dans le genre porno ».

La fin d'un hôtel

Les propriétaires de l'hôtel Mont-Royal ont par ailleurs fait valoir que, avec un taux d'occupation moyen de 60 p. cent, l'hôtel, construit en 1922, n'est guère rentable.

Lors de la fermeture des 1102 chambres pour le début des travaux de ravalement et de réaménagement, en novembre prochain, les décorateurs s'efforceront de préserver le vieux cachet. Une somme de \$40 millions est prévue pour les travaux.

En plus des bureaux et des boutiques, l'ensemble comprendra des restaurants, des lieux de divertissement et un stationnement de 300 places. Le tout ouvrira en mars 1986.



photo Bernard Brault, LA PRESSE

Le propriétaire de l'hôtel Mont-Royal, Bruce McLaughlin, dévoile le plan de la passerelle au-dessus de la rue Metcalfe.

Desautels retires: 'One of the great planners'

Aime Desautels, the City of Montreal's highly-regarded director of planning, retired yesterday after occupying the post on and off for 13 of the past 20 years.

Desautels was recently the centre of controversy when he publicly opposed a city-approved plan to limit the width of McGill College Ave. to 18 metres (60 feet) as part of the \$120-million Cadillac Fairview Corp. Ltd. development project.

He told a city council meeting June 5 his department favored turning the street into a boulevard 36 metres (120 feet) wide.

Michael Fainstat — councillor of the opposition Montreal Citizens Movement and a frequent critic of administration planning policies — says Desautels is "recognized as one of the great planners by others in his profession."

"He has left a very excellent lega-

cy and has never compromised his integrity."

Desautels was born in Montreal in 1921 and obtained his degree in architecture from McGill University in 1951.

He was Montreal's planning director from 1964-1971, then left to head the Montreal Urban Community's planning department, returning to his Montreal post in 1978.

Widened street can still be had in McGill College plan

By **BRUCE ANDERSON**
Special to The Gazette

In September 1966 the *Architectural Forum*, a distinguished American journal, featured a comprehensive description of the shaping of Montreal's downtown core with its unique underground pedestrian network.

This new plan was incorporated into the uptown core in the late 1950s with the building of Zeckendorf's Place Ville Marie, the Canadian Imperial Bank Building and C.I.L. House; followed by the building of the Metro, Place Bonaventure, Chateau Champlain and Place du Canada in the mid 1960s.

The article went on to elaborate on the future of this concentrated development with a proposal to build a grandiose procession of large office buildings interconnected with ground level shopping promenades on either side of a widened McGill College Ave., consuming the 18-acre reservoir of land and deteriorated buildings between Place Ville Marie and McGill University.

Never realized

Known as the MACE Development, this proposal, designed by planner Vincent Ponte and architects I. M. Pei and Henry Cobb, contained the overall unity and monumentality of the Rockefeller Centre in New York City except that rather than being focussed around a square, the series of buildings were organized along a tree-lined avenue linked with a wide pedestrian bridge over Cathcart St. to Place Ville Marie.

The MACE scheme was never realized due to the economic tailspin in the Canadian economy, brought about by the oil crisis and the political climate in Quebec which deterred any large scale private investment in the development of the core area during the 1970s. What has remained from the MACE proposal is the memory of a widened tree-lined McGill College Ave.; yet by 1984 all of the sites along the east side of the street have undergone spot redevelopment with no apparent relationship to a public masterplan.

Not surprisingly the Cadillac Fairview proposal which starts the infill process along the west side of McGill College has raised a series of criticisms because the scheme destroys the image of the wide avenue which was implanted in the public mind over 25 years ago.

In the present controversy which surrounds the Cadillac Fairview project a series of other questions have been raised which need to be addressed by the City of Montreal

on the one hand and by the private developer on the other in order to redesign the scheme to a degree where it is not only acceptable in terms of high quality urban design and architecture but achieves a level of excellence commensurate with the best tradition of city building for which Montreal has achieved a certain international reputation.

In order to better understand the most recently revised proposal by Cadillac Fairview which is now awaiting a decision for approval by city council, both the good and bad

features of the project need to be reviewed.

The positive features of the proposal include:

- The injection of \$130-140 million dollars and 3,100 construction jobs for two years.
- The improvement and upgrading of the area and the elimination of unsightly surface parking lots.

Horizontal profile

• The glass covered galleria characteristic of the fine traditional gallerias of Europe.

• The establishment of a superb concert hall and home for the Montreal Symphony Orchestra.

• Architectural qualities in keeping with traditional Montreal architecture including a horizontal profile for the majority of the project.

The negative features of the proposal include:

• The elimination of the widened McGill College Ave. concept by projecting the retail and office elements to the line of the existing narrow street. The concept of a widened avenue should be mandatory but should not involve the doubling of the number of traffic lanes nor introduce a grassy median between double lanes because an excessive volume of motor traffic would result.

But by maintaining the roadway as a narrow two-way street as it is at present with its axis on the Roddick Gates, and establishing a 40- to 50-foot wide landscaped pedestrian mall on the west side of the avenue, the street would become a kind of Spanish "Rambblas," from the plaza of Place Ville Marie to McGill University.

• The placing of the office building (the upper part to be built later to a height of over 20 storeys on McGill College Ave. where it inter-

rupts the street level retail activity and will cast a shadow over the street should be redesigned. Although McGill College is considered a better office address for the lessor, the building would be better located on Mansfield St. in order to reduce the shadow and to permit continuous retail activity on McGill College.

Contradicts past

• The 100-foot wide bridge building over Mansfield St. to link with

the Simpson's store should be eliminated. Not only would this feature establish a precedent for other developers to request bridging over Montreal streets, but it contradicts the wisdom of the city in the past in not permitting enclosed bridges which can seriously undermine street level activity. By removing the bridge over Mansfield the developers would still retain an under-street retail link to Simp-

son's; and the primary pedestrian circulation along St. Catherine St. would not be jeopardized by the establishment of a parallel circulation system midway in the block.

• The addition of the concert hall as part of the retail complex is a weak urban design solution for the cultural part of the project. The developers argue that the concert hall must not be relocated or rotated because of the amount of retail space which would be lost.

By retaining the 120-foot wide avenue throughout the length of the commercial section of the project, the concert hall could then be articulated as a superb public building (even with shops at its lower levels) projecting into the wide pedestrian mall along the west side of the avenue and could be seen as a symbolic element midway between McGill University and Place Ville Marie.

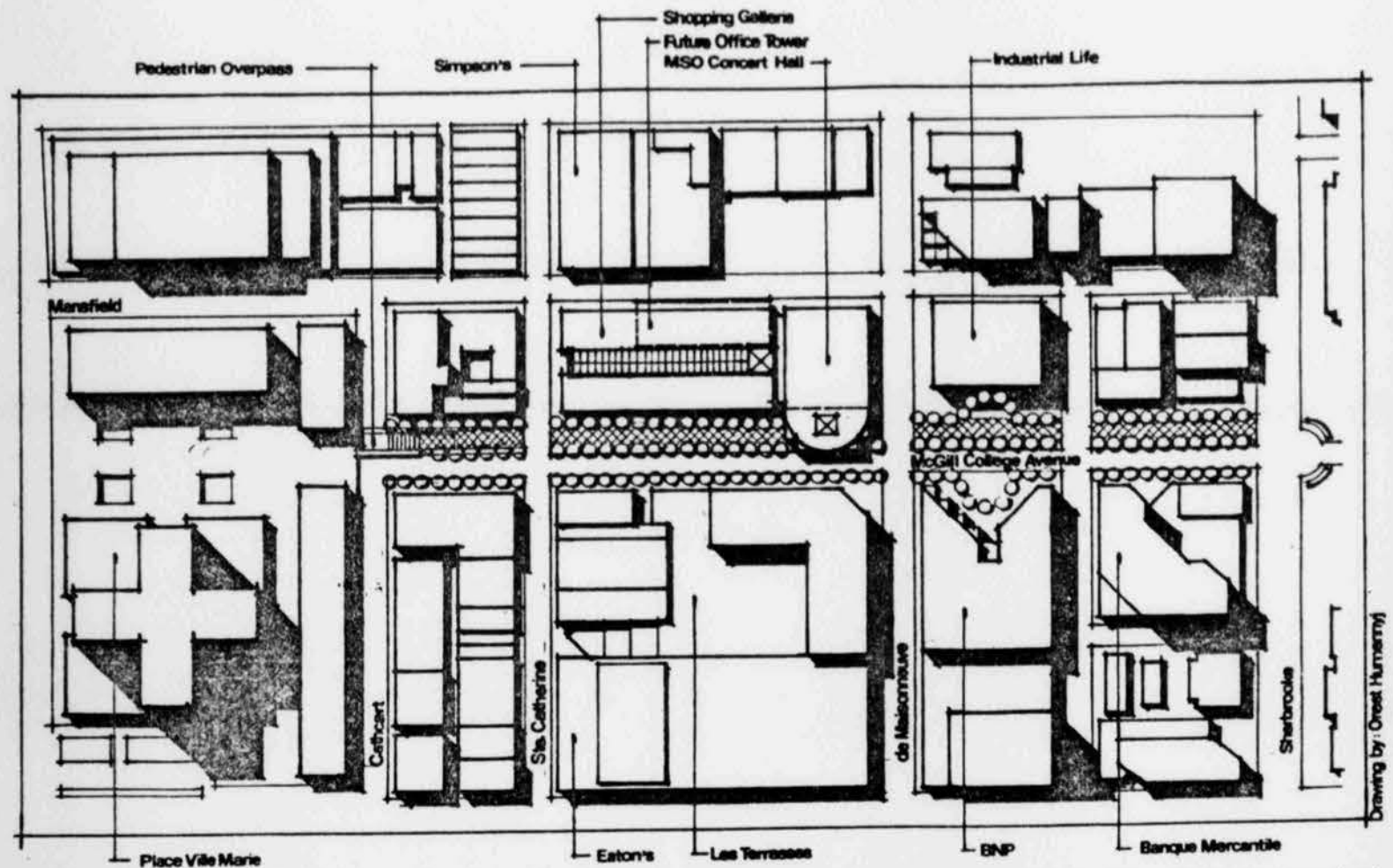
Public landmark

The effect of this urban design idea would not contradict the principle of the wide avenue nor would it block the view of the mountain but would introduce the proper visual focus on a public landmark which might even be lifted above the wide sidewalk promenade on the west side of the street on "pilotis" for pedestrians to pass beneath.

In order to make this work Cadillac Fairview would have to charge its architects with a mandate to redesign the retail "foreground" building with all the qualities necessary to make it a city landmark and symbol. The accompanying drawing suggests how these ideas would work.

There are many other important considerations which relate to the Cadillac Fairview proposal and to other proposals which are bound to proceed to the north along McGill College Ave. and which will have an impact on the quality of life on the street — the effect of wind, increased traffic congestion, the design of the streetscape including sidewalks, lamp posts, fountains and planting. These are all issues where the City of Montreal is remiss in not coming forward with guidelines, ideas and design objectives to produce a total environment in which the whole is greater than the sum of the parts.

• Bruce Anderson is a professor of architecture at McGill University.



Drawing by: Orest Humanny

Architect's drawing shows how McGill College Ave. could be widened while keeping Cadillac Fairview project.



Lamarre aide back as crime tab folds

A top aide in Montreal Executive Committee chairman Yvon Lamarre's office who resigned in February effective June 1 has been rehired.

Jean-Jacques Mercier sent his resignation to Lamarre after Mayor Jean Drapeau expressed disapproval that Mercier and another Lamarre aide, Alain André, were major investors in a Quebec crime tabloid, Special Police.

André, who also resigned effective in June, has not been rehired.

The two men each held one third of the shares of Special Police. At the time they invested their money, "we didn't think the fact of our investment would plunge us into a conflict of interest situation," Mercier told *The Express*.

Mayor Drapeau felt otherwise, ap-

Now the city seems to have agreed. They have reduced the number of streets targeted for "Revitalization" and this year will light 225 back lanes at a cost of \$1.23 million.

Prescott said the back lanes to be lit do not include those in the most highly criminalized areas of the city: police districts 24, 32, 33 and 34.

Prescott also says lighting in parks should take precedence over decorative lighting. The lights in all parks now go out at midnight. In Jeanne Mance Park, this represents a saving of \$60,000 a year.

Diana Yarof, who works at the Movement against Rape, said "I feel that when they put lights in the streets where tourists go and don't light the back alleys, except for a couple of lights so it will look nice,

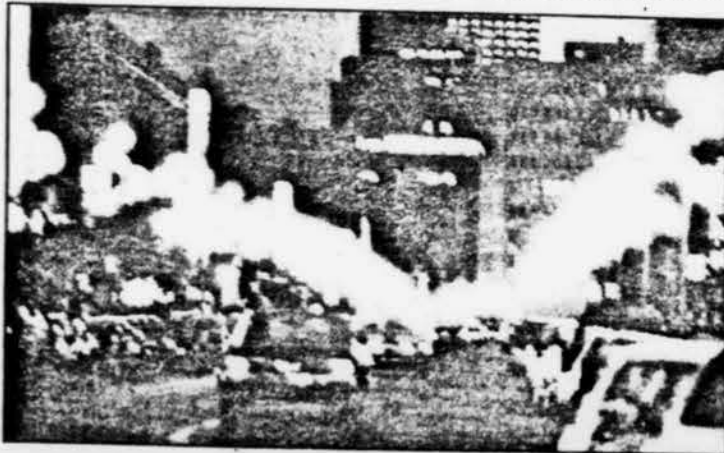


Photo by Aussie Whiting

St. Catherine St. is darker than it used to be since the city replaced functional lighting with expensive decorative lamps.

parently fearing Special Police's competitors would accuse Mercier of having inside city police information, if Special Police got a good story.

Special Police went out of business three weeks ago.

Mercier said the "tableau was delightful" when he invested the money. But in April he decided otherwise, he and André sold their Special Police shares to the paper's publisher, Pierre Schneider.

"Then M. Lamarre told me 'Take 15 days of vacation and then come back. I need you,'" Mercier said.

Neither Schneider nor André could be reached for comment, but André's mother said the former city aide in administration had "probably gone back to his private law practice."

Mercier also owns the St. Henri weekly *La Voix Populaire*.

Both André and Mercier were hired by the city in February, 1979.

A decorative lamp of the type that has blossomed in city streets in the past few years costs between \$3000 and \$6000. A functional lamp which gives off three times as much light costs \$1,500.

The city began its decorative lighting program in 1982 as part of its Revitalization of Commercial Arteries program. According to the city's current three-year development plan, by 1986 the city will have spent about \$12.3 million on these lamps.

Decorative lamps are for decoration only. On most streets, the city has also put up tall, functional lamps to give off some light.

Montreal Citizens Movement city councillor Michel Prescott in a motion last year suggested the city buy lamps for the 900 unlit back lanes in Montreal, before spending more on decorative lights.

that is wrong."

Responding to pressure from local groups including office tenants on McGill College and city architects it has met with in these past two weeks, Cadillac Fairview has decided to significantly narrow the pedestrian walkway over Mansfield St. linking its new planned new shopping centre to Simpson's department store.

The company has already beaten out City Hall in holding audiences with those concerned about its proposed \$90 million (plus \$30 million from Quebec) shopping plaza. The corporation recently met with Heritage Montreal and Save Montreal, both of whom had to sit in the visitors' gallery during the city's hearings.

The walkway as originally designed was to be 30 metres wide. It will now be reduced to "significantly less than that width," Alan Saskin, the company's Montreal project manager, told *The Express*.

Architects said the walkway would create a unpleasant tunnel underneath with high winds and loud noise from traffic.

Saskin said Cadillac-Fairview will meet with anyone who has a "legitimate interest in the project." Saskin can be reached at 879-1746.

Not up for jazz? Man And His World activities in the upcoming week include Hany and Natalie, two singing troubadors, at the floating stage of Ile des Dauphins on Tuesday at two, four and six in the afternoon.

At Theatre des Lilas on Jean Drapeau's man-made island, the Ile Notre-Dame 13 Chinese musicians from the Shanghai Conservatory are performing Tuesday and Wednesday at 3 and 5 p.m. At 2 and 4 p.m. the dance troupe Vizza performs on the same stage.

**HÔTEL MONT-ROYAL
Cadillac-Fairview
n'y est pour rien**

■ Une erreur s'est glissée, dans notre édition de samedi, dans le titre coiffant l'article sur la transformation de l'Hôtel Mont-Royal en édifice de boutiques et de bureaux. Contrairement à ce que laissait entendre le titre, la société Cadillac-Fairview n'est en rien mêlée à ce projet. Ce n'est pas elle, mais bien l'Hôtel Mont-Royal qui a l'intention de construire une passerelle au-dessus de la rue Metcalfe.



(Collaboration spéciale)

Hélène Pelletier-Baillargeon

L'OSM et le Big Bazar

Depuis plus de vingt ans, les mélomanes étaient choyés à la Place des Arts. La raison en est très simple: à l'architecte Ray Affleck, à l'époque, on avait donné pour consigne de se mettre entièrement au service de l'art. À la Place des Arts on entraînait donc au concert un peu comme on entre au temple: libérés pour une expérience spirituelle.

Si le projet d'intégration de la future maison de l'OSM au complexe Cadillac Fairview devait se concrétiser, les Montréalais regretteront au contraire, et pendant des générations, l'époque heureuse de la Place des Arts! La raison en est tout aussi simple: au même architecte, Ray Affleck, on a donné pour consigne cette fois, de se mettre au service des 200 commerces et cinémas du projet en y ajoutant, comme alibi culturel indispensable à l'appropriation convoitée, la future «maison de l'OSM». À la quadrature du cercle nul n'est tenu et M. Affleck a livré la marchandise. Ainsi:

À la future maison de l'OSM, plus d'ingénieuse billetterie directement accessible en voiture depuis le niveau de la rue. Pour se procurer leurs billets, les amateurs devront grimper au 3^e étage. Automobilistes, s'abstenir.

À la future maison de l'OSM, qui comptera 2 600 sièges, le complexe Cadillac Fairview offrira 567 places de stationnement que les mélomanes de-

vront se partager avec la clientèle des 200 boutiques et les 3000 spectateurs des 3 salles de cinéma... Les jeudis et vendredis soirs de magasinage, c'est donc au compte-gouttes que les habitués de l'OSM pourront y garer leur voiture. Après l'expérience haletante dont écopèrent les malchanceux, ces derniers parviendront à leur siège écarlates et à des années-lumière de l'état d'âme requis pour écouter pleurer les violons... Pour la clientèle âgée ou handicapée, la première expérience sera aussi la dernière.

À la future maison de l'OSM les voitures ne seront pas les seules à se voir comptabiliser l'espace. Alors que tous les grands foyers de la Place des Arts étaient pourvus de salles de toilette (un mélomane n'est pas forcément un pur esprit), à Cadillac Fairview, ces «commodités» ne seront accessibles qu'à l'étage des vestiaires, eux-mêmes sis au-dessous du parterre de la salle de concert. C'est dire qu'aux entractes, la clientèle des balcons sera à toutes fins utiles vouée à la continence. Quant aux réceptions qui suivent d'ordinaire les concerts-bénéfice et que les vastes foyers de la Place des Arts accueillent si facilement, elles devront se tenir ailleurs faute d'espace. Un certain mécénat ne manquera pas d'en prendre sérieusement ombra-

ge. Car si le chef Charles Dutoit a pu s'assurer personnellement du contrôle de la techni-

que acoustique de sa «future salle», l'OSM comme tel ne possède, semble-t-il, aucune garantie sur le contenu final de sa «future maison». Ainsi, parmi les «coupures» envisagées par le promoteur à chaque retard à l'approbation de son projet, mentionnons une salle de répétition, la fosse mécanique avec ascenseur pour le piano, etc...

L'OSM n'est-il pas préoccupé par la pureté d'intentions de cet étrange mécène? Si oui, pourquoi ce silence qui revêt toutes les apparences d'un consentement à un projet qui ne ressemble, ni de près ni de loin, à l'histoire que cette prestigieuse formation musicale a écrite, avec le support des mélomanes montréalais, depuis l'époque héroïque où Désiré Defauw dirigeait ses musiciens dans la petite salle du Plateau au parc Lafontaine?

Quand Charles Dutoit transporte aujourd'hui les siens à l'église Notre-Dame, ou même au Forum, son succès tient certes à son indéniable talent. Il tient aussi à la puissance symbolique de ces lieux authentiquement reliés aux grands rassemblements culturels et populaires de la vie montréalaise. En acceptant un statut indigne de lui, celui de simple détenteur de «condo» dans un «shopping centre», l'OSM rompt avec cette tradition culturelle. Et ce, pour s'intégrer à une chaîne commerciale aux maillons

interchangeables, depuis le Centre Fairview de Pointe-Claire, le Eaton Centre de Toronto, le Pacific Centre de Vancouver, en passant par White Plains et Houston Texas jusqu'à Atlanta en Georgie et Jackson au Mississippi. Un choix aussi négateur de la spécificité culturelle de Montréal ne manquera pas de rejaillir défavorablement sur l'image de marque de l'OSM, surtout si son aval devait rendre possible un empiètement sur l'avenue McGill que l'opinion montréalaise réprouve de plus en plus massivement aujourd'hui.

Et à propos d'image de marque en matière culturelle, il serait grand temps que le gouvernement du Québec, qui doit contribuer pour 30 millions au financement de la future maison de l'OSM, nous aide à clarifier ici la sienne. Le peuple gagnerait beaucoup à se faire expliquer, par le ministre Clément Richard, de quelle façon ses politiques culturelles permettront à l'Etat du Québec d'empêcher que la culture d'ici ne devienne un simple calque, en traduction, des modèles courants de la culture américaine dominante? Car avec l'installation de l'OSM parmi les vendeurs de souliers, de vases chinois, de bas-culottes et de litière à chats du Centre Cadillac Fairview, il semble bien pourtant que nous en soyons là? Avec un gouvernement plus indépendantiste que jamais aux cordons de la bourse.

McGill College through the crystal ball

For the benefit of my fellow long-suffering Montrealers, this is what my crystal ball reports for 1998.

Eleven years late, after 17 false starts, and \$984,000,300 over budget, what started out as the Centre McGill College, was later changed to Place Senator Kolber, was further changed to Place Charles Bronfman and was finally christened Complex Jean Drapeau, opened for business.

The city of Montreal happily picked up all but \$300 of this deficit and raised taxes accordingly. Cadillac Fairview Corp. scheduled a refinancing and pledged it will someday repay its \$300.

To make way for an additional 6,000 stores, the new concert hall, the Salle Jean Drapeau, was

moved from street level to the 79th floor of the Edifice Jean Drapeau, giving it the dubious distinction of being the world's highest concert hall.

The Association of Former Montreal Symphony Orchestra Goers named the Salle Jean Drapeau as being one of the most inaccessible spots on earth. The traffic jams stretched from Red Deer, Alta., in the west to Digby, N.S., in the east. The first 15 scheduled concerts were unattended; a few hardy, music lovers occasionally made it as far as the shopping arcade on the 78th floor, but settled instead for a complimentary evening at the world's highest "Roi de la Patate Frite."

Merchants on the remaining 77 floors reported brisk business, al-

though conditions on the rest of Blvd. Jean Drapeau (formerly St. Catherine St.) were slow.

When reached at his office on the island of Elba, the mayor for life and beyond, Jean Drapeau, was unperturbed and offered these words of comfort:

- The blocking of the view of Mount Royal was not his fault. The mountain is in the wrong spot. It should be 150 yards to the east and a little taller.

- Rue McGill College was still wide enough for two goat carts, as it was originally, and is very picturesque. Leave it alone and stop complaining.

- It was not his fault that the 14 aerial walkways collapsed. They looked beautiful on paper, and he extends his sympathies to the fa-

milies of all those who were under or on them at the wrong time.

- The Olympic Stadium should also not have collapsed.

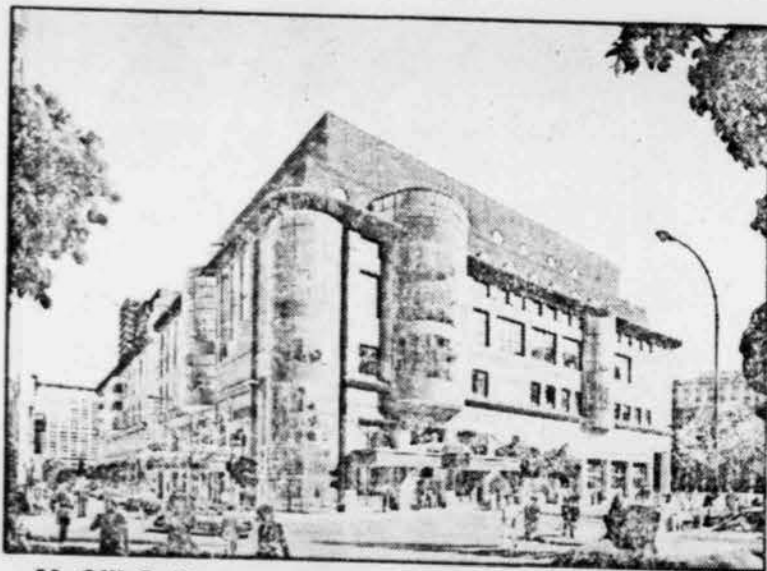
- The traffic jam was a good sign, as it showed that people were curious and wanted to see where it went to.

- The noise from low-flying planes outside the concert hall was not his fault and was not serious, as no one could get to the place anyway. Dorval should be moved.

- He was not a dictator and could not do anything to prevent the Montreal Symphony Orchestra from moving to Chicoutimi.

- Yes, he certainly is running in the next election. He is needed now more than ever.

MICHAEL SAMUELSON
Montreal



McGill College project would be above CN tunnel.

'Earthquakes' down below

Regarding the concert hall being proposed for McGill College Ave., I suggest that those with the power to control its implementation spend a few hours in room 132 of McGill University's Leacock building.

That lecture hall is directly over the CN train tunnel, as would the

concert hall be. When the trains pass beneath L-132 noticeable vibrations are felt, and a low rumble can sometimes be heard. Minor earthquakes are not exactly the conditions needed for a "world-class" concert hall.

STEPHEN M. EISENBERG
Laval

McGill College scheme gets Chicago preview

Commercial, cultural mix can work but Montreal plan's size is a gamble

By HENRY AUBIN
of The Gazette

CHICAGO — When controversy erupted over the proposed major development on Montreal's McGill College Ave., the developer, Cadillac Fairview Corp. Ltd., pointed to another project in Chicago as an example of how a similar concept can be successful.

The Gazette made a two-day inspection of the nine-year-old Water Tower Place development, talking to its management, to urban planners and to customers.

The visit raised questions over some of the Cadillac Fairview project's basic premises. It also put other aspects in a good light.

There are many obvious similarities between the two schemes.

Chicago's is the largest "vertical" shopping centre in North America, with eight floors of stores rising above a downtown block of about 105,000 square feet. By coincidence, the Montreal project would likewise cover a block of 105,000 square feet; it would have only four floors of shops. Topping both schemes are tall office towers.

Also, both schemes target the same class of shopper, the "upscale" or well heeled. The name of Chicago's project, Water Tower Place, may not sound very elegant, but the place has the look (marble and chrome) of Westmount Square — though on a vastly larger scale. It features such stores as Louis Vuitton, Laura Ashley, Courrèges, Alfred Dunhill of London and F.A.O. Schwarz.

But the two developments' most important similarity is their cultural dimension. The Chicago project was built with a theatre of 1,142 seats. The Montreal scheme calls for a 2,600-seat concert hall for the Montreal Symphony Orchestra.

This mixture of culture and shopping is rare. Cadillac Fairview could name only three other places that do this besides Water Tower Place: Covent Garden in London, La Scala in Milan and Radio City in New York.

But with Covent Garden and La Scala there is no architectural link between the cultural hall and the retail structure. And Radio City bears about as much resemblance to the McGill College project as the Rockettes do to Charles Dutoit.

It was largely because of Water Tower Place's cultural-retailing mix that Cadillac Fairview cited it to counter critics

who said a shopping centre would be an incompatible, possibly tawdry home for a world-class orchestra.

Here are questions on points of comparison between the schemes, and answers.

Q. What lessons can be drawn from Chicago's theatre?

A. Cadillac Fairview may have been stretching the point in citing Water Tower Place's theatre as a precedent for its own scheme. Unlike the MSO's concert hall, it was never intended as a showcase of excellence; its most successful shows included Tony Bennett in concert and the play *Twigs*, starring Cloris Leachman.

"We did secondary plays," recalls Tony DeSantis, manager of the theatre. (As it happens, the theatre went out of business last January, citing high rent; a three-movie cinema complex has replaced it.)

In short, there is still no known precedent for coupling retailing with "high" culture.

This absence of tradition does not help justify the MSO's concert hall concept, but it does not invalidate it.

Q. Does the "vertical" concept of a shopping centre work from the public's viewpoint?

A. Water Tower Place is a runaway success, attracting vast crowds of tourists and suburban shoppers. This lends credence to Cadillac Fairview's claim that its project could do the same thing. Merchants love it, too: There are no vacancies among its 126 tenants, and there's a waiting list.

If anything, Montreal's scheme appears even more sensitive to human considerations than Chicago's. It lacks Water Tower Place's blockhouse exterior, for example, and boasts an atrium with a skylight and plants.

Q. Water Tower Place has eight floors of stores. How is this pertinent to Cadillac Fairview's plan, which calls for only four floors of stores?

A. One of the most controversial aspects of the Montreal project is that it calls for retaining the present 60-foot-wide McGill College Ave., not expanding the street to the 120-foot-wide boulevard long advocated by urban planners and others.

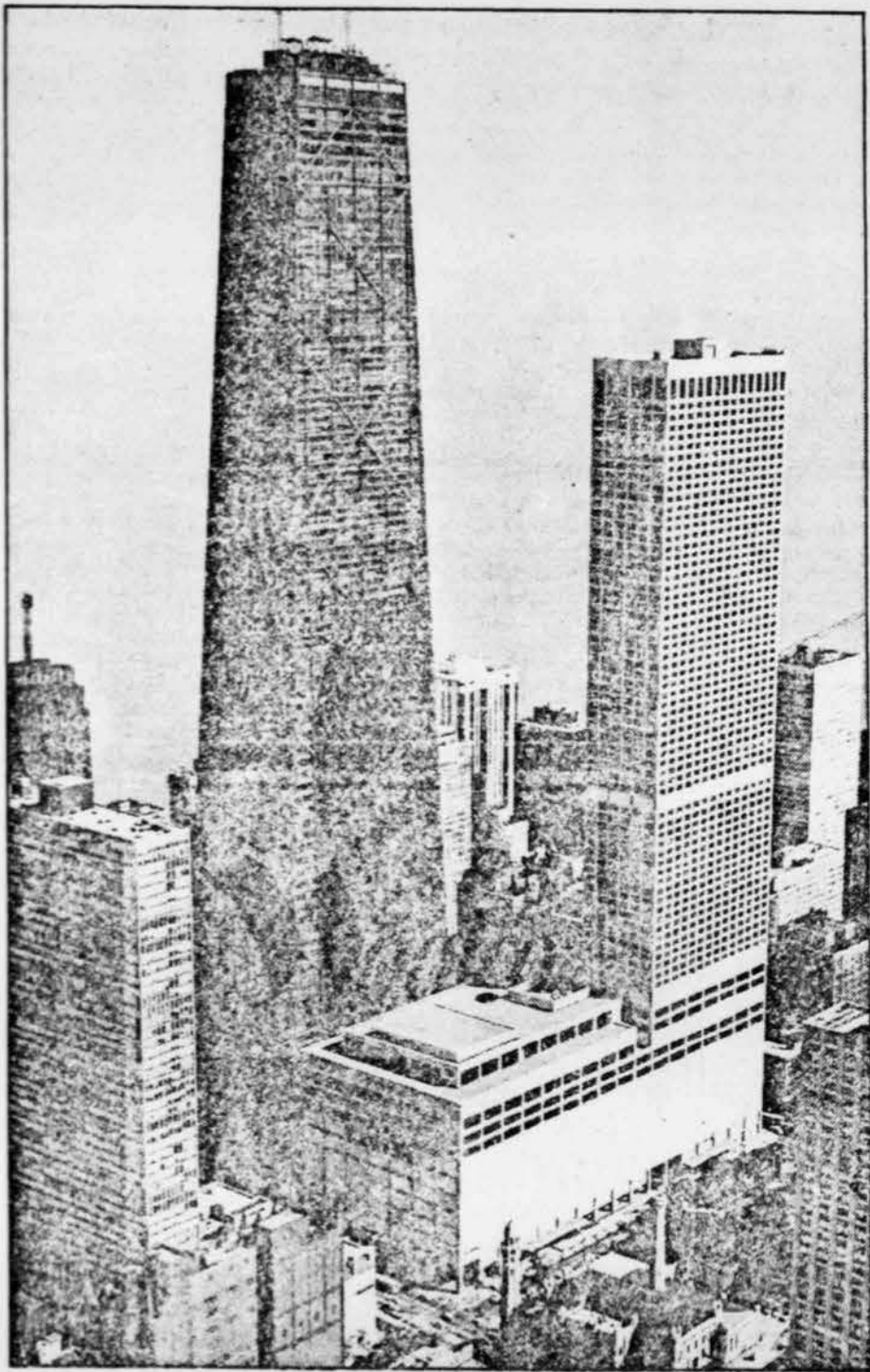
Cadillac Fairview says that if it reduced the size of its site to make way for the scenic boulevard it would have to increase the number of its retail floors in

order to keep the scheme profitable. The company says it cannot do this, however, because shoppers are traditionally unwilling to go higher than four floors to shop.

Yet Water Tower Place has eight floors of shops. And according to Oscar Reid, executive vice president of the project's manager, Urban Investment and Development Co., the highest sales per square foot are on the top floor.

Q. Doesn't that demolish Cadillac Fairview's argument that it can't shrink its site's size to allow for a wider McGill College Ave.?

A. Cadillac Fairview says that what makes Water Tower succeed on its eight floors is the fact that it features two major department stores, Lord & Taylor and Marshall Field's, as anchors. These stores have entrances on each floor and



Water Tower Place (r) is not linked to giant John Hancock Bldg.

help draw people upstairs. Montreal's scheme, however, lacks such magnets.

Water Tower's Reid agrees these department stores are important, though perhaps not utterly essential. The project would not work "as successfully" without them, he says.

But the second big factor in getting people to go upstairs, he says, is to make it easy and fun. His project has three luxurious glass-walled elevators allowing shoppers to take an entertaining, people-watching ride; once arrived on top, the shoppers trickle down.

In other words, by an imaginative redesign to give shoppers a reason to go all the way up, the Montreal scheme might find it easier to have an additional floor or two. This would make the grand boulevard possible.

In addition, while Montreal's project does not include a department-store anchor under its own roof, it does have Simpsons next to it across Mansfield St. With a narrow elevated walkway (or perhaps even two) linking the two buildings, it would be at even less of a disadvantage.

Q. There's been fear that in Montreal such a large project would harm merchants on the surrounding streets and lead to urban sleaze. Did that happen in Chicago?

A. Far from it. Water Tower is located in an exclusive part of town and adjacent merchants have prospered. It brings new customers into the area. New big stores are coming in nearby — Neiman-Marcus, for example. But none has any physical links (either above or below ground) to Water Tower. This means that smaller merchants between them benefit from extra pedestrian traffic.

Q. So with its 175 shops, is Montreal's scheme comparable in impact to Chicago's, with its two department stores and 126 shops?

A. No.

The Cadillac Fairview project is really only one of three such large vertical shopping centres proposed for that immediate area. All of them would be linked by elevated walkways with existing department stores — and thus linked to each other. Combined, their impact could dwarf that of Chicago's pioneer scheme, and draw traffic away from St. Catherine St.

The moral to be drawn from Chicago's nine years' experience is that a single project can have a generally benign influence on the city. But three such projects, all connected, could be a gamble.

It would be a mistake to try to predict the effect of one without looking at them all. That is what Montreal should now be doing.

Firm won't delay McGill College plan

By **ROBERT WINTERS**
of *The Gazette*

The Toronto company involved with the controversial \$120-million McGill College Ave. shopping mall project says it has rejected a proposal by Heritage Montreal that it delay its plan to seek final approval of the project at next Monday's city council meeting.

Alan Saskin, development executive for Cadillac Fairview Corp. Ltd., told *The Gazette* the company is prepared to examine possible changes to the project but wants consultation on modifications to take place after city

council grants approval.

At Monday's council meeting, the Drapeau administration is expected to give final approval for the zoning changes required for the project as well as approval for the development agreement governing the project.

Jean-Claude Marsan, president of Heritage Montreal, said the urban conservation group is still urging Cadillac Fairview to withdraw its plan from the meeting because "we consider it dangerous to accept the project before changes are made."

"After it goes through council, there will be less incentive for making any changes at all."

Heritage Montreal presented its proposal for a delay to Cadillac Fairview at a meeting June 27, during a day of talks between the developer and critics of the project.

The plan includes 175 stores, a \$30-million provincially funded concert hall for the Montreal Symphony Orchestra, cinemas and restaurants.

Saskin said Cadillac Fairview has agreed to study a Heritage Montreal proposal for a two-month-long study of the entire McGill College Ave. urban setting and how the shopping mall and concert hall can best fit their environment.

Such a study could take place after city hall approval, while construction preparations are being completed, he said.

"The best time to change plans is when they're still on the drawing board," Saskin said.

The committee that would carry out the study of the project and the street would include representatives of Cadillac Fairview, Heritage Montreal, the City of Montreal and building owners on McGill College, he said.

Marsan said the study should take place before city hall gives final approval.

Meanwhile, Jeremy Searle

said yesterday he has collected more than 13,000 signatures on a petition which calls on the City of Montreal to conduct "an independent, open and responsible consultation process" before making such important changes.

Searle, who has been collecting signatures afternoons on the corner of McGill College Ave. and St. Catherine St., said a proposed two-level pedestrian bridge over Mansfield St., between the shopping mall and Simpsons department store, "is bad from a precedent-setting point of view."

"Others will follow and they'll destroy street life."

McGill College

Cadillac Fairview se résoud à amorcer une consultation

ANDRÉ BOUTHILLIER

Les interventions personnelles répétées de Mme Phyllis Lambert, l'une des principales actionnaires de Cadillac Fairview et en même temps présidente-fondatrice d'Héritage-Montréal, ont finalement décidé le promoteur immobilier à demander le report de l'étude de son projet de centre commercial, rue McGill College, tel que déposé au conseil de ville de Montréal. Normalement, les élus municipaux devaient étudier en deuxième lecture ce projet tant controversé de \$130 millions, lors de leur séance du lundi, 9 juillet prochain.

Selon les informations obtenues par LE DEVOIR, la corporation Cadillac Fairview annoncera aujourd'hui qu'elle est maintenant prête à s'engager dans un véritable processus de consultation, moyennant certaines conditions, afin d'arriver à une entente avec les groupes protestataires sur l'aménagement de son nouvel édifice. Ces groupes s'opposent entre autres à la fermeture de la rue McGill qui cacherait la vue sur le Mont-Royal.

La Ville de Montréal risque cependant de ne pas participer à cette consultation. Mardi, au cours d'une rencontre avec le président du conseil d'administration, le sénateur Leo Kolber, et le vice-président administratif de Cadillac Fairview, M. James R. Bullock, le maire Jean Drapeau a catégoriquement refusé de nommer un de ses représentants — ou lui-même — à la présidence d'un comité qui devrait étudier l'impact sur l'aménagement de l'avenue McGill. «Je n'ai pas fait de consultation



Phyllis Lambert

pour organiser l'Expo 67», aurait dit en substance M. Drapeau.

La création de ce comité a été décidée à la suite de deux «longues» réunions, tenues le 27 juin et le 2 juillet, entre les représentants de Cadillac Fairview et ceux de Héritage-Montréal. Favorisé par Mme Lambert, ce rapprochement entre le promoteur du centre commercial et l'un des principaux groupes protestataires avait été perçu comme un pas dans la bonne direction pour trouver une solution à l'imbroglio.

Joint à Toronto hier, le vice-président administratif de Cadillac Fairview, M. Bullock, a déclaré au

DEVOIR que sa corporation ferait une déclaration sur sa nouvelle position à l'occasion de la consultation publique que tiennent aujourd'hui à Montréal la Corporation professionnelle des urbanistes du Québec et l'Ordre des architectes pour recueillir différents points de vue sur le projet.

Les porte-parole de la corporation dévoileront alors le contenu d'une lettre adressée hier à M. Jean Drapeau pour le faire changer d'idée et lui annoncer les décisions de Cadillac Fairview. M. Bullock a refusé d'en dire davantage. D'autre part, le secrétaire administratif de la Ville de Montréal, M. Raymond Rainier, a déclaré au DEVOIR qu'il n'avait pas été mis au courant de cette rencontre avec les représentants de Cadillac Fairview. «Quant à moi, l'adoption du plan de développement de cette corporation est toujours à l'ordre du jour du conseil municipal de lundi prochain», a-t-il dit.

Dans les autres grandes villes du continent, c'est au service d'urbanisme municipal qu'incombe toute étude d'aménagement. Avec le refus du maire Drapeau, Cadillac Fairview se retrouve dans une situation assez curieuse: elle doit entreprendre elle-même la consultation avec l'aide d'organismes comme Héritage-Montréal et les propriétaires des édifices situés près du site envisagé par la corporation.

Exaspéré par tous ces obstacles qui empêchent le début de la construction du centre commercial, le président du conseil de Cadillac, M. Kolber, a menacé mardi de mettre ce projet sur les tablettes. Selon les informations du DEVOIR, Mme Lambert aurait ensuite insisté auprès de M. Kolber pour qu'il change d'idée.

Depuis maintenant presque trois mois, l'opposition au projet de Cadillac Fairview n'a cessé de croître au sein de l'opinion publique montréalaise. Devant les critiques, l'étude au conseil municipal a déjà été reportée à deux reprises (15 mai et 7 juin) et le projet a été une fois révisé, mais sans parvenir à satisfaire les groupes de pression.

L'une des principales opposantes au projet de Cadillac Fairview est la présidente-fondatrice de Héritage-Montréal, Mme Lambert, née Bronfman, qui a constitué en 1951 la société de portefeuille Les Investissements Cemp Ltée avec ses frères Charles et Edgar Bronfman ainsi que sa soeur Minda. Or Les Investissements Cemp détiennent environ 45% des actions de Cadillac Fairview.

Interrogé sur les risques de conflit d'intérêt entre le promoteur immobilier de Toronto et son organisme, le président de Héritage-Montréal, M. Jean-Claude Marsan, a répondu que, au contraire, son groupe était dans une position privilégiée pour négocier avec Cadillac Fairview. «Cela nous donne une puissance de persuasion. On ne peut pas nier que la présence de Mme Lambert (présentement en vacances) aide au rapprochement entre la compagnie et notre groupe. Si cela peut permettre de changer le projet de centre commercial au bénéfice des Montréalais, eh bien! tant mieux...», a expliqué M. Marsan.

LE PROJET CADILLAC-FAIRVIEW

Le GIUM: « protéger les corridors visuels et les vues panoramiques »

■ Pour Christophe Caron, président et porte-parole du Groupe d'intervention urbaine de Montréal (GIUM), « la protection des vues et des panoramas est fondamentale dans l'aménagement du milieu urbain. En fait, ce sont des points de repère qui

CONRAD BERNIER

identifient et distinguent chaque ville que l'on cherche à protéger. Et, dans les circonstances, personne ne peut décemment contester que le Mont-Royal et le fleuve sont des éléments d'identification du paysage aussi déterminants pour Montréal qu'est la baie pour San Francisco et le pont de Brooklyn pour New York ».

Le GIUM présentera aujourd'hui au cours d'une audience publique sur le projet Cadillac-Fairview, un volumineux document portant sur « les mécanismes de protection des perspectives visuelles dans les villes ». Les auteurs de ce document sont Christophe Caron, Dominique Lachance, Marthe St-Louis et Lucie Chamberland.

Ceux-ci rappellent d'abord que de nombreuses villes nord-américaines ont adopté des mesures rigoureuses tenant compte de cette dimension de l'aménagement urbain. Ils sont toutefois forcés de constater que Montréal n'a pas

pas de politique à ce chapitre-là. Bien plus, l'administration de Montréal ne s'y est jamais intéressée. C'est le vide absolu, si l'on excepte quelques règlements de zonage régissant le développement du flanc sud du Mont-Royal.

Pourtant, soutiennent-ils, la protection des perspectives visuelles n'est pas d'une grande complexité et ne comporte pour l'essentiel que quatre étapes: inventories des perspectives visuelles importantes — corridors visuels, vues panoramiques, sites et districts spéciaux —; définir les critères de design; adapter les règlements de zonage et assurer un contrôle rigoureux du design des projets.

Le GIUM recommande notamment la classification du Mont-Royal comme « arrondissement naturel », la mise sur pied d'un inventaire des perspectives visuelles de la Montagne à partir de plusieurs points, la mise à jour des règlements de zonage de façon à limiter la densité permise au centre-ville. Il recommande aussi que la ville de Montréal entreprenne au plus tôt « des études plus globales sur l'ensemble du centre-ville afin d'identifier et de protéger les corridors et cônes visuels, les plans visuels, les plans de dégagement et les sites spéciaux ».



Photo Robert Nadon, LA PRESSE

En moins de quatre jours, près de 15 000 Montréalais ont signé une pétition visant à persuader toutes les parties impliquées dans le projet Cadillac-Fairview de surseoir à la réalisation de l'actuelle salle de concert sur la rue McGill.

• Salle de concert

Le report de la construction du complexe de Cadillac Fairview avenue McGill College compromet l'édification prochaine d'une salle de concert à Montréal.

LA CONSTRUCTION DU COMPLEXE CADILLAC FAIRVIEW REPORTÉE DE NEUF MOIS À UN AN

Le projet de la salle de concert de l'OSM risque d'être annulé

■ La construction du complexe de Cadillac-Fairview, sur l'avenue McGill College, est reportée de neuf mois à un an et il n'est plus sûr qu'il abrite la salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal. En fait, l'édification prochaine d'une salle de concert à Montréal semble maintenant incertaine.

ANDRÉ NOËL

Le ministre des Affaires culturelles, M. Clément Richard, a en effet confié à LA PRESSE que le nouveau délai prévu par Cadillac-Fairview pour la construction du complexe — de neuf mois à un an — l'incitait à envisager un autre emplacement pour une salle de concert.

Devant la vaste opposition à son projet de centre commercial de \$130 millions, la corporation Cadillac-Fairview a demandé hier à la Ville de Montréal de différer pour une

période de deux mois l'étude en dernière lecture de son projet de l'avenue McGill College, à l'ordre du jour de la séance de lundi prochain. La Ville a accepté la demande.

Interviewé par téléphone à son bureau de Toronto, le président de la corporation, James R. Bullock, a précisé que ce délai allait reporter au moins au printemps le début des travaux. Ceux-ci devaient commencer en septembre et prendre fin en 1986.

Annulation?

Pessimiste, le ministre des Affaires culturelles craint que ce nouveau retard n'entraîne éventuellement l'annulation pure et simple du projet d'édifier une salle de concert à Montréal.

« Je trouverais cela regrettable, car il n'y aura jamais trop d'équipements culturels dans une ville comme Montréal », a dit M. Richard, qui a rappelé l'insistance avec laquelle l'OSM

et son directeur artistique Charles Dutoit réclament une salle qui leur soit exclusive, de préférence dans le centre-ville.

Mais l'incertitude qui découle du nouveau délai oblige le gouvernement à étudier d'autres hypothèses, dont la construction d'une salle de concert sur un autre emplacement.

Le ministre a cependant confié qu'il ne serait pas facile de convaincre maintenant le conseil des ministres d'octroyer la subvention prévue de \$30 millions. Cette subvention, qui avait été accordée pour une salle de concert intégrée dans un complexe commercial, était assortie de conditions très avantageuses pour le gouvernement, a-t-il affirmé.

Selon lui, ce n'est pas \$30 millions, mais \$45 millions que coûterait une salle de concert si elle n'est pas encastrée dans un centre commercial.

M. Richard a aussi indiqué que Cadillac-Fairview avait garanti par contrat le succès d'une

campagne de souscription de \$12 millions afin de créer un fonds spécial dont le produit annuel (\$1,2 million) suffirait à couvrir le budget de fonctionnement de la salle de concert et donc à dégager le gouvernement de cette responsabilité financière.

Modifications majeures

De son côté, le président de Cadillac-Fairview s'est dit ouvert à des modifications majeures de son projet de l'avenue McGill. M. Bullock a ainsi fait part de son intention de charger un groupe de travail d'examiner un concept global d'aménagement pour l'avenue.

« Nous voulons maintenant que notre projet recueille l'appui de la population montréalaise », a-t-il dit, ne cachant pas que l'ampleur de l'opposition l'avait surpris.

Cadillac-Fairview a l'intention d'inviter des représentants de l'OSM, de la Chambre de commerce, du Bureau de commerce, des propriétaires des

commerces avoisinants, de la Ville de Montréal et du groupe de conservation Héritage Montréal à participer à ce groupe de travail.

Certains de ces organismes se sont opposés aux différentes versions du projet de Cadillac-Fairview, entre autres parce qu'elles sabotaient la vieille idée d'élargir l'avenue McGill pour en faire les « Champs-Élysées » de Montréal.

L'Ordre des architectes et la Corporation des urbanistes du Québec avaient organisé hier une consultation publique sur le projet. Les deux organismes se réjouissent maintenant de « l'attitude positive de Cadillac-Fairview » et considèrent que « les objectifs à l'origine de leur intervention sont en grande partie atteints ».

Un porte-parole du Rassemblement des citoyens de Montréal, Hubert Simard, a aussi déclaré que le nouveau délai était « une bonne nouvelle », car il

laissait espérer des changements en profondeur. Le RCM trouve cependant curieux que les consultations soient organisées par une compagnie privée, et non par l'administration municipale.

Par ailleurs, les observateurs croient que les interventions personnelles de Mme Phyllis Lambert, l'une des principales actionnaires de Cadillac-Fairview et en même temps présidente du groupe de conservation Héritage Montréal, ont beaucoup contribué à infléchir la décision de surseoir au projet.

Mme Lambert, née Bronfman, dirige avec sa soeur Minda et ses frères Charles et Edgar Bronfman la société Les Investissements Comp. Cette société détient 45 p. cent des actions de Cadillac-Fairview, depuis que Charles Bronfman a croisé le fer avec un autre actionnaire, Albert Reichmann, il y a quelques semaines. Les Bronfman se sont alors assurés du contrôle de l'entreprise.

McGill College complex delayed for year as firm agrees to hear out critics

By INGRID PERITZ
of The Gazette

Officials of Cadillac Fairview Corp. Ltd. will delay construction of the proposed McGill College Ave. development for one year because "confrontation and controversy" have made it impossible to proceed.

James Bullock, president of the Toronto-based company, asked Mayor Jean Drapeau in a letter yesterday to delay a vote on the project for two months while the company holds consultations with a committee of affected groups.

City council had been scheduled to vote on the project at its Monday meeting.

The company's decision means start of construction of the \$120-million project will be pushed to next summer and completion delayed "at least" one year from 1986, said Alan Saskin, a Cadillac Fairview executive.

Bullock's letter to the mayor said "the present project has unfortunately created an unacceptable level of controversy."

"We are hopeful that this process of consultation will end the confrontation and controversy and produce a solution acceptable to everyone."

In its current form, the project includes 175 stores, a 2,600-seat concert hall for the Montreal Symphony

Orchestra (MSO), cinemas and restaurants.

But it has come under fire for aspects of its design, such as a two-storey pedestrian bridge over Mansfield St. which critics say would block the view of Mount Royal and drive people off the sidewalk level.

There are also complaints that the design would scrap plans to widen McGill College Ave.

In an interview, Bullock said Drapeau replied by letter that he had discussed the company request with the city's executive committee and members agreed to recommend the delay at Monday's meeting.

The groups to be consulted by Cadillac Fairview are the MSO, the Montreal Chamber of Commerce, the Montreal Board of Trade, the city's Commission d'initiative et de developpement economiques de Montreal (CIDEM), Heritage Montreal and owners of properties neighboring the McGill College Ave. development.

Bullock said the mayor suggested

city staff stay out of the consultations because they would be involved when revised plans are submitted in the fall.

The company also notified Quebec Finance Minister Jacques Parizeau's office about the delay, because the province has pledged to pay \$30 million for the MSO concert hall. Bullock said he is waiting for a reply.

Bullock told *The Gazette* he may have been a "wide-eyed optimist" in expecting critics to accept his company's first proposal.

"(But) it would be foolhardy to proceed in face of widespread and uniform opposition to the project. Hopefully, we'll come up with something that everyone is a lot happier with."

Saskin said the company would be "flexible" and "modify the project

to suit the committee's guidelines."

Saskin and Bullock refused to say whether the company would consider widening McGill College Ave. to 36 metres (120 feet) from the proposed 18 metres (60 feet) — one of the design's most contentious points.

However, two officials who will sit on the committee said the delay probably means the 18-metre roadway proposal will be scrapped.

"I'm certain they'll widen (McGill College Ave.) from 60 feet. Otherwise, why have a committee?" said Bernard Finestone, co-chairman of a committee representing the Montreal Board of Trade and Chamber of Commerce.

Jean-Claude Marsan, president of Heritage Montreal, said, "It would surprise me very much if (McGill College Ave.) stayed at 60 feet."

Marsan confirmed reports that Phyllis Lambert, past president of

Heritage Montreal and a member of the Bronfman family, was influential in convincing Cadillac Fairview executives to hold the consultations. The Bronfman family controls Cadillac Fairview.

Several people, however, criticized the planned consultations, saying they would be held with selected groups and without considering the public's point of view.

Hubert Chamberland, president of the Order of Quebec Architects, called the hearings "a sham."

"They'll lead to nothing. One or two organizations will be heard, which we don't consider public hearings. All Montrealers should get a chance to express themselves."

Chamberland made the comment during public hearings at McGill University organized by his association and the Professional Corporations of Urban Planners.

La corporation Cadillac-Fairview a réussi hier à convaincre le maire Jean Drapeau de reporter à cet automne l'étude en dernière lecture de son projet qui comporte la construction d'un centre commercial et culturel sur l'avenue McGill College.

Yvon Laprade

C'est le président de la société immobilière, M. James R. Bullock, qui a fait cette demande au premier magistrat de Montréal, hier matin, afin d'examiner un certain nombre d'alternatives qui nous ont été proposées au cours des dernières semaines», a-t-il précisé.

Quelques heures plus

Pour permettre une consultation

CADILLAC-FAIRVIEW: L'ÉTUDE DU PROJET REPORTÉE À L'AUTOMNE

tard, le maire Drapeau répondait par une lettre à M. Bullock et acquiesçait à la requête de Cadillac-Fairview.

Drapeau n'a voulu donner se prononcer sur le bien-fondé de la consultation qu'entend faire Cadillac-Fairview sur son projet. Il a toutefois souhaité «good luck» à cette société dans sa tentative de rallier les opinions.

Dans sa lettre de deux pages, le maire de Montréal souligne qu'il est impossible pour lui de permettre aux services municipaux, tels que la CIDEM, de faire partie du prochain comité de consultation dont feront partie des organismes comme Héritage-Montréal, la Chambre de commerce et l'Orchestre symphonique de Montréal.

Il estime que ce serait favoriser à un conflit d'intérêt puisque ces services municipaux travailleraient aux côtés de Cadillac-Fairview, durant la consultation, et auraient à faire rapport des conclusions de l'étude à l'administration municipale.

Lundi soir

Normalement, ce projet aurait dû être

présenté en deuxième lecture lundi soir lors de la séance régulière du conseil municipal.

Cela signifie que les travaux ne pourront débiter au cours des prochains mois comme le prévoyait Cadillac-Fairview sur son échéancier.

«Si tout va bien, a expliqué M. Saskin, nous pourrions quand même entreprendre les travaux en février 1985 et les compléter vers le mois d'août 1987.»

Pour sa part, le président de la société immobilière, M. Bullock, a souligné qu'à son point de vue, «le projet tel qu'il existe à l'heure actuelle a malheureusement créé une controverse inacceptable».

«Le projet que nous vous présenterons de nouveau à l'automne sera compatible avec les principes directeurs établis entre nous au cours des derniers mois», a conclu M. Bullock.

Drapeau accepte de reporter la 3ème lecture

Cadillac Fairview pourra tenir une vaste consultation sur son projet de la rue McGill

ANGÈLE DAGENAI

Le maire de Montréal, M. Jean Drapeau, a accepté de retirer les articles 173 à 178 de l'ordre du jour de la séance du Conseil de lundi prochain de façon à permettre à la corporation Cadillac Fairview de tenir une vaste consultation sur l'aménagement du quadrilatère Sainte-Catherine, McGill College, de Maisonneuve et Mansfield dont les résultats ne seront connus qu'à l'automne.

Le maire Drapeau a refusé de commenter davantage le revirement de position de Cadillac Fairview en indiquant qu'il n'était «pas poli» de faire connaître publiquement une réponse avant que le destinataire n'en ait pris connaissance. Le maire a répliqué par lettre à celle que lui faisait parvenir hier matin le président des Centres commerciaux Cadillac Fairview, M. James Bullock. M. Drapeau attend la réception d'une invitation formelle de Cadillac Fairview avant de se prononcer sur l'adhésion de la Ville au groupe de travail que mettra sur pied Cadillac Fairview pour orchestrer sa consultation.

Le développeur torontois s'est servi hier matin de la tribune que lui offraient l'Ordre des architectes et la Corporation des urbanistes du Québec — qui tenaient leur propre consultation publique sur cette question — pour expliquer au public les raisons qui l'ont motivé à demander à la Ville de retarder l'adoption du projet. Cadillac Fairview espère «mettre un terme à la confrontation et à la controverse» qui entourent ce projet depuis trois mois tout en apportant une «contribution impor-

tante et de qualité» à la vitalité du centre-ville montréalais.

Le groupe de travail de Cadillac Fairview sera formé notamment de représentants de l'Orchestre symphonique de Montréal, de la Chambre de commerce, du Board of Trade, des propriétaires de la rue McGill College, de la Commission d'initiative et de développement économiques de Montréal (CIDEM) et de Héritage-Montréal. Ces intervenants tenteront de développer un concept global d'aménagement de l'avenue McGill College.

«Tout est possible à partir de maintenant», a expliqué un porte-parole de Cadillac Fairview, M. Allen Saskin. La construction ne pourra pas commencer en 1984, donc ne sera pas terminée en 1986 comme le prévoyait le projet initial, mais ce délai additionnel semble tout à fait «justifié» en raison de l'importance de cette construction pour les Montréalais, a-t-il ajouté. Aux dires de Cadillac Fairview, le gouvernement du Québec, qui insistait pour que les travaux commencent en août 1984 pour accorder son financement de \$30 millions à la salle de concert de l'OSM, ne fera aucune difficulté.

Le président d'Héritage-Montréal, M. Jean-Claude Marsan, dont les pressions ont été déterminantes de même que celles de Mme Phyllis Lambert (Bronfman) auprès de Cadillac Fairview, refuse de parler de «victoire» des groupes de pressions de Montréal sur la corporation torontoise. «Il s'agit, a précisé M. Marsan, d'initier un processus de conciliation démocratique pour faire respecter les intérêts des Montréalais et pour améliorer la qualité de vie du centre-ville, en l'absence de mé-

canismes adéquats à la Ville de Montréal». M. Marsan a ajouté que la consultation ne serait pas aussi large qu'elle pourrait l'être dans d'autres villes canadiennes parce que les institutions municipales sont déficientes à Montréal mais qu'elle serait néanmoins fort utile pour élaborer d'ici à deux mois un concept de développement «acceptable pour tout le monde».

Le conseiller John Gardiner, du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, espère que les deux mois supplémentaires de réflexion et d'analyse éviteront de «gâcher le centre-ville de Montréal» mais déplore le rôle joué par l'administration municipale dans ce dossier. «Il est incroyable qu'une corporation privée ait à organiser une consultation publique à Montréal», a précisé M. Gardiner.

«Les études diront peut-être s'il est possible d'inclure la salle de l'OSM dans un projet à dimension réduite. Chose certaine, d'ajouter M. Gardiner, Cadillac Fairview devra mettre de l'eau dans son vin soit en construisant moins de magasins soit en ajoutant des étages à son projet».

Sans la construction de la salle de concert, la Ville n'a aucune justification d'exproprier tout le quadrilatère au profit de Cadillac Fairview, a rappelé le conseiller Gardiner. «Cette corporation aura certainement à s'entendre dans un règlement hors cour avec les autres propriétaires du site si jamais l'OSM est soustrait du projet. On n'a jamais prouvé qu'il s'agissait du meilleur site pour l'OSM parce qu'on n'a jamais considéré un site alternatif», de conclure M. Gardiner.

Let's do it properly

Everyone stands to gain from Cadillac Fairview's decision to hold two months of consultations before going ahead with its McGill College Ave. project.

Not in living memory has such a wide coalition of interests, ranging from big business to left-wing politicians, united to voice concerns about such an important project. No one opposes a revitalization of the area; the point in dispute has, rightly, been how best to do it.

Until now, in Montreal's autocratic system, if the mayor approved a project it went ahead. Now the precedent has been set for the public to have a voice, too.

Cadillac Fairview does not plan to hold public hearings. It should; ordinary Montrealers should be consulted before the heart of their downtown is remade.

But the working group representing all interested parties also should commission detailed, expert looks at the project. Some questions it should look at closely are:

- Is a shopping centre the best home for the Montreal Symphony Orchestra? Are arrangements to give the MSO's new home its own identity sufficient? Is Cadillac Fairview justified in assuming that this shopping centre will be so "up-scale" as to be a suitable site for the MSO?

- Is it necessary or justifiable to scuttle the decades-old plan to broaden McGill College Ave. into an elegant boulevard? Is Cadillac Fairview right when it argues that any profitable retail project must use all of this site, including land previously earmarked for the boulevard?

- Is it necessary or desirable to have the planned aerial walkway between the McGill College project and Simpson's? If a walkway is essential, are plans for it suitable? If it is approved, will other developers not have the right to demand walkways? What would be the effect on Montreal's urban quality, and particularly on St. Catherine St., of the proposed series of walkways linking everything from the Mount Royal hotel to The Bay?

- Would this project enhance the quality and commercial vitality of St. Catherine St., as Cadillac Fairview believes? Or would it, and others now proposed, drain St. Catherine of healthy business and traffic, as some urbanists fear?

Cadillac Fairview deserves praise for holding these consultations. Now that it is doing so, let them be broad and deep enough to ensure that the project really will be what everyone wants: a first-class asset to its developers and to the city.

Cadillac-Fairview et le centre-ville

LIBRE OPINION

MARC LEBEAU et
NICK auf der MAUR

Les auteurs sont respectivement président du Groupe d'action municipale et conseiller du district Peter-McGill.

TOUTE la controverse et la mécontente suscitées par le projet Cadillac-Fairview dans le centre-ville auraient pu être évitées s'il y avait eu un processus officiel de consultation publique à l'hôtel de ville.

S'il y avait eu une commission permanente de l'aménagement à l'hôtel de ville, les Montréalais auraient été en mesure d'entendre tous les intervenants intéressés à ce projet. Le public aurait pris connaissance des faits dans une atmosphère ordonnée et cohérente, et, par la suite, les conseillers municipaux auraient été en mesure de voter de façon éclairée.

Tout le monde sait que ce n'est pas là la façon de travailler de l'équipe au pouvoir. Le GAM, par la voix du conseiller du district Peter-McGill, a donc dû mener sa propre consultation dans le quartier touché.

La conclusion est que le projet Cadillac-Fairview s'avérera bénéfique au centre-ville et à ses résidents pour les raisons suivantes :

La salle de l'Orchestre symphonique de Montréal : pour \$ 30 millions (subvention de Québec), les contribuables se doteront d'une salle de concert qui pourrait facilement coûter de \$ 50 à \$ 70 millions si elle était construite ailleurs.

Le promoteur assumera lui-même certains frais d'infrastructure, tel le stationnement, en plus

d'une garantie advenant des coûts imprévus en cours de construction.

De plus, un investissement de cette ampleur (\$ 130 à \$ 140 millions) aura pour effet de revitaliser notre centre-ville, ce qui, à terme, ne peut être que bénéfique à la collectivité montréalaise.

Les arguments pour un boulevard à deux voies ne sont pas convaincants. Ce plan, qui naquit un peu après la construction de la place Ville-Marie, prévoyait l'aménagement des « Champs-Élysées » montréalais, avec une architecture intégrée des deux côtés de la rue. Depuis, beaucoup d'eau a coulé sous le pont, et la rue s'est développée d'elle-même de façon diversifiée.

De plus, un des problèmes du boulevard de Maisonneuve à l'heure actuelle est qu'il devient progressivement un boulevard à circulation rapide avec peu d'activités humaines autres que la circulation automobile (à l'exemple du boulevard Dorchester).

Nous avons fait beaucoup d'investissements publics, ces dernières années, dans cette partie de la ville : métro, trottoirs, rues, en plus, bien sûr, des investissements de nature privée comme les stationnements et les restaurants souterrains. Or, après six heures du soir, la seule activité qui survit rue Saint-Jacques et boulevard Dorchester est la circulation automobile. Il faut éviter que la rue de Maisonneuve ne subisse le même sort afin de rentabiliser au maximum les investissements privés et publics faits dans le centre-ville au cours des deux dernières décennies.

La construction d'une salle de concert rue de Maisonneuve amènera un public intéressant dans le

secteur, et nous éviterons ainsi que cette artère devienne une « vallée vide » ayant le crime et la circulation automobile comme seules activités.

La vue sur le parc du mont Royal ne sera pas obstruée parce que le projet de construction proposé est, en fait, moins élevé que les autres édifices déjà dans le secteur. En contre-partie, advenant la construction d'un boulevard à deux voies, les gains réalisés sur la vue du mont Royal seront minimes : environ 12 pas, en traversant la rue McGill-College, et encore faut-il regarder en haut plutôt que de surveiller les automobiles.

Aller de l'avant avec le projet Cadillac-Fairview signifie la création immédiate de 3,100 emplois pour deux ans et un investissement de \$ 130 à \$ 150 millions.

De plus, le projet Cadillac-Fairview attirera une clientèle nouvelle dans le centre-ville. Cela ne pourra qu'être bénéfique aux commerces déjà existants rue Sainte-Catherine et dans les environs. Bénéfique pour tout le monde, tout comme le sont les centres commerciaux de la place Ville-Marie, de la place Bonaventure, du centre 2001, etc. Ce projet revitalisera la rue Sainte-Catherine et la rue de Maisonneuve et contribuera à ramener vers Montréal une partie de la clientèle qui l'a quittée pour les centres commerciaux de banlieue.

Il ne faut pas oublier, non plus, l'effet d'entraînement d'un investissement pareil sur d'autres projets d'investissement à Montréal.

Malgré un processus de consultation boiteux et mal ordonné, le Groupe d'action municipale se prononce en faveur du projet parce qu'il bénéficiera à l'ensemble de la collectivité montréalaise.



photo Robert Mailloux, LA PRESSE

Une pétition contre le dernier projet de Cadillac Fairview comportant plusieurs milliers de noms a été remise hier à l'Hôtel de Ville. Mais avant même sa remise, le promoteur a indiqué qu'il était prêt à faire des changements majeurs.

La Caisse de dépôt pourrait investir dans un « projet Dreyfus »

■ La Caisse de dépôt et de placement du Québec étudie présentement la possibilité d'investir dans le projet de la firme *Louis Dreyfus immobilier* qui, à l'instar de Cadillac-Fairview, est également intéressée à construire un complexe immobilier sur McGill College.

MICHEL GIRARD

Pour la Caisse de dépôt et de placement, pareil investissement s'inscrirait parfaitement dans les grandes orientations de la société d'État.

Par le biais de sa société de gestion immobilière, la Caisse a déjà investi jusqu'à présent plus de \$250 millions dans le secteur immobilier. Au nombre de ses « acquisitions » figure notamment le centre commercial Rockland dont la Caisse détient 60 p.cent des parts.

Mis à part les critères de rentabilité, la Caisse de dépôt et de

placement tient cependant à respecter une autre condition majeure: les projets immobiliers dans lesquels elle participe financièrement ne doivent pas faire l'objet de contestation, c'est-à-dire aller à l'encontre de l'opinion publique.

La Caisse voit dans le projet de la firme Dreyfus, qui privilégie la construction de tours à bureaux au lieu d'un grand centre commercial comme dans le cas du projet de Cadillac-Fairview, une excellente solution de rechange.

Mais rien n'est encore décidé. Car jusqu'à présent l'administration Drapeau-Lamarre a toujours appuyé le projet de Cadillac-Fairview.

Et de toutes façons, le « projet Dreyfus » ne pourrait d'ailleurs voir le jour qu'à la condition que Cadillac-Fairview renonce au sien et accepte de vendre les terrains qui sont déjà en sa possession.

Dossier Cadillac-Fairview

Québec réexaminera le dossier de la salle de concert de l'OSM

Le ministre des Affaires culturelles, Clément Richard, a confirmé hier que son gouvernement allait «réexaminer le dossier» de Cadillac-Fairview au cours des prochaines semaines.

Yvon Laprade

«Je vais rencontrer le maire Jean Drapeau ainsi que le Conseil des ministres pour faire le point sur la situation», a-t-il déclaré au cours d'une brève entrevue.

On sait que le gouvernement du Québec a promis de verser les \$30 millions requis pour la construction de la future Maison de l'Orchestre symphonique de Montréal.

Cette salle de concert doit normalement s'intégrer à un complexe commercial de plus de \$100 millions que veut construire Cadillac-Fairview sur l'avenue McGill College.

Le ministre craint toutefois que la controverse entourant ce projet risque d'annuler le projet gouvernement de salle de concert. La possibilité de trouver un autre emplacement pour une salle de concert n'est pas écartée pour le moment.

«J'espère seulement qu'on ne ratera pas le train...», a-t-il expliqué.

Selon lui, Cadillac-Fairview pourrait avoir besoin de plus de deux mois pour consulter les intervenants avant de présenter une version modifiée du projet.

Dans cette hypothèse, faut-il le préciser, la construction du complexe risque d'être re-

portée de neuf mois à un an.

Il reconnaît cependant que le concept d'aménagement de ce projet est loin de faire l'unanimité.

«Je souhaite qu'on y arrivera, mais je doute qu'il y aura consensus», a-t-il mentionné.

M. Richard a répété qu'il est «très important pour Montréal de se doter d'un équipement culturel de la nature de la Maison de l'OSM».

A propos de la renommée internationale de l'OSM et de son directeur artistique, Charles Dutoit, le ministre estime qu'il faudrait «profiter de cette circonstance favorable pour réaliser ce projet le plus rapidement possible».

Et Ottawa?

Par ailleurs, le ministre Richard n'a pas encore compris pourquoi le gouvernement central n'a pas voulu participer financièrement à ce projet de salle de concert à Montréal.

«Surtout quand on pense que ce gouvernement a versé une dizaine de millions de dollars pour un projet semblable à Toronto», a-t-il expliqué.

Le ministre a d'ailleurs confié que «l'examen du dossier portera précisément sur la non-participation d'Ottawa.

CADILLAC FAIRVIEW A RÉUNI LES INTÉRESSÉS

L'OSM veut la garantie que la salle de concert sera construite

■ En dépit de tous les problèmes, le directeur général de l'Orchestre symphonique de Montréal, Zarin Mehta, est confiant qu'une salle de concert sera construite à Montréal.

ANDRÉ NOËL

M. Mehta participait hier à la première rencontre du groupe de travail créé par Cadillac Fairview pour examiner un concept global d'aménagement pour l'avenue McGill College.

Il cherchera à avoir un entretien avec le ministre des Affaires culturelles, Clément Richard, pour s'assurer que le gouvernement québécois accorde bel et bien une subvention de \$30 millions pour l'édification d'une salle de concert.

La veille, M. Richard s'était montré pessimiste devant le report du début des travaux de

construction du complexe Cadillac Fairview, prévu pour abriter la salle de l'OSM.

« Si M. Richard ne marche pas pour Cadillac Fairview, on veut au moins s'assurer que l'argent est prêt, a dit M. Mehta. On est prêt à aller ailleurs, mais il ne faut pas oublier que la salle coûterait \$45 millions si elle n'était pas encadrée dans un centre commercial. »

De son côté, M. Richard a expliqué hier que l'intérêt premier du projet de Cadillac Fairview résidait dans le fait qu'il pouvait être mis en marche dès maintenant, dans un endroit intéressant pour l'OSM. Il a par ailleurs rappelé les offres « alléchantes » du promoteur immobilier, qui soutiendrait en partie le fardeau financier d'une salle de concert.

Dutoit restera-t-il ?

Le report des travaux bouleverse les données, a ajouté M. Ri-

chard, alors qu'il participait à l'annonce de la création d'une maison des arts à Laval.

Le directeur de Cadillac Fairview pour le Québec, Alan Saskin, a confirmé que les travaux, dont la fin était d'abord prévue pour septembre 1986, ne seront probablement pas terminés avant l'automne 1987, et ce si le prochain projet est accepté par le conseil de la Ville de Montréal.

Les observateurs notent que le gouvernement actuel ne sera peut-être plus en place à l'automne 1987, ce qui pourrait atténuer l'enthousiasme du conseil des ministres envers la salle de concert.

Par ailleurs, certains craignent que le directeur artistique de l'OSM, Charles Dutoit, n'aille diriger un autre orchestre que celui de Montréal s'il n'a pas ici la salle qu'il réclame avec insistance.

« C'est maintenant que les con-

ditions sont favorables à la salle de concert », a souligné M. Richard, qui a ajouté qu'il aura bientôt un entretien avec le maire de Montréal sur la question.

Montréal s'abstient

Dans sa lettre à Cadillac Fairview, le maire Jean Drapeau a refusé de déléguer un représentant de la Ville de Montréal au groupe de consultation créé par le promoteur.

Cadillac Fairview a invité la ville à participer à sa consultation, mais M. Drapeau a indiqué qu'il y aurait risque de conflit d'intérêt. Les autorités municipales pourraient difficilement collaborer à l'élaboration d'un nouveau projet qui lui serait ensuite soumis pour approbation, a fait valoir le maire.

Le dirigeant québécois de Cadillac Fairview a confié que tous les autres groupes invités participeront au groupe de travail. « Et la plupart de ces groupes ont manifesté leur opposition à nos projets antérieurs », a souligné M. Saskin.



photo Robert Mailloux, LA PRESSE

Alan Saskin

Outre l'OSM, ces groupes comprennent la Chambre de commerce et le Bureau de commerce de Montréal, le groupe de conservation Héritage Montréal, le Centre canadien d'architecture ainsi que les propriétaires d'édifices sis sur ou près de l'avenue McGill.

M. Saskin s'est dit ouvert à des modifications majeures du dernier projet, décrié par presque tout le monde à Montréal. Il a cependant ajouté que le prochain projet devra être économiquement viable et satisfaire les actionnaires de Cadillac Fairview.

THE MCGILL COLLEGE PROJECT

Place des Arts ponders future without MSO

By JANET BAGNALL
of The Gazette

Guy Joron, a dapper, sunny man who is president of La Societe de la Place des Arts de Montreal and therefore in charge of running, as profitably as possible, Montreal's prestigious performing arts complex, remains sunny at the prospect of losing his major tenant.

The Montreal Symphony Orchestra, which now rents 30 per cent of the time available at Salle Wilfred Pelletier, the Place des Arts' largest hall at 2,949 seats, will move into its own concert hall for, at the earliest, the 1987-88 concert season.

Joron thinks it will take perhaps a year longer for the orchestra to leave Place des Arts "since these things never happen as fast as they're supposed to."

A \$30-million concert hall for the Montreal Symphony Orchestra is to be built as part of the \$120-million McGill College Ave. shopping mall project by Cadillac Fairview Corp.

The developers had intended to start construction this summer, but on Thursday Cadillac Fairview officials said the "confrontation and controversy" made it necessary to delay the project for one year. The delay means completion would be at least one year later than originally scheduled in 1986.

What will become of Salle Wilfred Pelletier is what Montreal's private promoters are afraid would happen. "Salle Wilfred Pelletier is going to become the opera house," said Joron.

For years, promoters have been hoping the orchestra would leave Place des Arts, the "only game in town" for big productions. The presence of the orchestra, which plays two nights a week during its season, makes it impossible for promoters to bring in plays or musicals which need a week-long run to be profitable. At the same time, the orchestra argues it can't get the weekend nights it wants.

But Sam Gesser, a Montreal producer and one of the big names in Canadian show business, said, "I'm not optimistic about the absence of the MSO making the Place des Arts hungrier or more competitive. It's government-subsidized. Maybe the government won't give it any more

money directly, but there's nothing to prevent the Opera de Montreal from doing five or 10 shows a season. That's all public money.

"Private promoters have to balance the books at the end of the year."

An expanded opera season dims Gesser's prospects of bringing in Broadway-style productions, but for Guy Joron, it's a logical move, both in terms of culture and business.

"We have three main renters now," he said in an interview last week. "the MSO, the Opera de Montreal and Les Grands Ballets Canadiens. The one whose market is expanding the most rapidly is the Opera."

"In the 1983-84 season, it staged four productions and played to 95 per cent capacity. The year before, it played to about 85 per cent capacity. And this was with more than two-thirds subscription tickets. Normally, if half the tickets are subscription tickets, this is considered very good.

"This year, the Opera put on seven performances of each of the four operas. Next year, we are examining the option of putting on an eighth production.

"In 1985-86, we will go from four to five productions and in 1986-87, it may climb to six productions.

"By 1990, I see Salle Wilfred Pelletier as an opera house with a ballet season. In as little as six years, the Opera will take up about half the season on its own. I think it is a great thing for the Montreal public to have an opera house and a concert hall.

"The public is large enough to eventually support everything."

The thought that eventually audiences will be found for "everything" is being voiced in Toronto, too, about its three major performing arts halls, the O'Keefe Centre and Roy Thomson Hall, which are both booked to 90 per cent of their available times and Massey Hall, whose bookings dropped dramatically after the departure of the Toronto Symphony Orchestra.

Until the gala opening on Sept. 13, 1982 of the Roy Thomson Hall when the Toronto Symphony Orchestra heralded its new home with William Walton's oratorio, *Belshazzar's Feast*, the TSO had been the main tenant at Massey Hall, a 90-year-old concert hall in downtown Toronto.

The Toronto Symphony Orchestra took from 50 to 60 per cent of the dates available at Massey Hall when it resided there, paying \$300,000 a year in rental fees. (The MSO pays an average \$380,000 a year at Place des Arts. The TSO now pays \$1 million at Roy Thomson Hall.) At the TSO's last year at Massey Hall, the Hall was booked for 230 nights. (Because it has no air-conditioning, Massey Hall is closed July and August.) The year after the TSO moved, Massey Hall's bookings sank to 100 nights. This year, they are at about 120.

"We're slowly coming back," said Roy Reeves, Massey Hall's assistant manager. "The only year we were seriously worried about folding was 1982."

Guy Joron does not expect the Place des Arts to suffer the same kind of reversal that Massey Hall

has undergone. The differences between the two halls are stronger than the parallel of each losing its major tenant. Massey Hall has seen 90 years of wear compared to the Place des Arts' 20; because it is a concert hall it cannot stage big theatrical productions like Salle Wilfred Pelletier. It's therefore much more limited in what it can substitute for the Toronto Symphony Orchestra.

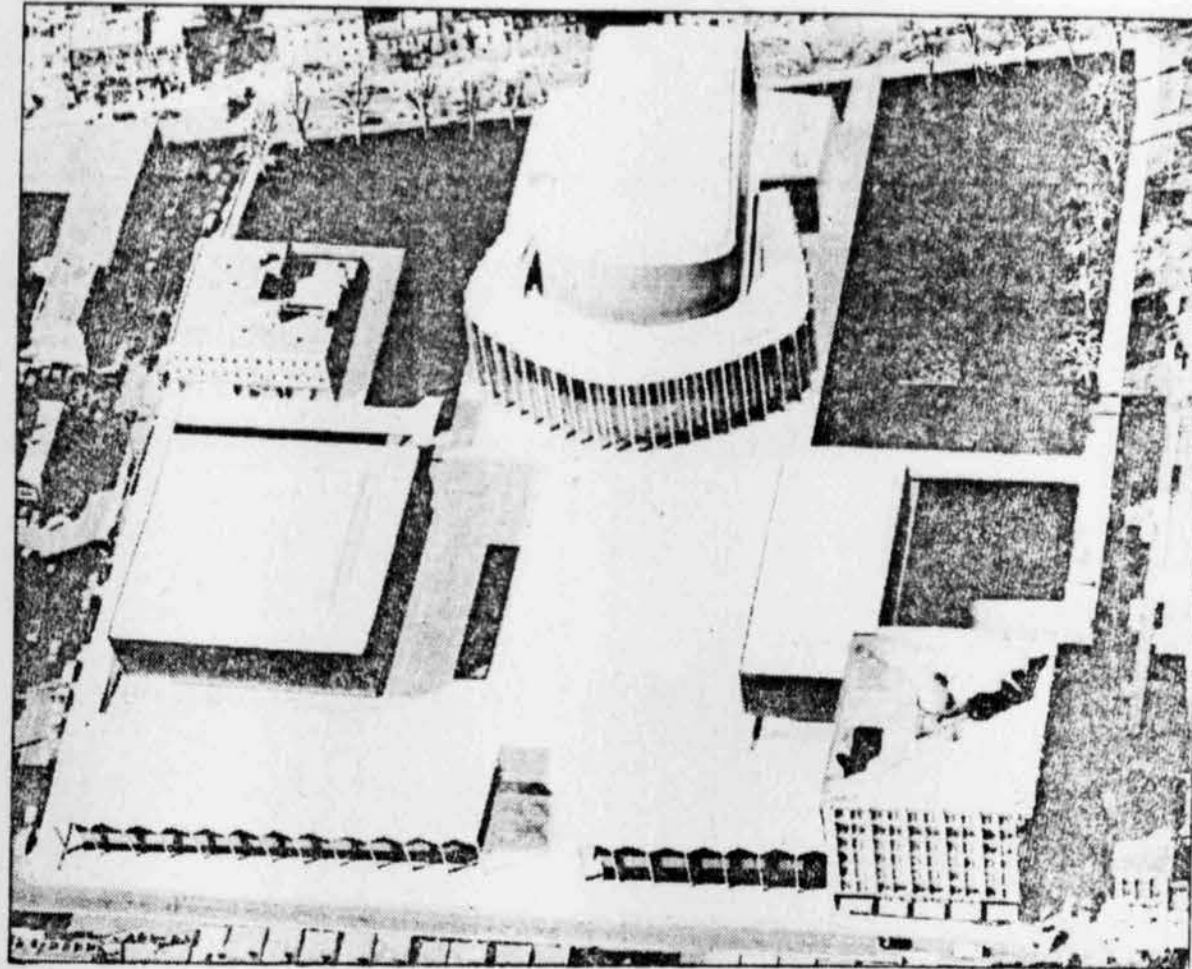
Another difference is that Massey Hall has had no public funding since before the Second World War. (Roy Thomson Hall, although \$28 million of its total \$43-million building cost was public money, and the O'Keefe Centre, even though it is owned by the City of Toronto, also receive no public funding for their operating costs. None of the Toronto halls carries a deficit.)

Place des Arts, however, for the past three years has annually run a deficit of \$4 million, which is picked up by the provincial government.

Says Joron: "We are the trustees of public buildings that are larger than the O'Keefe. We have 35,000 people a day walk through the metro corridor. We have the maintenance and security costs of public buildings, costs we assume even though we don't get direct funding for them.

"It was clear from the beginning of the Place des Arts, 20 years ago, that it could never be run on a profit basis. It is a prestige showcase for a city that has pretensions to culture. It's like putting up a public park or a statue."

Until Roy Thomson Hall opened for business, Place des Arts was the most expensive place to put on a performance in North America. An



Place des Arts will be own producer with groups such as Canadian Opera Company.

official with Roy Thomson Hall said an average cost of renting the hall for a performance is \$10,000.

Joron said it's difficult to calculate an average cost for Place des Arts, since it takes 8 per cent of the gross receipts, but he gave as an example an \$8,000 fee.

Impresario Sam Gesser has placed the cost of a performance at Salle Wilfred Pelletier at \$11,750 and has compared it to renting a 2,800-seat hall in Vancouver for one night at about \$5,300.

Joron has heard all these complaints from private sector producers before. He says, "For the 1983-84 season, we had no rental increases. We realize the financial difficulties show business has had recently."

But beyond that, he's not too interested in the impresarios' problems. He has dreams of helping make Montreal one of the most interesting cities for culture in North America.

He's not embarrassed about running a \$4 million annual deficit on his \$9 million budget. He thinks it's an embarrassingly low amount for the government to spend.

"In 1983, the Opera de Paris received \$40 million in government funding. That's 10 times the amount that the Place des Arts receives, which has three times as many spectators who pay ticket prices that are three times less than in Paris."

He said that as a group Place des Arts, the MSO, the Opera de Montreal and all the ballet companies in the province receive about \$10 million from all levels of government.

Under him, Place des Arts is not going to sit and wait for impresarios to come with shows, or not come with shows, depending on the U.S. dollar exchange rate and the availability of the Broadway product.

Place des Arts will be its own producer, bringing into Montreal groups such as Toronto's Canadian Opera Company.

The private impresarios expected it. They'd prefer to be in on the action, but they'll have to wait some more.

"Sooner or later, the well's gonna run dry," said Donald Tarlton of Donald K. Donald Productions. "But meanwhile, I'm surviving and they're surviving without me."

THE MCGILL COLLEGE PROJECT



The GAZETTE, Montreal, Saturday, July 7, 1984

Design sketch of Cadillac Fairview project showing northeast corner with De Maisonneuve Blvd. to right, McGill College Ave. to left. Concert hall will occupy this corner.

'Commerce and culture can mix' — Concert hall architect

By JANET BAGNALL
of The Gazette

Ray Affleck understands the importance of diamonds and mink and the need for grand entrances. You wouldn't guess that he understands these things by looking at him. One of Montreal's top architects, Affleck has a tall man's awkward grace and is by nobody's standards a nifty dresser.

But he's going to put several nice, big, staircases into his design for the Montreal Symphony Orchestra's new concert hall so that symphony-goers can be seen.

The new concert hall for the Montreal Symphony Orchestra (MSO) is meant to be the star attraction of a proposed \$120-million shopping centre at McGill College Ave. in downtown Montreal.

The shopping centre, a project of Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto, has prompted protest the likes of which haven't been seen in Montreal since the days when 30 riot squad police dispersed Milton Park residents standing in the way of a wrecking crew.

For a year, 1968-69, Affleck was the chief architect for the Milton Park project, which involved the destruction of six downtown residential blocks to make way for the \$117 million La Cite complex of high-rise apartments and commercial buildings.

After a year, he sided with the residents and resigned his commission to design the project for the La Cite developers, Concordia Estates Ltd.

'Mr. Sherbrooke Street'

In the current controversy, which has resulted in Cadillac Fairview delaying construction for a year, Affleck is insulated from the heat. He is not involved in designing the shopping centre nor was he involved in deciding that the new concert hall would be located in the shopping centre. The MSO chose the location.

In any case, Affleck, whose firm, Arcop Associates, has been involved with many of Montreal's architectural landmarks such as Place Ville Marie, Place Bonaventure and Maison Alcan, is not opposed to the new concert hall cheek-to-jowl with boutiques, restaurants and big department stores.

"I like the mixture of commerce and culture," he said in an interview. "I like putting the concert hall right next to Eaton's. I like having it right in the heart of downtown Montreal. Culture shouldn't be placed on a pedestal away from the action."

Criticism of the proposed centre has come from various quarters — urban planners, architects, investors, businessmen's associations, citizens. And the critics have covered a lot of terrain:

The aesthetics of the centre, the location of the symphony hall, using the symphony's presence as a public building (whose \$30 million cost was to be paid by the provincial government, although the government is now threatening to pull out) to help expropriate lands, the lack of public consultation and the now defunct proposal



RAY AFFLECK
Concerned to last detail

to block a view of the mountain by a glassed-in, overhead walkway.

Affleck will discuss none of this.

Seated inside the foyer of the still shiny new Maison Alcan on Sherbrooke St. West, Affleck, who at 62 looks like a benign university professor, kept an eye on the people walking past the contoured, aluminum walls as he talked about architecture. He said he is primarily interested in the quality of the environment and the movement of people.

He said he likes "mixed-use" buildings, ones that encompass a number of tenants. As an example, he used Place Bonaventure, which his firm designed in the 1960s and which houses boutiques, offices, restaurants, exhibition floors and a hotel, which, with its beautiful mixture of garden and hotel, is admired by many followers of Affleck's work.

Some critics of Cadillac-Fairview's proposed shopping centre for Montreal are afraid the Toronto developers will foist another Eaton Centre onto Montreal. Eaton Centre, one of the country's largest shopping centres, comprises four storeys of boutiques and stores in downtown Toronto.

"Well, I'm not terribly keen on shopping centres," said Affleck. "But Toronto's that kind of place. It has been for the past 20 years. It's big, energetic, rich. Eaton Centre is a grand celebration space. How many millions being spent per minute..."

Maison Alcan is Affleck's current favorite of the projects he has worked on. The world headquarters of Alcan Aluminum Ltd., Maison Alcan connects four renovated 19th century houses and the 1928-vintage Berkeley Hotel on Sherbrooke St. near Stanley Street to a futuristic aluminum and glass eight-storey building.

This year the Quebec Order of Architects awarded Arcop Associates its *Prix d'excellence* for the building. Arcop's client, Alcan president David Culver, was also pleased with the result.

Asked how he came to choose Affleck for the \$43 million project, Culver said, "I called the dean of McGill (University)'s school of architecture, Derek Drummond, and we tossed around some names for a while. And Drummond said, 'Then there's Mr. Sherbrooke Street.'"

"He told me about Ray Affleck and how he loved Sherbrooke Street and how he talked about it all the time and I said, 'That sounds like my man.'"

"That's all there was to it."

Culver said he had a definite

idea of what Alcan's headquarters were to be. "You know, the first hour with an architect is the most important. You can lose him after the first hour. He begins to have his own vision.

"The first few phrases are extremely important. And I gave them a lot of thought. I said, 'I tell you what we want. We want a combination of restoration and renovation and new construction. It has to be low-rise. I want an unobtrusive jewel.' And that's what he's given us."

Mark London, executive director of Heritage Montreal, a preservation society, has called Maison Alcan the most significant building to be finished in Montreal in the past 20 years.

London, who worked with Arcop Associates for eight years, said, "Ray was excellent to work for. Some architecture firms don't care about content. The partners go out and get contracts and have designers on staff to take care of the planning. At Arcop, the partners are very much involved in design work, all the way through to construction.

"Ray is concerned with the building right down to the last detail."

'Gentle effect'

On the way through the small garden between Alcan's new building and the neighboring Salvation Army church, which Arcop also designed, Affleck found on the ground a single burnt match which he picked up and placed in a restaurant ashtray. He did it with a housekeeperly air of someone who knows every nail and brick in the place.

London said, "Ray's main concern is with the quality of the environment." This is an aspect to Affleck's work that Denis Marchand, of the Université de Montréal's school of architecture, admires. "There are other Canadian architects, Arthur Erikson, for instance, whose designs are really stunning, but you have to ask, can anyone live in it?"

"At Simon Fraser University, which Erikson designed, there is a very serious problem with vandalism, which for me is explained by the fact that the building is over-designed. People are given no choice about where they can go. It is a beautiful prison, but still a prison.

"Ray Affleck's work at Alcan is subtle. There is a gentle effect and one of freedom."

Zarin Mehta, the Montreal Symphony Orchestra's general manager, is warm on the subject of the new concert hall and its architect: "We're going to have a fantastic place."

In a telephone interview, Mehta said, "Without ever having known Ray, I found we shared the same vision for the concert hall. I like the location in the shopping centre. It's nice, alive. There'll be cinemas, restaurants, stores.

"I'm glad to move from Place des Arts closer to downtown. We have to be accessible. We have to be close by so people can drop in at lunchtime to buy tickets.

"Our business is at night. Where better to be than at the heart of Montreal's nightlife?"

'We need an endowment fund'

— MSO director

By JANET BAGNALL
of The Gazette

Zarin Mehta is the managing director of the Montreal Symphony Orchestra whose ascension to world-class stature has made Montreal feel glamorous again, and he's considered to be the man who found a lot of the money to make it possible.

He's going out looking for more money soon, he hopes, some \$12 million to \$15 million in an endowment fund to help defray the orchestra's operating expenses in its new concert hall.

He'd rather go out sooner than later. But as the controversy continues to swirl around the proposed shopping centre on McGill College Ave. which is supposed to house his new concert hall, he worries.

"The chance to build the new concert hall, which we desperately need, came up so suddenly — it was just last August we started drawing up plans — and I am afraid it may vanish, just as suddenly."

Mehta said he is bewildered at how unpopular the Cadillac-Fairview Corp. Ltd. project has become. "I just want everyone to be happy," he said in an interview this week. "I don't want to upset the public, the people who support us. If they are going to turn away from us because of all the emotions... it's become such an unpopular thing and I don't know why."

Cost projection done

Mehta needs the sod turned on McGill College Ave. and some glossy brochures in hand to go looking for his \$15 million. "We've done cost projections on our operating budget in the new hall. In our worst-case scenario — which is that we rent only 200 nights a year — we'll run a deficit of \$1 million. If we rent 300 nights a year, we'll have a deficit of about \$500,000, so we need the money generated by an endowment fund."

Whether there's \$12 million to \$15 million in private funds available is another question.

"Everyone wants to strike while they feel the iron is hot, or as hot as it's going to be," said Hugh Hallward, head of McGill University's board of governors and one of the chief fundraisers for McGill's monster \$61 million fundraising campaign.

A lot of institutions in Montreal have been sitting on outmoded equipment, crowded facilities and government cutbacks waiting for the first flicker of a pulse rate in Montreal's economic corpse.

They think they saw it and they're out: Jewish General Hospital is after \$25 million; Notre Dame Hospital, \$25 million; Hotel Dieu, \$25 million; Ste. Justine Hospital, \$15 million; Montreal General Hospital, \$30 million; Montreal Children's Hospital is planning a fundraising drive; Royal Victoria Hospital just finished collecting \$25 million; the University of Montreal is raising \$25 million; Concordia University is floundering in its campaign for \$25 million.

"Is there enough money around



ZARIN MEHTA
Worried about money

for everyone? I don't know," said Hallward, president of Argo Construction Inc. "I guess everyone's hoping there will be. I think in most people's minds, the economic situation is better. People feel there'll be improvements federally and provincially with a change of government."

Albert Regenstries, executive-director of the Jewish General's Medical Research Foundation, said, "Two hundred, three hundred million dollars? Is that all? That's not much money to raise. Of course, it's there."

Hallward said the fact that Concordia's campaign is floundering isn't necessarily because there's not enough money. He described Concordia as a "forced marriage" between Loyola College and Sir George Williams University 10 years ago and said that while there may be a large number of graduates who would feel loyalty to one or the other partners in the marriage, there would not be that many who'd feel the same emotion towards Concordia.

Hallward said a second problem for Concordia is its lack of research activity. Companies like to donate money to something that's potentially useful to them.

The Montreal Symphony Orchestra may not be "useful" to business in the way that, for example, McGill's Centre for the Study of Regulated Industries is, but its success does have tangible rewards.

In an interview with *The Gazette* during the Royal Victoria Hospital's successful fundraising campaign, its campaign chairman William Turner, who is president of Consolidated-Bathurst Inc., said, "If you can't offer first-rate health, educational and cultural facilities, you won't attract anyone to Montreal and it really will become a backwater."

Douglas Allan, director of public relations for the Toronto Symphony Orchestra, said it should be easier for the Montreal orchestra to raise money: "Everybody wants to be part of the winning team, the corporations, the individuals think, 'We've got a winner. Let's ride this to the finish line.'" Last weekend, following the MSO's concerts in Toronto, critics there pronounced it the "best orchestra in the country."

The Toronto orchestra, with a budget of \$8.6 million compared with the MSO's budget this year of \$8.7 million, receives half its revenue from performance fees, about 30 per cent from the private sector and 20 per cent from government.

The Montreal symphony gets

about 55 per cent of its budget from performance fees; 27 per cent from three levels of government (less than \$300,000 from the city of Montreal, about \$940,000 from Quebec and about \$1 million from the federal government through the Canada Council); and it gets about 18 per cent of its money from the private sector.

The TSO's Allan admires Mehta's fund-raising techniques: "Bringing (opera star Luciano) Pavarotti to the Forum was a stroke of genius. We're having a concert with him next March at Maple Leaf Gardens."

The orchestra's success makes it attractive to donors, Mehta said. "People like to be associated with class and excellence. You know, a little while ago Royal Trust invited 250 guests to a concert and then did a very nice party for them afterwards. It was a very classy thing to do, rather than take them to a club for some cocktails."

Mehta began to leaf through some high-grade gloss packages of new concert halls being built throughout North America.

"One thing you can do is sell little silver plaques on the chairs," he said. Roy Thomson Hall has 2,812 seats and has sold nearly that many little silver plaques at \$1,000 apiece. "Almost all the concert halls do that," said Mehta. "We'll sell the name of the hall, too, but not for \$4 million or \$5 million or whatever the Thomson family put in. It'd have to be a lot more than that." The Thomson family gave \$4.5 million towards building the \$43-million Toronto concert hall.

Family ready to give

Rumors are circulating that the orchestra would name the new concert hall Bronfman Hall if the Bronfman family with its multi-million dollar holdings in Seagram Distillers Ltd. and other companies, including Cadillac-Fairview, were to make a substantial contribution to the endowment fund. A source close to the Montreal family said, though, the family is ready to give its "usual donation" of about \$1 million "but they don't want the hall named after them."

A Quebec government source, commenting on the possibility said, "This is the government's biggest fear, that the hall will be named after an anglophone family." The Quebec government had said it would pay the \$30-million cost of building the hall.

Mehta said, "You know, in Dallas, they named the stage after someone and the lobbies." Then he laughed and said, "We're going to call the roof Dutoit." He paused for a minute, enjoying the joke, a play on orchestra director Charles Dutoit's name. "Maybe there's a Mr. Fenetre out there with money, too."

Mehta desperately wants the orchestra to have its own hall: "You take the major orchestras of the world, of which we are now, finally, one. They don't have to fight to see if they can have a concert. They don't have to fight to see if they can rehearse. They are all in their own halls."

'Shoebox' sounds just right for orchestra

By MAUREEN PETERSON
of The Gazette

No cupcakes for the Montreal Symphony Orchestra (MSO), thank you.

When it comes to the orchestra's new home, which will be part of the Cadillac-Fairview shopping centre on McGill College Ave., the music moguls would rather have a shoebox.

That's show business slang for a moderate-sized, flat-ceilinged, rectangular auditorium — such as Vienna's Musikverein, Amsterdam's Concertgebouw or Boston's Symphony Hall.

The Toronto Symphony Orchestra's home, the 2,800-seat Roy Thomson Hall, is a high-ceilinged, visually striking building that a Toronto journalist once described as a "transparent cupcake." But it has been criticized for its acoustics.

MSO music director Charles Dutoit and orchestra manager Zarin Mehta want their new home to be designed first for the ear, then for the eye.

"We have exactly the same ideas," Mehta says of his working relationship with Dutoit.

"One of the things we had said right from the start is that the design of the inside of the hall will be determined by the acoustical engineer. It will basically be his dimensions and his layout, not the architect's."

The acoustical engineer, Abraham Meltzer, is an internationally recognized sound expert who's now helping preserve the exceptional acoustics at Carnegie Hall in New York while the building undergoes minor structural changes.

On the Montreal project, the quartet of Meltzer, Mehta, Dutoit, and architect Ray Affleck seem to be working in perfect harmony.

What they are after is a music house with the charm and, more important, the acoustics of Europe's most celebrated "pure concert halls" — those famous and often beautiful 19th-century shoeboxes.

The Musikverein, for example, is nicknamed the "Goldener saal" (Golden Hall) because of its pale green and gold interior — and because of its splendid acoustics. Opened in 1870, it has 1,654 seats and room for 300 standees.

The Concertgebouw, inaugurated in 1888, is a variation on the Musikverein theme.

The economic-artistic compromise on the new Montreal hall's capacity was struck at 2,400 seats — almost midway between the 3,000 of the MSO's current home,

Salle Wilfrid-Pelletier at Place des Arts, and the generally accepted acoustic ideal of 2,000.

The new hall will be 169 feet long, 94 feet wide and 70 feet high. It will have two narrow balconies, probably three rows deep, on either side of the hall.

And, if it lives up to the standard of the classic "shoebox" models — and there's no reason it shouldn't — its acoustics will be first-rate.

In a hall with good acoustics, members of the audience hear exactly what's produced on stage — no matter where they're sitting. There are no echoes — a problem that plagues many high-ceilinged halls — and no dead spots where the sound doesn't reach.

To design such a hall, Meltzer said in a telephone interview from his home in Israel, you need to know a little about physics and psychology and a lot about music. "Then you need lots of luck and, of course, some percentage must be saved for experience."

Meltzer worked for a year as a musician with a physicist in an acoustics laboratory Switzerland in the 1950s, and spent a year studying music theory.

His favorite hall is Vienna's Musikverein.

"But saying which is the best hall in the world is as difficult as saying who is the most beautiful woman in the world," he says.

He acknowledges that part of his love for the Musikverein (the popular name of the Grosser Musikvereinssaal) may stem from the fact that it is in Vienna, "and when you are there you think, 'On this street Mahler may have walked 60 years ago, and on that Schubert passed 160 years ago.'"

Romantic? Yes — but, as Meltzer contends, that too is part of the full enjoyment of music, as is being "in a hall that looks like a concert hall."

Although he's heard the MSO perform in Place des Arts "once or twice," he's reluctant to comment specifically on the Salle Wilfrid-Pelletier. But he does observe that multi-purpose halls are "a catastrophe."

What's suitable for, say, ballet — high ceiling, deep stage — would be all wrong for an instrumental concert.

Jean-Pierre Legault, supervising architect for the CBC and an expert in recording and broadcast acoustics, observes wryly that Wilfrid-Pelletier is acoustically "superior to the Forum."

But Wilfrid-Pelletier is not an "extraordinary" hall. It doesn't have much personality, and it's "not really adequate" as a concert

hall. Any multi-purpose hall, he says, "evidently involves compromises."

His favorite concert halls include Symphony Hall in Boston — another shoebox.

What will Montreal's new shoebox mean to the MSO?

Joseph Silverstein, violinist with the Boston Symphony Orchestra for 29 years, and its concertmaster for the past 21 years, says musicians need a home base. "It is important that they always rehearse there so that they can develop their sense of the hall."

It's also important for musicians to hear themselves when they play, Silverstein and Mehta point out.

In Wilfrid-Pelletier, that is a problem for some; in the new hall, it won't be.

And musicians need "a warm acoustic" — resonance without echo — "to encourage them to play better," Silverstein says.

Mehta hopes the MSO will record in its new quarters. Two years ago, the orchestra's recording of Ravel's *Bolero* became a gold record. But the recording was made

at St. Eustache church, which has good acoustics.

No final decisions have been made on exactly how the new hall will be used, but Mehta says that CBC radio and television are looking at the architectural plans as they progress, as is the MSO's recording company, Decca.

Mehta believes that Salle Wilfrid-Pelletier is "a great hall for opera," and "a fine theatre for ballet — or Harry Belafonte."

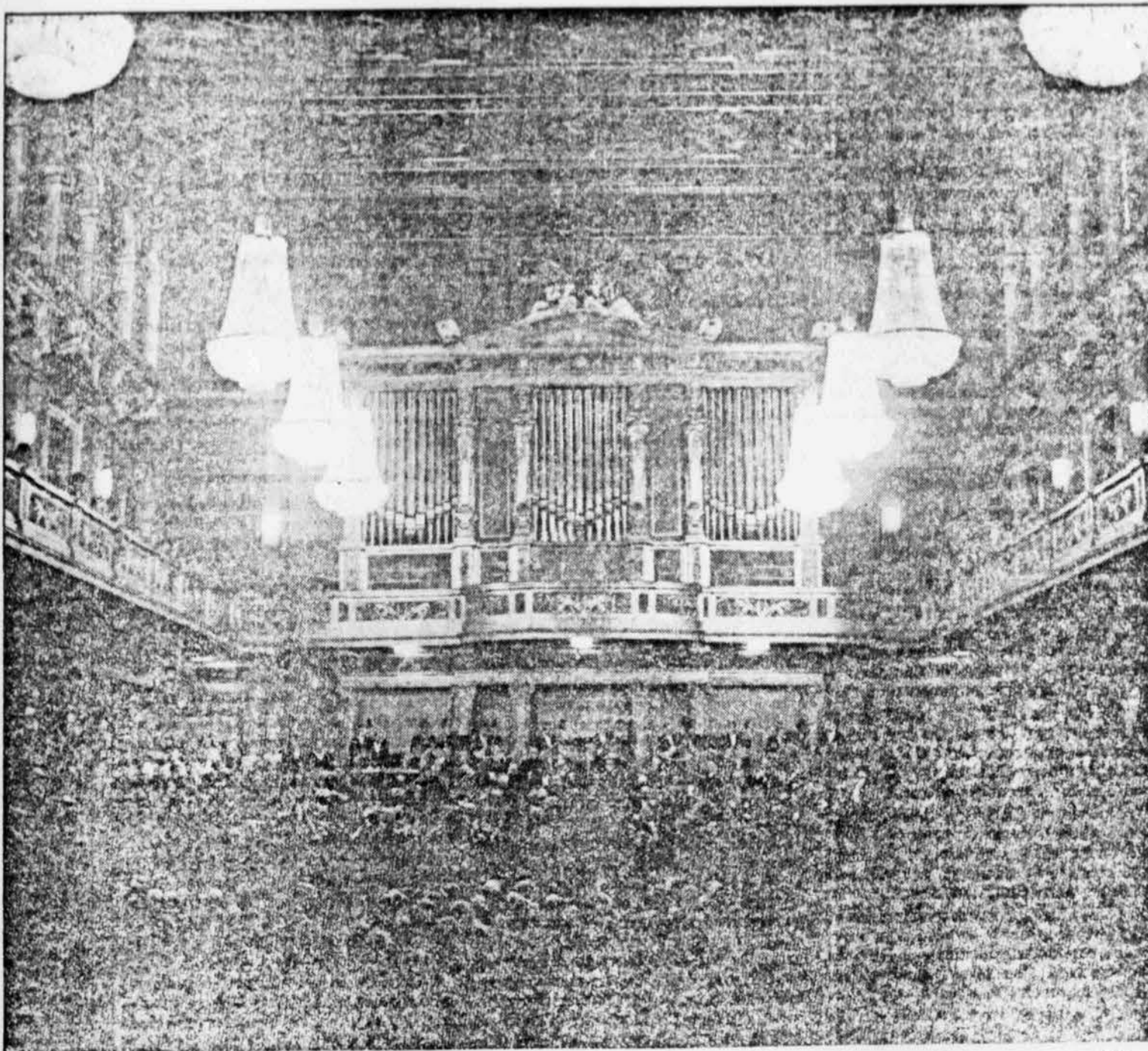
But like Meltzer, he believes it's too big, and not the right shape, for orchestral music.

Mehta wants a hall "that is purely for orchestra... a music house, a pure concert hall."

And he doesn't want to leave anything to chance. For that reason, he wouldn't go for an asymmetrical hall, like the magnificent home of the Berlin Philharmonic. "They tried that (shape) in the Berkshire Hall in Denver, and it didn't work."

Does he think the shoebox shape is foolproof?

"I'm not saying that," he cautions. "But it has worked in Boston, in Amsterdam, in Vienna..."



Vienna's Musikverein: Classic 'shoebox' concert hall which builders of MSO's new home will use as a guide.

La Caisse de dépôt voudrait construire un ensemble immobilier avec un associé de New York, là même où Cadillac Fairview veut s'installer

ANDRÉ BOUTHILLIER

La Caisse de dépôt et placement du Québec tente de s'associer avec la compagnie Louis Dreyfus Immobilier, de New York, pour construire un grand ensemble immobilier sur l'avenue McGill College, soit à l'endroit même où la Corporation Cadillac Fairview veut réaliser son projet controversé.

Des représentants des deux sociétés se sont rencontrés au cours des derniers jours à Montréal pour étudier les possibilités de collaboration mutuelle dans ce projet. Interrogée au sujet de cette rencontre, une porte-parole de la Caisse de dépôt, Mme Chantal Gagnon, a confirmé l'intérêt de la société d'Etat pour un « projet parallèle » à celui de Cadillac Fairview.

Le projet de Louis Dreyfus Im-

mobilier était déjà connu. La compagnie, déjà propriétaire de Les Terrasses et de l'édifice de la Banque Nationale de Paris (BNP), a envoyé une lettre au maire Jean Drapeau, au début de juin, pour lui proposer un projet comportant deux tours à bureaux et une salle de spectacles, assez grande pour loger l'Orchestre symphonique de Montréal (OSM).

Comme le projet de Cadillac Fairview, il coûterait quelque \$120 millions. Mais, détails importants: Louis Dreyfus se disait prêt à respecter l'élargissement de l'avenue McGill College de 120 pieds et à construire moins de magasins afin de ne pas nuire aux commerces avoisinants.

L'intérêt soudain de la Caisse permet au projet de refaire surface. Les deux partenaires éventuels se connaissent bien puisque l'édifice de la BNP abrite le siège social de la Caisse. Comme plusieurs groupes de pression, la Caisse ne désire pas voir Cadillac Fairview bloquer la vue sur le Mont-Royal.

Deux autres raisons peuvent expliquer le désir d'association de la Caisse dans le projet de Dreyfus. D'abord, la Caisse désire augmenter sensiblement ses placements immobiliers d'ici la fin de l'année en cours. Elle veut peut-être aussi obliger la corporation Cadillac Fairview à changer son projet comme l'exigent les groupes protestataires. La Caisse de dépôt est une société d'Etat et le gouvernement québécois, qui a promis de donner une subvention de \$30 millions pour le projet de Cadillac, a bien hâte d'assister au début des travaux de construction, lesquels devraient créer quelque 2,000 emplois sur le chantier.

D'autre part, l'apparition de ce nouveau projet pourra redonner espoir au ministre des Affaires culturelles, M. Clément Richard (introuvable hier), qui disait devoir choisir un nouvel emplacement pour la salle de concert de l'OSM en raison du nouveau délai décidé jeudi par Cadillac Fairview pour permettre la tenue d'une consultation publique.

Cependant, la nouvelle de cette possible association entre la Caisse et Louis Dreyfus ne changera pas la position de la Ville de Montréal. Le commissaire général de la Commission d'initiatives et de développement de Montréal (CIDEM), M. Yvon Gariépy, a déclaré au DEVOIR que les autorités municipales ne pouvaient pas se tourner vers un autre projet au moment même où Cadillac Fairview vient de « manifester sa bonne foi » en acceptant une consultation publique sur son projet. « Nous nous devons d'attendre les résultats de cette consultation pour être honnête envers Cadillac Fairview. De toute façon, Louis Dreyfus Immobilier n'a pas encore dévoilé la maquette de son grand ensemble », a-t-il expliqué.

En outre, de dire M. Gariépy, le choix du projet Dreyfus nécessiterait une opération fort délicate, à savoir l'expropriation des terrains situés dans le quadrilatère relégué. Or, 65 % de ces espaces appartiennent à Cadillac Fairview. « L'expropriation

serait sans doute légale, mais il serait difficile d'expliquer pourquoi nous n'aurions pas attendu les fruits de la consultation ».

Jeudi, Cadillac Fairview a demandé à la Ville de Montréal de retarder l'adoption de son projet de développement de deux mois afin de tenir sa propre consultation publique sur l'aménagement du quadrilatère Sainte-Catherine, McGill College, de Maisonneuve et Mansfield. Le maire Jean Drapeau a accepté le report de l'adoption.

Pour effectuer sa consultation, Cadillac Fairview formera un groupe de travail avec des représentants de l'OSM, de la Chambre de commerce, de la CIDEM, de Héritage-Montréal et des propriétaires d'édifices commerciaux situés autour du quadrilatère en question. Il est encore trop tôt pour savoir si Louis Dreyfus Immobilier, propriétaire de la Tour BNP, sise à l'angle du boulevard Maisonneuve et de l'avenue McGill College, fera partie de ce groupe.

Que Montréal gagne

LE GRAND PROJET de Cadillac-Fairview à Montréal vient de prendre une tournure spectaculaire. La firme torontoise aurait pu s'en tenir à l'entente qu'elle possède avec les autorités, et compter sur les emplois créés par son chantier et les futurs commerces du quadrilatère contesté, pour passer outre à l'opposition. Pareil entêtement aurait sans doute eu raison des contestataires. Dans cette façon, brutale, de clore le débat, il y aurait eu toutefois une grande perdante : Montréal.

En acceptant, au contraire, de dialoguer avec ses opposants et les gens du milieu, Cadillac-Fairview rompt avec une tradition autoritaire qui a déjà fait trop de mal à Montréal, et inaugure en matière d'aménagement urbain une ère de discussion dont il y a lieu de se réjouir. Promoteurs privés et publics invoquent souvent la concurrence pour refuser d'ouvrir les livres et d'engager le débat. L'emplacement en cause étant déjà sous le contrôle du promoteur et de la Ville, et le délai dont on parle étant fort raisonnable, on encourt un seul risque : qu'un meilleur projet sorte finalement du choc des idées.

Dans ce revirement, on a signalé le rôle, apparemment décisif, joué par Mme Phyllis Lambert, cohéritière de l'empire Bronfman. Il ne fait pas de doute que Mme Lambert, dont le groupe familial CEMP contrôle Cadillac-Fairview, était en position d'influer sur les événements. Mais l'architecte montréalaise avait surtout là une occasion rêvée de lancer la politique d'aménagement urbain et de consultation populaire dont elle s'est faite l'avocate, sans succès hélas ! à la Biennale des arts de la rue. Le banc d'essai imprévu mais capital de McGill-College ne pouvait survenir plus opportunément.

Normalement, ainsi que l'a plaidé le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal (RCM), pareil exercice aurait dû se dérouler sous l'égide de la Ville, dont on attend toujours qu'elle débattre et adopte un plan d'aménagement du centre-ville.

Mais l'administration se refuse encore à ce genre de consultation publique, comme si promoteurs et bureaucrates étaient les seuls détenteurs du savoir-faire urbain à Montréal. Elle étouffe même à l'occasion ses propres services professionnels. Pas surprenant que sa Commission d'initiative et de développement économique (Cidem) n'ait rien de très cohérent à offrir aux investisseurs.

En attendant qu'une administration moderne dote Montréal d'un vrai régime de redéveloppement immobilier, il importe que le groupe réuni par Cadillac-Fairview, à défaut de détenir un mandat populaire, fasse preuve de souplesse et surtout d'imagination créatrice. Si des accommodements doivent être faits pour permettre la réalisation d'un grand projet, qu'on les fasse ; par contre — il faut le dire franchement aux intéressés —, il n'est guère de compromis acceptable s'il bloque la vue du mont Royal, crée de la congestion automobile dans le quartier, ou emprisonne, avec l'Orchestre symphonique, une salle de concert qui doit être un monument digne de la ville.

À cet égard, la preuve reste à faire qu'il vaut la peine de sortir l'OSM de la Place des arts. Cette démonstration doit venir non seulement de l'OSM et du promoteur, mais surtout des pouvoirs publics intéressés, au premier chef le ministère des Affaires culturelles. À ce jour, la PDA a pris les choses à la légère. Aucun plan de relance économique ne saurait pourtant justifier qu'on dédouble des installations publiques ou qu'on aggrave le déficit de nos institutions subventionnées.

Le ministre, M. Clément Richard, au lieu de dresser un dossier étoffé, en était avant-hier à lancer des ultimatum. Certes, nul ne blâmera le gouvernement de se montrer sensible — tardivement — à la contestation. Il eut été sage, cependant, de tenir d'abord un débat public sur la question plutôt que de concocter des ententes secrètes que Québec fait mine de vouloir répudier mainte-

nant. La règle de civisme qu'on exige de Cadillac-Fairview, citoyen corporatif, vaut autant sinon davantage pour les autorités gouvernementales.

À cet égard, un nouvel acteur vient de surgir dans le décor. Un autre promoteur, Louis Dreyfus immobilier, serait intéressé à s'installer dans le quadrilatère Sainte-Catherine, McGill-College, de Maison-neuve et Mansfield. Un contact a même été établi avec une institution financière québécoise, la Caisse de dépôt et placement (CDPQ). Cela peut sembler offrir une « alternative » au cas où Cadillac-Fairview ne pourrait plus réaliser son projet.

En réalité, rien n'est moins assuré. Dreyfus et la CDPQ ne sauraient décemment saper les accords qu'un premier occupant a formés avec les autorités, ni faire l'économie du débat qui s'impose sur l'aménagement et la planification du centre-ville. Tant mieux si plus d'intéressés offrent de bonnes solutions urbaines et financières au redéveloppement du quadrilatère. Tant mieux si de meilleures idées surgissent.

Mais, désormais, le cadre du débat et de la solution exige que tous passent par le tamisage démocratique. Il y va, certes, de la parole donnée au premier promoteur : on a déjà trop joué avec les règles d'investissements au centre-ville. Il s'agit surtout de s'assurer qu'un coup de force n'aura point été mis en échec, pour simplement faire place à un coup d'astuce.

Que M. Richard et les politiciens inquiets des élections prennent leur temps et ménagent les fonds publics. Le débat ouvert avenue McGill-College ne fait rien perdre d'essentiel. Une controverse aussi forte vient d'éclater à Toronto, où citoyens ordinaires et corporatifs jouent vivement le jeu de l'aménagement et du débat démocratique. Montréal a certes besoin de sièges sociaux, mais elle a surtout besoin de recouvrer son dynamisme politique et le contrôle de son développement et de son avenir.

— JEAN-CLAUDE LECLERC

Le civisme d'une corporation privée

La corporation Cadillac-Fairview, en décidant de surseoir à la réalisation de son ambitieux projet de la rue Sainte-Catherine pour s'accorder le temps nécessaire de mieux consulter les groupes intéressés, fait preuve d'un sens civique peu commun parmi les promoteurs immobiliers.

On dira sans doute que l'implantation du complexe commercial, dans la forme proposée, suscitait des protestations dont l'ampleur imposait une révision profonde. On dira aussi que l'influence de Mme Phyllis Lambert, ex-présidente de Héritage Montréal et membre de la famille Bronfman qui détient le contrôle de la compagnie, s'est révélée déterminante dans cette affaire. C'est vrai. Mais, quelle que soit l'importance des facteurs ayant infléchi la décision, la conduite de Cadillac-Fairview est exemplaire et digne d'éloge.

Car ces consultations systématiques auxquelles la compagnie procédera au cours des prochains mois, auprès d'organismes qui approuvent le concept du centre-ville, surtout auprès d'institutions qui ont exprimé leur opposition, c'est aux pouvoirs publics qu'il appartenait de les mener. C'est l'autorité municipale qui, en ces matières, peut entreprendre publiquement dans les meilleures conditions un examen complet des dossiers et veiller aux intérêts de la collectivité. Mais il serait vain d'attendre du maire de Montréal une initiative pareille.

Puisque Cadillac-Fairview assume librement une responsabilité démocratique qui ne lui incombe pas directement, on serait mal venu d'exiger d'elle que sa consultation prenne l'envergure d'une enquête exhaustive sur le projet de centre commercial et ses conséquences. Il est déjà rassurant d'apprendre que le groupe de consultation de la compagnie, à l'oeuvre dès hier auprès de l'Orchestre symphonique de Montréal, entendra aussi les points de vue de la Chambre de commerce, du Board of Trade, de Héritage Montréal, de la Commission d'initiative et de développement économique de Montréal (CIDEM), du Centre canadien d'architecture et des propriétaires des immeubles de l'avenue McGill. Il eût certainement été utile d'entendre également les spécialistes et des élus de l'Hôtel de Ville; mais le maire s'y est opposé pour éviter les risques de conflits d'intérêts.

On ne saurait demander à une entreprise privée d'élargir davantage cette consultation qu'elle mène à ses frais et dont les conclusions seront mises au service de la collectivité.

Pourtant on ne résiste pas à la tentation d'inviter Cadillac-Fairview à étudier particulièrement la question de la salle de concert dans le centre-ville qui, on le sait, répond aux vœux maintes fois exprimés par la direction de l'OSM. Ainsi que le déclarait à LA PRESSE M. Clément Richard, ministre des Affaires culturelles du Québec, il est souhaitable de doter Montréal d'équipements culturels nombreux et variés. À cet égard, la salle de concert intégrée au centre commercial présente pour le gouvernement des avantages incontestables en termes de coût de construction et de frais d'exploitation.

Au surplus, le directeur artistique de l'OSM, M. Charles Dutoit, insiste pour loger un orchestre qu'il a rendu célèbre dans une salle parfaitement accordée à ses exigences. Les Montréalais seraient fiers d'exaucer ces vœux. Mais il importe de s'interroger sur les moyens dont dispose la communauté pour entretenir tout à la fois la Place des Arts et une salle de concert au centre-ville.

Il n'est pas sûr que la Place des Arts, qui souffre d'un déficit chronique d'exploitation, réussira à surmonter ses difficultés financières si l'OSM va s'établir à l'ouest. Il n'est pas certain, non plus, que la nouvelle salle du centre-ville serait occupée par plusieurs autres groupes quand l'OSM n'y jouera pas. Le groupe de consultation Cadillac-Fairview, puisqu'il veut bien se donner la peine d'aller au fond des choses, pourrait certainement entendre le point de vue des représentants de la Place des Arts.

Michel ROY

L'OSM tient à une salle de 2,600 places

ANGÈLE DAGENAI

Le directeur général de l'Orchestre symphonique de Montréal (OSM), M. Zarin Mehta, a affirmé hier qu'il n'était pas question de modifier la dimension de la salle de concert de 2,600 places que Cadillac Fairview doit intégrer à son projet de développement dans le centre-ville de Montréal.

«Si on ne peut pas nous garantir une salle de cette dimension, on ne marche pas», a-t-il précisé, parce qu'une salle plus petite compromettrait la rentabilité économique de l'OSM. «On ne pourra tout simplement pas payer nos musiciens», a-t-il affirmé.

L'OSM donne 60 concerts à la Place des Arts annuellement et environ 70 dans d'autres lieux (église Notre-Dame, Chalet de la montagne, etc). Dans sa salle, l'OSM pourrait offrir 100 concerts «maison» et garder ses contrats à l'extérieur. «Nous ne voulons pas délaissier les concerts populaires parce qu'ils nous permettent de rejoindre une autre clientèle», a-t-il précisé.

M. Mehta ne semble pas craindre de manquer de mélomanes ou de clients pour les 200 autres soirs par année où il devra louer sa salle. Il compte toutefois essuyer un déficit d'exploitation annuel d'un million même s'il trouve tous les locataires

qu'il souhaite. C'est la raison pour laquelle il a suggéré au ministre des Affaires culturelles, M. Clément Richard, de créer un fonds de dotation de \$12 à \$15 millions dont l'intérêt annuel comblerait ce déficit.

Le gouvernement s'est montré très intéressé à cette idée, a précisé M. Mehta. «Une nouvelle salle de concert suscite de l'intérêt et l'intérêt, des investisseurs», ajoute-t-il. Toronto a vendu le nom de sa salle (Roy Thompson Hall) plusieurs millions, affirme M. Mehta; il y a aussi moyen de faire vendre les fauteuils, les loges, etc.

M. Mehta doit rencontrer M. Richard la semaine prochaine après avoir consulté son conseil d'administration. Il prétend que les derniers plans de Cadillac Fairview ménageaient un emplacement «idéal» à la salle de concert de l'OSM (dans l'axe du boulevard de Maisonneuve), avec une entrée distincte du centre commercial à l'angle des rues McGill College et de Maisonneuve.

«Si nous ne sommes pas dans le projet Cadillac Fairview, nous serons ailleurs et si nous n'avons pas de salle en 1986, nous en aurons une en 1987 ou 1988», affirme M. Mehta avec optimisme.

Il est convaincu que M. Richard trouvera un site alternatif et les fonds nécessaires si le site de Cadillac Fairview doit être abandonné.

A realty giant with headaches

Critics say Bronfmans run Cadillac as if they owned it, and they don't

By SHIRLEY WON
of The Gazette

TORONTO — For most corporate executives, battling a storm of protest against a proposed \$120-million shopping mall would be more than enough to worry about in any one month.

But for Leo Kolber, the fuss over the proposed McGill College Ave. project in Montreal has been only a minor headache. Minor, that is, when compared with an apparent challenge to the Bronfman family's decade-long control of Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto, the giant developer of which Kolber is chairman.

Cadillac Fairview — owner of many of North America's major retail and office complexes — agreed this week to delay its McGill College project in downtown Montreal because of fierce opposition to the plan.

The developer is one of the jewels of Montreal-based Cemp Investments Ltd., a private holding company for the fortune amassed by the late Samuel Bronfman through the Seagram distillery empire. Cemp (the initials of Samuel Bronfman's children, Charles, Edgar, Minda and Phyllis) is the family trust, managed by Kolber.

Despite the Bronfman dominance, Cadillac Fairview is a publicly traded company. The Bronfmans don't own it — although some stock-market analysts and other industry observers say they act as if they do.

The apparent challenge to Bronfman control came from an even bigger family-controlled developer, Olympia and York Developments Ltd. of Toronto, the privately held empire of the Reichmann brothers, Paul, Albert and Ralph.

Portfolio investment

The Reichmanns, the mystery buyer of Cadillac Fairview shares for several days last month, finally ended the suspense by issuing a terse statement on June 8 announcing they had bought about 18 per cent of Cadillac Fairview, a stake worth about \$180 million, as a "portfolio investment."

There was "never any question" at that time of a takeover bid, Paul Reichmann, executive vice-president of Olympia and York, told *The Gazette* in the company's plush conference room on the 32nd floor of its flagship office tower, First Canadian Place, in the heart of Toronto's financial district — right across the street from Cadillac Fairview's Toronto-Dominion Centre.

But Reichmann — whose company also has a major stake in Canada's largest publicly traded developer, Trizec Corp. Ltd. of Calgary, and other major real-estate and resource-industry holdings — did not rule out the possibility of a takeover bid in the future.

"Any sensible businessman leaves options open," said Reichmann. "It doesn't mean something can't happen years from now or whenever."

Reichmann maintained that relations with Cadillac Fairview officials are "very, very friendly" and it's immaterial whether Olympia and York gets a seat on Cadillac Fairview's board of directors. "It's a company that is well managed," he said.

The Bronfmans, nevertheless, didn't appear to be taking any chances. One week after the Reichmann move, Charles

Bronfman announced he had purchased additional shares in Cadillac Fairview privately through a holding company, Charman Investments Inc., to bring family interests over the 50-per-cent mark.

Time not right

Industry observers say the Reichmann move has upset Kolber, who refused to be interviewed about Cadillac Fairview, saying through an intermediary that "the time is not right." Kolber said he will not comment before next Thursday's shareholders' meeting.

"It would appear that they are upset but they have no reason to be," said Ira Gluskin, a former analyst with Brown Baldwin and Nisker Ltd. of Toronto who this week started an investment-consulting firm, in partnership with Gerald Sheff, a former Cadillac Fairview executive vice-president.

"These people (Bronfmans) have dominated Cadillac — controlled by Kolber — as though it was a private company before

(the private) deal."

Cemp owned 35 per cent of the Cadillac Fairview shares until a company decision to buy back shares boosted its ownership to 40 per cent. The Bronfmans' purchase added a 7-per-cent stake. Their man Kolber has more than 3 per cent. The market value of Kolber's shares alone is close to \$35 million.

But the buyback offer gave the Reichmanns an opportunity to move in with a higher bid, and they picked up a fair chunk of shares.

Harry Rannala, an analyst with Merrill Lynch Canada Inc. in Toronto, said the Reichmanns' stake puts them in an "interesting bargaining position" if Cemp ever wants to turn Cadillac Fairview into a private company.

Rannala said it would be "naive" for the Cemp interests not to have been worried about a sophisticated real-estate player like the Reichmanns at a time when it was "doing all this work to clean the company up and getting it financially viable again."

Cadillac Fairview, which suf-

fered its worst profit ever in the year ended February 1981, began a new chapter two years ago when Kolber took over the reins from former chairman Jack Daniels and began to steer the company on a new course.

It was a time when the company's net variable-rate debt peaked (\$1.27 billion in 1982), interest rates soared to more than 20 per cent, and a slump knocked the stuffing out of the real-estate industry.

Kolber shifted from the entrepreneurial spirit of some of the Cadillac Fairview founders to a more conservative management style. He performed major surgery on the company's more speculative real-estate operations.

"We decided to get out of the land and housing business completely in North America and to concentrate on commercial business activities," said James Bullock, executive vice-president of Cadillac Fairview.

Now Cadillac Fairview is concentrating on building and holding on to "income properties"

buildings and city-core mixed-use complexes, regional shopping centres and business parks.

The new Cadillac Fairview looks something like one of the three companies — Fairview Corp. of Canada — that merged in May 1974 to form Cadillac Fairview. The others were Cadillac Development Corp. Ltd. and Canadian Equity and Development Co. Ltd.

Fairview Corp., a developer of office buildings and shopping centres, had been started by Kolber as the real-estate vehicle for Cemp Investments.

Cadillac Development, mainly a housing and land-development company, was founded by Ephraim Diamond, Joe Berman and Jack Daniels, entrepreneurs and real-estate dealmakers.

Canadian Equity and Development, whose major property was Erin Mills, a land assembly just west of Toronto, was jointly owned by Cadillac and Fairview.

Cemp's viewpoint

Gluskin, who wrote a 1977 study on Cadillac Fairview for the Royal Commission on Corporate Concentration, suggested then that a logical way to understand the merger was from the point of view of Cemp.

"Cemp, under the presidency of Leo Kolber, had a very long-term point of view, and, when viewed from this perspective, the merger becomes a takeover by Fairview of Cadillac.

"In the long run, the Cadillac executives will retire and presumably dispose of much of their stock, while Cemp can take a point of view that goes on for generations."



Cadillac Fairview's Toronto-Dominion Centre (black buildings) faces Olympia and York's First Canadian Place (two white towers). Left, Cadillac Fairview's Kolber (top), Charles Bronfman. Right, from top, Paul, Albert, Ralph Reichmann

Under Cadillac's Diamond, who became the first chairman, the company was known as a high-roller, jumping into all sorts of real-estate ventures — condominiums, new communities, rental apartments, industrial buildings, shopping centres, office buildings and residential housing.

Cadillac Fairview's higher-profile Canadian projects included the Toronto-Dominion Centre (which will have a fourth office tower next year), the three-block-long Eaton Centre in Toronto and the multi-tower Pacific Centre in Vancouver.

Analysts suggest the combination of the Bronfman money and the entrepreneurs' drive permitted the company to move aggressively into the United States — particularly in the booming sunbelt.

In 1974, the company had virtually no assets in the U.S. Today more than 50 per cent of its holdings are there. Cadillac Fairview's most recent American projects include office buildings in Dallas, a mixed-use project in Houston and a regional shopping centre in Atlanta. Construction has begun on California Plaza, an 11-acre retail-office complex in Los Angeles that will also house the Museum of Contemporary Art.

Under Daniels, who became chairman in 1979, the company's real-estate assets ballooned to around \$3 billion by the time the company's profits took a dive.

The company's recent history has been marked by controversies and problems.

In May 1981, Daniels attempted to merge Cadillac Fairview with Bramalea Ltd. of Toronto. The deal fell through.

Since Kolber took over two years ago, the firm has been con-

centrating on becoming a leaner operation, with a target of \$1.9 billion in discontinued assets — mainly in land, housing and some commercial sites. About 80 per cent of the discontinued assets to date have been sold.

In October 1982, Cadillac Fairview walked away from a \$21-million-U.S. down payment on an office-site deal with Citicorp in New York because changing conditions made it uneconomic.

In November 1982, Cadillac Fairview sold almost 11,000 Toronto apartment units for \$270 million. The deal was followed by subsequent controversial resales — Cadillac Fairview wasn't involved — that led to the seizure of three trust companies and two mortgage companies by the Ontario government.

Despite its woes, analysts agree that basically the company today is in very good shape.

Profits more than doubled to \$31.8 million or 25.9 cents a share for the year ended February 1984, from \$12.6 million or 2.1 cents a

share a year earlier. Cash flow has jumped to \$66.3 million compared with \$39 million. And net floating-rate debt has been trimmed to \$418 million.

Rannala attributes the turnaround to the company's new direction, saying "there's no question that it was necessary."

"Cadillac was a company that had done very well prior to the recession," said Rannala. "Unfortunately, it . . . became involved in almost every facet of the real-estate development business in North America and spread management a little too thinly and picked up too much floating-rate debt."

But Gluskin — acknowledging that his view is from hindsight — said: "If they had done nothing, they would still be in great shape today. They didn't have cancer, they had a wart."

Gluskin noted that Cadillac Fairview's dramatic turnaround "didn't happen like magic" but was due to the fact that Cadillac Fairview always had a solid base of income properties.

"The key to the company is that is a shopping-centre-portfolio

company," said Gluskin, who estimates Cadillac Fairview shares — which closed yesterday at \$14 — are actually worth about \$20. "The market identifies it with office buildings, where there is over-capacity and everyone knows there are too many vacancies."

"The value of the company is much more significant in terms of four Montreal shopping centres than it is in its office buildings." Cadillac Fairview owns 51 per cent of Carrefour Laval — the largest shopping centre in the Montreal region — Fairview Pointe-Claire, Les Galeries d'Anjou, and Les Promenades St. Bruno.

Despite the rosier financial picture, company management has not escaped criticism from shareholders. One is a Cadillac founder and former director, Joe Berman, who left Cadillac Fairview management in 1976.

Ed Waitzer, a Bay St. securities lawyer who represents Berman at Cadillac Fairview shareholder meetings, said the company does not disclose enough information for shareholders — such as the

costs of financing for buildings — to "evaluate the company's worth and management's performance."

Waitzer is also critical of the company's bonus package, in which senior managers get an equity participation in particular assets — such as a shopping centre or office building — which "fundamentally creates different rewards for management than shareholders."

Management should be working to improve the over-all performance of the company to the benefit of all shareholders instead of possibly "feathering their own nest," said Waitzer.

He said that Cadillac Fairview at one point this year bought a popcorn company — which has nothing to do with Cadillac Fairview's business — and resold it to Toronto-based Cineplex Corp., in which Cemp holds a 15-per-cent stake.

"They're not prepared to explain what they're doing," said Waitzer. "The concern with the way in which Cemp runs Cadillac is that they run it as if they own it. And they don't."

Cadillac plan: A mixed blessing for merchants?

By JAY BRYAN
of The Gazette

Like many other downtown merchants, restaurant owner Andreas Chionis follows the controversy over the McGill College Ave. retail mall proposed by Cadillac Fairview Corp. Ltd. with a mixture of hope and fear.

"I don't know if it's going to be good (for business) or not. I just can't figure it out," he said during a conversation in his Ville Marie Restaurant, which is across St. Catherine St. from the intended site of the \$120 million project.

The enclosed mall would contain 175 stores and occupy the block of St. Catherine St. between Mansfield St. and McGill College Ave., running north to de Maisonneuve Blvd. It would also link to the Eaton and Simpsons

department stores and the Les Terrasses shopping complex, using a bridge over Mansfield and a tunnel under McGill College Ave.

One reason Chionis and other nearby businessmen have trouble judging the impact of the project — which would turn a three-block stretch of the city's most important retail district into a big, suburban-style enclosed shopping area — is that they have had little help from the city officials who will be responsible for approving it.

Mayor Jean Drapeau's only response to calls for an independent assessment of the mall's economic impact has been that Montreal never conducts such studies because the impact of new development is obviously beneficial.

But other observers question

this. They note that similar projects in other cities have produced a mix of effects, and some question whether the good outweighs the bad.

The good effects are important ones: such a retail complex can help stem the loss of downtown shoppers to suburban malls, attract tourists to the city and probably even induce them to spend more money. By bringing more tourist spending, it can generate jobs in Montreal.

Management consultants Currie, Coopers & Lybrand, in a study done for Cadillac Fairview, estimated that the complex, once complete, would generate 4,600 permanent jobs and \$52 million each year in wages and salaries.

But there are serious questions about the accuracy of this estimate. More than half the 4-

600 jobs, for example, would come from the impact of new tourist spending attracted by the centre. But the study itself notes that there is "no hard quantitative basis of knowledge on which to gauge such impact with any real degree of authority."

The study estimates tourist impact by assuming that all the growth in tourism in Toronto in the two years following the opening of a similar mall, the Eaton Centre, was caused by its opening. Then it assumes that Montreal will enjoy a similar boost.

"The precision implied is far more than one can reasonably demand from guesses of this sort," said Clarke Wilson, a senior consultant with G.M. Stamm Economic Research Associates of Toronto.

"Nobody anywhere knows how

to quantify tourism" with precision, said retailing consultant Pat Maynard, of Toronto-based D.I. Design Ltd. Officials of the Metropolitan Toronto Convention and Visitors Association, cited as the source of the study's figures, stress that such numbers are just approximations.

The author of the study, John Farrow, says he believes the important thing is that his estimates are conservative, and thus just as likely to be low as high.

The study also notes that nearly all the sales of the new mall would be at the expense of other Montreal retail outlets. But it doesn't offset the jobs it credits to the new mall by assuming any jobs lost in other malls and stores. Farrell says this is because the loss of business will be

spread thinly over retailers all over the city. Wilson questions the validity of this assumption.

There are other problems.

Urban planners fear the mall could harm nearby merchants and reduce the vitality of downtown by removing from sidewalks most of the heavy pedestrian traffic that now flows between Simpsons, Les Terrasses and Eaton.

Businessmen complain that the Cadillac Fairview design — which the company said this week it might reconsider — violates two key planning restrictions that other developers have been forced to respect and, ironically, would harm developers who have obeyed them. (The restrictions are that no development can be built where it would interfere with the planned widening of McGill College Ave. and that developers aren't allowed to build overhead pedestrian bridges.)

This is why opposition to the project has been led by an unlikely group — the joint economic development committee of the city's two most important business organizations, the Board of Trade and the Chambre de Commerce.

The mall would prevent the widening of McGill College Ave., harming the rental prospects for the prestige office towers built on the street after the Drapeau administration assured developers that the street would one day be a handsome, wide boulevard.

"What is the business issue here? For us, it is that they changed the rules of the game in mid-stream after people had invested half a billion dollars," says Alex Harper, general manager of the Board.

The business groups are more optimistic since Cadillac Fairview reversed its position this week and said it will delay seeking city approval for the mall for two months while it tries to satisfy objections

to the project's design.

But the other questions remain.

Chionis, for example, is torn between his hope that a downtown mall would bring back some of the shoppers lost to suburban shopping centres and his worry that it would also attract shoppers off nearby streets.

Other downtown projects such as Toronto's huge Eaton Centre, also developed by Cadillac Fairview, have had both effects. The Eaton Centre is generally acknowledged to be one of Toronto's top tourist attractions.

On the other hand, it has not been such a blessing for many downtown merchants.

With the shoppers gone from the streets, "the better class of merchants went into the Eaton Centre and left behind a lot of fast-food outlets and discount stores," says Jerry Pomerantz, who runs a camera shop across Yonge St from the mall. "It's like a cancer slowly moving along the street."

Ronald Blatman, an architect urban planner and vice-president of Consolidated Capital Companies, a big San Francisco real-estate company, says similar projects in other North American cities have also tended to be successful for their owners, but harmful to nearby merchants and the viability of the surrounding neighborhood.

The reason, says Toronto architect Lloyd Sankey, who oversaw the design of Ottawa's Rideau Centre, another big downtown retail development, is that designs such as those used by Cadillac Fairview in Toronto and Montreal represent "the transplantation of the suburban shopping centre into the downtown.

"I am very suspect of what could happen to St. Catherine St. in this project," Sankey said. "Once you pull the pedestrians off the street, what happens to St. Catherine St.? Does it become a back door — another de Maisonneuve Blvd.?"

RESTAURANT *Ville Marie*

beer wine liquors bière vin liqueurs



Gazette, George Bird

It's an uncertain future for Andreas Chionis, whose St. Catherine St. restaurant will face Cadillac's mall.

Special report: Behind the Cadillac Fairview deal



Gazette, James Seeley

Architect of McGill College plan, Ray Affleck is shown with part of his Maison Alcan at Sherbrooke and Stanley

Secret coalition of 20 top executives forced delay of McGill College project

By **ROBERT WINTERS**
of The Gazette

A two-month campaign of secret lobbying by a group of 20 chief executive officers of major Montreal-based corporations forced Cadillac Fairview Corp. Ltd.'s decision this week to delay construction of its controversial \$120-million project on McGill College Ave.

The executives met secretly to

study the project on May 1, about three weeks after details of the development had been announced publicly by Cadillac Fairview.

At that meeting, they agreed to apply "one-on-one lobbying" pressure on Mayor Jean Drapeau and Liberal Senator Leo Kolber, chairman of Cadillac Fairview, to make changes in the project.

Drapeau bowed to that pres-

sure on Thursday when officials of Cadillac Fairview publicly asked city council for a two-month delay on the project's approval, which was scheduled to be granted at next Monday's council meeting. During that period, the company will consult groups affected by the project.

In its current form, the project includes 175 stores, a 2,600-seat concert hall for the Montreal Symphony Orchestra

(MSO), cinemas and restaurants. But it has come under fire for aspects of its design, such as a two-

The men
who
helped
block
the deal



TURNER



CYR



CULVER



LECLAIR



BIRKS

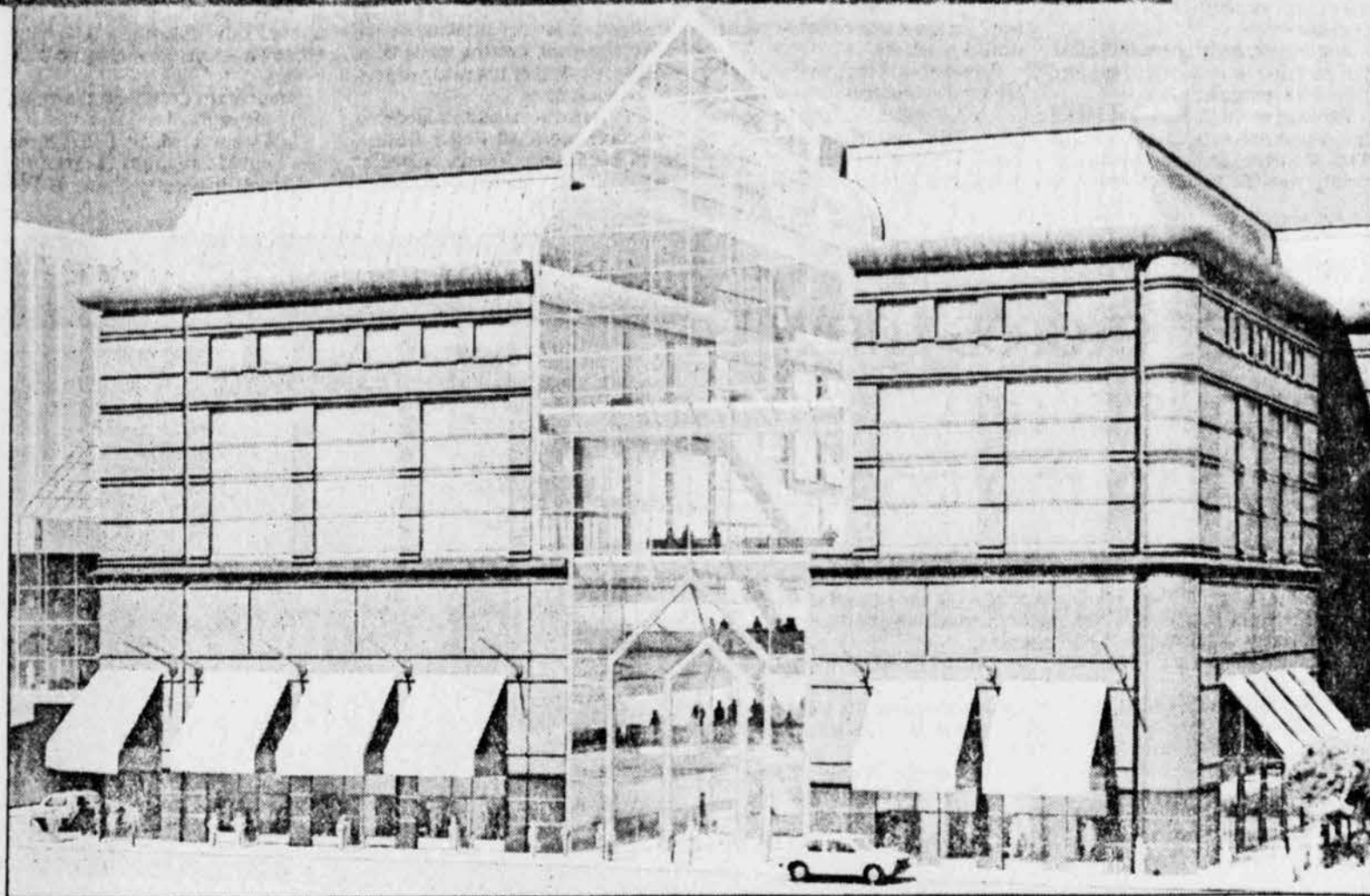


DRUMMOND

Secret coalition forced delay in project for McGill College

SPECIAL REPORT

*Twenty of Montreal's
top executives flex
power and influence*



A controversial structure: Artist's impression of Cadillac-Fairview's \$120-million McGill College Ave. project.

Gazette photo

storey pedestrian bridge over Mansfield St., which critics say would block the view of Mount Royal and drive people off the sidewalk level. Business critics complain the design would scrap plans to widen McGill College Ave.

The two-month delay means that construction, originally scheduled to start on Aug. 1, will be pushed back to next summer and completion will be delayed one year to 1987.

While it was Cadillac Fairview that made the announcement, a source close to the project told *The Gazette* yesterday the company was forced to "take the heat" by making the public announcement after Drapeau told the developer he didn't want to push it through next Monday's council meeting without the support of the business community — support he had earlier assumed he would get.

The source said the mayor told Cadillac Fairview earlier this week that it was the first time the business community had opposed a major project in the city.

Drapeau added that Phyllis Lambert — a Bronfman family member who has lobbied actively for changes in the project through Heritage Montreal — was still not satisfied with the plan, and her dissatisfaction also figured in his decision.

"Mayor (Jean) Drapeau finally decided there was too much opposition — he's a smart man," said a key member of the behind-the-scenes lobbying group who asked not to be identified. The lobbying by the top executives focused heavily on Drapeau's administration in recent weeks, the member said, whereas earlier it had focused on Kolber.

"Cadillac Fairview had no choice. Drapeau allowed Cadillac Fairview to announce the delay in order to save face but the mayor didn't have the political will to force a decision Monday (when city council was to give final approval)."

An aide to Drapeau said yesterday the mayor would not be commenting on reports of the businessmen's secret lobby.

The secret May 1 meeting of top businessmen opposed to several features of the project was called by Brian Drummond, 52, vice-chairman of Richardson Greenshields and chairman of the Montreal Exchange's board of governors, who sent out invitations to a list of businessmen with impeccable corporate credentials.

Among the executives attending were Maurice LeClair, president and chief executive officer of Canadian National Railway Co.; David Culver, president and chief executive officer of Alcan Aluminium Ltd. and a director of The Seagram Co. Ltd., a Bronfman-controlled company whose chairman is Edgar Bronfman; and Raymond Cyr, president of Bell Canada and a member of the board of Steinberg Inc., the National Bank of Canada and Telesat Canada.

Cyr attended — and was "very useful" at the meeting, said one participant — because Jean de Grandpre, Bell's chairman and chief executive officer, was unable to attend. De Grandpre, however, was described by the businessman as being "very helpful" in the lobbying effort and "of the same thinking" as those who feel "that if there is to be

any building there, certain things have to be respected."

De Grandpre sits on the boards of Seagram Co. Ltd., Chrysler Corp., Stelco Inc., the Toronto-Dominion Bank and Du Pont Canada Inc., whose parent company is 21 per cent owned by Seagram.

Another Montreal establishment figure in attendance was Drummond Birks, 65, a cousin of Brian Drummond and also a prominent member of the city's Drummond family. Birks, 65, president and chief executive officer of Henry Birks & Sons Ltd., also sits on the board of such companies as Royal Trustco and Rolland Paper Co.

Another blue-ribbon member there was William Turner, chairman and chief executive officer of Consolidated-Bathurst Inc., who also sits on the boards of Power Corp. of Canada, Bombardier Inc. and Celanese Canada Inc.

(Turner's presence sparked reports at the time that the MSO could

hit fund-raising problems because of its role in the project. He was chairman of the MSO's fund-raising campaign for 1983-84 and has raised \$24 million for the Royal Victoria Hospital.)

Few of those invited failed to show up. Paul Pare, chairman of the giant Imasco Ltd., and Paul Desmarais, chairman of Power Corp., were among those invited but who were out of town.

The meeting, in the third-floor boardroom overlooking the plaza of Place Ville Marie, lasted two hours. Details of the project were explained, "so people would be informed," said one of two participants who spoke to *The Gazette* but preferred not to be identified.

Then, Vincent de Pasciuto Ponte, the internationally known city planning consultant, described what he saw as the project's negative effects for Montreal. (Ponte pioneered the multilevel, sheltered-city concept that has given Montreal its underground pedestrian network. He was responsible for the pedestrian system in Place Ville Marie and Place Bonaventure and has worked on large-scale projects in cities in the U.S., Europe and Australia.)

"To a man, they were all opposed when the project was at that stage," said one participant.

Now that the plan to block off McGill College has been dropped, "they still are concerned with the present proposal for the street to narrow to 60 feet (18 metres) at St. Catherine St.," one of those present said. As well, members of the group are unified in opposition to the planned pedestrian bridge across Mansfield.

Originally, the bridge was to be 30 metres wide but it was announced last week it has been reduced to six to nine metres wide. "At 100 feet

Top executives opposed plan for pedestrian bridge

wide, it was more like a building across the street than a bridge," the source said.

Though no decisions were taken at the meeting, it was agreed that those present would decide how they wanted to act, "if they or their companies wanted to make representations."

In the weeks that followed, many buttonholed Kolber when they "bumped into him" or else they talked to the mayor.

The quiet pressure by many members of Montreal's business elite for changes in the project — such as eliminating the planned galleria which would have blocked off McGill College completely — appeared to come as a bit of a surprise to Drapeau and Kolber, who were only expecting opposition from fringe groups, one participant said.

In addition to his Cadillac Fairview chairmanship, Kolber is vice-chairman of Cemp Investments Ltd., the corporate vehicle for the Bronfman family fortune. Cemp controls an estimated \$4 billion in assets, including Cadillac Fairview — meaning the Bronfman family has been inexorably drawn into the controversy swirling around the project.

After he started hearing from members of the group, Kolber invited many of the same executives who attended the May 1 gathering to his own meeting on the late afternoon of May 10, in the 32nd-floor Dorchester St. Cemp boardroom overlooking the harbor and the city's east end.

"The idea was to convince people," the same informant said. "But only four or five of the original group showed up, along with representatives of Cadillac Fairview and the MSO."

"Kolber had obviously heard from, and was concerned that a number of fairly prominent business guys around town were not happy about the project," said a participant in the informal protest group. Some refinements were suggested by Cadillac Fairview, "but the ones they brought forward were not at-

ractive from our point of view."

"They said they might find a way to get rid of the galleria, an idea which subsequently materialized," he said, adding that the group's pressure "certainly helped."

The senior businessman said the present plan still does not satisfy members of the informal group because it means the street cannot be widened into a boulevard.

He said commitments made by the city to investors on the street should be honored. The city had promised investors over the past decade that McGill College would be widened.

●●●
Cadillac Fairview began assembling property on the McGill College Ave. site in the mid-1970s but could never come up with an economically viable project because it was always considered to be a location for an office development. The boom-and-bust cycle for prime office space in the city meant it was too risky to proceed with such an office project.

In late 1982, the company drew up designs for a project with two office towers, a few retail stores at the

metro level — and an 800-seat theatre. These designs fit into the existing plan for a widened McGill College Ave. and the city gave unofficial approval.

The company asked the city to assist in assembling land on the site, as has been done previously by Montreal in order to promote "integrated developments." The city was prepared to expropriate but such municipal expropriation is a lengthy process.

"Then it finally dawned on us," said a Cadillac Fairview executive, that it was an ideal retail site if McGill College was not widened. A new plan for a shopping mall with a theatre was drawn up in the spring of 1983, and for the first time, because of the added width on the site, it was economically viable.

(Internal Cadillac Fairview documents seen by a non-company source indicate the company based that economic viability on a targeted annual return on investment of 14.43 per cent, based on a total budget of \$99.8 million. Before Thursday's announced delay, the cost of land for the project was estimated at \$34.38 million and construction costs estimated to be \$45.5 million. Under the deal, the City of Montreal retains ownership of the land but is giving a 99-year lease to the MSO and a 75-year lease to Cadillac Fairview.)

Inclusion of the theatre in the project was Kolber's idea because he was interested in theatre. Impressario Sam Gesser, a friend of Kolber's, was always "in the background" of the plan, according to one source close to the project. Gesser, who brings Broadway productions to Montreal, was interested in having a theatre and Cadillac Fairview met with him before the MSO became involved.

Kolber, who was a board member of the now-defunct Encore Theatre, which operated out of the Saidye Bronfman Centre, had the idea of moving the theatre to the new project because a better hall would be provided.

Although there are conflicting accounts on this point, one version says Kolber suggested to Drapeau early in 1983 that if there were expropriation problems, Cadillac Fairview could put a theatre in the project. In this version, Kolber con-

ceived the idea that if the city needed a reason to expropriate properties, a performing arts hall could be added for the Encore Theatre. Another version says the city had already agreed to expropriate land for the development and this was not a reason for the theatre.

Both versions agree Drapeau did say that if Cadillac Fairview was going to have a theatre, why not have the MSO's concert hall. Kolber, an MSO fund-raiser, liked the idea.

One MSO board member said Drapeau, Cadillac Fairview and the orchestra all "badly misread the public mood — they thought any development that would give a concert hall to the city's emerging world-class symphony would be like a motherhood issue."

But until about three months ago, the public had no idea of the behind-the-scenes activity paving the way for the Cadillac Fairview "motherhood issue." Here's how it evolved:

June 21, 1983: Zarin Mehta, general manager of the MSO, had what Mehta calls "that fateful meeting with Leo" in Kolber's office at Cemp. Kolber, who has been active in fund-raising for the orchestra, asked Mehta how much money he would need to build a concert hall. "I remember saying Toronto just built a hall for \$40 million, Baltimore just did one for \$21 million and Kitchener did one for \$9 million. I said based on that, I suppose we could build a decent hall for \$30 million."

July 11: Mehta, Drapeau and Kolber met in the mayor's office. Mehta said he was interested in the concert hall-shopping mall concept. Mehta asked Drapeau how to get the money and, after discussion, it was decided to ask Ottawa and Quebec City for \$15 million each.

July 14: Mehta made the first pitch to Ottawa for \$15 million at a supper meeting with Francis Fox, then federal communications minister. Over steak and mashed potatoes at Ottawa's National Arts Centre restaurant, Mehta convinced Fox to look at the plans next time he was in Montreal.

July 18: Fox met Mehta and Kolber at Kolber's Montreal Cemp office. Fox said the scheme looked very interesting and asked what the attitude of Quebec City would be if Ottawa agreed to give \$15 million. Mehta replied he would be seeing Quebec Cultural Affairs Minister Clement Richard in a few days. Fox said a decision on funding would have to come from Finance Minister Marc Lalonde, who later met with Cadillac Fairview officials.

Late July: Drapeau met Kolber and Mehta and said special Quebec legislation would be needed to grant the city powers to expropriate the land that Cadillac Fairview did not have. Kolber thought this was a good idea, "naturally," one company official said. "He's a businessman and this made the evolution of the project more convenient. What businessman is going to refuse this?"

End of July: Mehta met Richard at the minister's office in the former courthouse on Notre Dame St. in Old Montreal. Richard had the same reaction as Fox, saying he would have to see Premier Rene Levesque and Finance Minister Jacques Parizeau for the money.

Aug. 26: Premier Levesque, Jean-Roch Boivin, Levesque's then-chief of staff, and Parizeau met with Cadillac Fairview development executive Alan Saskin in the premier's

Hydro-Quebec office. The meeting was called on a Friday afternoon on short notice by Quebec, which wanted details of the project.

Sept. 23: Two federal ministers, John Roberts, employment and immigration, and Serge Joyal, secretary of state, tucked into scrambled eggs and bacon at a breakfast meeting in the private dining room of Cemp Investments Ltd., the powerful Bronfman-family company that controls Cadillac Fairview. While they enjoyed the 32nd-floor view of the harbor, Mehta lobbied them for support of his request for \$15 million for the concert hall while Kolber and Saskin explained how the project would work.

Oct. 28: The formal proposal for the concert hall-shopping mall project was sent to about 50 federal and provincial ministers and officials, several weeks after draft copies were circulated.

Nov. 14: Levesque's premature announcement of the shopping mall project plus concert hall, in a tele-

Ottawa pulled out of MSO funding when PQ got in

vised Radio-Quebec speech, effectively scuttled months of painstaking work by the MSO and Cadillac Fairview to obtain the federal grant.

Nov. 15: Ottawa said it would not give any funds because of the PQ's frequently used tactic of scoring public credit by announcing a project and then seeking money from Ottawa. One federal official said privately that "Quebec is always doing this to us. They try to claim credit and then get us to foot the bill."

Dec. 7: During a meeting in Complexe Desjardins of all parties — the city, Quebec, the MSO and Cadillac Fairview — conditions were set on the government's \$30-million funding of the concert hall. Pressure to move hastily on the project, leaving no time for any studies of the impact on the city, came from the Levesque government, which was hurting in public opinion polls. The government made its funding of the concert hall conditional on construction starting by August, 1984, with the project guaranteed to be in full working order by August, 1986.

That completion date would have meant the project would be nearing completion when the PQ's five-year mandate expires in April, 1986, providing an example of private investor confidence and provincial support of a popular institution — the MSO. Having the project open in August, 1986, also fit in with the Drapeau administration's political timetable. By coincidence, municipal elections take place in the fall of 1986.

(Of course, the announcement Thursday of a one-year construction delay has thrown a monkey-wrench into these political calculations.)

Dec. 21: Quebec's special expropriation law was passed by the National Assembly, changing Montreal's charter to allow fast expropriation of the land on the site not already owned by Cadillac Fairview. Having the concert hall involved in the project made it possible to justify this provincial law, an exceptional procedure which al-

lowed the company to plan an immediate construction start instead of having to wait five years or more for a time-consuming city expropriation to be completed.

Spring, 1984: Finance Minister Parizeau met with Drapeau in the mayor's office "in late March or early April," said one person familiar with the meeting. Parizeau pushed for Drapeau to accept the plan by which a two-level pedestrian bridge would cross Mansfield St., linking the shopping mall with Simpson's department store.

Parizeau, who had agreed to put up \$30 million in late November for the concert hall part of the project, tried to convince Drapeau to accept the bridge after Cadillac Fairview experienced delays in getting the city to approve the structure — which had been greeted negatively by the city planning department.

The Parizeau-Drapeau meeting led to Drapeau eventually agreeing to the bridge's construction.

After Parizeau made his pitch, Kolber finally sweetened the deal enough for Drapeau by promising to turn the bridge into a deluxe "winter garden" that would be "unique" for Montreal — an argument that has never failed to perk up the mayor's interest. Drapeau accepted.

Naturally, when pressure led to a decision last week to cut back the bridge to smaller dimensions — meaning the effective elimination of the "winter garden" — the scheme lost whatever palatability it had for Drapeau.

Mid-May: Mehta received an offer from an unnamed Montreal businessmen who claimed he would find him the additional \$25 million needed to build a free-standing concert hall independent of the Cadillac Fairview project.

May 18: Gilbert Paquette, Quebec minister of science and technology, held a private meeting with Paul Gerin-Lajoie, chairman of the Corporation of the Old Port of Montreal, who told Paquette he regretted Quebec's decision to build the \$65-million — \$100 million Museum of Science and Technology on Ile Ste. Helene rather than in the Old Port area. Paquette told Gerin-Lajoie the MSO concert hall could be built in the Old Port area.

June 6: The 80-member MSO board, heavy with corporate donors, convened to an emergency 8 a.m. meeting at the Salon Bersinis of the Queen Elizabeth Hotel, enjoyed coffee and croissants while they watered down considerably a proposed public statement of support for the entire project.

June 14: Parizeau told the Quebec National Assembly that the province had no part in determining or approving controversial plans for the project.

June 29: Drapeau viewed for the first time a large-scale model of the project.

June 30: Cultural Affairs Minister Clement Richard was overheard, at a private Quebec City supper he held during the tall ships festival, telling his guests repeatedly the plan to have the MSO hall in the Cadillac Fairview project was dead.

July 3: Drapeau met Kolber and James Bullock, executive vice-president of Cadillac Fairview, to discuss delaying the project.

July 5: The announcement of the one-year construction delay.

July 6: Richard said the government-funded symphony hall may have to find another site.

Pas de Salle de concert, Charles Dutoit partirait!

Le centre-ville risque de rester en friche si Cadillac-Fairview lâche

Le coin le plus dispendieux du centre-ville de Montréal risque de rester en friche encore longtemps et la métropole pourrait bien attendre plus longtemps que prévu la Salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal, à la suite de la réunion du conseil municipal lundi soir.

Le maire Jean Drapeau demandera aux conseillers de "retourner au Comité exécutif pour plus d'études" le projet Cadillac-Fairview de développement du secteur ouest de la rue McGill Collège, au nord de Ste-Catherine.

Le maire appuiera cette demande sur une lettre de Cadillac-Fairview expliquant que cette entreprise veut "consulter tous les intéressés" pour tâcher d'en arriver à un projet de gratte-ciel, complexe commercial et salle de concert qui ferait l'unanimité.

Mais, privément, les observateurs de la scène politique locale sont sceptiques et craignent que vouloir faire l'unanimité soit une utopie: trop de gens ont des idées divergentes et, dans bien des cas, ont intérêt à bloquer tout projet dans ce secteur.

On se rappelle que Cadillac-Fairview veut ériger un immeuble qui abriterait des bureaux, plus de 200 boutiques et la Salle de concert cons-

privé de nombreux locataires.

D'autres se sont objectés aux passages vitrés qui réuniraient le nouvel immeuble aux Terrasses

bureaux, dans leur voisinage.

Et quand on "consultera" sur le projet, on devra tenir compte des exigences de l'Orchestre

mise en chantier bientôt.

Une autre rumeur veut que la Caisse de dépôt et le groupe Dreyfuss, de New York, soient prêts à prendre la relève de



Ce dessin montre le coin du complexe Cadillac-Fairview qui devait abriter la nouvelle Salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal. La rue McGill Collège est à gauche et le boulevard de Maisonneuve à droite.

truite avec une subvention de 30 000 000\$ du gouvernement québécois, somme moins élevée que coûterait une salle construite seule dans un autre endroit.

L'opposition "officielle" est venue de ceux qui insistent pour que la largeur de la rue McGill Collège soit doublée à 120 pieds... ce qui rendrait le projet non-rentable, selon Cadillac-Fairview qui serait ainsi

Eaton par-dessus McGill Collège et au magasin Simpson par-dessus la rue Mansfield.

Mais il y a également beaucoup d'opposition discrète, venant surtout de propriétaires et locataires d'immeubles environnants et de commerçants du secteur qui ne voient pas d'un bon oeil la concurrence d'un super-mail culturel et commercial coiffé de

symphonique qui tient à 2 600 sièges pour assurer une certaine rentabilité. Or, ce nombre de sièges exige que l'on garde la rue McGill Collège à 60 pieds.

Et il y a aussi la rumeur que Charles Dutoit, le prestigieux directeur de l'OSM qui en a fait un ensemble musical de calibre international, a laissé entendre qu'il ira diriger un autre orchestre si la Salle de concert n'est pas

Cadillac-Fairview, si ce dernier groupe laisse tomber son projet devant l'opposition. Mais, à l'hôtel de ville, on prend avec un grain de sel la "proposition Dreyfuss" qui se résume à ceci: "Il y aurait moyen de faire autre chose".

C'est donc dire que le secteur en question risque de rester désert pour bien longtemps maintenant!

Toronto's Eaton Centre no model for Montreal

In the continuing controversy over the McGill College Ave. project, it is dismaying to read repeated references to Toronto's Eaton Centre as a model for Montreal to follow.

Eaton Centre is, one ventures to hope, the last gasp of modernism in the market place. This beached whale of a complex is a grotesque distortion of the age-old need for human contact and exchange in the daily round of shopping. It ignores all human scale in its relationship to its surroundings and has deadened, perhaps permanently, what was once a lively shopping neighborhood.

It is here in Montreal that we can look for guidelines. The Maison Alcan has clearly demonstrated how past heritage can be merged with contemporary need to produce development that truly

contributes to the beauty and ambience of the city.

As for the proposed new concert hall, there are locations on Dorchester Blvd. or on Old Montreal's harborfront where it could be given surrounding space and a gala entrance which would be a source of pride and delight. This was done when Place des Arts was planned, and the sight of the buildings and the green spaces between is a continuing source of pleasure.

Have we not learned the hard way that the public longs for some sense of the ceremonial in public buildings? Witness the eventual reinstatement of the old, handsome entrance to the Museum of Fine Arts.

ALINE GUBBAY
Westmount

What about concert hall 111 e?

Detailed, totally independent studies on the long-term effects of Cadillac Fairview's downtown project are certainly necessary. Why should this company deprive us of the long-anticipated widening of McGill College Ave.? Why should we have to suffer the eyesore of a wholly inappropriate pedestrian bridge, even on the smaller scale now proposed? Are tunnels out of fashion?

Why on earth does the orchestra have to play in a concert hall in the clouds? Will *Clair de Lune* sound better at that height?

To judge from the architect's rendition of the building, why

should we have so bland and ugly a commercial fortress foisted on us?

We have the chance at last to widen one downtown street and create a natural spatial extension of the line from Place Ville Marie to the campus of McGill.

If a fire were to occur in the shopping complex, smoke and toxic fumes would fill the building all too rapidly, as we have seen in recent hotel fires. How could a concert hall full of people above the fire be evacuated quickly and safely without an intolerably high risk of injury? Has no one had enough wit to demand how all these people, some of whom will be old or handicapped, are to be led out of a smoke-filled building?

We are not talking about numbers of people dispersed over a wide area, as in a department store, but a mass of human beings who will be extremely anxious to escape in a hurry.

JOHN JOHNSTON
Montreal

We've had offers: Mayor

Another plan possible for McGill College site

Mayor Jean Drapeau hinted last night that if Cadillac Fairview Corp. Ltd. delays its planned downtown shopping centre too long, the city will consider proposals by other developers for the same site.

He told city council other developers have already made inquiries by letter and phone about developing the site.

And Yvon Lamarre, president of the city executive committee, said the city administration will make an in-depth study of covered pedestrian walkways over downtown streets.

He said the city could adopt a bylaw or other measures to regulate or ban walkways similar to the one being considered for Mansfield St., one of the controversial features of the proposed shopping centre.

Councillor Hubert Simard said there are already more proposals for overhead walkways: between Simpsons and a planned shopping centre in the Mount Royal Hotel and between the

Bay store and a proposed project behind Christ Church Cathedral.

As for the delay requested by Cadillac Fairview to permit consultation with various groups on design improvements, Drapeau said the city cannot force a developer to build and will go along with the request.

In the meantime, though, it will study any proposals it receives from other developers for the same site.

Drapeau said the city is not granting a two-month delay as requested by Cadillac but an indefinite one, as recommended by city lawyers.

The mayor said he has had letters and phone calls from other developers who say they could build a project on the site that, like Cadillac Fairview's, would include a concert hall for the Montreal Symphony Orchestra.

Cadillac already owns much of the land needed for the project but proposals call for the city to expropriate the whole site and lease it to the developer.

LES PROMENADES STE-CATHERINE

Le conseil approuve à l'unanimité un centre commercial de rechange

■ Le conseil municipal a reporté à plus tard, comme prévu depuis quelques jours déjà, le projet fort controversé d'implantation du centre commercial Cadillac-Fairview, rue Sainte-Catherine. Mais, en revanche, il a donné le feu vert définitif à un autre grand projet de centre commercial devant être implanté rue Sainte-Catherine mais à l'intersection de la rue Guy cette fois.

JEAN-PIERRE BONHOMME

C'est en deuxième lecture, soit en dernière étape, en effet, que le plan d'aménagement et le dessin des immeubles du centre commercial Promenades Sainte-Catherine ont été approuvés à l'unanimité par règlement lors de la réunion du conseil tenue tard hier soir.

Pour permettre cette réalisation le conseil a dû effectuer d'importantes modifications au zonage. Ces changements au caractère résidentiel du lieu permettront aux promoteurs d'élever un édifice de 10 étages au coin sud-ouest de l'intersection.

Jusqu'à ce jour il était interdit,

dans cette partie du quartier Saint-André, de construire un édifice de plus de trois étages. Les changements transformeront radicalement l'aspect du grand domaine des Soeurs Grises qui jouxte le terrain au sud en imposant à celui-ci certaines servitudes, dont celle de la vue. Trois autres modifications au zonage de ce lieu ont également été adoptées.

Le projet, dont la valeur est estimée à \$18 millions pour sa première phase, est pourtant sujet à une approbation du ministère des Affaires culturelles. Les promoteurs, la Société de gestion MultiDev, dont le président est M. Gilles Leroux, comptent en effet, pour s'implanter, acquérir une certaine partie des immeubles composant le domaine de la maison mère des Soeurs Grises. Or ce domaine est classé monument historique et toute modification à son caractère doit être approuvée. Les personnes ayant des commentaires à faire sur l'aménagement et l'architecture du projet, un travail conçu par les architectes Desnoyers et Mercure ont ainsi du temps pour s'exprimer.

Il n'a pas été possible de communi-

quer, hier, avec les porte-paroles des promoteurs. Seul un plan d'occupation des sols a été fourni dans la pochette de presse remise aux journalistes hier. Il nous a par contre été possible, après des recherches, d'obtenir une page des plans des immeubles projetés eux-mêmes, hier après-midi, mais des contraintes de temps et d'espace nous ont empêché de les publier.

La partie principale du nouveau centre commercial est cet ancien garage de trois étages situé entre les rues Saint-Mathieu et Guy. C'est un édifice implanté sur une ancienne parcelle du domaine des Soeurs Grises. Son recyclage, commencé il y a peu de temps, constitue la « première phase » des Galeries Sainte-Catherine. L'architecture de l'ensemble repose sur la neutralité du style de cet ancien entrepôt; elle est toutefois centrée sur une tourelle neuve dont la flèche pourrait évoquer la présence du couvent d'à côté. Le style de l'immeuble de 10 étages de bureaux, devant lui être incorporé dans une phase ultérieure, quant à lui, est pour le moment indéfinissable.

Cadillac-Fairview

DRAPEAU NE VEUT PAS SE MOUILLER

Le maire de Montréal, Jean Drapeau, n'a pas voulu se prononcer sur le bien-fondé de la consultation privée qu'entend mener le promoteur Cadillac-Fairview sur son projet de centre commercial et culturel sur l'avenue McGill College.

Yvon Laprade

Il s'est d'ailleurs contenté de répondre vaguement aux questions que lui ont posé hier soir les conseillers du RCM à propos de la décision de Cadillac-Fairview de reporter de quelques mois la présentation de son projet devant le conseil municipal.

«Même si le règlement avait été adopté en deuxième lecture ici même au conseil, les travaux n'auraient pu débiter sans l'approbation de Cadillac-Fairview», a-t-il dit.

Il a ajouté que «le conseil n'a aucune juridiction pour contraindre le promoteur à entreprendre les travaux».

On sait que le promoteur immobilier a demandé un délai de deux mois à l'administration Drapeau-Lamarre afin de consulter les personnes concernées par le projet de \$130 millions.

Le règlement qui aurait donné le feu vert aux travaux a même été renvoyé à l'exécutif pour étude.

Quant aux possibilités de voir le gouvernement du Québec trouver un nouvel emplacement pour la future salle de l'OSM, en raison des retards du projet Cadillac-Fairview, Jean Drapeau a dit que c'est là «un débat entre le développeur et le gouvernement».

Montréal retire formellement le projet Cadillac-Fairview

■ Le conseil municipal a formellement renvoyé sine die au comité exécutif, cette semaine, le projet d'accord de développement qui devait permettre aux promoteurs Cadillac-Fairview d'implanter un centre commercial sur la rue Sainte-Cathe-

JEAN-PIERRE BONHOMME

rine. C'est-à-dire que le projet pourra refaire surface si les promoteurs devaient un jour se raviser après la consultation qu'ils ont entreprise auprès des divers intervenants.

Le maire Drapeau a évoqué la possibilité, au conseil municipal, cette semaine, que des démarches soient entreprises avec d'autres promoteurs immobiliers. Un groupe de promoteurs, la société Dreyfus, on le sait, a

effectivement proposé de réaliser un projet d'implantation d'édifices qui éliminerait toute idée de construction de passerelles au-dessus de la rue Mansfield et qui élargirait la rue McGill. Le président de l'exécutif, M. Yvon Lamarre, a dit que son administration « va étudier toute cette question des passerelles aériennes en profondeur. »

Par ailleurs, le conseiller du RCM, M. Hubert Simard, a proposé l'adoption, par la municipalité, d'un schéma d'aménagement du centre-ville, et l'organisation d'une consultation publique à cet égard. Cette suggestion a été rejetée.

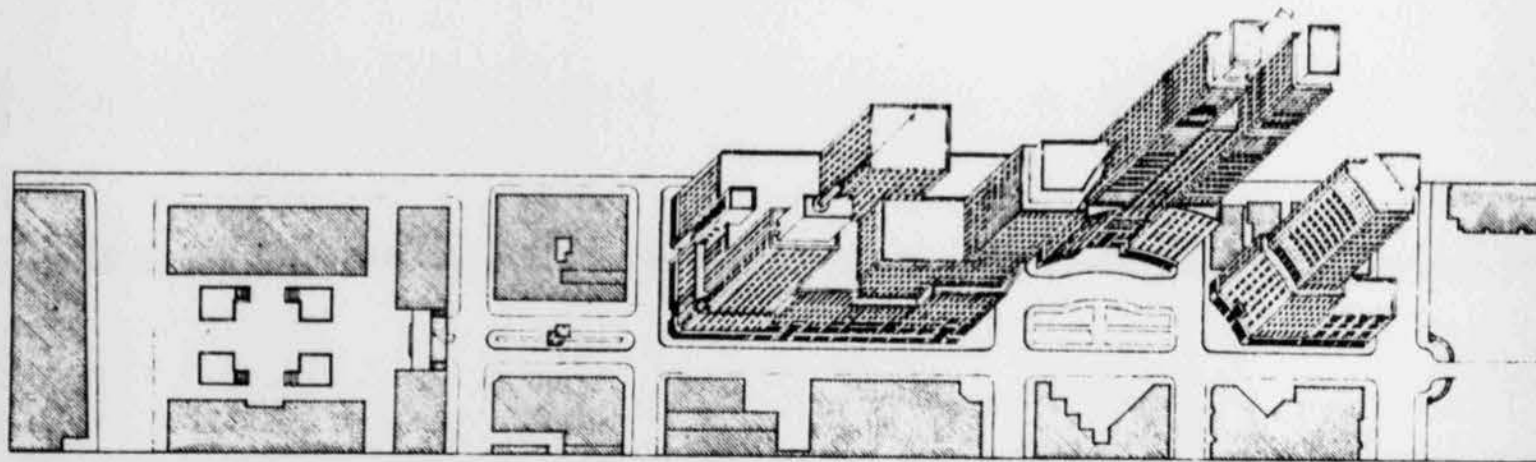
Il faut signaler, par ailleurs, que l'unité d'architecture urbaine de l'Université de Montréal a soumis un mémoire à l'Ordre des architectes et à la Corporation des urbanistes du Québec au sujet de l'aménagement de

l'avenue McGill. Le mémoire, rédigé par l'architecte Gérard McNichols, propose un plan d'ensemble qui maintient la rue McGill, au niveau de la rue Sainte-Catherine, à sa largeur actuelle. L'architecte soutient qu'il est inutile d'élargir la rue McGill pour obtenir une vue de la montagne puisque cette vue existe déjà. Il exprime l'avis que « c'est une méprise de croire que l'élargissement est le seul moyen de rendre la rue plus prestigieuse. » Un dessin de la proposition de l'unité d'architecture urbaine pour l'ensemble de la rue est disponible. Le groupe estime fondamentalement que le projet Cadillac-Fairview est, quant à lui, baclé. Si la salle de concert publique devait un jour y être incorporée, explique-t-il, il y aurait lieu que son entrée principale soit située sur la rue Sainte-Catherine et que son design soit déterminé par concours.

L'opposition

Hier soir, le groupe d'opposition RCM a utilisé des moyens de procédure pour faire modifier les règlements devant être renvoyés et exprimer son point de vue sur le sujet. Il en ressort que le RCM réclame, pour sa part, que tout projet d'implantation prévoit un élargissement de la rue McGill à 120 pieds et qu'il rejette toute idée de construction de passerelles.

Le conseiller indépendant Nick Auf der Maur, appartenant au groupe GAM, a plaidé pour le maintien du projet Cadillac-Fairview dans son état actuel. Il se dit satisfait de voir que la rue McGill est conservée intacte dans sa trame de 90 pieds. Le président du RCM, M. Jean Doré a plaidé pour que la ville se dote d'un système devant protéger les aires visuelles principales.



Le projet d'aménagement de la rue McGill, soumis par l'unité d'architecture urbaine de l'Université de Montréal, conserverait la rue McGill à sa largeur actuelle, au niveau de la rue Sainte-Catherine. La rue McGill s'ouvrirait par ailleurs, au

centre, sur une place située devant le nouvel édifice de la Banque nationale de Paris. Ce plan respecterait l'axe débouchant sur les portes principales de l'Université McGill, à droite.

Delay jeopardizes MSO concert hall

THE delay in the Cadillac-Fairview project for McGill College Avenue has thrown the future of the Montreal Symphony Orchestra concert hall into jeopardy, and may end chances of the hall remaining in the downtown area, says city councillor Nick Auf der Maur.

"There has been great resistance to this project in the Quebec cabinet which is footing the \$30 million bill for the concert hall," says Auf der Maur. "It's not often that the PQ spends public money in western downtown, and all the resistance to the Cadillac-Fairview project is giving them second thoughts."

Clement Richard, the Quebec cultural affairs minister, has been a strong supporter of the McGill College development. He has pushed the financing through over some bitter cabinet opposition and intense lobbying efforts by people such as Guy Joron, a former Pequiste MNA

who now runs Place des Arts and who wants a separate concert hall built as part of the PdA empire.

Richard told Auf der Maur that the PQ's desire to see the concert hall built in downtown has waned in light of the intense opposition to the project, and the government may drop financing guarantees.

"The opportunity to have a publicly financed concert hall might be lost for a long time because of the delays," says Auf der Maur. "And that would be a shame — not only to be left with the vacant lots that now dominate the street, but also because a very special financial arrangement involving Cadillac-Fairview would be lost."

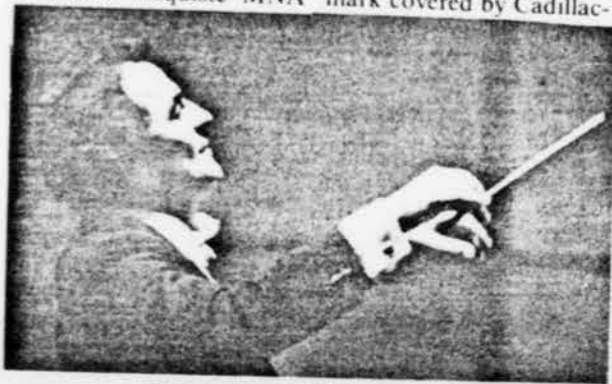
Through Sen. Leo Kolber, a patron of the MSO and Chief Executive Officer of Cadillac-Fairview until this month, arrangements had been secured to have any construction costs above the \$30 million mark covered by Cadillac-

Fairview. In addition, Kolber had promised to set up a \$12 million foundation raised from private sources, to be used to cover the MSO's operating budget deficits.

"The only reason the PQ government was willing to pay for the concert hall was because it was the best deal available for the taxpayer," says Auf der Maur. "Any other site, where you would have to start from scratch and buildup an infrastructure, has been priced at a minimum of \$45 million."

The concert hall wrangles may have another cost as well.

"Charles Dutoit has intimated to Richard that unless Montreal comes up with some proper facilities, he will leave for another city that does," says Auf der Maur. Dutoit has two years remaining on his contract with the MSO.



Dutoit — on his way out?

City won't join study of McGill College design

Mayor Jean Drapeau says the City of Montreal won't join a special committee studying design changes in the proposed McGill College Ave. shopping centre because it might encourage other developers to ask for the city's help in designing urban projects.

The controversial \$120-million McGill College project is being planned by Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto.

In a letter to James Bullock, head of Cadillac Fairview's

shopping centre division, Drapeau said participation of city employees on the committee "would create a precedent that other real estate companies would in turn invoke to obtain the same privilege.

"The role of the economic affairs . . . and town planning departments is to study projects submitted to them and to report on them. Therefore, they cannot fulfil a double function and be judge in their own case."

Cadillac Fairview has request-

ed, and been granted by the city, a delay in any further consideration of the project while the committee takes a second look at the design.

The existing design has been criticized because it calls for a pedestrian bridge over Mansfield St., and because it doesn't allow McGill College Ave. to be widened into a boulevard.

The committee will include representatives of Heritage Montreal, the Chambre de Commerce de Montreal, Montreal

Symphony Orchestra, business groups, nearby property owners, and the developer.

It will hold a public hearing July 19 to allow Montrealers to present their views.

The committee is hiring four consulting firms to carry out fresh studies of the project and McGill College Ave., with Cadillac Fairview paying the estimated \$150,000 cost of its work.

But the committee will not be able to force Cadillac Fairview to accept its report.

"They will do whatever they wish with it — we have no muscle, no authority," said Pierre Goyette, president of the Chambre de Commerce.

Cadillac Fairview's project currently includes 175 stores, a 2,600-seat hall for the Montreal Symphony Orchestra, cinemas and restaurants.

The committee is to issue an interim report in mid-August followed by further public hearings and the final report in mid-September.

Présidé par COPEM et financé par Cadillac Fairview

Le «comité consultatif» soumettra ses recommandations à la Ville à la mi-septembre

ANDRÉ BOUTHILLIER

Un «comité consultatif indépendant» présidé par le Comité de promotion économique de Montréal (COPEM) et financé par la corporation Cadillac Fairview remettra à la Ville de Montréal, vers le 12 septembre, ses recommandations sur l'aménagement du quadrilatère Sainte-Catherine, McGill College, de Maisonneuve et Mansfield.

D'ici là, le comité tiendra deux audiences publiques, soit le 19 juillet, à l'hôtel Reine Elisabeth, et durant la semaine du 13 août, dans un lieu indéterminé. Ses représentants rendront public un rapport intermédiaire de leurs consultations avant de présenter leurs recommandations au maire de Montréal, M. Jean Drapeau.

C'est ce qu'a annoncé hier le co-président du COPEM et président de la Chambre de commerce du district de Montréal, M. Pierre Goyette, en présence du responsable du projet immobilier de Cadillac Fairview, M. Alan Saskin, et le président du groupe Héritage-Montréal, M. Jean-Claude Marsan.

La semaine dernière, Cadillac Fairview a demandé au maire de Montréal de reporter l'acceptation de son projet immobilier de \$120 millions par

le conseil municipal, prévue pour sa réunion du 9 juillet, afin de pouvoir tenir une vaste consultation. Le maire a accepté cette requête mais a refusé d'impliquer sa ville dans la démarche proposée par le promoteur immobilier.

Cadillac Fairview a ensuite demandé au COPEM, un organisme créé par la Chambre de commerce et le Bureau de commerce de Montréal, de présider le comité consultatif. La corporation paiera toutes les dépenses du comité, estimées à \$150,000, et aura aussi un représentant au sein du groupe de travail, soit M. James R. Bullock, son vice-président exécutif. Les autres membres seront: MM. Bruce Anderson, professeur d'architecture à l'Université McGill; Jean-Claude Marsan; Zarin Mehta, directeur administratif de l'Orchestre symphonique de Montréal; et Mme Phyllis Lambert, présidente-fondatrice de Héritage-Montréal et actionnaire de Cadillac Fairview par le biais de CEMP Investments.

Malgré la participation directe de Cadillac Fairview dans ce comité, le co-président du groupe, M. Goyette, a affirmé qu'il s'agissait d'un «comité consultatif indépendant» qui aura pour tâche de soumettre à la ville des critères d'aménagement du quadrilatère ci-haut mentionné. «C'est avec Cadil-

lac Fairview que nous travaillons parce que c'est leur projet qui est l'objet d'une controverse», a-t-il expliqué.

Le COPEM accepterait-il de former un comité consultatif pour étudier le projet d'un autre promoteur intéressé à construire un grand ensemble immobilier dans le même quadrilatère? À cette question, M. Goyette répond que c'est à la Ville de Montréal d'étudier d'autres projets alternatifs. Depuis quelques jours, la rumeur circule à l'effet que la Caisse de dépôt et placement du Québec s'associe avec la compagnie Dreyfus, intéressée à construire deux tours à bureaux et une salle de spectacles.

M. Goyette a ajouté que la compagnie Dreyfus sera invitée à assister aux réunions du comité consultatif au même titre que les autres propriétaires d'immeubles de l'avenue McGill College. Dreyfus possède l'édifice de la Banque Nationale de Paris, à l'angle de Maisonneuve et McGill College.

D'autre part, Cadillac Fairview vient de demander au gouvernement du Québec s'il maintenait son intention de donner une subvention de \$30 millions pour la construction de la salle de concert de l'OSM à l'intérieur de son projet. Québec n'a pas encore répondu.

CENTRE COMMERCIAL ET SALLE DE CONCERT

Cadillac-Fairview entreprend une vaste consultation

■ Les promoteurs immobiliers Cadillac-Fairview tiennent leur promesse. Ils entreprennent à leur compte et à leurs frais une vaste consultation de caractère semi-public sur l'aménagement urbain du secteur de la rue McGill College borné par la Place Ville-Marie et l'Université McGill où ils comptent implanter un centre commercial comprenant une salle de concert subventionnée. La consultation se fera en collaboration avec les présidents de la Chambre de commerce et du Board of Trade. MM. Stephen Cheasley et Pierre Goyette présideront en effet conjointement les séances du *Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill College*.

JEAN-PIERRE BONHOMME

Le porte-parole de Cadillac-Fairview, M. Alan Saskin, — celui-ci remplaçant le vice-président James Bullock — a dit que l'octroi, par sa compagnie, d'un budget de \$150 000 pour les fins de cette consultation illustre la volonté du promoteur d'aller de l'avant avec le projet.

On sait que les dessins des deux premières versions du projet de centre commercial ont soulevé un tollé de protestations. Tant et si bien que la Ville de Montréal a été priée de reporter à plus tard l'adoption d'une réglementation permettant leur réalisation. Pour aller de l'avant la municipalité doit engager, en faveur de Cadillac-Fairview, des procédures

d'expropriation pour le tiers environ du terrain devant être occupé entre les rues Mansfield et McGill College. Les promoteurs ne possèdent en effet que le tiers de ce territoire.

Cette réglementation municipale, on a pu le lire hier dans LA PRESSE, a été retirée mardi par l'administration au stade ultime des procédures. L'administration municipale et le gouvernement du Québec — celui-ci assume le fardeau financier de la construction de la salle de concert — ne sont pas encore engagés à procéder dans les circonstances présentes. Le gouvernement du Québec avait fixé un délai pour le début de la construction de l'ensemble.

Indépendant

Se faisant le porte-parole du nouveau comité, le président de la Chambre de Commerce de Montréal, M. Pierre Goyette, a dit hier que le comité consultatif sera « indépendant » et qu'il cherchera à établir un consensus au sujet de l'aménagement de la trame des rues du secteur. On sait qu'une des critiques principales concerne un hypothétique élargissement de la rue McGill. Des intervenants ont en effet soutenu que l'implantation du centre commercial empêche l'élargissement jadis prévu de cette rue. Les opinions sont toutefois très partagées à ce sujet. Le comité n'étudiera donc pas les alternatives au développement ou à l'architecture mêmes des immeubles devant être implantés dans le quadrilatère choisi.

L'un des membres du comité, l'architecte Jean-Claude Marsan, a dit hier que le comité tentera d'établir un consensus à ce sujet indiquant la possibilité de créer un environnement acceptable sans procéder à une élargissement à 120 pieds.

Le comité consultatif oeuvrera gracieusement. Il emploie toutefois contractuellement les services de l'architecte Peter Rose. Le comité devra soumettre un rapport aux promoteurs et à la municipalité par la suite l'ici le 12 septembre prochain. L'une de ses séances, au mois d'août, sera publique.

Certains des membres du comité de cinq personnes — les deux co-présidents s'ajoutent à ce nombre — ont un lien, direct ou indirect, avec les promoteurs. M. James R. Bullock est le vice-président de Cadillac-Fairview, M. Zarin Mehta, directeur de l'Orchestre symphonique, est un farouche partisan de l'implantation prévue. Mme Phyllis Lambert, fondatrice de Heritage Montréal, un organisme qui se voue à la protection du patrimoine architectural, compte parmi les membres de la famille Bronffsman qui est actionnaire principal de Cadillac-Fairview. MM. Jean-Claude Marsan, actuel président de Heritage Montréal et Bruce Anderson, sont deux professeurs d'architecture, le premier à l'Université de Montréal, l'autre à l'Université McGill.

Objectivité

Des membres du comité, qui

n'ont pas voulu être nommément cités, ont dit à LA PRESSE qu'il aurait de loin été préférable, pour assurer une parfaite objectivité en cette matière, que la présente démarche soit faite par une institution municipale présidée par le service d'urbanisme municipal. Il a dit que cette option est une démarche généralement utilisée dans les grandes villes et qu'elle a été proposée par les promoteurs. Ils ont regretté que la ville de Montréal ne se soit pas encore doté d'un plan d'aménagement du centre-ville.

Au cours de la conférence de presse d'hier le président de Heritage-Montréal, M. Jean-Claude Marsan a annoncé que l'organisme qu'il dirige a pris l'initiative de proposer au public, cet automne, « un plan d'aménagement général pour tout le centre-ville ». Cette démarche, a-t-il dit, a pour but « de présenter une vision de développement devant inciter les corps publics à enfin réagir » en matière de planification.

Le porte-parole de Cadillac-Fairview, M. Alan Saskin, enfin, a dit hier que sa compagnie a demandé au ministre des Affaires culturelles, M. Clément Richard, des assurances que la subvention gouvernementale sera accordée même si les délais relatifs au début de la construction ne peuvent être respectés. Il a par ailleurs indiqué que, pour le moment, sa compagnie n'envisage pas la possibilité de construire son centre commercial sans qu'une salle de concert y soit incorporée.

Keep centre intact

The aerial plan of the McGill College Ave. widening was enlightening (*Gazette*, June 30). It showed very clearly that the vista envisioned by earlier planners would be seriously diminished if the plan were to proceed.

If the building must be permitted to extend into a street, it would make more sense (but still no sense) to turn it 90° and let it extend into de Maisonneuve Blvd.

But why must the concert hall be built there anyway? Could it not be located close to the Place des Arts Metro where several sites would seem possible?

There might also be something to be said for keeping our musical centre intact.

WINSTON HEWLINGS
Montreal

Cadillac-Fairview

Le comité de consultation remettra son rapport au Conseil le 12 septembre

La corporation Cadillac-Fairview dépensera \$150,000 pour consulter les organismes concernés par son projet de centre commercial et culturel sur l'avenue McGill College.

Yvon Laprade

Cette consultation s'échelonnara sur les deux prochains mois. Le rapport sera déposé le 12 septembre devant les membres du comité exécutif de la Ville de Montréal.

Le promoteur immobilier, dont le projet a suscité la controverse tant chez les urbanistes que chez les hommes d'affaires montréalais, a d'ailleurs autorisé la création d'un comité consultatif indépendant dans le cadre de cette consultation.

Celle-ci devrait lui permettre d'évaluer une série de critères d'aménagement urbain pour l'avenue McGill College entre la plaza de la Place Ville-Marie et le campus de l'Université McGill.

Ce comité est formé des deux présidents de la Chambre de commerce et du Board of Trade, Pierre Goyette et C. Stephen Cheasley.

Cinq autres membres en font partie. Il s'agit de James R. Bullock, vice-président exécutif de Cadillac-Fairview, Bruce Anderson, professeur d'architecture à McGill, Phyllis Lambert, née Bronfman, de la Fondation Héritage Montréal, Jean-Claude Marsan, professeur associé d'architecture à l'Université de Montréal et Zarin Mehta, directeur administratif de l'Orchestre symphonique de Montréal.

En conférence de presse, hier, le coprésident du comité, M. Pierre Goyette, a clairement indiqué que le rôle du comité «n'est pas de se substituer à l'administration Drapeau-Lamarre».

«Ce sera aux dirigeants municipaux de prendre la dernière décision. Quant à nous, on espère que Cadillac-Fairview fera des compromis par le biais de cette consultation», a-t-il déclaré.

Pour sa part, le responsable du projet pour Cadillac-Fairview, M. Alan Saskin, a dit souhaiter que cette consultation mette fin au débat qui entoure sa réalisation dans le centre-ville.

«Nous sommes prêts à écouter les recommandations. Mais en autant que ce soit rentable pour nous», a-t-il dit.

M. Saskin maintient par ailleurs que le projet doit englober la future salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal.

Pour le public, deux séances de consultations sont prévues cet été.

La première aura lieu le 19 juillet au Reine-Elizabeth.

La deuxième est prévue au cours de la semaine du 13 août.

Un mois plus tard, le 12 septembre, l'administration Drapeau-Lamarre devrait prendre connaissance du «nouveau projet» de Cadillac-Fairview...

Cadillac Fairview expects tripled quarterly profit

By SHIRLEY WON
of The Gazette

TORONTO — Preliminary figures for Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto indicate first-quarter profits more than tripled to about \$21 million, the chief executive officer said yesterday.

Bernard Ghert told a news conference that the substantial increase — from \$6.1 million last year — was partly due to land sales that are “not a major focus of our business.”

Rental income after operating expenses and interest rose to \$24 million from \$18.5 million in the quarter last year. Ghert, commenting after a Cadillac Fairview annual meeting, said the company expects “a good gain” this year. Profits for the year ended February 1984 more than doubled to \$31.8 million or 25.9 cents a share.

Bronfmans in control

The giant real-estate company is more than 50 per cent controlled by Montreal's Bronfman family — mostly through Cemp Investments Ltd. — and associates. Olympia and York Developments Ltd., a rival real-estate empire owned by Toronto's Reichmann family, recently bought an 18-per-cent stake in Cadillac Fairview, saying it was a “portfolio investment.”

Ghert described a recent meeting of officials of Cadillac Fairview and O&Y as a “social meeting” and said the Reichmanns did not ask for representation on the board of directors.

Asked whether Cadillac Fairview plans to offer the Reichmanns a seat, Ghert replied: “I don't think so.”

Ghert acknowledged the company had invested in a popcorn company for a couple of months this year and sold its share to Cineplex Corp. Ltd. of Toronto — in which Cemp has a 15-per-cent stake — and made a profit.

Chairman Leo Kolber told shareholders that the company is timing its development program carefully with the possibility that both Canada and the United States could experience a recession at the end of 1985 or early 1986.

Kolber rejected suggestions that the company has been “too



LEO KOLBER
Recession in mind

conservative,” noting that it expects to have almost \$2.4 billion in new properties completed or under development within the three-year period since a reorganization plan began in February 1982. The company is getting out of land and housing and concentrating on regional shopping centres, office buildings and mixed-use complexes and business parks.

Four shopping centres

He said the company's position in the greater Montreal region — where it has four shopping centres — is an “excellent example of this strategy.”

Kolber refused to comment later on the company's controversial \$120-million McGill College shopping mall and concert hall project for downtown Montreal.

The company has delayed the project in the face of fierce opposition to the original proposal.

CADILLAC-FAIRVIEW

Il est nécessaire de fixer les règles du jeu

■ La municipalité de Montréal se trouve empêtrée, ces jours-ci, on le sait, dans un imbroglio au sujet de l'implantation d'un centre commercial géant dans le centre de la ville. Ce qui devait être une belle réalisation issue d'une collaboration entre des entrepreneurs privés de stature internationale, l'État et la municipalité, tourne au vinaigre. Le projet Cadillac-Fairview est malheureusement devenu une affaire.

Or les affaires de ce genre, l'expérience nous l'enseigne, cristallisent les opinions. Dans les débats auxquels elles donnent naissance, il devient difficile de partager le vrai du faux, les purs des impurs. Plus les idées sont exprimées catégoriquement, en ces instances, du reste, plus il est possible de découvrir dans leur contraire d'importantes vérités. En ce cas-ci, toutefois, à travers la controverse, il est une idée, une proposition qui rallie une immense majorité de la communauté active de Montréal. C'est celle de la nécessité où Montréal se trouve, particulièrement dans le centre-ville, de rationaliser le développement de ses îlots, de déterminer plus raisonnablement et publiquement l'usage de son sol.

Il ne reste effectivement plus, dans le camp de ceux qui proposent le développement de Montréal par la méthode du cas par cas et du petit bonheur la chance, que le camp retranché du groupe de conseillers municipaux qui donne son allégeance inconditionnelle au maire Jean Drapeau. Les autres intervenants, presque tous les autres intervenants concernés par la politique, la politique entendue dans son sens étymologique le plus pur, celui de l'organisation de la Cité, réclament l'imposition de certaines règles de base qui donneraient aux promoteurs quelques règles du jeu fondamentales.

Plusieurs conseillers municipaux, dont ceux du groupe de M. Jean Doré, ont réclamé cette semaine que l'administration montréalaise, à l'exemple des grandes villes du monde, se donne quelques règlements concernant la densité, la hauteur des édifices et le dessin des rues. Ceci, d'une part, afin de protéger le mieux possible les aires visuelles sur les principaux lieux privilégiés, sur la montagne et sur le fleuve notamment; afin de protéger les particuliers, les investisseurs, d'autre part, contre les servitudes que des voisins peuvent imposer en se construisant inconsidérément. On sait que dans le centre de la ville, la municipalité a parfois laissé des promoteurs se construire devant les fenêtres du salon des conciergeries voisines. Voilà, certes, qui n'est pas bon pour l'économie immobilière!

Les groupes de pression, de même, ont réclamé avec insistance, ces jours derniers, l'adoption de règles de planning, d'un plan directeur, comme on dit, pour régir l'occupation des sols du cœur de la ville. Les universitaires de tous acabit ont pour leur part souligné ce besoin qu'ils considèrent pressant. L'unité d'architecture urbaine de l'Université de Montréal, par exemple, qui groupe de jeunes professionnels libres et enthousiastes, n'a cessé de suggérer des moyens originaux d'insuffler un peu de raison dans le chaos du laisser-faire urbain. Dans un mémoire à l'Ordre des architectes, rappelons-le, un porte parole de l'Unité d'architecture, M. Gérald McNichols Tétreault, a signalé ces jours derniers, dessins à l'appui, que pour être valable l'implantation des grands immeubles comme celui du centre commercial Cadillac-Fairview doit se faire dans le cadre d'îlots de quartier dont les usages sont, dans leur ensemble, préalablement fixés et connus.

Ce besoin de développer la ville par le moyen de la raison a été reconnu cette semaine par les promoteurs Cadillac-Fairview eux-mêmes. Cette corporation a dû se résoudre, pour tenter d'établir un consensus autour de son projet, à créer de son chef un comité d'urbanisme consultatif. L'objectif de ce comité, auquel la Chambre de

Il y a une dizaine d'années il n'y avait guère que les journaux et quelques « échelonnés » pour réclamer l'adoption de règles devant permettre l'établissement de plans d'urbanisme destinés à régir l'usage du sol d'îlots urbains entiers. L'adhésion à cette idée paraît maintenant quasi générale. Le maire Drapeau a, quant à lui, indirectement rejeté cette suggestion la semaine dernière. Il a dit, dans l'enceinte du conseil municipal, que les années les plus « sombres » de la ville de Montréal, sont celles où le service d'urbanisme avait du pouvoir, le pouvoir de fixer des règles du jeu sans doute, et d'empêcher les promoteurs d'agir trop librement. Cette réponse est un peu courte. Elle procède, quant à nous, d'une attitude méfiante à l'égard de la science de l'urbanisme. Elle ressemble à celle de l'ancien premier ministre Maurice Duplessis, qui voyait, dans l'éducation universitaire, une menace à son propre pouvoir.

Il nous paraît quant à nous qu'en n'établissant pas elle-même une procédure publique pour déterminer l'organisation générale des rues du secteur McGill, la municipalité a raté une chance de faire un premier pas dans la voie du progrès social.

Ceci ne préjuge pas des mérites de l'implantation, dans cette partie de la ville, d'un centre commercial dont certaines caractéristiques sont discutables, ni de la décision du gouvernement du Québec de favoriser l'implantation d'une salle de concert dans l'arrière-cour de ce même immeuble. C'est là un sujet qui concerne l'architecture et le bon sens.



JEAN-PIERRE BONHOMME

commerce prête son concours, est de fixer la trame des rues dans l'environnement du lieu où Cadillac-Fairview cherche à s'implanter.

Si l'usage du quadrilatère situé devant l'Université McGill avait été déterminé d'avance au su de tous par le service d'urbanisme de la municipalité, les investisseurs n'auraient pas eu à subir toutes les tribulations que l'on sait et à payer le prix d'une consultation de caractère public. Les règles du jeu auraient été connues. Nous nous trouvons ici dans l'étrange situation où une compagnie privée se substitue à la municipalité pour planifier tout un quartier dans lequel elle cherche à obtenir les avantages d'une expropriation. Malgré toute la compétence des membres d'un pareil comité consultatif, cette méthode n'offre pas toutes les garanties d'objectivité. Les attitudes qui y ont donné jour, certains l'ont avancé, pourraient être à l'origine de la mise à la retraite du directeur du service d'urbanisme de la ville, M. Aimé Desautel.



Check the vibrations

Stephen Eisenberg's July 3 letter about vibrations and noise from the CN train tunnel felt at McGill University brought back memories.

He said the train tunnel passes under the site of the proposed concert hall of the Cadillac Fairview project and recommended that possible problems from trains passing through the tunnel should be examined before locating a concert hall at that location. I believe the train tunnel is closer to the surface at the proposed concert hall site than at McGill University.

Many years ago, as a student, I lived in the former apartment building that was located on the corner of McGill College Ave. and what was then called Burnside Ave. I now remember vividly feeling the vibrations and hearing the noise of the trains passing underneath. I was frequently awakened at night wondering if it was an earthquake until, like other residents of the building, I became accustomed to it and no longer took notice.

I too would recommend that this possible problem be investigated and that supporters of the concert hall ensure before the hall is built that there will be no problems. Then, on the other hand, perhaps concert goers will just become accustomed to the vibration and noise and will no longer notice — especially if the *Ride of the Valkyries* is being played.

JACK BOWIE-REED
Ottawa



CN TRAIN TUNNEL
Up McGill College Ave.

Train tunnel vibration is not serious

Stephen M. Eisenberg's July 3 letter pointed out that McGill University's Leacock Building is located directly over the CN train tunnel, as would be the proposed concert hall on McGill College Ave.

He then stated that when trains pass beneath the Leacock Building, "vibrations are felt, and a low rumble can sometimes be heard."

It is not clear whether Mr. Eisenberg, in his warning concerning the proposed concert hall, is also criticizing the acoustical quality of the Leacock Building. Assuming that a criticism was intended, I

wish to bring the following to your attention.

The Leacock Building was designed some 21 years ago. At that time, the engineers and architects were concerned about the possible intrusion of excessive noise from the train tunnel.

About five years earlier, Place Ville Marie had been built over a railway yard. The engineers on that project chose to float the complex on resilient pads.

In order to ascertain whether or not similar isolation was required for the Leacock Building, I spent several days at the site measuring

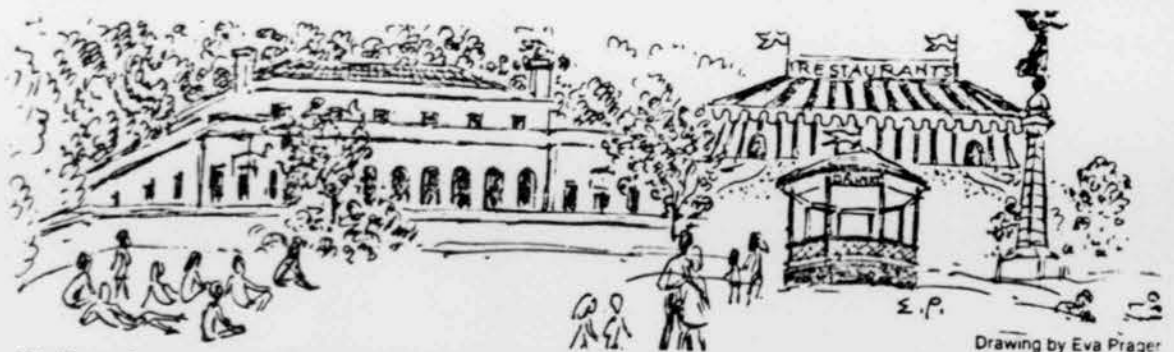
the vibrations and noise levels from the trains.

Our analysis showed that special isolation was not warranted.

Testing upon completion of the building showed that the isolation was adequate. One could only detect the trains by listening very carefully in a quiet room.

McGill University has enjoyed the use of the Leacock Building for 20 years. Mr. Eisenberg's observation is the only one of its kind that has ever come to my attention.

C. WILLIAM BRADLEY, Eng.
Montreal



Drawing by Eva Prager

Writer shows how Fletcher's Field might look if concert hall were located there.

Fletcher's Field good for MSO hall

Could one imagine a more beautiful site for the Montreal Symphony Orchestra concert hall than the charming classical building on Fletcher's Field, the present fire stations' "Quartier-general, Service d'Incendies."

Surely a less spectacular site and building can be found for the fire department.

This building is really asking to be a theater concert hall (with added construction, of course). This might even be less costly than starting from scratch.

Music piped outside free of charge for those who love music but can't afford the high ticket prices. . . . In intermission and before and after performances, one could enjoy the beauty of the mountain, go for strolls or have refreshments.

In summer, an overflow audience could enjoy the concerts sitting on the lawns of Mount Royal. There could be benches and tables for refreshments and in a pavil-

lion, differently priced restaurants.

I am thinking of the lovely Dionysius Restaurant in Athens, situated on a hill opposite the Acropolis. It has several restaurants, from simple snacks to elegant dining.

Centrally located, it would be

easily accessible from east, west, north and south, either by public transportation or by car (underground parking to be provided) or on foot. . . . an extra pleasure on such a beautiful site.

EVA PRAGER
Westmount

Don't pick a shopping area

I agree with Aline Gubbay (Letters, July 9) in regards to a more suitable location for a concert hall.

When working in downtown Toronto for some four years, I was within a short walking distance to the Roy Thomson Hall as well as the Eaton Centre, so I have a good knowledge of both.

Putting the concert hall in a shopping complex such as the Eaton Centre would be a bad move.

I agree Dorchester Blvd. between Peel and Guy would be a better location; better use could be made of the hotels, Metro as well as the commuter trains. It would help to improve the area.

Toronto's Roy Thomson Hall is in a good location as far as transportation and hotels, and also has a large grounds around it.

F. SMITH
Montreal West

Public debate is needed for McGill

Cadillac Fairview's request to delay approval of its McGill College Ave. project comes as a welcome sign that there might still be room for changes to some of the project's more controversial aspects.

Hopefully, this move is an indication that Cadillac Fairview is sincerely concerned about the viewpoint of the public and of interested groups, and not merely a transparent public relations strategy.

Cadillac Fairview is to be commended for its initiative in setting up a committee of interested groups to review the plans, but this still falls short of a general public consultation that should be held before final approval for the project is granted.

However, it is not the responsibility of the developer to initiate such a consultation; rather, it is the responsibility of City Council to ensure that such a consultation

takes place over the next two months.

The City now has the opportunity to hold a full public consultation on a matter that will affect the development of Montreal for decades to come. It is time that the executive committee did its job and took responsibility for this without further delay; to fail to do so can have no excuse.

ALLAN FELDMAN
Montreal

Project meet not secret

Your July 7 article on the role of Montreal executives to force delay to the McGill College Ave. project was both interesting and informative.

As one of those mentioned in the article and one who was present at the meeting referred to, I would like to point out, for the sake of fairness, that there was no "secret coalition" or "secret lobbying", and we did not "meet secretly."

I, like most others, was invited to participate in an information meeting and, to my knowledge, most of us felt that somewhere, somehow, a compromise respecting the objectives of both sides could be achieved.

It is certainly that resolve that I carried from the meeting. It was not a secret meeting and I did not treat it as such.

J. MAURICE LECLAIR
President
Canadian National
Montreal

CADILLAC-FAIRVIEW: VIVE OPPOSITION

La Fondation Héritage Montréal, un organisme voué à la protection du patrimoine urbain de Montréal, et dont fait partie l'architecte montréalais Phyllis Lambert (née Bronfman), a renouvelé hier son opposition au projet tel que proposé par la corporation Cadillac-Fairview sur l'avenue McGill College.

leurs qu'une deuxième consultation publique est prévue au cours de la semaine du 13 août.

Le comité d'étude, composé notamment du président de la Chambre de commerce de Montréal, Pierre Goyette, doit faire part au promoteur et à la Ville de Montréal

de Chambly et la rue Saint-Sylvestre.

Des dépenses de \$1,4 million sont prévues à cette fin. Le ministère des Affaires municipales du Qué-

D'HÉRITAGE MONTRÉAL

la rue Fleury, à Ahuntsic, sera elle aussi rafraîchie au cours des prochains jours.

Des crédits de \$400 000 viennent d'être votés par l'administration Drapeau-Lamarre pour la reconstruction de trottoirs et la mise en place d'un mobilier urbain, entre le boulevard Saint-Laurent et la place Fleury.

Des travaux du même type sont déjà complétés sur cette artère commerciale, entre l'avenue Papineau et la rue Saint-Hubert et des lampadaires noirs y seront installés des deux côtés.

Sherbrooke: des tracteurs polyvalents...

Les Sherbrookoïses ont dû se demander s'ils ne rêvaient pas au cours des derniers jours, quand ils ont vu defiler dans leurs rues des tracteurs... à neige! En effet, grâce à

une initiative d'employés du garage municipal de Sherbrooke, des tracteurs à chenilles conçus pour enlever la neige s'attaquent depuis quelques semaines au sable et aux cailloux qui sont repoussés des trottoirs vers la rue!

Ces tracteurs ont été modifiés de telle sorte qu'ils nettoient les trottoirs dix fois plus rapidement que ne le faisaient les camions-citernes!

Il est maintenant possible que les tracteurs prennent la route durant l'automne et s'en prennent aux feuilles mortes...!

Laval: une expropriation qui fait jaser...

Nouveau son de cloche dans l'affaire d'expropriation de la Ville de Laval pour accueillir l'Université du Québec.

Un exproprié, M. François Désilets, prétend qu'un recours

collectif pourrait être mis en branle par les quelque 2,000 propriétaires de terrains sur l'îlot de territoire convoité par la Ville et situé au sud du boulevard du Souvenir et à l'ouest du boulevard de l'Avenir, en face du cégep Montmorency.

La première étape d'expropriation touche un bloc de 150 terrains.

«D'ici six mois, la Ville devra exproprier d'autres blocs de terrain et cela pourrait toucher 2,000 propriétaires. La contestation s'organise», dit-il.

M. Désilets affirme avoir payé son terrain \$1,500 en 1958 dans l'espoir de construire une maison. «Aujourd'hui, avec cette expropriation, on voudrait me payer environ \$2,500. Ce montant ne couvre pas les taxes que j'ai versées à la Ville depuis ce temps», a-t-il conclu.

D'UNE VILLE À L'AUTRE



TEXTES
YVON
LAPRADE

future salle de concert de l'OSM et s'interroge sur le refus du promoteur de faire de l'avenue McGill College une sorte d'avenue des Champs-Élysées élargie à 120 pieds.

L'organisme insiste sur l'importance de respecter le caractère historique de la perspective qu'offre cette avenue sur l'Université McGill et sur la montagne.

Il demande en outre au promoteur de retirer des futurs plans du projet les passerelles au-dessus de l'avenue Mansfield.

Soulignons par ail-

le 12 septembre de ses recommandations sur les aménagements urbains possibles pour ce projet de \$130 millions qui comprend un centre commercial et culturel.

Longueuil: \$1,5 million dans le centre-ville!

Le centre-ville de Longueuil subira une cure de rajeunissement au cours des prochaines semaines!

Les travaux de réaménagement de la rue Saint-Charles (rues, trottoirs, éclairage, stationnement, parcs, etc.) viennent de débiter entre le chemin

bec a toutefois consenti à verser \$500,000 sous forme de subvention dans le cadre de ce programme municipal baptisé «ReviCentre».

Ce programme, faut-il le souligner, a été préparé conjointement par tous les partenaires concernés par cette opération de réaménagement, soit la Chambre de commerce de la Rive-sud, les marchands, les sociétés d'histoire et même les résidents de la rue!

Au tour de Fleury ouest!

La partie ouest de

SELON LES URBANISTES ET LES ARCHITECTES

« Une tactique pour éviter les véritables enjeux »

■ La Ville de Montréal et les promoteurs Cadillac-Fairview n'ont pas encore fait la démonstration que l'impact de

JEAN-PIERRE BONHOMME

leur projet d'implantation d'un centre commercial, rue Sainte-Catherine, à l'intersection de la rue McGill College, n'aura pas d'effets négatifs sur l'environnement urbain.

L'un des principaux intervenants, M. Serge Gibeau, est venu exprimer l'avis, au nom de la Corporation des urbanistes et de l'Ordre des architectes, que la tenue des présentes audiences, tout en ayant des avantages sur le plan de l'information, « n'est qu'une tactique pour éviter les véritables enjeux ».

M. Gibeau a annoncé que les organismes dont il était le porte-parole vont faire des pressions pour que le gouvernement

du Québec pose des gestes devant l'actuel imbroglio. Il a dit que les architectes et les urbanistes vont demander au gouvernement qu'il soumette les villes de Montréal et de Québec aux dispositions de la loi 125 sur l'urbanisme au même titre que les autres municipalités du territoire. Selon ces dispositions, les municipalités qui veulent modifier leur aménagement sont tenues de tenir des audiences publiques.

Tous les intervenants ont du reste regretté, hier, que Montréal n'ait pas de système de consultation du public en matière de développement. Le porte-parole du Groupe d'intervention urbaine de Montréal, M. Christophe Caron, a parlé d'une « laxité » de l'administration municipale qui ne se serait pas « fixé d'objectif précis en matière d'aménagement du centre-ville ». Touchant au fond des choses, M. Caron a dit que si les promoteurs procédaient comme ils l'avaient annoncé, « ils parachuteraient au centre de la ville un énorme mail banlieusard, quelque peu raffiné, un mail du troisième type... qui aurait des répercussions fort négatives sur l'activité commerciale de la rue Sainte-Catherine ».

C'est M. Michel Yergeau qui s'est exprimé au nom d'Héritage Montréal. La présidente-fondatrice de ce un groupe de pression, Mme Phyllis Lambert, on le sait, fait partie du Comité consultatif. Elle est membre de la famille Bronffman qui est propriétaire de la société Cadillac-Fairview.

M. Yergeau, s'exprimant d'abondance, a d'abord déploré l'absence de la municipalité aux audiences. C'est avec fermeté qu'il a fait part de ses craintes à l'égard de la configuration de la salle de l'Orchestre symphonique. En installant un pareil immeuble derrière un centre commercial, a-t-il dit, celui-ci risque d'être « banalisé, occulté ». Il importe, a-t-il souligné, que de pareilles structures soient « lisibles » dans la ville. Il n'est pas bon de les « noyer » dans un tout. M. Yergeau, comme la grande majorité des intervenants, a dit que les projets de construction de passerelles, comme celui qui est prévu pour la rue Mansfield, sont « déplorables ». Quant à la largeur de la rue McGill, cet objet de contentieux central, M. Yergeau a été souple. Si l'on devait rejeter l'idée de l'élargissement à 120 pieds de cette avenue, a-t-il expliqué, il faudrait que l'on fasse la démonstration publique, arguments à l'appui, que le nouveau projet respecte la valeur historique des lieux.

Le vice-président exécutif de l'Orchestre symphonique, M. André Gervais, a quant à lui donné son appui inconditionnel au projet tel que présenté.

Le groupe Sauvons Montréal, enfin, a réclamé que le service d'urbanisme de la municipalité ait la responsabilité de préparer un plan d'urbanisme devant être soumis à la considération du public.

NOUVEAUX OPPOSANTS AU PROJET CADILLAC-FAIRVIEW

La Place des Arts réclame la nouvelle salle de l'OSM

■ La future salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal devrait être construite dans le giron de l'actuel domaine de la Place des Arts. Une pareille institution, « composante majeure de l'activité culturelle » du Québec, devrait en effet être parfaitement identifiable par les citoyens. Il existe du reste un lieu parfaitement accessible pour implanter cette salle à la vue de tous : c'est le terrain situé juste derrière l'actuelle salle Wilfrid-Pelletier, là où se trouve l'école de design de l'Université du Québec.

JEAN-PIERRE BONHOMME

C'est l'avis unanime que la Régie de la Place des Arts est venue exprimer hier par la voix de son président, M. Guy Joron, dans le cadre des audiences publiques du *Comité consultatif sur le design urbain du secteur McGill College*. Devant les protestations qu'a soulevées leur projet d'implantation d'un centre commercial comprenant une salle de concert subventionnée, au cœur de la ville, les promoteurs Cadillac-Fairview ont entrepris de consulter les intervenants afin d'établir s'il y a lieu de trouver une solution acceptable à tous. La rencontre d'hier, présidée par le président de la Chambre de commerce, M. Pierre Goyette, permettait aux intervenants, pour la première fois, de faire connaître leur avis publiquement. Une vingtaine de personnes privées ou collectives se sont pressées pour se faire entendre.

La proposition de l'ancien ministre du cabinet Lévesque a surpris les membres du comité

tout autant que la nombreuse assistance réunie dans une salle de l'hôtel Reine-Elisabeth. Elle constituait le clou de la journée. Elle nourrissait effectivement la rumeur selon laquelle l'État ne serait plus un fervent partisan de la solution originale. Le gouvernement envisagerait en effet de favoriser la construction de la salle de l'Orchestre symphonique de Montréal ailleurs que sur la partie supérieure arrière d'un éventuel centre commercial de la rue Sainte-Catherine. Il considérerait même une proposition du gouvernement fédéral concernant une implantation dans le port, sur les berges du fleuve.

On sait que le gouvernement du Québec a promis de verser une somme de \$30 millions aux fins de cette construction de la salle de Cadillac-Fairview à la condition, toutefois, que les promoteurs entreprennent les travaux de leur complexe immobilier, d'une valeur totale de \$100 millions, avant cet été. Ce délai ne peut être respecté.

Le président Joron, qui était accompagné de son prédécesseur, M. Gérard Lamarche, a dit hier que les amateurs de musique symphonique et leur orchestre « méritent mieux qu'un emplacement dans un centre commercial ». Il est nécessaire, chez nous comme ailleurs dans les grandes villes d'Amérique et d'Europe, « de ne pas traiter l'implantation d'une pareille salle à la légère » et de lui donner une enveloppe reconnaissable et identifiable.

M. Joron a reconnu que le besoin de construire une nouvelle salle de concert est objectif, réel. Il a dit que l'Opéra de Montréal est en pleine expansion et que, d'ici 1986-1987, une programmation de cinq ou six

opéras entrera en concurrence avec les concerts de l'Orchestre symphonique. Les deux organismes se partagent actuellement l'usage de la salle Wilfrid-Pelletier. M. Joron indiquait ainsi que le fait de retarder d'une année la construction d'une nouvelle salle ne serait pas une catastrophe.

Le président de la Régie a enfin exprimé l'avis que le coût d'une nouvelle salle de concert située à l'intersection des rues Jeanne-Mance et Président-Kennedy serait « comparable » à celui d'une implantation dans le centre commercial. La nouvelle salle, a-t-il expliqué au nom de son conseil, serait implantée sur un terrain qui appartient déjà au gouvernement du Québec (le ministère de l'Éducation est propriétaire du domaine). La nouvelle salle, d'autre part, pourrait utiliser la chaufferie de l'actuelle Place des Arts et les utilisateurs pourraient stationner leurs véhicules dans les grands espaces de la Place des Arts elle-même et du Complexe Desjardins. Il n'a pas rejeté la possibilité que des unités d'habitation viennent combler le vide des grands espaces qui resteraient encore sur ce terrain dont la vocation multifonctionnelle est souhaitable.

Somme toutes, a conclu M. Joron, après l'insuccès des péripéties actuelles il y aurait lieu que la salle de concert « rentre au bercail ».

Cette proposition, il faut le signaler, n'a pas réjoui le directeur de l'Orchestre, M. Zarin Mehta, qui parlait parfois d'un regard sombre. M. Mehta, qui est membre du panel du *Comité consultatif*, a réitéré hier son désir de voir la salle de concert s'implanter dans le centre commercial.

Downtown project 'wasteland' or 'wild success'

By ANN LAUGHLIN
of The Gazette

Backed by a picture-window view of McGill College Ave. sweeping up to the mountain, a special committee began hearings in a downtown hotel yesterday on a project that could radically change that vista.

Nineteen presentations were made as part of a \$150,000 review of the \$120-million McGill College shopping mall and office complex.

Urban planning and heritage groups said the project, connected indoors to major department stores, would leave St. Catherine St. a wasteland of video arcades as shoppers were sucked into the centre's 175 stores.

Cultural groups said the centre is not a grand enough home for the Montreal Symphony Orchestra (MSO).

And local businessmen said the centre would be a wild success just as it is.

The developers, Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto, put the project on hold following public protests over the design and its impact on the downtown area.

Committee chairman Pierre Goyette, president of Montreal's Chamber of Commerce, said yesterday the committee — which in-

cludes business, urban planning, academic and heritage group representatives — is independent, even though Cadillac Fairview is picking up the tab for the study.

The review will also include consulting firm surveys of the project's impact on traffic and commercial activity on St. Catherine St. as well as proposals for design changes.

"We have no guarantee whether our final report, which we will produce by Sept. 12 at the latest, will be accepted by the developers or the city, so we may be doing all this for nothing but we hope not," said Goyette during a break in the hearings.

"We are optimistic," the chairman added.

Sessions were frequently drowned out by the din from an adjacent ballroom, where Prime Minister John Turner was making an election campaign appearance.

Heritage Montreal official Michel Yergeau deplored the fact that the developer, not the City of Montreal, is conducting the hearings, and that they are being held in midsummer, when most people are away on vacation.

Christophe Caron of the Groupe d'intervention urbaine de Montreal summed up the position of most of the urban planning groups which ex-

pressed their views yesterday.

He said he feared that, with its aerial and underground links to major department stores and rumors of other such linked projects, the Cadillac Fairview centre would spell the deterioration of St. Catherine St.

He recommended that the final design include more shops with access at ground level.

But Morton Brownstein, president of Brown's Shoes, said the shopping centre would force its neighbors to become more proficient and attractive. This was happening in the area around Toronto's Eaton Centre, another Cadillac Fairview project.

He said the "incredibly successful" Eaton Centre would not have been built without links to Eaton and Simpson's. In Montreal, such covered connections are essential when the weather turns bad.

Brownstein said the McGill College centre would be a "huge success" with Montreal's shopping public the way it was originally designed — with covered aerial links to both Eaton and Simpson's stores. People opposed to the project were "oddballs and freak-nicks."

"Do these heritage groups oppose cancer research because cancer was a part of life at the turn of the cen-

tury?" Brownstein asked.

Lionel Lallonge, an insurance broker located in Les Terrasses, also supported the Cadillac Fairview design including its 26-storey office tower. He said it was the type of business development promised but never delivered when he became a tenant in the area.

However, he suggested the project be encircled by one-way streets to ease traffic congestion. On a busy shopping night such as Thursday, it can take an hour to get out of the parking garage under Les Terrasses.

Urbanist Caron said that any design must leave room for the broadening of McGill College Ave. to 120 feet. Aside from Dominion and Phillips Squares, he said, there are no major public spaces in the downtown area.

Guy Joron, president of the Place des Arts board, said that with growing audiences for the MSO and the Montreal Opera company, the two would not be able to continue sharing Salle Wilfrid Pelletier by the end of the decade. He said there would not be enough dates to accommodate them, the ballet and stage shows.

"But the MSO is one of the prestige components of Montreal's cultural life and we must not treat its

locale lightly," he said.

Joron said that he would prefer to see the orchestra in its own free-standing building on provincially owned land north of Place des Arts. There, it could take advantage of the plumbing, heating and parking facilities of the present cultural enclave.

Zarin Mehta, the orchestra's managing director and a member of the Cadillac Fairview special committee, reminded Joron that the provincial government had allocated \$30 million for a new MSO concert hall within the McGill College plan.

Even if the orchestra could hang onto that grant, it would still have to raise at least another \$25 million to build a separate building. He wondered where it could get that kind of money, with capital fund-raising campaigns currently going on for hospitals and universities.

Andre Gervais, vice-president of the MSO's executive committee, said the orchestra "unequivocally" supported its inclusion in the shopping centre because its central location would make it accessible to more people.

He said concert hall designs that are still being worked on would give the hall an impressive position — linked with, but dramatically separate from, the shopping mall.

Le projet de la société Cadillac Fairview

La maison de l'OSM doit se distinguer dans le paysage urbain

ALAIN DUHAMEL

Dans l'ensemble des points de vue exprimés à la première journée d'audiences publiques du Comité McGill College, il se dégage une préoccupation commune à l'égard de la visibilité de la maison de l'Orchestre symphonique de Montréal.

«Ce genre de bâtiment doit jouer un rôle de repère et ne peut être caché à l'intérieur», a déclaré le professeur Ron Williams, architecte paysagiste à l'université de Montréal.

Confiner la maison de l'OSM à l'intérieur d'un ensemble immobilier plus vaste reviendrait, selon la fondation Héritage Montréal, à banaliser une institution culturelle dont la notoriété et le rôle dans la vie culturelle montréalaise ne font aucun doute dans l'esprit de tous. Cette maison ne doit pas se réfugier derrière une façade anonyme, mais, au contraire, avoir son pignon sur rue distinctif, visible et lisible dans le paysage urbain.

Hors de cette préoccupation commune, le Comité McGill College a devant lui une diversité de points de vue qui s'adressent tout autant à la Ville de Montréal — plusieurs intervenants ont noté son absence — qu'au promoteur, la société Cadillac Fairview.

Le Comité, présidé par MM. Pierre Goyette, président de la Chambre de commerce de Montréal, et Stephen Cheasley, du Bureau de commerce de Montréal, a pour mandat de recommander à l'administration municipale un plan directeur d'aménagement de l'avenue McGill College. Il dispose d'un budget d'environ \$150,000, fournis par le promoteur, et a entrepris, en plus des audiences publiques, une série d'études



Guy Joron

sur divers aspects du projet. Il se propose de publier un rapport préliminaire à la mi-août qu'il soumettra de nouveau à la consultation publique et compte produire son rapport final à la mi-septembre.

Le projet de la société Cadillac Fairview consiste à construire dans le quadrilatère formé de la rue Sainte-Catherine, de l'avenue McGill College, de la rue Manfield et du boulevard Maisonneuve, un vaste ensemble immobilier comprenant une tour à bureaux, près de 200 établissements commerciaux, des salles de cinémas et la maison de l'OSM pour laquelle le gouvernement québécois contribue \$30 millions.

Le projet remet en cause des politiques municipales établies depuis longtemps, notamment l'interdiction de construire des passerelles aérien-

nes entre des immeubles, et le projet d'une avenue McGill College aménagée en grand boulevard reliant la Place Ville-Marie au campus de l'université McGill, au pied du Mont-Royal.

Le Groupe d'intervention urbaine de Montréal (GIUM) croit que, pour l'heure, le débat doit s'intéresser aux orientations d'aménagement du centre-ville avant de se préoccuper du lieu de la maison de l'OSM et de la qualité architecturale de l'ensemble immobilier. «Nous craignons en effet que ce projet ne soit le précurseur d'un vaste mouvement d'intériorisation de l'activité commerciale du centre-ville», a affirmé M. Christophe Caron, porte-parole du GIUM dont le point de vue demeure l'un des mieux articulés. Nous croyons fermement qu'une telle tendance aura des répercussions fort négatives sur l'activité commerciale de la rue Sainte-Catherine, et dévalorisera la rue comme lieu d'échanges, de communications et de déplacements. Nous n'avons qu'à regarder le boulevard Maisonneuve, entre Bleury et Peel, pour imaginer la rue Sainte-Catherine dans cinq ans.

Un homme d'affaires, M. Morton Brownstein, président de Brown's Shoes, affirme un point de vue tout à fait opposé. «Toute modification au projet de Cadillac Fairview diminue ses chances de succès» a-t-il dit en pariant que l'arrivée de quelque 200 nouveaux établissements commerciaux stimulera le commerce sur la rue Sainte-Catherine au lieu de l'étouffer, comme le prétendent plusieurs opposants au projet.

Aux yeux du Comité de promotion économique de Montréal, le comportement de l'administration municipale dans cette affaire a compromis

les règles du jeu imposées à tous les autres investisseurs lesquels ont cru à ses intentions d'aménagement. En les modifiant pour accommoder un promoteur immobilier, elle dévalue les investissements déjà engagés et met en péril la promotion économique de la ville auprès des investisseurs à long terme.

Le président de la Régie de la Place des arts, M. Guy Joron, estime que l'OSM mérite un immeuble qui lui soit propre d'autant plus que, compte tenu du développement de l'Opéra de Montréal et de l'orchestre, la salle Wilfrid-Pelletier ne pourra les accueillir tous les deux pendant longtemps encore. À son avis, l'OSM pourrait fort bien s'établir sur le terrain de l'ancienne École technique, au nord de la Place des arts, à des coûts comparables à ceux de l'avenue McGill College. Le terrain appartient au gouvernement québécois et l'OSM pourrait se servir du stationnement, de la billetterie et de la chaufferie de la Place des Arts.

Le mouvement Sauvons Montréal aurait préféré qu'un comité tout à fait indépendant des intérêts en cause dirige la consultation publique et ait suffisamment de temps pour la mener sérieusement et convenablement à terme. «Nous avons de sérieux doutes concernant la capacité du comité actuel de se prononcer sur toute l'agame des options de design ou d'évaluer les impacts économiques si l'on considère le très net conflit d'intérêt de certains de ses membres», a déclaré M. Joshua Wolfe, porte-parole du mouvement en souhaitant que l'échéancier que le Comité s'est imposé puisse s'allonger de manière à prendre le temps d'examiner au fond toutes les orientations d'aménagement.



The old street signs

In the days when a British garrison was in Montreal, young officers "were always at some prank to kill time." One evening several of them were strolling about the streets. They came to the spot where St. Lawrence St. (later to be known as St. Lawrence-Main) led to Lambert Hill.

There they gathered under a druggist's sign. This sign (a big wooden mortar and pestle) projected several feet above the sidewalk. It hung from a strong iron bar.

The officers had some prank in mind. Perhaps they intended to steal the sign and make off with it as a sort of trophy. One of the officers was hoisted on the shoulders of the others. He grasped the iron bar and swung himself astride it.

No sooner was he in this position than someone shouted "Police!" His brother officers scattered and vanished.

Police came running to the spot. The young officer astride the bar was out of reach — several feet over their heads. The situation became ridiculous. The police stood staring up at him. He sat staring down at them. Somehow, in the end, the police got him down.

What charge?

The puzzle then was what charge to bring against him. Nothing had been stolen, nothing damaged. All he had actually done was to sit astride the iron pole of a druggist's sign. He was judged more mischievous than criminal, and dismissed with a reprimand.

An incident such as this gives a glimpse of the appearance of Montreal's streets more than a century ago. This druggist's big wooden mortar and pestle would have been one of hundreds of signs projecting on iron bars over the sidewalks.

These signs were symbols. The aim was to do without words. Words could not be read easily, if at all, from a distance; and in those days illiteracy was not uncommon. A simple sign, signalling at a glance the nature of a business or

profession, would guide customers clearly to the door.

The same aim is seen today in the design of the logo — a wordless symbol used to represent a business, profession or institution. A logo is more sophisticated than the old wooden sign; but both serve the same purpose. They identify by a single image.

The 19th century was the great age of the street sign in Montreal. On the city's business streets the pedestrian had signs over his head all the way.

The form of most signs was traditional rather than original. Identification was more certain when the symbols had become fixed and agreed upon.

A big wooden boot was the sign of the shoemaker. Tex Dawson has sketched an old example of the 1880s; it was on a shop on St. Paul St., a little east of Bonsecours Church.

A huge wooden knife indicated a cutler; a pair of shears, a tailor; a big hand, a glover; a barrel, a brewer; a huge gold molar, a dentist; a pair of eyes peering through spectacles, an optician.

Hardware merchants displayed enormous hammers. Sellers of music and musical instruments put up a wooden lyre or harp. Furniture dealers, in later Victorian days, had signs more complete than others. They hung oversized rocking chairs above the sidewalk.

Tradition had at times stabilized these images, even after fashions changed. A big wooden hat, of the distinctive "stovepipe" type, always symbolized a hatter's shop. Such a hat was known as "a beaver." It dated back to the days when beaver skins were used in making the tall hats.

In later years, felt was replacing beaver. Hats took new shapes. Yet the old beaver type of stovepipe hat remained as the sign of the hat shop. In the same way, a bonnet remained the symbol of the milliner, long after bonnets had gone out of fashion.

An example of far longer fashion was seen in the three wooden balls of the pawnbroker. These

were derived, it was believed, from the coat-of-arms of the Dukes of Medici. From their estates in Florence and Tuscany, had come many of the early bankers. These bankers advanced money on valuable goods, as did the pawnbrokers of later times.

Not all street signs were of wood. As far back as 1688, a proclamation by Judge Migeon de Bransat in Montreal declared that every tavern must hang a bough of a tree or bush outside. This requirement was made to cover the whole of New France by a later "ordonnance" of Intendant Dupuy.

It was an ancient custom, being applied locally. It apparently originated in Rome, later spreading across Europe and into England. It gave rise to a proverb: "A good wine needs no bush" — a tavern offering good drinks did not need a sign.

'Natural' sign

Another example of a "natural" sign, not carved from wood, was the sheep's tail hung over the door of tanners. William Dean Howells, the American novelist, saw many of them above the doors of the tanneries of Côte des Neiges village, on his visit about the middle of the 19th century.

Though wood was not used exclusively, it prevailed in sign-making. It lasted long. It could be shaped in any form. It could be painted in vividly attractive colors.

Orders for shop signs of any designs could be filled without difficulty. Montreal's Victorian years were the age of the woodcarver.

The demand was wide; the number of craftsmen was high. Furniture was being elaborately carved. Figureheads were needed for sailing ships. Builders required woodcarving for cornices, balconies, window frames, newel posts, capitals for wooden columns.

As the Victorian age advanced, some shop-keepers were demanding more ambitious street symbols — not for signs only but life-size figures. The biggest demand came



Montreal streets of a century ago were made picturesque by merchants' signs.

from tobacconists. They wanted the so-called "Cigar Store Indians."

A life-size Indian chief, or Indian "princess," arrested the attention of passersby. These carved figures were almost startling, as they stared into the street with their impassive faces, while holding a bunch of wooden cigars in one hand.

A man named Chichester was credited with introducing the cigar store Indian. It happened in New York in 1850. The idea was natural enough, as the Indians had taught Europeans the practice of tobacco smoking. By the end of the century these wooden Indians had become almost the standard tobacconists' symbol throughout North America.

Carved life-size figures were not for tobacconists only. Other

figures were made for other businesses.

From 1870 till 1900, a wooden admiral in uniform was displayed on Notre Dame St., at the shop of Hearn & Harrison, dealers in nautical instruments. A life-size wooden sailor, in white uniform with round hat, was long at a sailors' inn on Commissioners St.

By the late 1890s, the wooden street signs of Montreal were rapidly disappearing. Some accidents had happened. Heavy signs had broken away from their supporting poles. They had crashed on the heads of pedestrians beneath. A civic bylaw discouraged their use in future.

The disappearance of the signs did not go unregretted. They had lent an undoubted picturesqueness to trade and commerce. Rev. J. Douglas Borthwick, long the rec-

tor of St. Mary's Anglican Church in Montreal, was writing in 1897:

"No doubt when all the signs and signboards disappear, the streets will look bleak and barren for some time. How silent it will feel at midnight, especially when the wind blows, and there are no signs to shake and creak on their hinges? What a difficulty in finding out the shops one wants to go to, and how, above all, mostly everybody, and especially the old people, will grumble..."

The MSO's new concert hall: It looks like now or never

By ERIC McLEAN
Gazette Music Critic

They say it is simply suspended for a year, but it is obvious that the Cadillac-Fairview project — which includes Montreal's planned new concert hall — is in serious trouble. Public hearings are now being held — they began on Thursday of this week — at which a number of the objections to the plan will be heard and presumably answered. But the promoters of the scheme are being discouraged by the quantities of un-informed opposition.

Even the Quebec minister of cultural affairs, Clément Richard, was heard to say, around the end of June, that the project was dead, but this pessimistic view was obviously influenced to a large degree by politics. The provincial government had committed itself to a grant of \$30 million, and they were not about to risk it on what now appeared to be a see-saw operation.

Situation critical

The situation is now critical, there's no doubt about it. But the project is not yet dead in spite of the efforts of its opponents to do it in.

That conclave of "20 top executives" who expressed some doubts about the plan last month included a number of old Montreal family names — Drummond, Culver and Birks to name only three. Some of these people, it should be pointed out, have strong connections within what we used to call the Square Mile, the area bounded by Guy and University, Sherbrooke and Pine.

It is interesting to find them showing such an interest in conservation and "appropriate" urban development. But I'm curious to know where they were when their grandfathers' houses were being torn down in the '50s and '60s, right, left, and centre, on Simpson, Redpath, upper Drummond, and so on, to be replaced by characterless highrises that hid much more of our mountain than the Cadillac-Fairview project. Some of the finest domestic architecture in North America was destroyed by that development which,

it should be pointed out, was presided over by the present city administration.

If I have avoided commenting on the problems besetting the Cadillac-Fairview proposal until now, it was because everyone and his brother was getting into the act, and the newspapers were filled with such floods of material that what I perceived to be the essentials were lost in the wash.

Even Neil McKenty found it to be a suitable subject for his people's phone-in show on CJAD the other day, and he himself did his best to torpedo the concert hall, with his frequent reference to an "elitist" project.

Those who send letters to newspapers or who phone radio stations obviously do not realize the degree of danger that faces the project. They seem to believe the matter will be cleared up if the proper site is found, and they propose a wide variety of alternate locations . . . the Turcot yards, the Angus shops, the Old Port, the lookout on Mt. Royal, and even Jeanne Mance park near Sir Georges-Etienne Cartier's statue, if you can believe it.

In spite of the claim to the opposite by the present city administration, Montreal is one of the most deprived communities in the country so far as parks are concerned, and most Montrealers would oppose any move to reduce our greenery even further. It's enough that they have all but destroyed Viger Square this year with those grotesquely ugly concrete bunkers.

Basic premise

It seems to me that it is important to re-assert a basic premise once more: The Montreal Symphony Orchestra needs its own concert hall. This is not simply a caprice on the part of Charles Dutoit. It is a need that made itself felt well before his arrival. But now that our orchestra has taken on such international importance under his direction, this is the right time to press for more appropriate accommodation. Even the Quebec government recognizes this,

hence the offer of \$30 million towards the project.

There is nothing elitist about this. I assume that concerts are not McKenty's bag, otherwise he would know that the tickets to the Montreal Symphony Concerts are, in fact, as low as or lower than what pop music fans pay to hear their favorite rock star at the Forum. More, since the arrival of Dutoit, the orchestra has become more accessible to all citizens of Montreal than at any time in its history. Do you imagine that the estimated 40,000 people listening to a free concert in Ahuntsic Park last week regarded it as elitist?

And if the orchestra owned its hall, the chance of passing on the savings to the public are obvious.

Amusement tax

What savings, you ask?

In spite of the fact that, in the late 1950s and early '60s, more than half the money for the new Salle Wilfrid Pelletier was raised in the form of donations from private sources, the government-appointed administrators now run the building as if it were Hydro-Québec: If it is not obliged to show a profit, its losses must be minimized by soaking the tenants on the one hand with extravagantly high rents, and the public on the other hand with the amusement tax.

Salle Wilfrid Pelletier charges one of the highest rents in North America (it was actually the highest for a while, but was beaten out by Roy Thomson Hall in Toronto).

At present, the orchestra cannot rehearse on the stage where it plays. Rehearsals are confined to a subterranean room under the walkway that joins Place des Arts to Complexe Desjardins.

Needless to say, the acoustical conditions are not remotely the same.

What the Montreal Symphony Orchestra was about to receive, before all these objections were raised, was, quite simply, its own concert hall, a concert hall in which it could rehearse and play at will: A concert hall it could lease out to other musi-

cal organizations when the MSO was not using it.

It would be *only* a concert hall, not a multi-purpose theatre like Salle Wilfrid Pelletier. Its sole function would be to house great music.

To ensure the best possible design, one of the finest architects in the country, Ray Affleck, was engaged. This is the same man who made such a uniquely harmonious combination of the old and the new in the recently completed Alcan project on the south side of Sherbrooke St., between Drummond and Stanley.

It should be emphasized again that Affleck is not the architect of the Cadillac-Fairview project, but only of the concert hall within the larger complex.

If the critics succeed in scuppering the plan, you can be sure that the Montreal Symphony Orchestra will not receive such an offer again within our lifetimes.

Objections have been raised about the location. A concert hall shouldn't be mixed in with a heterogeneous collection of shops and offices, but should stand on its own. But this sort of urban mixture is the very thing that town planners encourage these days. It is a kind of mutual support situation, with the concert hall benefitting the restaurants and the other shops in the area. The parking space beneath the complex would serve the commercial outfits during the day, and the concert hall at night.

Social problems

If the hall were built on its own site, it almost certainly would cost four times as much.

Jane Jacobs, the author of *The Life and Death of Great American Cities*, pointed out that the ideal community was the one with a great mixture of occupancies. The area that becomes over-specialized, be-



Gazette, James Seeley

The MSO has lined up leading architect Ray Affleck for proposed new concert hall — but will he ever get to build it?

comes deserted at certain hours of the day, creating serious social problems.

This is what happened to downtown Cleveland and Detroit, where every attempt is being made to introduce a greater variety of occupancies in the city core.

Montreal is fortunate in having retained an active city core, with a mixture of residences (mostly apartment buildings), service businesses (grocers, cleaners, restaurants, etc.), along with the offices.

A concert hall is ideally situated in the midst of such a social mixture, and it contributes to the activity of the area, thus ensuring its stability and safety.

It should be kept in mind, too, that the concert hall is ancillary to the Cadillac-Fairview plan and not the

other way around. It would be foolish to expect them to change the location of the project to suit some imagined need of the concert hall users.

And what about a concert hall on the upper floors of a building? With modern construction methods that can hardly be considered a serious problem, and there are a number of precedents. The one that comes immediately to mind is the building of the Chicago Symphony.

Since this is the most critical period for the proposal, Montrealers would do well to give it their most serious consideration. This kind of opportunity will not come our way again.

MÊME S'IL POURRAIT EN VENIR À DIRIGER UN DEUXIÈME ORCHESTRE

Dutoit espère toujours avoir sa salle de concert

■ Charles Dutoit n'écarte pas l'idée de diriger un jour un orchestre d'une autre ville en même temps que celui de Montréal, mais la question ne se pose pas pour maintenant.

ANDRÉ NOËL

« C'est dans la mesure du possible », a-t-il dit, laconique, alors qu'il était interviewé sur cette éventualité, vendredi soir, à son arrivée à l'Île Sainte-Hélène où il a donné un des derniers concerts de la 50^{ème} saison de l'OSM.

Avec tous les déboires que connaît le projet de la construction d'une salle de concert, un projet qui tient à cœur à M.

Dutoit, bien des Montréalais craignent la désertion de leur chef d'orchestre. Et c'est un secret de polichinelle que bien des orchestres aimeraient mettre la main sur M. Dutoit. Celui-ci affirme cependant qu'il n'a nullement l'intention de quitter Montréal, malgré les problèmes qui entourent la construction de la salle de concert.

Il est par ailleurs très confiant que la salle sera construite bientôt. « Elle le sera, a-t-il assuré. Tout le monde en reconnaît maintenant la nécessité. Le gouvernement va participer au financement, même si le ministre (Clément Richard) émet des doutes. »

Le ministre des Affaires cul-

turelles lui-même, Clément Richard, avait implicitement fait part de ses inquiétudes lorsque Cadillac Fairview a annoncé, il y a quelques semaines, le report de la construction du complexe de l'avenue McGill College qui doit abriter la salle de concert.

M. Dutoit est lié à l'OSM par contrat pour plusieurs années, mais, en théorie, rien ne l'empêcherait d'être le directeur artistique de deux orchestres à la fois.

Un de ses prédécesseurs, Zubin Mehta, le frère de l'actuel président du conseil d'administration de l'OSM Zarin Mehta, a déjà dirigé l'OSM et l'orchestre de Los Angeles en même

temps, dans les années 60. Il dirige maintenant l'orchestre de New York.

Zarin Mehta est confiant

Interrogé sur la désertion éventuelle de son chef d'orchestre, le président du conseil d'administration, Zarin Mehta, a simplement déclaré : « On espère le garder ! »

M. Mehta, qui est l'un des plus ardents défenseurs du projet de Cadillac Fairview, partage la confiance de Charles Dutoit face à la réalisation de ce projet.

La directrice adjointe, Madeleine Panaccio, a souligné de son côté que c'est au prix d'années d'efforts que M. Dutoit a

mené l'OSM aux sommets de la gloire.

« C'est un travailleur acharné. Les concerts ne sont qu'une petite partie de son travail : il y a les répétitions, les auditions, les longues préparations. »

Selon elle, la discipline à laquelle s'astreint M. Dutoit l'empêcherait de s'éparpiller entre deux villes.

« Et puis, il a créé une osmose avec son orchestre et Montréal, a-t-elle ajouté. Voilà quelque chose de précieux. »

Après son dernier concert de la saison à l'église Notre-Dame jeudi prochain, M. Dutoit se rendra dans quelques villes américaines. « Pour le travail, a-t-il dit. Pas pour des vacances ! »

Richard préfère maintenant loger l'OSM derrière la Place des arts

■ Le ministre des Affaires culturelles incline à croire que l'implantation de la salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal sur un terrain appartenant à l'État, derrière la grande salle Wilfrid-Pelletier de la Place des arts, serait la meilleure solution.

JEAN-PIERRE BONHOMME

LA PRESSE apprend en effet que M. Clément Richard verrait d'un oeil moins favorable qu'avant l'installation d'une salle de concert dans l'environnement d'un centre commercial, en raison des difficultés et des délais qu'entraîne ce projet controversé.

Rappelons que le gouvernement du Québec a déjà autorisé l'octroi de \$30 millions à la construction d'une salle de concert de type européen, à l'arrière d'un centre commercial devant être construit rue Sainte-Catherine par la compagnie immobilière Cadillac-Fairview. L'ensemble de ce projet a toutefois soulevé,

pour des raisons d'aménagement urbain, de vives protestations dans plusieurs couches de la population.

Comme le projet Cadillac-Fairview est devenu problématique, le gouvernement du Québec recherche des solutions de rechange. Celle qui retient davantage son attention a été présentée jeudi dernier par le président de la Régie de la Place des arts, M. Guy Joron, lors des premières audiences publiques du Comité consultatif pour le design du secteur McGill College. Ces audiences se tiennent à l'initiative des promoteurs; elles ont pour but de déterminer s'il est possible d'établir un consensus sur la nature du projet.

Personnalité propre

La régie propose de créer la nouvelle salle dans le giron de ses équipements actuels, ce qui permettrait à l'édifice d'avoir sa personnalité propre. La nouvelle salle de l'OSM pourrait faire partie d'un réaménagement de l'ensemble d'un grand terrain situé au nord de la Place des arts,

rue du Président-Kennedy, mais l'immeuble serait parfaitement identifiable, ce qui est impossible dans le plan Cadillac-Fairview, soutient la régie.

Cet argument, soulevé par plusieurs critiques, a impressionné le gouvernement.

M. Joron avait également soutenu, jeudi, que le coût de construction d'une salle autonome serait comparable à celui déjà établi pour le projet Cadillac-Fairview. Il avait fait valoir que la nouvelle salle pourrait être chauffée par les bouilloires de la Place des arts et que les surfaces de stationnement actuelles de la Place des Arts et du Complexe Desjardins sont assez grandes pour accueillir le nouvel achalandage. Il ne serait pas nécessaire, au surplus, de faire les frais d'un investissement au titre des terrains, ces derniers appartenant déjà au gouvernement.

Drapeau

On croit savoir en outre que le maire de Montréal, M. Jean Drapeau, favoriserait une implantation de la nouvelle salle de concert dans le quadrilatère situé

immédiatement à l'est des immeubles de l'Université du Québec à Montréal et borné par la Place Dupuis. Ce terrain sert actuellement aux fins du stationnement automobile à but lucratif. Cette idée ne paraît pas avoir le même poids que celle de la Régie de la Place des Arts, toutefois, car l'implantation d'une nouvelle salle a un caractère national qui engage les fonds de la province toute entière.

Il y a lieu de rappeler ici que M. Joron a justifié la pertinence d'une nouvelle salle de concert en soulignant la rapide croissance de l'Opéra de Montréal. Les producteurs de l'opéra, a-t-il fait valoir jeudi dernier, prévoient de faire passer leurs productions de quatre à six d'ici à 1986. Si c'était le cas, a-t-il dit, il serait difficile d'accorder des salles de répétition aux deux sociétés. Entretemps, et pour une année supplémentaire après la date d'ouverture prévue du projet Cadillac-Fairview, ajoute-t-il, l'actuelle Place des Arts pourra facilement répondre à tous les besoins.

**MAISON DE
L'OSM:
CHANGEMENT
DE CAP?**

QUÉBEC (PC) — Les libéraux se félicitent de l'option qui serait maintenant favorisée par le ministre des Affaires culturelles concernant l'emplacement de la maison de l'Orchestre symphonique de Montréal.

Dans un communiqué émis mardi, le porte-parole du Parti libéral en matière d'Affaires culturelles, M. Roma Hains, s'est réjoui du changement de cap du ministre Clément Richard.

Un quotidien montréalais annonçait dans son édition de mardi que le ministre verrait d'un moins bon oeil l'établissement de la maison de l'orchestre sur l'avenue McGill College, au centre-ville montréalais.

Le ministre pencherait plutôt pour la construction de la maison sur un terrain appartenant à l'Etat, à proximité de l'actuelle Salle Wilfrid-Pelletier, derrière la Place des Arts.

La maison de l'OSM

Les libéraux invitent Richard à retenir la solution de la PdA

QUEBEC (PC) — Les libéraux se félicitent de l'option qui serait maintenant favorisée par le ministre des Affaires culturelles concernant l'emplacement de la maison de l'Orchestre symphonique de Montréal.

Dans un communiqué émis mardi, le porte-parole du Parti libéral en matière d'Affaires culturelles, M. Roma Hains, s'est réjoui du changement de cap du ministre Clément Richard.

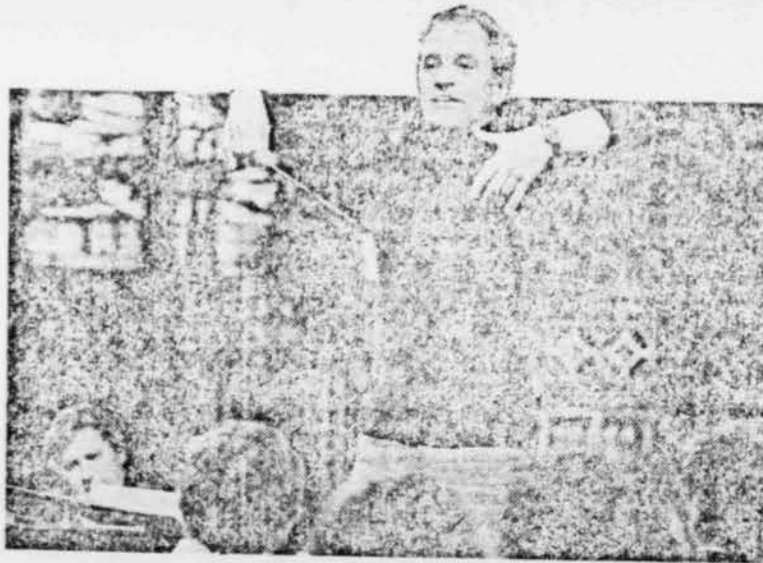
Le ministre verrait d'un moins bon oeil l'établissement de la maison de l'orchestre sur l'avenue McGill College, au centre-ville montréalais. Il pencherait plutôt pour la construction de la maison sur un terrain appartenant à l'État, à proximité de l'actuelle Salle Wilfrid-Pelletier, derrière la Place des Arts. Cette so-

lution avait été prônée par le président de la Régie de la Place des Arts, M. Guy Joron, lors des audiences publiques du Comité consultatif pour le design du secteur McGill College.

Jusqu'à présent, on semblait favoriser le projet de la firme torontoise Cadillac-Fairview, visant à établir la maison de l'orchestre au coeur d'un centre commercial, sur l'avenue du centre-ville.

Le gouvernement a déjà autorisé l'octroi d'une somme de \$30 millions pour la maison de l'OSM.

«J'avais souligné l'importance de tenir compte d'un plan cohérent pour que le projet soit acceptable et pour protéger la renommée de la Place des Arts», signale dans son communiqué le député libéral de Saint-Henri.



Charles Dutoit is making the MSO more famous.

MSO deserves the best

With the controversy created by the location of the Montreal Symphony Orchestra's future home in a commercial shopping complex, I believe that Eva Prager's idea of the "Quartier-general, Service d'Incendies" on Fletcher's Field (Letters, July 17) offers the most imaginative alternative and an excellent choice indeed.

We Montrealers should be proud that, finally, our beautiful "world-class" city has become famous for its symphony orchestra, amongst many other things Montreal has to offer to people from around the

world.

I hope Charles Dutoit will support Mrs. Prager's suggestion. After all, it was he who exposed the Montreal Symphony Orchestra, with its high standard of performance, to Europe earlier this year.

The future home of our MSO deserves a prominent location and should not be hidden and lost in a second-floor location of a commercial complex.

MAX ROEHL
Montreal

Half loaf looks good

The plans for a combined concert hall and retail complex on McGill College Ave. may have generated few recent headlines. But in this apparent lull of summer a victor in the controversy is emerging: the public.

With the developer, Cadillac Fairview Ltd., having delayed construction so as to hold public hearings on its plan, the people of Montreal are for the first time in memory actually getting a crack at speaking out on a matter of concern.

It is true the hearings are being held by the developer itself rather than by city hall. That is a shame. Every other major city government in North America holds hearings at which the public can give views on particular issues.

But regardless of who is sponsoring them, these hearings still represent an unprecedented public forum — and half a loaf is better than none.

Indeed, this half loaf looks of remarkably high quality. In setting up an ad hoc committee to hold the hearings and make recommendations by mid-September, Cadillac Fairview invested that body with credibility: A majority of the panel's seven members represent groups critical of the firm's plans.

At last Thursday's open hearing, 19 groups or individuals testified, creating a precedent for public consultation. One hopes that this will help make it hard for Mayor Drapeau to forge ahead again on a controversial issue without heeding public opinion. He should create committees of city council to hold such hearings.

But even if this never happens, the public is still coming out ahead.

There is no question that any negative impact on nearby merchants of the 175-store complex will now be anticipated, since the committee is examining that hitherto-ignored aspect. The concept of the concert hall, too, can only improve with all the attention it is getting. Indeed, Cadillac Fairview is showing a willingness to compromise on some key issues.

What's more, the delay in construction is allowing other parties to give fresh thought to other sites for a concert hall. For example, Quebec's cultural affairs minister, Clément Richard, is now considering a location behind Place des Arts.

Regardless of what is eventually decided, the public now knows the decision will be one that has weighed all views. In the history of urban affairs here, that's a rare triumph in common sense.

A propos du projet Cadillac-Fairview

Halte aux bâtisseurs iconoclastes

Les Montréalais peuvent se réjouir du report sine die de la réalisation du projet Cadillac-Fairview (LA PRESSE, 11 juillet) et envisager avec optimisme la consultation semi-publique que les promoteurs immobiliers du même nom entreprennent (LA PRESSE, 12 juillet). Cela urgeait car, en vue de la construction d'une salle de concert pour l'OSM, au-dessus des quatre étages du complexe commercial de C.-F., avenue McGill College, le gouvernement du Québec avait promis d'allouer \$30 millions aux promoteurs, à la condition que la construction débute en août 84 et soit terminée pour août 86.

Mais certains signes donnent à penser que Québec pourrait bientôt considérer un autre emplacement pour la salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal. Par exemple, le 18 mai dernier, le ministre de la Science et de la Technologie, M. Gilbert Paquette, répondait à M. Paul Gérin-La-

joie, président de la Corporation du Vieux-Port de Montréal, qui lui reprochait sa décision d'installer la Maison des sciences et des techniques (MST) dans l'île Ste-Hélène plutôt que dans le Vieux-Port, que la salle de l'OSM pourrait y être construite. M. Clément Richard, ministre des Affaires culturelles, déclarait le 6 juillet que l'OSM devrait peut-être trouver un autre site pour sa maison. D'autre part, un nouveau projet a fait surface pour l'aménagement du quadrilatère compris entre Maisonneuve, Sainte-Catherine, Mansfield et McGill College. La Caisse de dépôt et de placement du Québec s'associerait avec la société Dreyfus pour la construction de deux tours à bureaux et d'une salle de spectacles, projet qui permettrait l'élargissement de l'avenue McGill College et éliminerait toute idée de construction de passerelles aériennes.

Quiconque s'est promené à Toronto a pu se rendre compte de

l'aspect qu'offrent ces passages aériens. À Montréal, la vue du Mont-Royal serait masquée par de tels passages piétonniers. Plusieurs sont déjà planifiés. Ainsi, l'hôtel Mont-Royal qui sera bientôt transformé en complexe commercial comprenant 150 boutiques, devrait être relié au magasin Simpsons par une passerelle enjambant la rue Metcalfe. Ce dernier serait également relié au complexe C.-F. par un couloir aérien au-dessus de la rue Mansfield. Simpsons bénéficierait certes de ces ponts: depuis un lustre les ventes de Simpsons Ltée ont chuté de 25 p. cent en termes réels et 305 employés de Montréal seront bientôt congédiés. Une autre passerelle est planifiée entre le magasin La Baie et un projet d'immeuble derrière la cathédrale Christ Church.

Au total, il y a trois projets de centres commerciaux verticaux pour le secteur McGill College. Deux-ci seraient liés aux centres

d'achats existants, de telle sorte que la rue Sainte-Catherine serait drainée de sa clientèle. Le Rassemblement des citoyens et des citoyennes de Montréal (RCM) craint qu'une série de passerelles unissent finalement la rue Peel à la rue Union. Cette formation politique manifeste sa vive opposition à ce type d'aménagement urbain. À l'origine, C.-F. voulait bâtir une de ces «passerelles» d'une largeur de 30 mètres au-dessus de la rue Mansfield. On parle maintenant de six-neuf mètres... Il faut garder à l'esprit que la rue Sainte-Catherine est l'un des plus beaux atours de Montréal. Montréal est l'une des seules villes au monde possédant encore une rue principale.

Plusieurs citoyens, dans la presse anglophone, se sont interrogés dernièrement quant au bien-fondé d'installer l'OSM avenue McGill College à cause des vibrations qu'on ressentirait parfois au passage des trains dans le tunnel du

C.N. qui se trouve juste au-dessous. Mais ce qui est encore plus étrange c'est d'installer l'OSM au faite d'un centre d'achats vertical en plein coeur de la métropole. Outre le Water Tower Place de Chicago (8 étages, cinéma de 1142 places), le complexe C.-F. (4 étages, salle de l'OSM de 2600 places) ne souffre pas de comparaison avec d'autres installations, à travers le monde, regroupant commerces au détail et «haute» culture. Par exemple, La Scala de Milan et le Covent Garden de Londres ne possèdent pas de liens architecturaux avec les commerces avoisinants. Sur la rive gauche du Saint-Laurent, la maison de l'OSM offrirait en même temps une fenêtre permanente sur le fleuve et un cadre serein pour les mélomanes. Le modèle de la salle de l'OSM est le Musikverein de Vienne. Ce sera donc une salle rectangulaire dotée d'un plafond plat ayant 57 mètres de longueur, 30 de largeur et 23 de hauteur.

Alors que les cathédrales du pro-

fit continuent de s'ériger selon la fureur gourmande de la spéculation, Montréal reste toujours sans schéma d'aménagement de son centre-ville. Son Administration reste indifférente à l'élaboration de répertoires de lieux à protéger, des corridors visuels à sauvegarder, etc... M. Jean-Claude Marsan, président de Héritage-Montréal, siégeant au «Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill College» vient d'annoncer que l'organisme qu'il dirige soumettra aux Montréalais un tel plan d'aménagement.

L'anarchie iconoclaste des bâtisseurs de cette ville doit cesser. L'avenue McGill College possède présentement une emprise de 40 mètres sur 90% de son parcours si on tient compte de la série de parcs de stationnement qui la borde. Il suffit de s'y balader pour épouser derechef le concept du mini-Champs-Élysées montréalais. Décideurs, promenez-vous-y!

Louis-Henri COMTE
Montréal

AVENUE ÉLARGIE, PASSERELLE ABANDONNÉE, ETC

Cadillac Fairview suivra les suggestions des critiques

■ La société Cadillac Fairview envisage sérieusement l'élargissement de l'avenue McGill à 120 pieds, l'abandon de la passerelle au-dessus de la rue

ANDRÉ NOËL

Mansfield et une façade architecturale distinctive pour la salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal.

Dans un premier rapport livré hier, le comité consultatif pour le design du secteur McGill College créé par Cadillac Fairview a résumé les mémoires présentés par une quinzaine d'intervenants.

Il se dégage des premières consultations une nette volonté d'élargir l'avenue McGill et d'articuler le complexe commercial de Cadillac Fairview au niveau de la rue, plutôt qu'à l'étage avec l'érection d'une passerelle comme le prévoyait le projet initial.

Le groupe de travail sur l'aménagement de l'avenue McGill comprend l'Orchestre symphonique, la Chambre de commerce, le Bureau de commerce, le groupe de conservation Héritage Montréal, le Centre canadien d'architecture, COPEM, des propriétaires d'édifices sis sur ou près de

l'avenue ainsi que des représentants de Cadillac Fairview.

Ce sont les nombreuses protestations contre les premiers projets du centre commercial qui ont incité le promoteur immobilier à organiser des consultations publiques.

Le directeur général du Bureau du Commerce, M. Alex Harper, a confié que le prochain projet suivra fort probablement les recommandations issues de ces consultations.

Une des principales préoccupations concerne la largeur de l'avenue McGill. Le premier projet de Cadillac Fairview prévoyait que l'avenue serait traversée par un gros passage piétonnier, alors que plusieurs intervenants souhaitent au contraire sa transformation en « Champs-Élysées » de Montréal.

C'est vers cette option que semble maintenant s'acheminer le promoteur.

M. Harper est par ailleurs in-

quiet de n'avoir aucune nouvelle du ministère des Affaires culturelles concernant sa contribution à la construction d'une salle de concert.

À la suite du report des travaux de Cadillac Fairview au début du mois, le ministre des Affaires culturelles Clément Richard avait déclaré qu'il allait peut-être envisager d'autres sites pour la salle de l'OSM.

« Quant à nous, la salle de concert fait toujours partie du projet de Cadillac Fairview », a dit M. Harper.

Le directeur du Bureau du Commerce trouve un peu « difficile » de tenir des consultations publiques sur l'aménagement urbain.

« C'est un processus un peu étrange pour des groupes privés. Ce genre de choses devrait peut-être être organisé par l'administration municipale, on ne sait pas. En tout cas, nous sommes ouverts aux critiques. »

Richard ne favorise aucun emplacement pour la salle de l'OSM

■ QUÉBEC (PC) — Le ministre des Affaires culturelles nie catégoriquement avoir pris une décision ou favoriser un emplacement en particulier pour la maison de l'Orchestre symphonique de Montréal.

Au cabinet du ministre, hier, on rappelait que M. Clément Richard n'a fait aucune déclaration publique et ne penche encore pour aucune solution quant au site de la future maison de l'OSM.

« La décision sera prise par le conseil des ministres », affirmait-on au cabinet.

M. Richard réagissait ainsi à une rumeur affirmant qu'il verrait d'un bien moins bon oeil, maintenant, l'établissement de la maison de l'OSM près d'un centre commercial, rue McGill College, au centre-ville montréalais.

On indiquait également que le ministre favorisait désormais la Place des Arts comme site de construction de la maison de l'orchestre.

MAISON DE L'OSM: AUCUNE DÉCISION FERME

QUÉBEC (PC) — Le ministre des Affaires culturelles nie catégoriquement avoir pris une décision ou favoriser un emplacement en particulier pour la maison de l'Orchestre symphonique de Montréal.

Au cabinet du ministre, jeudi, on rappelait que M. Clément Richard n'a fait aucune déclaration publique et ne penche encore pour aucune solution quant au site de la future mai-

son de l'OSM.

«La décision sera prise par le conseil des ministres», affirmait-on au cabinet.

M. Richard réagissait ainsi à une rumeur af-

firmant qu'il verrait d'un bien moins bon oeil, maintenant, l'établissement de la maison de l'OSM près d'un centre commercial, rue McGill College, au centre-ville montréalais.

On indiquait également que le ministre favorisait désormais la Place des Arts comme site de construction de la maison de l'orchestre.

Avenue McGill College

Le Comité entrevoit déjà la solution qu'il recommandera

CLAUDE TURCOTTE

Le Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill College pense « qu'une solution satisfaisante pour tous est à l'horizon ».

L'un des deux co-présidents du Comité, M. C. Stephen Cheasley, l'a soutenu en conférence de presse hier à la suite d'une réunion de près de cinq heures du comité avec les propriétaires d'immeubles de l'avenue McGill, et à la suite des consultations publiques qui ont eu lieu depuis la formation du comité.

Cette solution satisfaisante qui pourrait poindre à l'horizon devra, selon M. Cheasley, respecter dans ses grandes lignes les points majeurs qui se sont dégagés des représentations orales et des mémoires soumis lors des audiences publiques du 19 juillet. Ces sept points majeurs sont les suivants: l'avenue McGill devrait être large sur l'ensemble de son parcours et elle devrait faire une place égale à la circulation des personnes et des véhicules; la salle de concert devrait se distinguer de l'ensemble tant par son traitement architectural que par son caractère; on ne devrait pas aménager de passerelles piétonnières au-dessus de la rue Mansfield; le complexe commercial devrait s'articuler en interaction avec le niveau de la rue en permettant un accès direct aux magasins du rex-de-chaussée; depuis le pied de l'avenue, la perspective du Mont-Royal ne devrait pas être obstruée; le site constitue un lieu privilégié d'aménagement de notre centre-ville.

En fait, le comité s'en tient à l'hypothèse initiale d'un investissement de \$30 millions dans une maison de l'orchestre symphonique intégré à un complexe commercial. Il ne considère pas d'autres suggestions lancées depuis le début de la controverse, notamment celle de la construction de cette salle de concert dans le voisinage de la Place-des-Arts.

Outre les consultations publiques, le comité a donné des contrats à plusieurs consultants: le bureau d'architecte Peter Rose & Ass qui fournit les appuis techniques; la firme d'ingénierie Secor pour étudier les impacts de la mise en commun d'activités culturelles et commerciales; les firmes Desseau et Barton-Harrison pour

se pencher sur les problèmes de circulation; Hays Smith & Ass fait une étude sur l'impact commercial du projet. D'autres urbanistes et architectes indépendants seront consultés à l'occasion.

C'est le comité à même son budget de \$150,000 qui défraie le coût de ces études. Cette somme provient de Cadillac-Fairview. Le comité affirme avoir entière liberté et autonomie pour mener son enquête. Dans le rapport d'étape fait hier, on prévoit que le comité présentera un rapport intérimaire le 10 août et que d'autres consultations publiques portant sur le contenu du rapport auront lieu le 23 août au Reine-Elisabeth de 11 à 19 heures. Le rapport intérimaire, a mentionné M. Cheasley, devrait présenter des concepts servant à établir des critères d'aménagement de l'avenue McGill depuis la Place Ville-Marie jusqu'au campus de l'université McGill.

Sur la base de la deuxième ronde des consultations publiques qui auront lieu le 23 août, le comité entreprendra la phase finale de son rapport qui devrait être disponible le 13 septembre 1984. Ce rapport sera ensuite remis aux autorités municipales montréalaises.

Richard nie

QUEBEC (PC) — Le ministre des Affaires culturelles nie catégoriquement avoir pris une décision ou favoriser un emplacement en particulier pour la maison de l'Orchestre symphonique de Montréal.

Au cabinet du ministre, jeudi, on rappelait que M. Clément Richard n'a fait aucune déclaration publique et ne penche encore pour aucune solution quant au site de la future maison de l'OSM.

«La décision sera prise par le conseil des ministres», affirmait-on au cabinet.

M. Richard réagissait ainsi à une rumeur affirmant qu'il verrait d'un bien moins bon oeil, maintenant, l'établissement de la maison de l'OSM près d'un centre commercial, rue McGill College, au centre-ville montréalais.

On indiquait également que le ministre favorisait désormais la Place des Arts comme site de construction de la maison de l'orchestre.

Urban form is at heart of McGill College Ave. debate

By JOSEPH BAKER
Special to The Gazette

A decade ago, the brutal destruction of the Van Horne residence at the corner of Sherbrooke and Stanley Sts. marked a watershed in the struggle for the conservation of urban landmarks.

On another front, the battle over the six blocks of Milton Park put a halt to the march of the bulldozer and tipped the scales in favor of eventual rehabilitation.

The current debate over the future of McGill College Ave. may be an equally significant turning point.

At issue is not the width of a single street, a precious view. At the heart of the debate are the fundamental qualities of urban form.

Pattern of streets

The traditional city was based on a pattern of streets, varying from the widest tree-lined boulevard to the narrowest lane or alley. Streets connected to squares — broad and paved, soft and verdant, a Place d'Armes, a Carré St. Louis.

Boulevard, street, square: These were not abstract notions, traced on a planner's grid. They were — and are today — containers of human activity, no less real and formally defined than the architectural interior spaces — corridors, halls, salons — they so closely resemble.

Their coherence, their very existence depended upon the height, length, rhythms, proportions, materials — the architecture — of the building frontages that bordered or surrounded them.

Closely related to the structure of the street and square was a pattern of landholdings, a subdivision of property, that allowed enterprises of differing importance, size and stamp to share in the realization of a common façade, to participate in the creation of the city's face.

The building of Old Montreal followed a relatively standard construction formula: Bearing *mitoyen* walls with one or more rows of intermediate columns.

Yet to wander the lengths of St. Paul, Notre Dame St, or St. Jacques Sts. is to be treated to the infinite variety and invention of a constantly changing street architecture.

Banks, headquarters of shipping empires or national dailies; law-

yers, chandlers, customs brokers announcing their presence in robust and articulate forms and yet, by common assent, establishing a coherent public domain.

Many players, thus many entrances.

Around entrances there is movement, encounter. There is the mark of ownership, of display.

The act of entering is celebrated and reiterated by primal architectural elements: Columns, arches, vaults, pediments and entablatures.

Entrances are approached by steps, guarded by balustrades, sheltered by porticos. They are illuminated with lanterns, announced by bells and brass knockers, adorned with baskets of scented flowers... all signs of appropriation, of tenancy, the marking of territory.

But with property in the downtown core increasingly concentrated in the hands of a few powerful conglomerates, the underlying pattern of the traditional city is distorted, its fine grain coarsened, its streets virtually abandoned.

The vertical-package city shrouds all but its principal tenants under a cloak of anonymity. Filing them away under four-figure digits — 2020, 2050 — it has robbed the street of its function and signs of appropriation.

With few opportunities for entrance, the ground-floor level presents a sorry picture: Vacant lobbies, tired plants and travel posters. Worse, block-long podiums, punctuated by garage ramps and exhaust grilles, substitute for the lively order of the genuine street facade.

One does not enter the towers of McGill College Ave., de Maisonneuve Blvd. and J.F. Kennedy Ave., so much as sidle, skulk or stumble into them.

No shelter

In inglorious retreat from the sidewalk, they offer no greeting, extend no shelter. They incite but a hurried dash across a turgid residual space not one bit enhanced by the adoption of pretentious *soubriquets* — Place de la Confédération, Place Mercantile.

How aptly dubbed! To quote Robert: "*Mercantile — digne d'un commerçant cupide, d'un profiteur*" (fit for a greedy tradesman, a profiteer).

Forged by covert land assemblies, aided if need be by civic expro-

priation, the vaunted comprehensive development wipes out the possibilities for responsive architecture.

The unitary and almost instant nature of the process bypasses the subtle accommodations required of multiple ownerships, eliminates the complexity and richness of architectural adjacencies.

Precluding minor error, failure, when it inevitably arrives, is monumental.

The scale of contemporary development eludes the grasp of an architectural vocabulary evolved over centuries in relation to a different measure.

To examine the facades of Old Montreal is to observe the use of language, informed by knowledge, practice, wit. To look upon the tin-clad containers now lowering above the McGill University campus is to witness the banal, the inchoate, the unlettered.

How buildings touched the ground, met the sky, turned the corner were once essential preoccupations of urban architecture.

They generated pedestals and plinths to ease the thrust of vertical forces into the city floor. Rusticated walls and thick reveals added visual strength to the all-supporting lowest floor.

A peristyle of columns mediated between public and more private

realms — a place to stand, to make an assignation.

As the eye travelled upwards, differences in height, patterns and grouping of windows marked changes in function and importance.

With parapets and gables, architecture gloried in the roof: Dotted it with dormers, sheathed it in slate, tile, copper or silver paint. Silhouetted stacks of chimneys spoke of inner warmth.

As landmarks, corners always merited more than passing treatment. Old Montreal's earliest skyscraper, the New York Life Insurance Co., signals its place at the corner of Place d'Armes and St. Jacques with tower and clock.

Uptown, and with consummate ease, Henry Birks' splendid Florentine palazzo rolls St. Catherine St. into Phillips Square.

Across the way, the great arches of Henry Morgan's pre-Bay emporium are the corner.

Turrets, cupolas, belvederes underlined the corner's importance. Oriel windows gave it surveillance, entrances often favored it. Four buildings respectfully disposed could mould a simple crossing into a notable urban space.

Not history's most sensitive exponent of redevelopment, Baron Georges-Eugène Haussmann (1809-1891) nevertheless assured that the streets of Paris would terminate in corners of unequivocal style. They pirouette, they curtsy, they flourish, they declaim!

Paris in Montreal, à la Banque Nationale or Crédit Lyonnais, is another story. Reach the ground, touch the sky, turn a corner. Ten, 20, 30 floors, the same dull litany.

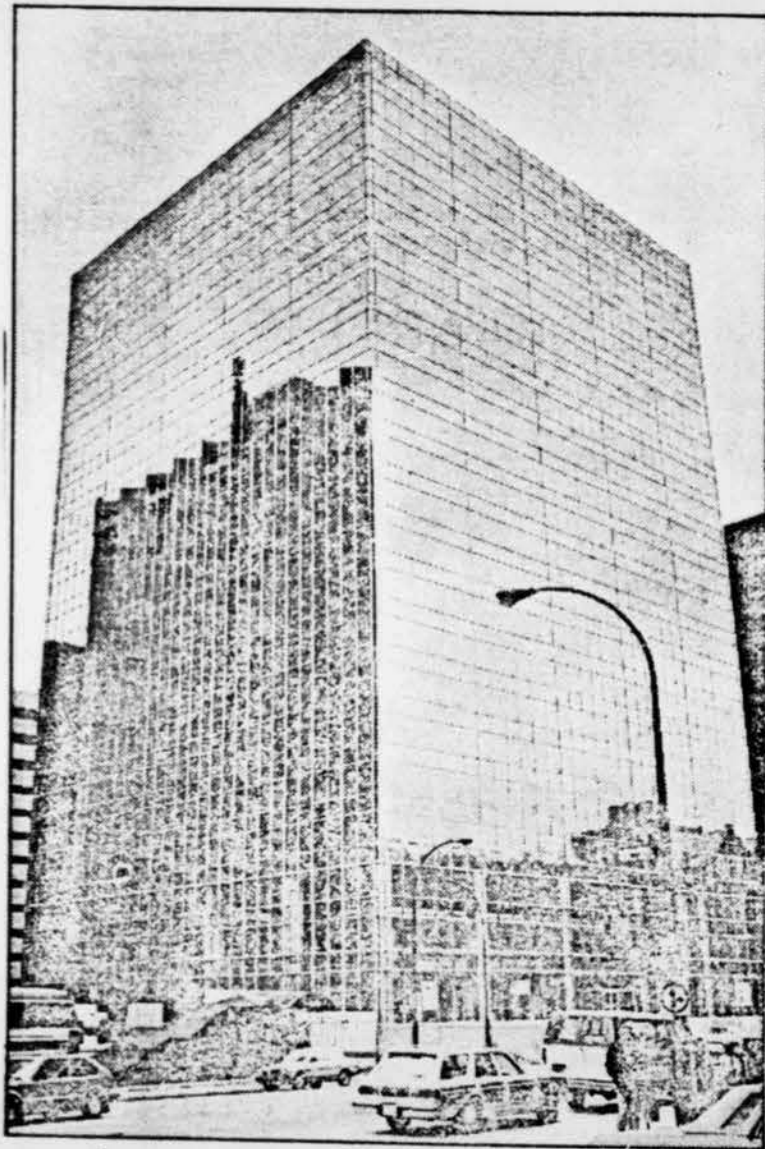
Scale, depth, shadow, play of light, fantasy, flourish? Just the vapid stare of mirror wall, the stare of boredom or perhaps contempt.

But the architecture of the genuine city is an architecture of courtesy and generosity. It is an architecture of intelligence, sensitivity and delight.

Current development in Montreal, with very rare exceptions, manifests no hint of these qualities.

The debate enjoined by the McGill College Ave. project places them at centre stage. It may succeed in restoring architecture to the level of a public art.

• Joseph Baker teaches architecture at Laval University.



New style: 'Vapid stare of mirror' on Sherbrooke St.



Older style: Coherent façades of Bonsecours Market.

Si la gabegie a une ville . . .

LIBRE OPINION

LOUIS-HENRI COMTE

SI LE gongorisme architectural a une ville, ce n'est pas Montréal. Au contraire. Toutefois, la fureur gourmande et spéculative avec laquelle on érige les cathédrales du profit, faisant table rase de l'héritage urbain de la cité fluviale métropolitaine, ne pourra certes pas continuer très longtemps.

Dernier-né des projets-hiatus : Cadillac-Fairview avec ses versions I et II. La troisième ébauche (souhaitons une épure définitive) s'échafaude présentement sous les auspices du « Comité consultatif pour le design urbain du secteur de l'avenue McGill-College ». L'emprise de 40 mètres, prônée et réalisée de facto, sur les neuf dixièmes du parcours de celle-ci, peut et doit aboutir au concept de mini-Champs-Élysées, forgés depuis des décades. De la place Ville-Marie à l'hémicycle marquant l'entrée de la

cité universitaire qui lui lègue son nom, un boulevard feuillu limité par de magnifiques palais de verre (RNP, BNP . . .) libérerait le mont Royal évanescent et l'âme des Montréalais.

Dans cette optique, la société Dreyfus, propriétaire de l'immeuble de la Banque nationale de Paris, propose son propre projet qui permettrait d'achever l'élargissement de cette voie. M. Paul Gérin-Lajoie, président de la Corporation du Vieux-Port de Montréal, cherche à attirer la salle de concert de l'OSM vers l'arrondissement historique. C'est un effort louable qui permettra aux musiciens et aux mélomanes de puiser leur inspiration des flots du Saint-Laurent, avant et après chaque séance musicale, plutôt que du flot de voitures du boulevard de Maisonneuve, où l'on prévoit l'entrée. La salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal, imitation du *Musikverein* de Vienne, serait construite au faite d'un centre commercial vertical, toujours selon les plans de C.F.

Par contre, là où M. Gérin-Lajoie déraile, c'est dans sa tentative d'amener les autorités municipales

et provinciales à engloutir les deniers publics dans le percement d'une station de métro dans le Vieux-Port. Comme si un métro souterrain était le seul moyen de transport adéquat. Comme si c'était nécessaire. Cette unique station du Vieux-Port coûterait davantage aux contribuables que le triplet de nouvelles stations inaugurées en janvier dernier.

Devant l'inexistence d'un schéma d'aménagement du centre-ville et l'absence de volonté politique quant à son élaboration, on doit se féliciter de l'initiative d'Héritage-Montréal et de son président, M. Jean-Claude Marsan, qui soumettra un tel plan aux Montréalais au cours de l'automne. De toute évidence, il faut empêcher l'implantation d'un réseau de passerelles aériennes servant à relier les centres commerciaux, existants et à venir, entre eux, et éviter l'apparition inopportune d'un précédent en cette matière. Si l'État-Providence agonise, une clique petitement clientélaire et électoraliste ne doit pas s'y substituer. Si la gabegie a une ville, ça ne doit pas être Montréal.

'Pride as Montrealer' keeps Kolber fighting for McGill College project

By ROBERT WINTERS
of The Gazette

SENATOR E. Leo Kolber, vice-chairman of the Bronfman family's Cemp Investments Ltd. and chairman of Cadillac Fairview Corp. Ltd., is champion of the latter company's controversial proposal to build a \$120-million downtown development that would include a new home for the Montreal Symphony Orchestra.

An intensely private man who rarely gives interviews, Kolber avoided the limelight until recently, when the flareup over the McGill College Ave. project drew him into the fray.

During his rapid climb to the top echelons of Canada's financial world, Kolber, 55, has developed a reputation as a no-nonsense, deadly serious businessman. And his anger surfaces quickly when he talks about opposition to the project.

"There's no rationale for Cadillac Fairview to become involved in a public squabble," he told *The Gazette*, just before Cadillac Fairview announced a delay in its proposal so that the company could hold public hearings on the plan.

"We're developing projects in about 18 other cities," Kolber added, "and I don't need fights in every city I go to."

Nevertheless, Cadillac Fairview is picking up the \$150,000 tab for a study of the project by a committee that includes representatives from the business community, urban planners, and academic and heritage groups as well as the developer.

Bombed-out crater

The first round of public hearings has been held and an interim report is to be issued Aug. 10. Additional public hearings are scheduled for Aug. 23 and a final report is to be made public Sept. 13.

"Under normal circumstances, capital does not go where it's not wanted," Kolber said. "If Montreal wants to go on as a bombed-out crater, that's fine with me. I would like to assure you it is only my pride as a Montrealer that keeps me going on this project. A rational, objective man would have given it up long ago."

He said there have been questions about the project at the Cadillac Fairview board level. "They're saying, 'Leo, what the hell are you doing with that project? Forget it, screw Montreal!'"

"All these Heritage Montreal types can keep the site as it is with the parking lots!"

Then Kolber's anger subsided and he gazes wistfully out his 32nd-floor office at the corner of Dorchester Blvd. and University St.

Peter Newman, in his book *Bronfman Dynasty*, described Kolber as "the non-Bronfman Bronfman with the big brain."

University friendship

The son of a Montreal dentist, Kolber grew up in the rough-and-tumble environment of St. Urbain Street. His father, Moses, died when Kolber was 16, and his mother received income from a small apartment building.

Kolber went on to study law at McGill University, where he and Charles Bronfman became friends. He soon became a favorite of Charles's father, Samuel, founder of the Seagram empire, who considered the young Kolber a part of the family.

Kolber made his first real-estate deal while at law school, buying an empty lot in north-end Montreal to build cottages. In 1953, he borrowed \$36,000 from Charles and Charles's brother, Edgar, to buy land that he sold

six months later for double the price.

By 1957, after several similar transactions, an impressed Samuel Bronfman decided Kolber, then 28, should head Cemp, the private Montreal-based holding company that acts as the main investment arm of the Bronfman family.

Family trusts

Since that time, Kolber has applied his hard-nosed business drive to expanding the Bronfmans' fortune.

He also is a trustee of the four Bronfman family trusts belonging to the children of Samuel Bronfman, Charles, Edgar, Minda and Phyllis — the first letter of each name produces Cemp.

(The trusts have assets of more than \$5.4 billion, says Neil Wickham, a Toronto-based financial analyst with Walwyn, Stodgell, Cochran, Murray Ltd. A recent reorganization saw the Bronfmans increase their holding in Seagram Co. Ltd. to 39 per cent, worth about \$1.6 billion, in a move at least partly designed to fend off possible takeover bids in the volatile U.S. market.)

Kolber "moved up very fast," says a member of Montreal's business community who has dealings with him. "Kolber could easily have made a lot of money on his own but, by working for the Bronfmans, he moved up to a very high level very quickly. Just look at how old he was (35) when he built the Toronto-Dominion Centre."

In fact, Kolber hasn't fared badly toiling for the Bronfman interests. Although his salary is secret, his personal holdings in Cadillac Fairview alone (3 per cent of the developer's outstanding shares) are worth about \$35 million.

A visitor to Kolber's office first must pass through Cemp's forbidding reception area with its remote-controlled door locks and no chairs — a hint that this is no place for loiterers.

A large portrait of Samuel Bronfman examines the visitor. There are also two small paintings by French artist Fernand Leger.

Kolber's corner office, with its view of Mount Royal and the city's east end, has a thick ivory-colored carpet, a marble fireplace, a small color television and pictures of his family.

With his large gold cufflinks and finely tailored suit on his compact frame, Kolber has an elegant appearance that contrasts sharply with his sometimes brutally frank speech and cutting words.

People who know him on a business level say the super-efficient lawyer-executive cannot stand having his time wasted, hates yes-men, has a phenomenal memory and specializes in what one described as "the two-minute meeting."

On the other hand, Kolber has described himself as "a real pussycat" out of the office, a man who revels in clowning around with his wife, Sandra, a published poet who also works as a consultant on film scripts, his son, Jonathon and daughter, Marna.

Says Charles Bronfman, who describes Kolber as "my best friend since 35 years: Leo is very warm, very giving, he loves to give of himself.

"He's a doer and he gets very frustrated when he is not able to do something, for example, if somebody is sick. He's a leader, he's not a committee member (type). He doesn't like standing idly by; he's hands-on in every respect."

Bronfman said his relationship with Kolber is "unusual because it's rare that two friends, as buddies, can work together closely in business."

While Bronfman is chairman of Cemp, Kolber "is the guy who is actually running the show. I am happy to be in on policy decisions."

The same street

"Leo's such a trustworthy fellow that you can give him his head and you know he will do the right thing," Bronfman added.

"There is no boss-employee relationship and there never has been. It's very important, if you're that close to somebody you know you'll be walking on the same street — you know your views of life and the business world will be the same."

Another person who knows Kolber says his easy access to government ministers has long been impressive. Kolber himself shrugs it off, saying: "This is participation. I'm a citizen."

That access is likely to be even easier now that Kolber is a Liberal senator, appointed last January by then prime minister Pierre Trudeau.

Kolber has taken over from Senator Maurice Riel, now Senate speaker, as chief corporate

fund-raiser for the party in Quebec — a busy job with a federal election campaign under way.

Kolber is an old hand at the art of raising cash for causes he holds dear — be they charitable or political.

He's been active in numerous fund drives in the city, helping raise money for organizations ranging from Jewish community services to the Montreal Symphony Orchestra.

His close contacts with the Bronfman family, his own sizable personal fortune, the economic clout he wields through Cemp and his network of contacts make him an ideal choice for such tasks.

Kolber said that since his Senate appointment, he has been "shifting his activities toward that career — I have tried several careers and this new one is very interesting."

He remains chairman of Cadillac Fairview but is no longer chief executive officer; at Cemp, he is vice-chairman instead of president. And he has resigned as a director of Bow Valley Industries Ltd., a Calgary-based energy company, although he still



CHARLES BRONFMAN
'Leo loves to give of himself'

sits on the boards of such companies as the Toronto-Dominion Bank and Seagram.

Both Kolber and Charles Bronfman expressed dismay at what they regard as the less-than-supportive reception of the press to the proposed McGill College project.

"The papers have been on top of our heads," Kolber lamented. "It's good in the news business to bash developers — you're not going to bash anybody else."



Cadillac Fairview's E. Leo Kolber: 'I don't need fights in every city I go to.'

Gazette, George Bird



CITY HALL NOTES

By Peter Kuitenbrouwer

High-speed hopes

People like to set agendas for when Montreal Mayor Jean Drapeau, first elected in 1954, will retire. These days, the consensus seems to be that the lovable leader will bow out when construction starts on his current dream, a high-speed train connection to New York.

If so, Montrealers may not have so long to wait. A first draft of a study on the feasibility of the train by the firm Peat, Marwick, Mitchell and Co., leaked in Vermont last week, indicates the line could be profitable.

The firm has a \$200,000 contract from the governments of Quebec, Montreal, and the states of New York and Vermont to look into the train idea.

The leak suggested revenue from 16 trains a day travelling at 300 km an hour would cover the operating but not the capital costs of the train line.

The train trip to New York would take three hours, less time than the current downtown to downtown plane journey.

Timothy Hulbert, director of communications at the New York State Department of Transport, told the *Express* that New York Gov. Mario Cuomo is "very interested in seeing the entire question of the train be aired."

Hulbert hinted that Phase 1 of the high-speed train study will be released August 30.

If Municipal Action Group city

councillor Nick Auf Der Maur is so rich, why doesn't he help out his party?

In an interview published in Wednesday's *La Presse*, Auf Der Maur was wondering why he was fighting to win a seat in the House of Commons, saying "I will have to suffer an immense drop in salary (if I am elected)."

Ordinary Members of Parliament earn \$50,300 a year, plus \$16,800 for expenses.

MAG has \$347,000 in debts.

Auf Der Maur, who earns \$24,000 as a city councillor, also works for *The Gazette* and CJAD radio. He is author or co-author of several books.

According to the declaration of assets each city councillor submits, Auf der Maur has equity in Nick Auf Der Maur Communications Inc., *The Gazette*, New Providence Dev., Okanagan Helicopters, Trans-Canada Pipelines, Cadillac-Fairview, Skye Resources, and ConWest 'B'.

Auf der Maur is Progressive Conservative candidate for NDG-Lachine East.

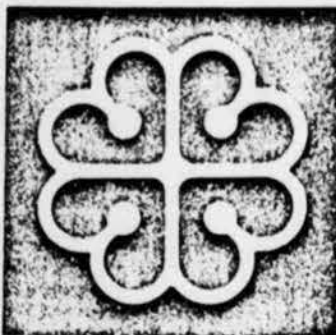
The city's four-heart emblem, which cost \$363,000 to design three years ago, is slowly creeping over Montreal, making its appearance on everything from libraries to lamp-posts.

Most recently, the city took down 566 round panels which had borne the Man and His World logo, repainted them with the city's pop

white logo on red background, and put them back up on lamp standards on Dorchester, McGill and other downtown streets.

Marcel Chouinard, a spokesperson in Yvon Lamarre's office, said the panels were painted over because Man and His World will disappear next year.

The traffic, commercial use and sun studies which are commonplace in other North American



Out with the old and...

cities do not exist in Montreal, a committee holding consultation on the Cadillac-Fairview project has discovered.

David Powell, secretary of the McGill College Area Urban Design Consultative Committee, which is holding public consultation on the shopping centre Cadillac-Fairview wants to build downtown, says his committee is being forced to do its own studies.

"The City of Montreal has a traffic department, but there are no

studies done on the impact of traffic pattern on De Maisonneuve Blvd. after 5:30 p.m.," Powell told *The Express*. "This is quite surprising to me because I thought this would be elementary information."

Powell said public consultation by private citizens, in general, is not an ideal formula.

"There are a lot of problems with it. We will come up with a report which we will submit to city council. But anyone who participates in this consultation does not know that when they make suggestions there will be action, because the city is not doing this itself," Powell said.

Cadillac-Fairview has given the committee \$150,000 to do the study, but only two months to complete it. The corporation wants the guidelines by mid-September so they can push their project through council in first and second readings October and December, appropriate the land January-March, and start digging in the spring.

Powell noted that in Toronto such consultation takes two years.

The committee will release its interim report August 10, and will hold a second round of consultation, to hear comments on that report, on August 23.

Joshua Wolfe, who helped prepare Save Montreal's brief at the first consultation, said there isn't nearly enough time to discuss the project.

"We'll have two weeks to read (the report) and digest it," Wolfe said. "Why such a short time? Public consultation could be a much



Photo by Aussen Whiting

NICK AUF DER MAUR
Campaigning in NDG yesterday

longer process."

"Cadillac-Fairview has not said they will be bound by the results (of the committee report)," Wolfe also said.

Pierre Gascon, the chief of cabinet in Mayor Drapeau's office, asked, "Why should consultation be like in Toronto?"

Gascon hinted that Cadillac-Fairview will probably dump the whole project, because of public pressure.

But Geoffrey Chambers, a consultant to the McGill College committee, was optimistic. Even if the shopping centre plan falls through, he said, the traffic, commercial use and solar illumination pattern studies, which the committee has commissioned for all of downtown, will be useful for the city and for future projects.

Au lieu du Musée d'art contemporain, mettre la salle de concerts à P.d.A.



• Alors que le projet Cadillac-Fairview qui devait comprendre la salle de Concerts de l'Orchestre symphonique de Montréal est contesté, le ministre des Affaires culturelles, Clément Richard, croit que, si la salle doit être construite indépendamment, elle devrait aller derrière la Place des Arts, au nord de la rue Ontario et du boulevard de Maisonneuve. Il serait pourtant bien plus logique d'implanter cette salle où elle avait été prévue lors de la construction de la Place des Arts: à gauche de la salle Wilfrid-Pelletier, c'est-à-dire à l'angle des rues Ste-Catherine et Jeanne-Mance. M. Richard a déjà annoncé qu'on construirait à cet endroit le Musée d'art contemporain mais il serait beaucoup plus logique d'y mettre la salle de concerts et d'envoyer le musée ailleurs. Toute l'infrastructure pour la salle de concerts est déjà en place puisqu'on l'a aménagée en même temps que la salle Wilfrid-Pelletier et les théâtres Maisonneuve et Port-Royal.

■ **La ferme
Fletcher, site
idéal**

QUELQU'UN peut-il imaginer un plus beau site pour une salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal que cette construction classique charmante de la ferme Fletcher, qui sert présentement de quartier général au service d'incendie ?

Il n'y a aucun doute que des immeubles dans un site moins spectaculaire peuvent loger le département des incendies.

Cet édifice s'impose réellement comme salle de concert et comme théâtre (en y ajoutant, évidemment, certaines constructions). Ceci peut même être beaucoup moins coûteux que d'ériger une construction totalement neuve.

La musique pourrait être entendue à l'extérieur gratuitement par tous les amateurs qui ne peuvent se payer le luxe de billets coûteux... Pendant les entractes, de même qu'avant et après les concerts, tout le monde pourrait apprécier la beauté de la montagne, faire des promenades agréables et prendre un rafraîchissement.

Durant l'été, les nombreux auditeurs qui n'ont pas pu se procurer de place à l'intérieur de la salle pourront goûter le concert assis sur les pelouses du mont Royal. On pourrait également y installer des bancs et des tables pour rafraîchissement et un pavillon contenant des restaurants de différentes classes.

Je pense au restaurant charmant d'Athènes, le « Dyonissos », situé sur la colline en face de l'Acropole. On peut y manger de toutes façons, du casse-croûte à l'élégant dîner.

Située dans le centre de Montréal, cette place serait facilement accessible de l'est, de l'ouest, du nord et du sud, soit par transport en commun, soit par voiture (un stationnement sous-terrain serait facilement installé). On pourrait s'y rendre à pied... plaisir supplémentaire pour atteindre un si merveilleux endroit.

— ÉVA PRAGER

Westmount, 17 juillet.

Une salle de concert au Parc Jeanne-Mance

Quelqu'un peut-il imaginer un plus beau site pour une salle de concert de l'Orchestre Symphonique de Montréal que cette construction classique charmante de la ferme Fletcher qui sert présentement de quartier général pour le service d'incendie?

Il n'y a aucun doute que des immeubles dans un site moins spectaculaire peuvent loger le département des incendies.

Cet édifice s'impose réellement comme salle de concert et comme théâtre (en y ajoutant évidemment certaines constructions). Ceci peut même être beaucoup moins coûteux que d'ériger une construction totalement neuve.

La musique pourrait être entendue à l'extérieur gratuitement pour tous les amateurs qui ne peuvent se payer le luxe de billets coûteux... Pendant les intermissions, de même qu'avant et après les concerts, tout le monde pourrait apprécier la beauté de la montagne, faire des promenades agréables et prendre un rafraîchissement.

Durant l'été, les nombreux auditeurs qui n'ont pas pu se procurer de place à l'intérieur de la salle, pourront goûter le concert assis sur les pelouses du mont Royal. On pourrait également y installer des bancs et des tables pour rafraîchissements et un pavillon contenant des restaurants de différentes classes.

Je pense au restaurant charmant d'Athènes, le Dyonisos, situé sur la colline en face de l'Acropole. On peut y manger de toute façon, du casse-croûte à l'élégant diner.

Située dans le centre de Montréal, cette place serait facilement accessible de l'est, de l'ouest, du nord et du sud, soit par voie de transport en commun, soit par voiture (un stationnement souterrain serait facilement installé). On pourrait s'y rendre à pied... plaisir supplémentaire, pour atteindre un si merveilleux endroit.

Eva PRAGER
Westmount

No way for Fletcher's Field

When I first read Eva Prager's suggestion that the Montreal Symphony Orchestra should be located on Fletcher's Field (Letters, July 17) I did not take it seriously. I thought the letter and accompanying diagram was her tongue-in-cheek sense of humor.

I see Max Roehl's July 26 letter

has the same idea in mind.

That would be the most stupid location imaginable. Besides taking away valuable park space, the little band box would be no more. This has been a popular landmark for years.

Many sing-songs and concerts were, and still are, staged there.

Clément Richard, Quebec minister of culture, is considering the location behind the Place des Arts complex, which is reasonable. The Metro is right there. Parking is a problem everywhere in the city, but this should not cause any providing it is financed by the taxpayers.

REUBEN FREEMAN
Montreal.

Let people have a say

Eric McLean attempted to typify opposition to the proposed Cadillac Fairview development as "uninformed" and "out to do it in" in his July 21 article.

This is not the case. To claim that the entire City Planning Department, Heritage Montreal, Save Montreal, COPEM, the many architects and urbanists who have spoken out and the more than 30,000 people who have signed petitions and sent coupons are "uninformed" is not reasonable.

Furthermore, the opposition is not out to "do ... in" the project but to demand full, open and responsible process before any project of such major consequence to the planning and future of our city can proceed.

Mayor Jean Drapeau, who stated that we cannot worry about

planning when there is unemployment, does not count. The consultation committee sponsored by the developers (with three of five of its members having a direct financial stake) does not count — although this is a positive step.

What we must have is a process that is both visibly and in fact independent, which is accountable to all Montrealers (by referendum if necessary) and the outcome of which must be accepted by our otherwise irresponsible council.

Having proper process will not even result in the risk of losing our new symphony hall. When we have due process, and when pride and integrity have returned to our city, we will soon enough demand (and get) our symphony hall.

JEREMY SEARLE
Montreal

McGill College Ave. should become a boulevard

It is quite understandable that Eric McLean should devote his article (*Gazette*, July 21) to an eloquent plea in support of the Montreal Symphony's move to the concert hall in the Cadillac Fairview shopping mall project on Ste Catherine St., and that he should blithely ignore the main objections to this proposed building.

Mr. McLean quite rightly points out that the view of the mountain has already been almost obliterated, though one would think that this would be the strongest argument for preserving those few glimpses of it that remain.

The view of the mountain is, however, far from being the principal objection to the project. The overwhelming objection is the sac-

rifice of the long-promised widening of McGill College Ave. to a handsome tree-lined boulevard. Even the objection to the proposed bridge takes second place to the loss of the boulevard.

A boulevard stretching to Sherbrooke St. from the existing widened section of the avenue (below Ste. Catherine) would rejuvenate that intersection and the area above it, just as the Place des Arts has transformed Ste. Catherine east of Bleury, and just as Mr. McLean's admirable restoration of the Papineau House was the catalyst that revived interest in Old Montreal, now Montreal's unique tourist attraction.

One can sympathise with the orchestra's desperate attempt to es-

cape from the restrictions of the Salle Wilfrid Pelletier. The transition would be relatively swift and the cost (with the Quebec government's subsidy) would be minimal. Yet one cannot help thinking that if the orchestra is prepared to hide its new concert hall in a shopping mall, it is a pity that it didn't have a concert hall built into Complexe Desjardins, where it would have been more conveniently located as well as accessible to the Place des Arts Metro station and Dorchester Blvd.

Senator Leo Kilber, chairman of Cadillac Fairview Corporation, is quoted as describing (*Gazette*, July 28) the McGill College area as "a bombed-out crater" and as referring disparagingly to the park-

ing lots on the avenue (as well he might). The senator forgets that the wasteland on the west side of McGill College is — or was — kept vacant to accommodate the long-promised boulevard, on part of which Cadillac Fairview now proposes to build.

Since most companies (Crown corporations excepted) exist solely to make money for their shareholders, one assumes that Cadillac Fairview did not allocate \$120 million to beautify Montreal, or to provide a new home for the Montreal Symphony, but to duplicate the success of the Toronto shopping arcade that links Eaton's to Simpson's, a plan which the widening of McGill College Ave. would preclude.

Has Cadillac Fairview really abandoned all hope of linking its shopping mall to the two department stores and, if so, is there no alternative plan that would still permit Montrealers to enjoy the widened McGill College Boulevard? I don't know. As Will Rogers used to say, all I know is what I read in the papers.

SYDNEY JOHNSON
Montreal

Toronto view not applicable

It is interesting to learn from your July 28 Business section that Senator Leo Kolber's "pride as a Montrealer" keeps him fighting for the McGill College project as set out by Cadillac Fairview Corporation.

I would suggest that Senator Kolber take another look, from the ground up, at McGill College Ave. and envision the original concept of a tree-lined boulevard leading to the Roddick Gates.

One would think that the prospect of enhancing one of the unique features of this city would evoke real pride from Mont-

realers, rather than erecting another commercial and office development in which the provision of a home for the Montreal Symphony Orchestra is the lure for this type of business enterprise.

Even if Senator Kolber doesn't "need fights in every city he goes to," Heritage Montreal, and other organizations, including the media, are to be congratulated for taking up arms against the presumption that what's good for Toronto reflects the distinctive geographical attributes of Montreal.

MARGARET MOORE
Montreal

McGill College plan should welcome loiterers: Profs

By ANN LAUGHLIN
of The Gazette

Instead of just funnelling people past shops, the proposed McGill College Ave. project should make its indoor public spaces as attractive as Europe's charming squares, three McGill University professors say.

Encourage relaxation and people-watching with lots of comfortable seats that aren't clamped to the ground, the three suggest.

Include exhibitions, entertainment, accessible toilets and unobtrusive security guards.

* And don't try to focus on just "shopping, shopping, shopping."

Then the shopping and office project would become a gathering-place for both tourists and Montrealers with a little time to spend — especially during the city's inhospitable winters.

Such gathering places are particularly important to old people on small budgets, the three point out.

But attractive surroundings would draw shoppers, too, they say.

The developer of the shopping and office project, Cadillac Fairview Corp. Ltd., says it likes the three professors' idea so far, but wants to hear more at a private meeting with them next week.

The three — Michael MacLean, an assistant professor in McGill's school of social work, Pieter Sijpkens of the school of archi-

ture and David Brown of the school of urban planning — spent two years studying how the public uses open spaces in enclosed commercial centres.

They made their proposal at recent public hearings on the project set up by Cadillac Fairview.

"People are using these open areas in a social and recreational way — to meet and talk to friends, to watch the bustle and activity," MacLean told *The Gazette* this week.

"And as this trend will continue, the faci-

'Facilities shouldn't just keep shoppers moving'

lities should recognize this use and not be designed just to keep shoppers moving."

MacLean and his two colleagues originally set out to examine how the elderly spend their leisure time.

They found many of the elderly perched on the benches and ledges of shopping plazas. And with a \$24,000 provincial grant, the three were soon researching what use non-shoppers make of such areas.

They found people like Lisette Dubois, a 70-year-old pensioner. Two or three times a week, she leaves her downtown single room and walks — outdoors if it's fine, through the tunnels under Place des Arts if

it's not — to the comfortable benches amid fountains and greenery in Complexe Desjardins.

"I spend the whole morning here with some other ladies, so I guess you could call us regulars," Dubois said one noon-hour this week.

"Sometimes I buy a cup of coffee or go look at some of the store windows. But usually we sit and talk. And there's so much to watch.

"There's even entertainment from a TV show they do from here most days. Where else could I go and see what's going on without getting wet or frozen, with all our bad weather?"

Sijpkens says people do try to people-watch at other centres — but are discouraged by security guards or by hard, backless benches that are difficult to sit on for more than five minutes.

Place Ville Marie, for example, has only four table-top benches in all its long shopping corridors.

"I think Montreal suffers when there is this kind of elitism, when by these unwritten rules certain parts of the community are filtered out and your attention is focussed on the task at hand: Shopping, shopping, shopping," Sijpkens said.

"Tourists go to Italy and they marvel at the old people holding court in the squares, right in the centre of things.

"But they come back here and see people sitting in shopping centres and say, 'Look at the bums!'"

Sijpkens admits that these ideas get into the "ticklish" area of what responsibility private developers have to provide public-park facilities on their own private property.

"But these big developments use city services paid for with the public's taxes. And they do want to pull people in," he said.

"The ambiance of a warm and friendly place, with people sitting in groups chatting or reading a newspaper undisturbed, encourages the public to come in. It calms

'More activity you have less security you need'

people down. It acts like a social Muzak."

Sijpkens said that Complexe Desjardins is the most popular indoor people place in town.

It doesn't enjoy the commercial success of the more "functional" Place Ville Marie — but that has more to do with its confusing shopping layout and the relative lack of office-tower clientele, he said.

Shopkeepers, however, worry that lounging facilities would bring in vagrants, pickpockets, vandals and shoplifters.

Alexis Nihon Plaza, for example, has had trouble in the past with drug pushers, prostitutes and gangs of youths. Now it offers no free place to sit except benches a fur-

niture store has put outside its shop.

"Obviously the answer is not to throw open the doors and fire the security staff," said Sijpkens.

"But if a place is sociable, people tend to police themselves. The more activity you have, the less security you need, because you get a crowd of regulars who see these places as their own turf and they keep an eye on everything that goes on."

The three professors said the McGill College project should provide relaxed public areas open 24 hours a day, preferably near entrances, with big glass sections letting in daylight so people can see what's going on in the street.

Alan Saskin, Cadillac Fairview's development executive, told *The Gazette* he agreed with many of the McGill group's points about attractive non-shopping areas in commercial developments.

"I don't think we could be open 24 hours a day, because that would cause a terrible security problem.

"And while I agree with the idea of moveable seating, I think such seats have a tendency to keep moving right out the door."

"But many shopping centres were built 20 or 30 years ago and the thinking is different now.

"And the ones we have done lately — Eaton Centre in Toronto and the renovations at Fairview-Point Claire — do provide attractive seating to give shoppers as well as non-shoppers a break."



Park plea

A Montreal tenants' action group is worried the Quebec government will decide to move the Montreal Symphony Orchestra's new concert hall out of the Cadillac Fairview shopping centre and onto a site behind Place des Arts: squashing their long-standing demand for a park in the area.

The Groupe d'Action Ville Marie sent a letter last week to Quebec Minister of Culture Clement Richard, asking that the minister not approve that site for the concert hall.

The site, now a empty lot, is bordered by Sherbrooke, St. Urbain, Jeanne Mance and St. Urbain Sts.

In 1975, Quebec's Ministry of Education bought the land and destroyed 300 housing units there to make way for an expansion of the Universite du Quebec a Montreal. However, the plans fell through, and nothing else has been done with the site.

The *Express* called the Ministry of Education in Que-



Photo by Aussie Whiting

JOHN GARDINER

bec and was referred through to five different departments, four in Quebec and one in Montreal. No one in any of these ministries even knew where the piece of land was.

The Groupe d'action claims to have their city councillor, John Gardiner, behind their demands for a park and not a concert hall. However, Gardiner said that it would be possible to build both the concert hall and the park on the site.

Gardiner and the group do agree that the recently completed Viger Park, straddling the Ville-Marie expressway West of St. Denis St. is not an addition to the greenspace in the district, where 12,000 people live.

"I think Viger Park is a disaster," Gardiner said.

The Groupe d'action wants the Ministry of Education to sell the building to the City of Montreal, so that the city can build a park there. They say they have a commitment from Montreal Executive Committee vice-president Pierre Lorange to build a park on the site.

The renovations and condominium construction (causing speculation and rising rents) promoted by the City of Montreal are driving many low-income families out of Point St. Charles.

Action — Watchdog of the Point, a coalition of nine Point St. Charles community groups, is conducting a study to find out where people go after they are forced out by a new rent they can't pay.

"We traced people to Parc de Mobile Mascouche, to Verdun, to the south Shore..." among other places, said Suzanne Laferriere, a social worker and spokesperson for Action.

Yves Magnan, Civic Party city councillor for Point St. Charles for the past 14 years, complained to the *Express* about social workers who come in and say "'Come on, you have a right to have a home.'

"It's alright for a social worker who makes a living here and lives in Westmount or Outremont," Magnan said.



A new condo in the Point.

Pour bien loger l'OSM, il faudrait consulter

Monsieur Clément Richard
Ministre des Affaires culturelles
Québec (Québec)

Monsieur le ministre,

Récemment nous avons appris par les journaux, la possibilité que la Maison de l'orchestre symphonique de Montréal soit érigée sur un terrain de stationnement situé au nord de la Place des Arts.

Monsieur le ministre, cette idée, comme toutes les autres sur ce terrain, n'est pas sans soulever des craintes et l'opposition des résidents(es) du quartier Ville-Marie. Depuis un an que nous talonnons votre gouvernement, l'actuel propriétaire, pour que ce terrain soit aménagé en espace vert. Projet qui est très bien reçu, soit dit en passant, par la population locale (plus de 1100 signatures), de même que par quelques institutions importantes dont la Place Desjardins, la Place des Arts, le CLSC centre-ville, la SSJB-M, le Musée d'Art Contemporain ainsi qu'une dizaine d'organismes du milieu. (voir liste ci-jointe) C'est donc une urgence criante non seulement pour les résidents(es) du quartier, mais aussi pour ceux et celles qui y font des affaires, y travaillent ou y étudient.

Si votre intention est de relocaliser l'O.S.M. sur le quadrilatère formé par les rues Jeanne-Mance, Sherbrooke, St-Urbain et Président-Kennedy, nous souhaitons vi-

vement que ce projet soit soumis à une consultation publique et qu'il fasse l'objet d'une étude d'impacts positifs et négatifs sur le milieu environnant. Laissons l'improvisation aux improvisateurs.

Mais ce que nous voulons surtout, c'est que d'autres sites soient envisagés prioritairement afin de ne pas surcharger davantage le quartier, qui est déjà aux prises avec un achalandage très important dû à l'établissement depuis quelques années d'organismes ou d'institutions de toutes sortes, sans parler de la venue prochaine du Musée d'Art Contemporain. De plus, ceci favoriserait la décentralisation des équipements culturels et permettrait de stimuler économiquement et culturellement d'autres secteurs qui en souffrent, par exemple le Vieux-Port, l'édifice de la ferme Fletcher sur les flancs du Mont-Royal, ou encore le terrain de stationnement en face du terminus Voyageur.

Cessons de parler de qualité de vie, mais agissons en conséquence. Nous apprécierions grandement connaître de façon non équivoque votre position quant aux informations qui circulent présentement sur la relocalisation de l'O.S.M.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les plus dévoués.

Jacques DUBOIS
Pour le Comité
d'action du quartier
Ville-Marie

■ Une fausse note pour l'orchestre symphonique

*Lettre adressée à M. Clément
Richard, ministre des Affaires
culturelles.*

RÉCEMMENT, nous avons appris par les journaux la possibilité que la maison de l'Orchestre symphonique de Montréal soit érigée sur un terrain de stationnement situé au nord de la Place des arts.

Monsieur le ministre, cette idée, comme toutes les autres sur ce terrain, n'est pas sans soulever des craintes et l'opposition des résidents du quartier Ville-Marie. Depuis un an, nous talonnons votre gouvernement, l'actuel propriétaire, pour que ce terrain soit aménagé en espace vert. Projet qui est très bien reçu, soit dit en passant, par la population locale (plus de 1,100 signatures), de même que par quelques institutions importantes à la place Desjardins, la Place des arts, le CLSC Centre-Ville, la SSJB-M, le Musée d'art contemporain ainsi qu'une dizaine d'organismes du milieu. C'est donc une urgence criante non seulement pour les résidents du quartier, mais aussi pour ceux et celles qui y font des affaires, y travaillent ou y étudient.

Si votre intention est de relocaliser l'OSM sur le quadrilatère formé par les rues Jeanne-Mance, Sherbrooke, Saint-Urbain et Président-Kennedy, nous souhaitons vivement que ce projet soit soumis à une consultation publique et qu'il fasse l'objet d'une étude d'impacts positifs et négatifs sur le milieu environnant. Laissons l'improvisation aux improvisateurs.

Mais ce que nous voulons surtout, c'est que d'autres terrains soient envisagés prioritairement afin de ne pas surcharger davantage le quartier, qui est déjà aux prises avec un achalandage très important dû à l'établissement, depuis quelques années, d'organismes ou d'institutions de toutes sortes, sans parler de la venue prochaine du Musée d'art contemporain. De plus, ceci favoriserait la décentralisation des équipements culturels et permettrait de stimuler économiquement et culturellement d'autres secteurs qui en souffrent, par exemple le Vieux-Port, l'édifice de la ferme Fletcher sur les flancs du mont Royal, ou encore le terrain de stationnement en face du terminus Voyageur.

Cessons de parler de qualité de vie, mais agissons en conséquence. Nous apprécierions grandement connaître de façon non équivoque votre position quant aux informations qui circulent présentement sur la relocalisation de l'OSM.

— ISABEL CORRAL
JACQUES DUBOIS
pour le Comité d'action du
quartier Ville-Marie.

Montréal, 30 juillet.

Downtown mall critics nearing an agreement

By HARVEY SHEPHERD
of The Gazette

Representatives of the would-be developer of a \$120-million downtown Montreal shopping and concert hall complex and of some key critics of its design are making progress toward resolving their differences, one critic says.

Pierre Goyette, president of the Chambre de Commerce de Montreal, said yesterday that he expects a design committee considering changes in the project and its effects on McGill College Ave. to make an interim report public on schedule tomorrow.

Members of the committee represent the developer, Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto, and the Montreal Symphony Orchestra, which would occupy a new concert hall in the complex, as well as several groups that have criticized previous designs: the chamber, the Montreal Board of Trade, owners of existing buildings on McGill College Ave. and the architectural-conservation group Heritage Montreal.

The committee is to review a draft of the interim report today and, if all goes well, make the report public tomorrow, Goyette said.

The public is to have a chance to comment on the interim report at a hearing Aug. 23 and the committee hopes to make public its final report Sept. 13, he said.

Goyette refused to discuss what changes the committee may recommend.

Criticism of previous designs have focused on their failure to provide for the widening of all of McGill College Ave. into a broad boulevard and on a proposed pedestrian link over Mansfield St. to Simpsons department store.

The interim report "will be a progress report, dealing with principles rather than architecture," Goyette said. "I am optimistic we are going to arrive at a consensus."

He said some information is already available from technical studies commissioned by the joint committee.

Jean-Claude Marsan, president of Heritage Montreal, said he shares Goyette's optimism "for the moment" although he had not received his copy of the draft report when *The Gazette* reached him.

Stephen Cheasley, president of the Board of Trade, said: "I don't want there to be any presumption that decisions have been made before the committee has met but if you want to say progress has been made, yes."

Developer will agree to widen McGill College Ave.

By INGRID PERITZ
of The Gazette

The developer of a controversial downtown project has bowed to opposition and will accept a recommendation to widen McGill College Ave.

"It's clear that there's going to be a widening of McGill College Ave.," said Alan Saskin, an executive with Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto, developer of the proposed \$120-million project.

Saskin made the comment yesterday as a task force studying the widely criticized project made public its interim report,

which proposed guidelines for a revised design.

The task force includes representatives of Cadillac Fairview, the Montreal Symphony Orchestra (MSO), the Montreal Chamber of Commerce, the Montreal Board of Trade and Heritage Montreal. It also includes architects Phyllis Lambert and Bruce Anderson.

Their 38-page report, backed by several consultants' studies, concludes:

- McGill College Ave. should be widened to as much as 108 feet from its existing 60 feet, including sidewalks double or triple their existing 10-foot width.

The company had wanted to retain the present widths.

- It is virtually impossible, however, to create a proposed 120-foot-wide boulevard because existing buildings are arranged haphazardly and the two anchors for the boulevard — McGill University's Roddick Gates on the north and Place Ville Marie on the south — don't line up.

- Consideration should be given to extending Montreal's underground pedestrian network from Place Ville Marie to the proposed complex, which, in its original form, was to include 175 stores, restaurants, office space, and a 2,600-seat concert hall for

the MSO subsidized by the Quebec government.

- The concert hall will benefit from being next to commercial developments. But the concert hall must have a distinct design reflecting its function.

- It is "doubtful that a precedent should be established" by putting up a pedestrian bridge such as one the developer had proposed for over Mansfield St.

A proliferation of such bridges could "alter the existing character of the city streets," and harm retail businesses on them.

Cadillac Fairview officials said they would "study closely" the recommendations.

Saskin said the company would begin drawing up new design proposals after the second round of public consultations Aug. 23. He said he hopes to present the city with a new plan after the task force presents its final report Sept. 13.

Construction should begin by early 1985, he said.

"We'll have a completely new design based on the guidelines that are going to come out of the committee," he told *The Gazette*.

"We're willing to consider anything as long as, at the end, we'll have a project that's economically viable."

City Hall put on notice

The report yesterday by the committee studying the McGill College Ave. project is a remarkable document. Reading it, one senses that a new era is dawning for Montreal's development — and, wondrous though the thought may be, for democracy in this city.

Outright applause would, of course, be premature at this stage. This report is not a final one; its progressive ideas on how to improve the proposed retail complex and concert hall on McGill College Ave. could conceivably be pruned back in coming weeks. The committee has no official status, and its recommendations have no binding power on City Hall.

But just a few months ago the very idea of such a committee would have seemed farfetched. Formed mostly of people from the Board of Trade, Chambre de Commerce and Heritage Montreal, it is in effect the Montreal establishment's exasperated answer to the absence of a consultative process in City Hall. If the elected officials won't consult citizens and examine a major development project with due care, then citizens' organizations will do it themselves.

The report itself is a refreshing change

from the half-baked, jargon-filled studies which so often emanate from the planning bureaucracies.

Placing the pedestrians' needs ahead of those of motorists or landlords, for example, the report takes care to study how the avenue can best be planned to get sunlight, attract sidewalk cafés and get a grand, unique "look." The report implicitly scorns the city for allowing existing structures on the avenue in a "random... unco-ordinated" manner.

The report does much more than simply urge the widening of a key downtown street. In effect it presses for a widening of the city's consultative process.

It is hard to imagine that city authorities will deal again with a major development without ensuring that civic groups have their say.

Last spring Montrealers were teased on consultation by the provincial government. It held two days of hearings on where to put its proposed science centre. But the fix was in: Quebec had already decided to put it on St. Helen's Island.

Montrealers are showing this summer they are not be fooled with. The city is coming of age in sensible development.

La maison de l'OSM conserve son site

Cadillac Fairview décidée à transformer McGill College en une avenue de prestige

ANGÈLE DAGENAI

La corporation Cadillac Fairview semble acquise à l'idée de transformer l'avenue McGill College en avenue de prestige d'une largeur d'au-delà de 100 pieds et se dit prête à commander à ses architectes une nouvelle maquette dès que le Comité McGill College, chargé de proposer un aménagement urbain pour cette avenue, aura rendu ses recommandations finales à la mi-septembre.

C'est ce que laissait entendre hier un porte-parole de la corporation torontoise, M. Alan Saskin, en précisant que Cadillac Fairview réitérait sa confiance et son soutien financier (\$180,000) au Comité McGill College. Les recommandations mises de l'avant par le Comité seront étudiées de très près par la compagnie qui se dit toujours intéressée à doter Montréal d'un complexe commercial de qualité et d'une salle de concert prestigieuse.

Le Comité McGill College rendait public hier son rapport intérimaire après à peine un mois de travaux. Déjà les principaux critères, qui seront retenus dans le plan d'aménagement final de l'avenue McGill College lorsqu'ils auront fait l'objet d'un consensus entre les membres du comité, sont énoncés dans le rapport.

Il s'agit notamment de la largeur de l'avenue McGill qui devrait s'établir entre 100 et 110 pieds, avec trois ou quatre pistes de circulation, sans terre-plein et comportant de larges trottoirs (de 20 à 30 pieds) pour permettre d'y planter des arbres et installer des terrasses et cafés l'été. Le piéton doit primer sur l'automobiliste, lit-on au rapport.

Il semble également se dégager des travaux préliminaires du comité que la maison de l'Orchestre symphonique de Montréal a toujours sa place sur l'avenue McGill et servirait même à rehausser son prestige. L'OSM doit toutefois avoir «son cachet propre, distinct et perceptible de la rue... et présenter une façade qui fasse ressortir son caractère

d'importante institution publique», explique le rapport.

Le comité croit en outre qu'il serait «mal avisé» de construire une passerelle piétonnière au-dessus de la rue McGill (Cadillac Fairview y avait déjà renoncé) mais avance qu'une passerelle «assez étroite et assez élevée» sur Mansfield n'aurait qu'une incidence minime sur la circulation piétonnière de la rue et ne porterait pas atteinte vraisemblablement aux commerces de détail de la rue Sainte-Catherine.

Le comité retient également que la Place Ville-Marie devrait être reliée à l'avenue McGill College d'une façon plus directe; la dessin du tronçon situé au sud de Sainte-Catherine devrait être repensé une fois que l'avenue McGill aura été élargie de fa-

çon à assurer une plus grande cohérence à l'ensemble urbain.

Enfin, le comité incitera les propriétaires de l'avenue McGill à examiner ce qui pourrait accroître les échanges entre leurs immeubles et la rue. Les locaux devraient être loués à des fins multiples et variées pour contribuer à l'animation de la rue durant le jour et la soirée, explique le rapport.

Les deux co-présidents du comité, MM. Pierre Goyette et Stephen Cheasley (présidents de la Chambre de commerce et du Bureau de commerce de Montréal respectivement), ont présenté le rapport intérimaire en expliquant qu'une deuxième série d'audiences se tiendraient le 23 août prochain pour obtenir des réactions publiques à cette première proposi-

tion du comité.

Les autres membres du comité sont M. Bruce Anderson, professeur d'architecture à l'Université McGill; M. James Bullock, vice-président exécutif de Cadillac Fairview; Mme Phyllis Lambert, architecte, présidente fondatrice de la société Héritage Montréal et présidente du Centre canadien d'architecture; M. Jean-Claude Marsan, professeur d'architecture à l'Université de Montréal et président de Héritage Montréal, et M. Zarin Mehta, directeur administratif de l'Orchestre symphonique de Montréal. M. David Powell, associé de l'étude juridique Martineau Walker et président du comité des communications du Bureau de commerce de Montréal, est secrétaire du comité.

● CONSULTATIONS SUR LE COMPLEXE CADILLAC

Oui à la salle de concert et aux arbres sur McGill

■ Le comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill College, un organisme subventionné par la Corporation Cadillac Fairview, promoteur d'un important complexe commercial, poursuit ses consultations en vue de proposer à la Ville de Montréal des critères d'amé-

nagement urbain de prestige pour l'avenue McGill College de la Place Ville-Marie jusqu'au campus de l'Université Mc Gill.

Au cours d'une rencontre avec les médias hier, l'organisme a rendu public un rapport préliminaire sur les consultations qu'il a menées depuis le début de l'été.

En examinant l'historique des plans des immeubles de l'avenue Mc Gill College, le comité a constaté que bon nombre de projets détaillés avaient été faits mais qu'aucun n'avait été mené à bonne fin. Des éléments des différents plans ont été construits mais ils manquent d'homogénéité. Il y a, souligne les responsables, un sérieux problème d'alignement des immeubles dans l'avenue. Depuis le 19^{ème} siècle, au point de vue de l'aménagement, ce sont les immeubles de la Faculté des Arts de l'Université Mc Gill et les portes Roddick qui ont décidé de la largeur de l'avenue qui a 60 pieds à son extrémité nord, soutient le rapport. Cependant, un second axe a été créé à son extrémité sud où la Place Ville-Marie, les Immeubles VIA et Greenshields encadrent l'avenue large de 96 pieds.

Le rapport précise que le défi consiste à relier les deux axes et les deux institutions aux extrémités de l'avenue et ainsi aménager une artère harmonieuse où les piétons seront privilégiés.

L'avenue ne devrait pas comporter de terre-plein. On souhaite qu'elle soit bordée d'arbres. La chaussée actuelle devrait être élargie de 36 à 38 pieds.

Il semble, selon l'étude en cours, que les stationnements entourant ce secteur conviennent à tout genre de développement sur la rue.

Dans les premières constatations du groupe, il n'y aurait aucun motif sérieux, au point de vue de l'architecture ou de l'aménagement, pour lequel une salle de concert ne devrait pas être construite sur l'avenue - contigue ou non au complexe commercial - à condition, toutefois, que le design final reflète clairement son caractère d'importante institution culturelle publique.

Le comité de consultation poursuivra ses consultations le 23 août, à l'hôtel Reine Elisabeth, de 11 h à 23 heures. Le comité est dirigé par deux co-présidents, MM Pierre Goyette, président de la Chambre de commerce de Montréal et Stephen Cheasley, président du Bureau de commerce de Montréal. Il compte aussi cinq autres membres: Bruce Anderson, professeur d'architecture à l'Université Mc Gill; James R. Bullock, vice-président de Cadillac Fairview; Phyllis Lambert, présidente fondatrice de Héritage Montréal; Jean-Claude Marsan, professeur d'architecture à l'Université de Montréal et président de Héritage Montréal; Zarin Mehta, directeur administratif de l'orchestre symphonique de Montréal.

Une avenue McGill inondée de soleil et embellie d'arbres

Une avenue McGill, inondée de soleil, large, sans passerelles, embellie d'arbres, enoblie d'une salle de concert, dentellée de trottoirs et encadrée dans des édifices d'humaines dimensions qui arc-bouteront une vue imprenable sur le Mont-Royal.

André Dalcourt

Voilà ce que sera l'avenue McGill, dit-on, quand Cadillac-Fairview aura mené à terme son projet de construire un centre commercial de \$130 millions dans le centre-ville, en tenant compte de toutes les suggestions qui lui auront été faites.

C'est du moins, l'impression qu'a voulu créer, hier, le comité consultatif McGill College lorsqu'il a présenté dans les locaux de la

Chambre de commerce de Montréal, son rapport intermédiaire, résultat des audiences qu'il a tenues le 19 juillet dernier.

Mais sa démarche n'est pas terminée.

Le 23 août, ledit comité tiendra de nouvelles audiences à l'hôtel Reine Elisabeth. Puis, le 13 septembre, il remettra son rapport final à l'hôtel de ville de Montréal et à la corporation Cadillac-Fairview.

Ce comité est compo-

sé d'experts. Parmi eux, des architectes de renom tels que Jean-Claude Marsan et Bruce Anderson. Il est doté d'un budget de \$180,000, fourni par la corporation Cadillac-Fairview à qui il remettra son rapport.

Un hic! Hier, M. James Bullock, vice-président de Cadillac-Fairview, n'a pas voulu s'engager à suivre les recommandations que lui fera le comité consultatif. La description faite ci-haut reste donc hypothétique.

Lumières sur McGill College

Le projet de la Corporation Cadillac Fairview, sur la rue Sainte-Catherine, a suscité bien des passions. Peut-être plus qu'il n'en méritait: pourquoi faire tant de chahut pour un projet qui n'est pas si mauvais, qui ne coûte rien à personne et qui devrait ajouter à la valeur touristique, commerciale et même sociale de Montréal?

Bien sûr, il y avait cette question du rétrécissement de la rue McGill College, celle de la passerelle au-dessus de la rue Mansfield, celle de la transformation d'un quadrilatère d'une façon qui ne respectait pas les ententes passées. Aussi, il y avait la question d'une salle de concert séparée de la Place des Arts, au-dessus de boutiques, dans un quartier déjà surpeuplé et offrant un nombre limité d'espaces de stationnement; il y avait une image nouvelle d'intégration des arts au coeur de la ville.

Mais surtout, il y avait la manière... Les Montréalais, de plus en plus sensibles à la fierté, ont eu le sentiment qu'on leur imposait un projet concocté entre gens aux intérêts sincères mais secrets. Les Montréalais ne craignaient pas d'être trompés; mais ils ne se sentaient pas respectés.

Quoi qu'il advienne, il faudra toujours remercier les administrateurs de Cadillac Fairview qui ont servi toute une leçon de démocratie à ceux qui font profession de la servir: en mettant sur pied un comité consultatif qui se portait à l'écoute de la population, Cadillac Fairview offrait plus qu'un projet; il donnait un sens à la fierté et au respect des Montréalais.

Le comité a tenu une première consultation publique le 19 juillet et a entendu 21 personnes, parlant en leur nom ou au nom d'un organisme, le chiffre est assez imposant. Il a compilé les recommandations et les attentes. Et il a présenté, vendredi, un rapport intérimaire intéressant qui éclaire le débat, le rationalise et le libère des passions gênantes. Maintenant, on peut discuter; d'autant plus qu'on sait qu'on sera écouté.

Cette rationalisation est aussi facilitée par les études d'un certain nombre de spécialistes qui ont froidement étudié les questions de stationnement, de circulation, d'impact commercial, d'aménagement urbain et paysager; ils se sont même penchés sur les conséquences de l'utilisation des immeubles à des fins culturelles et commerciales. Bref, on a les éléments essentiels à la saine discussion. Il faut donc la poursuivre.

Le rapport intérimaire ne tire donc pas de conclusion. Mais il simplifie déjà les problèmes. Le comité sait déjà que les Montréalais veulent donner la priorité au piéton sur l'automobiliste, qu'ils veulent de beaux espaces paysagers et une chaussée agrandie. Mais il croit également que le quartier possède déjà assez d'espaces de stationnement et que la circulation pourrait supporter l'arrivée d'un nouveau centre commercial ou culturel. Il semble même certain qu'aucun motif sérieux ne devrait empêcher la construction d'une salle de concert dans un complexe commercial «à condition que le design final reflète clairement son caractère d'importante institution culturelle publique».

Tout cela est possible et doit être confirmé: le rapport devrait susciter d'autres interventions à une prochaine journée d'audiences. L'important, c'est de parvenir à un certain consensus et à un certain nombre de recommandations qui seront présentées à l'administration municipale le mois prochain. Cette fois, elle devra bien tenir compte de ceux qui aiment leur ville.

Jean-Guy DUBUC

Delay won't imperil concert hall grant: Parizeau

By INGRID PERITZ
of The Gazette

Construction delays on the McGill College Ave. project won't jeopardize provincial funding of a new Montreal concert hall, Quebec Finance Minister Jacques Parizeau pledged yesterday.

Cadillac Fairview Corp. Ltd. has decided to delay construction of its proposed \$120-million shopping

centre complex because of criticism of the project design.

But Parizeau said Quebec's \$30-million grant for a Montreal Symphony Orchestra (MSO) concert hall in the complex will stand.

The grant had been conditional on construction beginning by the end of this month.

After the project delay was announced July 5, Cultural Affairs Minister Clement Richard said the

government would study other sites for the concert hall.

But Cadillac Fairview executive Alan Saskin said Parizeau's comments confirm the government's support for "a new concert hall for the MSO adjacent to a major real estate development in downtown Montreal."

He said the company asked Quebec to confirm its support.

However, Normand St. Hilaire, an

aide to Parizeau, said in an interview the government will cancel its grant if Cadillac Fairview takes too long to revise its plan.

"We won't chip in next year," he said. "We want it fast."

The government also wants to study the company's revised design proposal because the project must create jobs, St. Hilaire said.

"We're not committed to any type of project. Now we don't know what

it's going to be. So we still reserve the right to go ahead or not to go ahead."

Critics of the original design complained that it would scrap plans to widen McGill College Ave. There were also complaints about a planned pedestrian walkway over Mansfield St.

Saskin said he expects to present a new design proposal to the city in September or October, after a con-

sultative committee studying the design issues its final report Sept. 13. He hopes construction will begin by early next year, he said.

In its interim report made public last Friday, the committee said cultural institutions benefit from being next to commercial developments.

The concert hall would add to the development's "prestigious character," but its exterior design must clearly reflect its distinct function.

■ **Une salle de concert**

AYANT présenté et dirigé des concerts à Montréal depuis très longtemps, permettez-moi de donner mon opinion sur l'endroit idéal pour une salle de concert.

Toute manifestation artistique a besoin d'un cadre qui rayonne une atmosphère digne de sa présentation. Je suggère un endroit facilement accessible, entouré de jardins, d'expositions de peintures et sculptures ainsi que des restaurants de qualité.

La musique peut nous exalter seulement si nous respectons nous-mêmes les conditions qui l'entourent : une ambiance de culture et de raffinement.

— **ALEXANDER BROTT**
Orchestre de chambre McGill.
Montréal, 10 août.

Fine location for fine music

Having been involved in public concert-giving in Montreal for many years, I offer my opinion of an ideal concert hall location.

Artistic manifestations warrant a complementary environment and I would suggest any accessible avenue that would feature gardens, art exhibits (painting and sculpture) and fine dining.

We can only be elevated by music if we ourselves respect and elevate its condition, an "ambiance" of culture and refinement.

ALEXANDER BROTT
Montreal

What are MSO fire plans?

I have yet to see any plan for evacuating 2,000 to 3,000 concertgoers from such a hall as the one proposed by Cadillac Fairview for the Montreal Symphony Orchestra in case of fire.

When fire breaks out, the first means of exit to be shut down are the elevators. Smoke and flames pour up the stairways.

Possibly there are plans to pro-

vide nets that open on cue when the smoke detectors sound off, or possibly ropes down to the sidewalk.

Or are people to be picked off the roof by helicopters, one by one? In Winter? The ladies in evening dress?

H.C. HOWES
Montreal

Progrès rue McGill-College

LE GROUPE d'étude mis sur pied par la société immobilière Cadillac-Fairview et quelques organismes de la métropole a remis un rapport d'étape sur le projet controversé de centre commercial et de salle de concert dans l'Ouest de Montréal.

Le document du *Comité McGill-College* est loin d'être final; il indique surtout les méthodes de travail, fort sérieuses, auxquelles le comité a eu recours et le chemin qu'il entend suivre avant de remettre au promoteur et à la Ville de Montréal ses conclusions finales.

La composition du comité a fait l'objet de critiques, mais on ne saurait douter de la qualité des membres qui ont accepté d'en faire partie ni du sérieux avec lequel ils ont entrepris le difficile mandat de dénouer le conflit suscité par le projet initial. Le comité n'est pas radicalement indépendant dans cette controverse, il est vrai, et il ne détient pas de mandat populaire; mais on ne saurait demander à Cadillac-Fairview de subventionner une étude d'impact que les pouvoirs publics n'ont même pas ordonnée, ni de s'astreindre à une enquête royale qui n'est imposée à aucun promoteur à Montréal.

Dans le cadre limité qui était le sien, le comité a déjà franchi une étape intéressante. Il a consulté les gens de l'avenue McGill-College, entendu les représentations des groupes intéressés, commandé des études techniques, publié les fruits préliminaires de ses travaux, et annoncé les modalités de la dernière étape de son mandat.

Venant d'un promoteur privé, l'audience ouverte impressionne et souffre facilement la comparaison avec certaines enquêtes publiques qui n'ont d'impartial que le nom. Le comité est même en train de donner des leçons d'aménagement démocratique aux autorités!

Plusieurs des principes suggérés par le comité vont, s'ils sont endossés par le conseil et respectés par tous les propriétaires de la célèbre avenue, certainement contribuer à

donner à cette voie le caractère urbain particulier qu'on cherche pour elle depuis le 19^e siècle.

Ainsi, ce n'est pas seulement la perspective donnant sur la montagne qu'on propose d'enchâsser dans l'architecture du quartier, mais la priorité aux piétons, l'animation sociale et la qualité de vie urbaine, toutes choses essentielles et qui font encore terriblement défaut au centre-ville.

De même, le comité reconnaît qu'on ne saurait cacher dans un centre commercial, si grande soit sa qualité architecturale, une salle de concert comme celle de l'Orchestre symphonique de Montréal (OSM). Le comité n'a pas pour mandat d'examiner le bien-fondé du déménagement de l'OSM dans l'ouest de la ville — rêve inavoué de nos séparatistes anglophones? — et il n'a pas vidé cette question. Mais son rapport convient que la salle de concert doit avoir un « cachet propre, distinct et perceptible de la rue ».

Bref, quant au centre commercial projeté, la discussion est bien engagée; l'orientation qui se dessine s'annonce fort intéressante pour l'aménagement de l'avenue McGill-College; et Montréal peut se féliciter du travail de conciliation auquel ont accepté de prêter leurs concours des dirigeants de la Chambre de commerce, du Comité de promotion économique de Montréal, du *Board of Trade*, d'Heritage-Montréal, et des personnalités de la communauté des architectes.

Là où l'affaire reste mal engagée, c'est quant à la salle de concert de l'OSM. Si Montréal était privé de salle pour son orchestre et qu'un mécène venait lui en offrir une dans son établissement, il n'y aurait pas lieu de rechigner. Mais telle n'est pas la situation.

L'OSM jouit déjà d'une salle publique à la Place des arts. Personne à ce jour n'a fait la démonstration que cette salle ne suffit pas ou que la PDA n'est plus l'endroit approprié pour accueillir le grand orchestre.

Au contraire, l'improvisation et la

précipitation avec lesquelles les autorités ont plongé chez Cadillac-Fairview ont moins à voir avec la musique qu'avec la vague des grands projets auxquels le gouvernement Lévesque et M. Jacques Parizeau, son ministre des Finances, ont attaché leur survie électorale, en même temps que notre relance économique.

Loin de nous l'intention de blâmer Québec pour investir dans le redressement de l'emploi et des recettes fiscales. Mais encore faut-il que les autorités respectent les exigences de tout investissement public.

Or des dérogations graves à la saine gestion des fonds publics et des décisions politiques ont été faites par Québec et Montréal dans le dossier de l'OSM. L'orchestre ne saurait dicter aux gouvernements une décision comportant à la fois l'aménagement du territoire (qui relève ici de la Ville) et un subside fort important (\$30 millions versés par Québec). Un promoteur privé non plus.

Pourquoi Montréal et le gouvernement provincial se dérobent-ils aux exigences normales de l'aménagement du territoire et de la décision politique?

Deuxièmement, depuis quand un monument public de l'importance de la salle de concert de l'OSM peut-il être érigé sans concours d'architecture, sans appel d'offres, sans contrôle des travaux et de leur conformité à l'usage prévu?

Les seuls pouvoirs publics que les autorités se sont proposées d'exercer jusqu'à maintenant sont ceux d'expropriation, à des fins qui ne sont pas publiques, et de donner à un centre commercial une partie du domaine public.

Cadillac-Fairview devrait avoir la sagesse d'envisager un projet sans salle pour l'OSM. Car aucun comité, si intègre ou créateur soit-il, ne pourra empêcher qu'on pose aux pouvoirs publics les questions embarrassantes auxquelles ils se sont dérobés — temporairement.

— JEAN-CLAUDE LECLERC

La future salle de concert

Ayant présenté et dirigé des concerts à Montréal depuis très longtemps, permettez-moi de donner mon opinion sur l'endroit idéal pour une salle de concert.

Toute manifestation artistique a besoin d'un cadre qui rayonne une atmosphère digne de sa présentation. Je suggère un endroit facilement accessible, entouré de jar-

dins, d'exposition de peintures et sculptures, et des restaurants de qualité.

La musique peut nous exalter seulement si nous respectons nous-mêmes les conditions qui l'entourent — une ambiance de culture et de raffinement.

Alexander BROTT
Montréal

C'est un avertissement

Tandis que Cadillac Fairview retarde son projet de plusieurs mois pour consulter tout un chacun, on laisse entendre que le gouvernement du Québec et la ville de Montréal cherchent d'autres sites potentiels où bâtir la nouvelle salle de l'OSM.

C'est indécent! D'autant plus que ça risque de leur coûter (et de

nous coûter) plus cher s'ils s'associent à Cadillac Fairview. Allez donc comprendre quelque chose! Pour une fois que des investisseurs privés veulent devenir partenaires de l'État dans le développement culturel.

Après leur avoir d'abord promis leur appui, nos bons gouvernements voudraient maintenant s'en

détourner au moment même où cette compagnie démontre son respect de la volonté populaire.

Belle façon de démocratie! Et quel avertissement aux promoteurs qui seraient tentés d'imiter Cadillac Fairview et de consulter la population...

Thérèse BROUILLARD
Montréal

■ **À propos du
projet Cadillac-
Fairview**

DANS SON ÉTAT actuel, l'avenue McGill-College présente un aspect désordonné et nettement incomplet. C'est un rêve de longue date que de lui attribuer le statut de « rue la plus prestigieuse de Montréal ». On ne peut accuser les promoteurs de Cadillac-Fairview de manquer de qualifications pour mener ce rêve à jour. Et maintenant qu'ils acceptent d'écouter attentivement ce que leurs critiques ont à dire, on ne peut pas non plus les accuser de manquer de considération pour notre ville.

Certains puristes semblent incommodés par l'idée d'une salle de concert en plein centre-ville et faisant partie intégrante d'un développement commercial.

Personnellement, le fait d'unir la culture à l'animation du commerce et des affaires me plaît. C'est une idée originale, digne de la réputation innovatrice de notre ville.

— **PAUL LANCTÔT**
Outremont, 14 août.

Boulevard plan inappropriate

It seems that the McGill College Ave. issue is on its way towards a rewarding resolution (*Gazette*, Aug. 11). The consultative committee whose guidelines Cadillac Fairview is apparently planning to follow has well understood the needs of Montrealers.

The interim report shows that the consultative committee, created because of initial public opposition to the development project, is doing its job well. It is handling the contentious issues with expertise as well as sensitivity toward the public, and seems to have created a certain consensus.

The problem of the widening of the street, for example, is particularly well handled. The committee

has demonstrated that it wouldn't be appropriate to turn McGill College Ave. into a 120-foot boulevard, not only because of the resulting lack of symmetry in the alignment of the Roddick Gates and Place Ville-Marie, but also because of a more humane reason: the inconveniences to pedestrians, caused by multi-lane traffic.

BERNARD A. MOSCA
Montreal

Consult on street facelift

City officials have a fine idea for improving Montreal, but many citizens may understandably react with apprehension rather than applause.

City Hall's latest idea for a civic improvement is to fix up the appearance of commercial streets. It sounds great: Who can argue with renovating two principal streets, St. Catherine and Sherbrooke West, and four smaller arteries?

The problem comes with implementing concepts. Because of inadequate public consultation, what starts as a great idea often ends up a mistake.

The Olympics, which became a financial fiasco, set the trend. They were followed by federal projects like Complex Guy Favreau and Maison Radio-Canada, which needlessly demolished valued neighborhoods. The provincial government has sited its convention centre and planned science centre at awkward locations. There was no adequate public consultation.

Street facelifts, though they involve no new buildings, are part of this syndrome.

In 1981 the Drapeau-Lamarre administration launched a scheme that seems remarkably like the one it announced this

week. That program, which also had the laudable aim of making arteries more pleasant for pedestrians, ended up by dismaying many citizens. It introduced curiously shaped sidewalks that sacrifice valuable parking space to make room for benches that few people ever use.

The city also built sidewalks with ramps for the handicapped, but the ramps were so far from street corners that the sidewalks had to be torn up and remade. Trees were planted, but many have died since they lacked metal corsets to protect them from snow-clearing vehicles. Such costly errors might have been avoided by airing the plans in advance.

The city said this week that it intends to consult the public, including merchants. But this may not mean much. In 1981 the consultative process meant giving advance notice to a small fraction of the businesses involved — and sometimes not even telling councillors from the affected districts.

The new plan for a \$72 million street facelift should get the kind of helpful scrutiny that the Montreal Symphony's concert hall is at last getting at privately sponsored hearings. The city should learn from experience and hold its own hearings on its street-renovation plan.

McGill College developer may scrap aerial walkway

By INGRID PERITZ
of The Gazette

The developer of the McGill College Ave. project is prepared to do "a complete redesign" of its controversial plan.

And one of the most contentious features, a proposed pedestrian walkway over Mansfield St., may be axed, according to James Bullock, executive vice-president of Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto.

Bullock said in an interview yesterday that he feels "quite comfortable" with the design changes recently proposed by an eight-member committee reviewing the project.

In May, the developer agreed to drop a huge glassed-in gallery over McGill College Ave. The firm has also bowed to pressure to increase the width of that street from its present 18 metres (60 feet).

Now, Bullock said, the company will consider eliminating its planned glass-enclosed walkway over Mansfield St. if the committee's final report recommends as much.

"If the final report (due Sept. 13) excludes pedestrian bridges," Bullock said, "then clearly it would be difficult to say we want to develop one."

Interim report

Bullock made the comment as the McGill College Urban Design Consultative Committee staged its second round of public consultations, these ones in response to its Aug. 10 interim report.

In the report, the committee said "it is doubtful that a precedent" of erecting aerial bridges "should be established". These would alter the character of streets in the area and might lead to a significant drop in ground-level pedestrian traffic if they're combined with underground passages, it says.

But some speakers at the day-long hearings at the Queen Elizabeth Hotel disagreed, saying aerial pedestrian bridges could be a plus for the McGill College Ave. project.

Jean-Claude LaHaye, a Montreal planner who designed the pedestrian network in Complexe Desjardins, said many cities in France and England have successfully used aerial bridges. Man is not a mole and craves sunlight, he said.

Alternate routes

Architect Pieter Sijpkens of the McGill University school of architecture said aerial walkways wouldn't compete for pedestrians with ground-level or underground passages.

In a brief prepared with architects David Brown and Michael MacLean, he said aerial and underground passages would complement one another by giving people alternative routes from place to place.

He said pedestrian tunnels are "psychologically unpleasant" and the McGill College Ave. project should give people the chance to be exposed to sunlight — through a glassed-in walkway — if possible.

Cadillac Fairview first presented its design in the spring, but retract-

ed it in July, called for a delay and set up the consultative committee to study new designs after encountering widespread criticism.

In its original form, the \$120-million project called for 175 stores, restaurants, office space and a 2,600-seat concert hall for the Montreal Symphony Orchestra (MSO) to be subsidized by the Quebec government.

Yesterday's hearings also heard from impresarios, private citizens and a city councillor.

• The project's concert hall would offer a welcome extra showcase for local shows because space at Place des Arts is severely restricted, said Montreal impresarios Samuel Gesser, Michel Gelinias and Donald Tarlton, president of Donald K. Donald Productions.

Lunch-hour concerts

Zarin Mehta, general manager of the MSO, said in an interview that a centrally located concert hall would open up the opportunity of lunch-hour concerts.

He said he would keep the hall hopping "as many hours as possible, every day of the week" if funding is available.

• The McGill College Ave. shopping complex would drain St. Catherine St. stores, said Jeremy Searle, a writer who collected a 14,000-name petition for Montreal city council asking that McGill College be widened and Mansfield St. have no aerial walkway.

Searle said he did a survey of area merchants and found "almost all intend moving into the new development."

He said the project could be a "disaster" for St. Catherine St., similar to the way that Cadillac Fairview's Eaton Centre in Toronto harmed Yonge St.

Disgusting street

• Yonge St. in Toronto was "always a disgusting street," even before the Eaton Centre, said Councillor Nick Auf der Maur, who



JAMES BULLOCK
'Complete redesign'

represents the downtown war where the McGill College project would be located.

But the McGill College development would be a boon to downtown Montreal esthetically and economically, he said.

The need to widen McGill College Ave. to a 36-metre (120-foot) boulevard is "dubious" because "people are out there the way it is now, and they're still going to be out there," he said.

Auf der Maur favored locating the MSO concert hall in the project because it would attract activity after business hours along de Maison-neuve Blvd.

Retailers will suffer

• St. Catherine St. retailers will "undoubtedly suffer" if the shopping complex is "closed in on itself" and ignores its surroundings, said a brief by Michael Gold of A. Gold & Sons, a St. Catherine St. clothing store.

• The degree of downtown growth is still uncertain and it hasn't been proved the core can absorb a project the size of Cadillac Fairview's, said representatives of Save Montreal, an urban conservation group.

The group called for a longer study to ensure all aspects of the design are treated adequately.

The committee is co-chaired by representatives of the Montreal Board of Trade and the Montreal Chamber of Commerce, and includes members of Heritage Montreal and the MSO, as well as architects Phyllis Lambert and Bruce Anderson.

Grâce aux urbanistes, le public sera consulté sur le projet Cadillac-Fairview

■ Quelles que soient les recommandations que le comité de consultation sur l'architecture du projet Cadillac-Fairview formulera, au terme de ses délibérations le 14 septembre prochain, la Corporation des urbanistes prendra les moyens pour que de larges audiences d'un caractère formellement public aient lieu après cette date sur l'environnement de la rue McGill College.

JEAN-PIERRE BONHOMME

C'est le message que la Corporation des urbanistes est venue livrer hier au cours de la seconde journée « de consultation publique » que le Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill College a tenue hier à l'hôtel Reine-Élisabeth. Une première journée « de consultation » de ce type a eu lieu le mois dernier. À cette occasion, plusieurs organismes publics ont formulé leurs desiderata au sujet de ce projet de centre commercial controversé. La rencontre d'hier avait pour but de prendre connaissance des réactions des corps publics et des personnes privées au sujet du rapport préliminaire que le Comité a rendu public il y a deux semaines.

Le Comité consultatif est dirigé par le président de la Chambre de commerce de Montréal, M. Pierre Goyette, et par le président du Board of Trade, M. Stephen Chaesley. C'est un groupe

de travail privé, « indépendant et multidisciplinaire », né de l'initiative de la Corporation Cadillac-Fairview, qui en assure le financement. La Corporation des urbanistes du Québec avait annoncé, le 5 juillet dernier, son intention de promouvoir elle-même la tenue d'audiences publiques.

Le porte-parole de la Corporation, M. Serge Gibeault, a dit hier que si la municipalité de Montréal ne tient pas elle-même des audiences sur ce projet — elle estime que c'est son devoir —, elle en organisera elle-même de son chef. La Corporation, ainsi, ne veut pas se prononcer sur le contenu « technique » du rapport. Elle estime que l'implantation d'un centre commercial « intérieur », rue Sainte-Catherine, y compris l'incorporation qu'on souhaite y faire d'une salle de concert subventionnée, est une décision politique qui doit être prise après la tenue d'audiences publiques et d'études d'impact formelles.

Plusieurs intervenants — on en comptait une vingtaine, dont trois imprésarios — ont exprimé l'avis, hier, que la nécessité d'implanter une nouvelle salle de concert symphonique ouverte à des usages multifonctionnels s'impose. Ils ont généralement signalé la nécessité, vu son caractère institutionnel, de créer une salle dont les volumes extérieurs pourraient être visibles. Mais ils n'ont pas tous insisté pour que cette salle se trouve intégrée dans le centre commercial projeté.

On sait que la Société de la Place des Arts avait insisté, lors de la première journée d'audience, pour que la nouvelle salle de concert de l'Orchestre symphonique « rentre au bercail » et soit construite sur un terrain appartenant à l'État derrière l'actuelle Place des Arts. Ce n'est pas une proposition qui a plu au directeur de l'Orchestre, M. Zarin Mehta. Celui-ci siège au Comité consultatif de Cadillac-Fairview ; ses questions montraient hier, comme à l'accoutumée, qu'il réclame une implantation de la salle publique dans le centre Cadillac-Fairview.

Plusieurs intervenants, par ailleurs, ont noté que les propositions préliminaires du comité sont une amélioration. Tout le monde prend pour acquis, maintenant, y compris les promoteurs, que les projets de passerelles, au-dessus des rues Mansfield et McGill College, doivent être éliminés. Il n'y avait que l'urbaniste Jean-Claude LaHaye, dont l'influence auprès des pouvoirs est connue, qui a osé se faire l'avocat des passerelles.

Il a expliqué qu'en certains cas, comme à Stockholm, les passerelles peuvent être valables. Cela a été contesté par Mme Phyllis Lambert, membre du comité et actionnaire de Cadillac-Fairview. Tout le monde prend pour acquis, également, que la rue McGill devrait être élargie au-delà de son emprise actuelle. Les propositions préliminaires parlent d'élargir la chaussée à quelque 40 pieds.

Cadillac Fairview passée au crible

Montréal est à l'heure de la consultation. Et c'est grâce au «malheureux» projet de Cadillac Fairview que cette consultation existe. Si les élus la refusent, les citoyens la demandent. Bravo, la démocratie fait des pas en avant. À la condition que cette consultation soit utile et profitable.

Cela peut se produire à deux conditions: d'abord, que le Comité consultatif qui existe présentement puisse profiter de l'aide nécessaire à la qualité de sa démarche; ensuite, qu'on ne multiplie pas les démarches afin de ne pas nuire à celle qui existe et à l'esprit qui l'anime.

On vient d'apprendre, par exemple, que la Corporation des urbanistes veut mettre sur pied un programme d'audiences publiques qui traiteront de l'environnement de la rue McGill College. L'idée est bonne parce qu'elle touche une dimension importante de la vie démocratique. Elle est intéressante parce qu'elle concerne un quartier qui fait bien parler de lui depuis quelques mois. Et elle est utile parce qu'elle peut engendrer de nouveaux projets et de nouvelles réalisations au coeur de Montréal, en plus d'engendrer de nouveaux réflexes démocratiques au coeur des Montréalais. De tout cela, on a grandement besoin, c'est évident.

Par ailleurs, concernant le projet Cadillac Fairview fortement contesté, un Comité consultatif a déjà été mis sur pied. Jusqu'à maintenant, il semble que les organismes et les gens touchés par le projet ont pu se présenter, être entendus et développer leur thèse librement. Il serait vraiment dommage qu'un abus de bonne volonté vienne diminuer l'impact d'une consultation. À moins que le Comité consultatif qui tient présentement ses audiences soit lui-même mis en doute. Ce qui serait surprenant.

Ce Comité a été créé par la Chambre de commerce de Montréal et le Montreal Board of Trade; et ce sont leurs présidents respectifs, Pierre Goyette et Stephen Cheasley, qui le président. Cadillac Fairview défraie les coûts professionnels; mais les membres du Comité travaillent bénévolement et conservent ainsi toute leur liberté de parole et de pensée.

Il semble que des thèses différentes soient présentées au Comité; que des intérêts divers s'affrontent devant lui; que tous ceux qui ont une opinion éclairée sur le sujet peuvent se faire entendre; et que les représentants de Cadillac Fairview prêtent une oreille attentive à tout ce qui est dit.

Et la discussion semble porter des fruits intéressants; déjà, même si le Comité doit poursuivre ses travaux jusqu'au 14 septembre prochain, on anticipe certains développements heureux.

Par exemple, on sait que les promoteurs prévoient que leur projet de centre commercial et de salle de concert serait relié aux édifices voisins par deux passerelles. Quelque temps plus tard, ils acceptaient de retirer celle de la rue McGill College. Et voilà qu'ils envisagent maintenant d'abolir celle de la rue Mansfield; et même diminuer les proportions de l'ensemble pour permettre l'agrandissement de la rue McGill College...

Que les responsables de la Place des Arts et de l'Orchestre symphonique s'affrontent; que les marchands des environs se protègent; que les urbanistes et les architectes préservent l'environnement; que les regroupements de citoyens préoccupés de Montréal et de son visage s'expriment clairement. On a besoin de cela: une démocratie ouverte, des citoyens éclairés, des promoteurs respectueux et une ville qui grandit et s'embellit. C'est à cela que sert une bonne consultation.

Jean-Guy DUBUC

La maison de l'OSM

Plus que jamais je suis persuadée que la maison de l'OSM doit être construite sur la rue McGill College.

Les journaux ont récemment laissé à entendre que le gouvernement songeait à reléguer la nouvelle salle de concert derrière la Place des Arts ou, pire, dans le Vieux-Port. Pourtant, il me semble que si l'on veut mettre la musique à la portée des gens, ce n'est pas au «milieu de nulle part» qu'il faut construire une salle de concert, mais là où les choses se passent, dans le centre-ville.

Le comité créé pour faire des suggestions sur l'aménagement de la rue McGill a rendu public un rapport intérimaire. À ce qu'il semble, un consensus se dégage pour avoir à la fois une rue très large, pensée pour les piétons, prestigieuse et qui permette quand même à Cadillac Fairview de construire son centre commercial.

Cadillac Fairview a laissé entendre que les plans de son projet de McGill College seront repris en entier. Si cette société profite de l'occasion pour donner à la future salle une apparence «autonome» à l'intérieur comme à l'extérieur plutôt que de la «canaliser» comme c'était d'abord prévu, je crois que tout sera pour le mieux dans le meilleur des mondes.

Mme M.A. DUGRÉ
Outremont

Cadillac Fairview soutient que son projet épargnera \$23 millions aux contribuables

ANDRÉ BOUTHILLIER

La corporation Cadillac Fairview est catégorique: l'intégration de la maison de l'Orchestre symphonique de Montréal (OSM) dans son projet de grand ensemble immobilier, avenue McGill-College, permettra aux contribuables québécois d'économiser au moins \$23 millions.

Les experts de cette compagnie torontoise ont acquis cette certitude en comparant les coûts qu'entraînerait l'aménagement de la nouvelle salle de concert de l'OSM dans d'autres sites fictifs avec ceux prévus dans le cadre de leur projet controversé de quelque \$120 millions.

LE DEVOIR a pris connaissance de l'étude comparative (voir le tableau ci-contre) au cours d'une entrevue demandée par M. Alan Saskin, porte-parole de Cadillac Fairview, et M. Zarin Mehta, directeur administratif de l'OSM et ardent défenseur de l'intégration de la maison de l'OSM au projet de centre commercial et d'immeuble à bureaux de Cadillac Fairview.

L'étude comparative a été récemment remise au ministre québécois des Finances, M. Jacques Parizeau, afin de le convaincre de maintenir sa promesse de financer intégralement la construction de la maison de l'OSM — \$30 millions —, et ce malgré les retards intervenus dans l'évolution du dossier. M. Parizeau vient d'accepter de maintenir son offre jusqu'au 1er janvier 1985.

Cette analyse révèle que le même projet de maison de l'OSM coûterait \$53,6 millions s'il était réalisé sur un site distinct. Rattaché au projet de Cadillac Fairview, il entraînerait des déboursés de \$30,7 millions au gouvernement du Québec, donc aux con-

tribuables québécois.

En intégrant la maison de l'OSM au projet de grand ensemble immobilier de Cadillac Fairview, celle-ci n'aurait pas à lui construire un terrain de stationnement intérieur distinct (dont le coût est évalué dans l'étude à \$8,4 millions), ni à ajouter des services publics (\$2,7 millions) — tels que nouveaux système d'égoûts, etc —, ni à payer le terrain (\$10 millions) puisque 65 % des terrains situés sur le site visé lui appartient. D'où une grande partie de l'écart de quelque \$23 millions entre le projet adjacent au grand ensemble de Cadillac Fairview et les projets fictifs.

L'intégration de la maison de l'OSM au grand ensemble immobilier projeté donne aussi de gros avantages à Cadillac Fairview, a précisé hier M. Saskin. Selon lui, la maison de l'OSM aura un effet d'at-

traction unique qui profitera aux commerçants du centre commercial projeté. « Cela nous permettra aussi d'attirer plus facilement des locataires pour nos espaces à bureaux », a-t-il ajouté.

Au départ, Québec s'était engagé à financer la salle de concert si Cadillac Fairview commençait sa construction ce mois-ci. Mais l'opposition populaire manifestée au projet d'un centre commercial intégrant la salle de concert — tel que proposé initialement — a obligé les promoteurs à organiser une consultation publique. Les travaux du comité (financé par Cadillac Fairview) chargé de proposer un aménagement urbain plus acceptable pour l'avenue McGill-College sont maintenant terminés. Le comité soumettra ses recommandations à Cadillac Fairview, qui devrait soumettre une nouvelle plaquette de

son grand ensemble à la Ville de Montréal, à la mi-septembre. Si tout va bien, les travaux pourront commencer au printemps prochain.

Normalement, M.M. Saskin et Mehta n'auraient pas à craindre pour leur projet. Car M. Parizeau vient de les rassurer quant au financement de \$30 millions et l'opinion populaire a assez bien réagi aux modifications apportées au projet initial (élargissement de l'avenue McGill-College et détachement partiel de la maison de l'OSM au grand ensemble). Mais ils ont expliqué hier que quelques personnes et quelques organismes continuaient de s'opposer à leur initiative. Ils ont cité notamment le nom de M. Guy Joron, numéro un de la Place des Arts, qui a récemment proposé de construire la nouvelle salle de concert sur un terrain adjacent à la Place des Arts.

Coûts de la maison de l'OSM (1)

	Autres sites	Adjacent au projet C.F.
1) Stationnement: (560 voitures × \$15,000/voiture) =	\$ 8,400,000	\$ 0
2) Espace public: 102,800 p.c. × \$60/p.c.	\$ 6,168,000	\$ 6,168,000
3) Salle de concert (82,000 p.c. × \$160/p.c.)	\$13,120,000	\$13,120,000
4) Services publics	\$ 2,675,000	\$ 0
5) Frais imprévus	\$ 1,500,000	\$ 1,000,000
6) Ameublement, fixture et équipement (incl. orgues & pianos)	\$ 4,800,000	\$ 4,800,000
7) Honoraires professionnels	\$ 3,900,000	\$ 3,100,000
8) Financement et Administration	\$ 3,100,000	\$ 2,500,000
SOUS-TOTAL	\$43,663,000	\$30,688,000
9) Coût du terrain \$66.90 × 149,480 p.c.	\$10,000,000	\$ 0
Terrain + édifice + coût = coût total:	\$53,563,000	\$30,688,000

(1) Cette comparaison de coût a été préparée par Cadillac Fairview.

Dialogue works well in new city projects

There is much to be learned from the Cadillac Fairview McGill College Ave. project controversy (*Gazette*, Aug. 24). It is the perfect example of how conflicts can be resolved successfully if enough care and thought is invested by the concerned parties.

It all started with a big company's design for a shopping mall that was to be built on a famous downtown street, and which would also house the orchestra this city is so proud of.

An immense public debate was launched. Montrealers' sense of civic duty was kindled. They came to feel that they deserved to have a say in the development of their town.

And then, the most wondrous

thing happened. The big company, instead of forging blindly on, financed an independent committee to look into the matter, consult the general public, and make recommendations as to how the street should be developed and how their project could best be designed to enhance the environment.

This was an endeavor that held risks for the builders. The committee's findings could very well have been irreconcilable with the builders' goals.

The new McGill College Ave. should be a perpetual reminder of the benefits of dialogue.

HENRI FRANSES
Montreal

La perspective en design urbain

Le fruit du hasard et de l'action délibérée

Les belles perspectives de Montréal

■ La récente controverse relative au développement proposé par la compagnie Cadillac-Fairview à l'avenue McGill-College a soulevé un débat intéressant sur l'importance des perspectives dans l'aménagement urbain. L'emploi de perspectives, fermées par un édifice ou un autre élément, existe depuis très longtemps dans le design des villes. La fermeture d'une vue donne beaucoup de satisfaction à l'observateur: il se sent entouré dans un espace limité et accueillant et non pas dans le vide d'une perspective vers l'infini.

Il y a deux catégories très distinctes de perspectives urbaines. La première est l'axe visuel délibérément créé: grands boulevards de l'Europe. Ce genre d'espace est souvent encadré par des bâtiments uniformes et ameubli d'éléments répétitifs tel qu'arbres ou lampadaires, qui établissent un rythme. Ce genre de perspective termine sur un élément focal tel l'entrée d'un édifice, une sculpture, ou même un obélisque. Des villes entières (le Rome des papes, le Paris des rois, et le Washington des républicains) sont organisées en se servant de ce genre de perspective comme thème principal. Le résultat: une impression d'ordre et de grandeur.

La deuxième catégorie est la conséquence plutôt du hasard que de l'action délibérée; on la voit lorsqu'une ville développe de façon graduelle selon les besoins du moment et la topographie du site. Une discontinuité ou un décalage dans la trame urbaine peut fermer une rue; une rue courbée ou irrégulière permet toute une séquence de perspectives fermées. Cette notion de «découverte progressive» était codifiée et expliquée vers la fin du 19ème siècle par le célèbre urbaniste viennois Camillo Sitte dans son livre *l'Art de bâtir les villes*. On voit souvent ces effets charmants dans les vieilles villes de l'Europe et, très rarement, en Amérique du Nord (Québec en est un des meilleurs exemples).

L'auteur de ce texte est M. Ron Williams, professeur à l'école d'architecture de paysage, à la faculté de l'Aménagement de l'Université de Montréal.

Nos villes nord-américaines, souvent construites rapidement selon le motif d'une trame régulière, offrent très peu de perspectives fermées et sont souvent très banales: chaque rue ressemble à sa voisine et on a rarement le sens d'être dans un lieu distinct ou particulier. Nous avons, quand même, plusieurs très beaux exemples des deux catégories à Montréal. Un espace intime et très accueillant est celui créé par la rue Bonsecours et la façade de l'église Notre-Dame-de-Bonsecours au Vieux-Montréal. A quelques mètres à l'ouest se trouve la Place Jacques-Cartier datant du début du 19ème siècle, où la pente, la colonne Nelson en tant qu'élément focal, et l'encadrement symétrique des édifices publics autour de la Place Vauquelin créent un ambiance unique.

La perspective de l'avenue McGill College vers les Portes Roddick et au-delà vers le Pavillon des Arts de l'Université McGill est un des axes visuels les plus impressionnants de notre ville. Cette perspective était pendant longtemps bloquée par un arbre ginko (espèce assez rare à Montréal) planté devant l'entrée du Pavillon des Arts; cet arbre fut coupé aux années 60 malgré la volonté des étudiants qui l'avaient adopté en tant que mascotte.

Parmi les meilleures compositions urbaines du 20ème siècle: le boulevard Morgan dans le quartier Maisonneuve. Conçu par l'architecte paysagiste Frederick Todd (concepteur du

parc de l'Île Sainte-Hélène et beaucoup d'autres espaces verts), ce boulevard est bien terminé par le Marché Maisonneuve au nord et par un pavillon de parc au sud, et bien encadré par trois rangées d'arbres dans toute sa longueur.

Dans la catégorie des perspectives «insolites» et non planifiées, notre ville fait preuve aussi d'excellents exemples. La vue en contreplongeant de la rue Saint-Urbain vers l'église Notre-Dame est l'égale de toute perspective qu'offre l'Europe.

Très souvent un édifice imposant domine sur une rue de relativement petite taille, la terminant de façon frappante. C'est le cas du dôme de la chapelle de l'Hôtel-Dieu sur l'avenue des

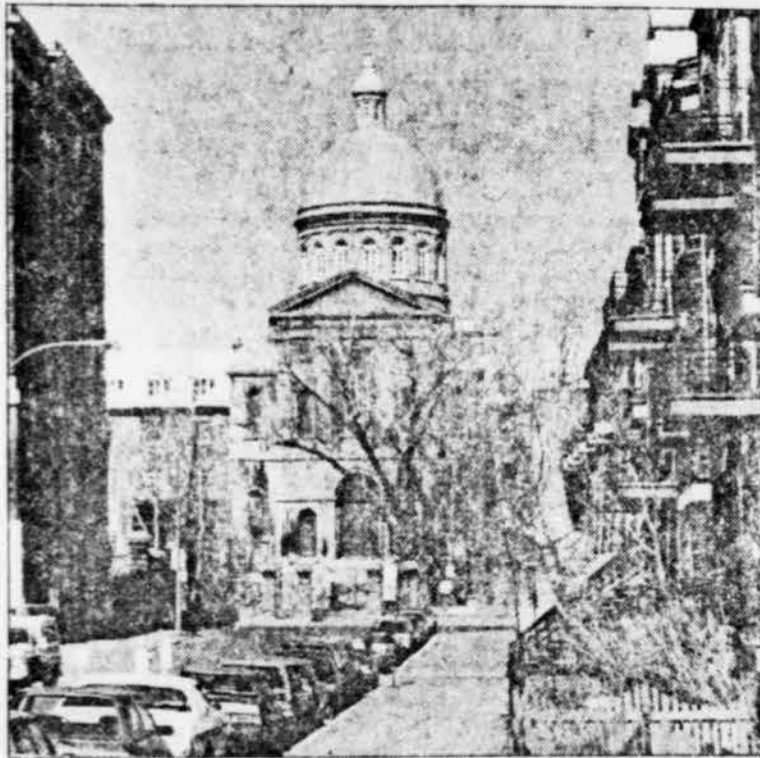
Pins, si bien vu de la rue Sainte-Famille. Cet édifice fut conçu par le célèbre architecte Victor Bourgeois (1809-1888) qui était aussi concepteur de la Cathédrale Marie-Reine-du-Monde. C'est aussi le cas de la Faculté de Musique de l'Université McGill (l'ancien Collège Royal Victoria) dont l'architecte fut

l'Américain Bruce Price, créateur de la Gare Windsor et du Château Frontenac à Québec. La façade de cet édifice termine de façon élégante la rue de l'Union.

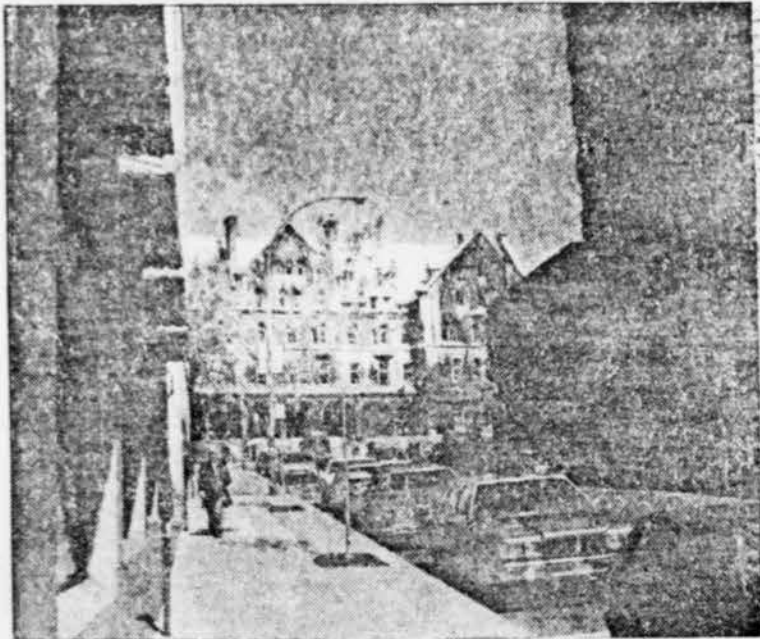
Le décalage dans la trame urbaine lorsqu'elle arrive à la rue Sherbrooke a créé d'autres perspectives intéressantes: l'église Unie «Erskine-Américain» de la fin de siècle offre une terminaison très attirante à la rue Crescent. Et la ville est pleine de petites surprises et découvertes comme la vue diagonale de la rue Laval, près du Carré Saint-Louis, vers le clocher du CEGEP Vieux-Montréal.

Vers l'Avenir

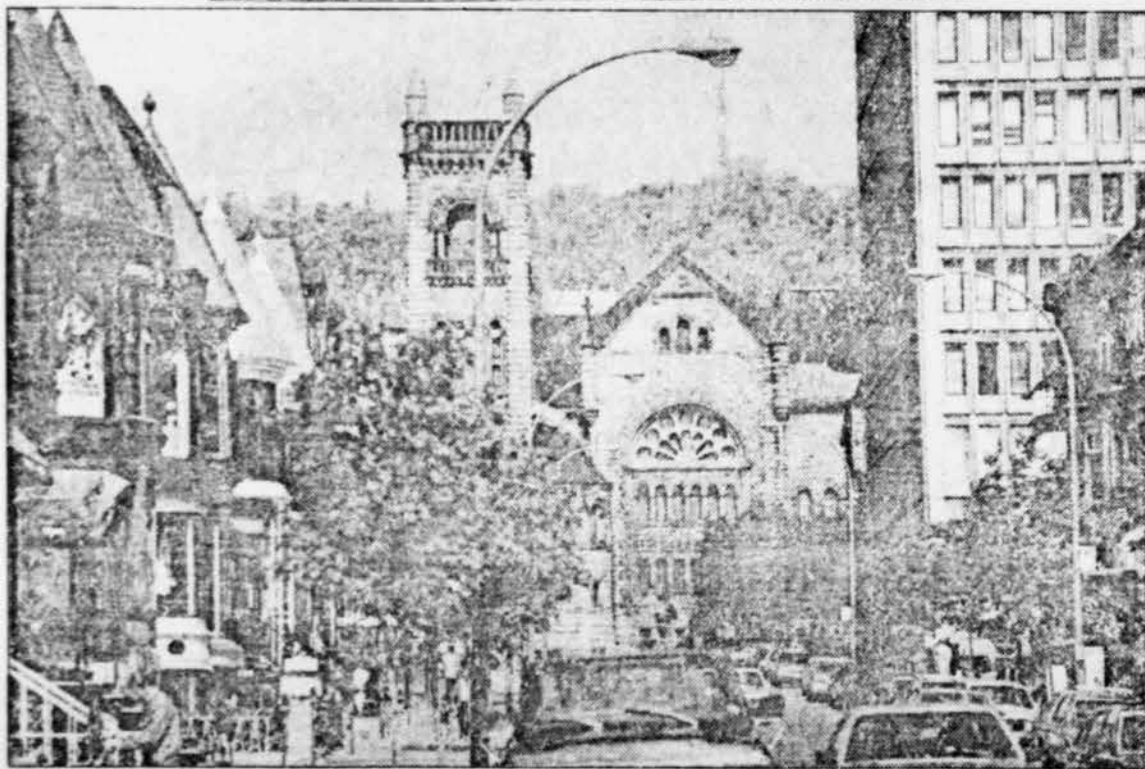
Tous ces exemples nous donnent des leçons utiles pour l'aménagement futur de la ville. Le projet à l'affiche actuellement est l'avenue McGill College, dont la perspective est fermée par le Mont-Royal à la grande échelle aussi bien que par l'Université McGill et la Place Ville-Marie à l'échelle plus petite. Il y a quinze ans, on aurait pu composer cette avenue de façon à créer un boulevard formel et symétrique selon le modèle d'axe régulier; maintenant que les édifices assez hétéroclites sont construits, nous devons peut-être pencher vers une conception plus nuancée de type «découverte progressive» afin de mieux intégrer l'aménagement à l'espace.



La chapelle de l'Hôtel-Dieu, sur l'avenue des Pins, bien vue de la rue Sainte-Famille. Cet édifice fut conçu par l'architecte Victor Bourgeau (1809-1888).



La faculté de Musique de l'Université McGill (l'ancien collège Royal Victoria) dont l'architecte fut l'Américain Bruce Price, créateur de la gare Windsor et aussi du Château Frontenac à Québec.



L'Eglise Unie « Erskine-American » de la fin du siècle offre une terminaison très attirante à la rue Crescent.

■ **L'OSM, avenue
McGill-College**

AUJOURD'HUI plus que jamais, je suis persuadée que la maison de l'OSM doit être construite sur l'avenue McGill-College. Les journaux ont récemment laissé entendre que le gouvernement songeait à reléguer la nouvelle salle de concert derrière la Place des arts ou pire, dans le Vieux-Port. Pourtant, il me semble que si l'on veut mettre la musique à la portée des gens, ce n'est pas au milieu de nulle part qu'il faut construire une salle de concert, mais là où les choses se passent, au centre-ville.

Le comité créé pour faire de suggestions sur l'aménagement de l'avenue McGill-College a rendu public un rapport intérimaire, la semaine dernière. À ce qu'il semble, un consensus se dégage pour avoir à la fois une rue très large, pensée pour les piétons, prestigieuse et qui permette quand même à Cadillac-Fairview de construire son centre commercial.

Cadillac-Fairview a laissé entendre que les plans de son projet de l'avenue McGill-College seraient repris en entier. Si cette société profite de l'occasion pour donner à la future salle une apparence « autonome » à l'intérieur comme à l'extérieur, plutôt que de la « canaliser » comme c'était d'abord prévu, je crois que tout sera pour le mieux dans le meilleur des mondes.

— M.-A. DUGRÉ

Outremont, 22 août.

À MONTRÉAL Jean Doré entrevoit la fin du règne du secret et de l'autoritarisme

■ Selon le chef de l'opposition au conseil municipal de Montréal, le projet Cadillac-Fairview et toute l'opposition qui s'est faite autour, à cause d'absence de consultation, a constitué « un peu la fin du règne d'une administration cachotière et autoritaire ».

GEORGES LAMON

Me Jean Doré, qui s'adressait, hier midi, à une cinquantaine de membres québécois de l'Association internationale des professionnels de la communication (AIPC) — organisme qui regroupe 12 000 relationnistes, pigistes et consultants du secteur privé, dont 1 000 au Canada et 160 au Québec — considère qu'en matière de démocratie municipale, à Montréal, on est encore « à l'âge de pierre ».

« Le projet Cadillac-Fairview a marqué une époque, a affirmé le chef du RCM. L'administration municipale ne pourra plus jamais fonctionner comme avant, sans s'appuyer sur la population qui la compose. La population montréalaise n'accepte plus les débats dans les chambres closes, elle veut apporter sa contribution. »

Bonifier un projet

D'ailleurs, M. Doré, qui s'est uniquement appuyé sur le projet Cadillac-Fairview dans sa conférence intitulée « Consultation publique et démocratie à Montréal », est foncièrement convaincu que « la consultation publique et le gros bon sens des gens ne peuvent, en fin de compte, que bonifier un projet, tout en apportant plus d'information aux gens ». Il soutient même que le projet qui sortira de cette consultation, sera « immensément modifié et bonifié ».

Car le chef du RCM est personnellement convaincu qu'une ville ne peut se développer sans l'appui de sa population. « Il faut absolument permettre à cette créativité de se développer et de s'exprimer. »

D'ailleurs, le conseiller municipal du quartier Saint-Jean-Baptiste de Montréal, résumant la situation du projet Cadillac-Fairview, auquel le RCM s'était opposé dans sa forme première, s'est étonné du fait que le promoteur ait dû lui-même payer pour la consultation publique au sujet de l'implantation du projet.

Situation anormale

« C'est-là une situation anormale, a ajouté M. Doré. Elle prouve qu'à Montréal on a essentiellement été dépassé par ce projet et qu'on est éloigné de la population. Dans ce débat, on a vu que le développeur a été obligé de reconsidérer les aspects humains et harmonieux du projet à la suite de l'opposition, a encore noté M. Doré. Ça prouve également qu'aucun investissement ne pourra plus désormais s'implanter à Montréal sans qu'on étudie les impacts sur le milieu. »

Par ailleurs, le chef du RCM a relevé que Montréal était la seule ville nord-américaine à ne pas avoir de schéma d'aménagement de son centre-ville — il existe mais n'a jamais été rendu public ni adopté par le conseil. Et pourtant Montréal possède une situation géographique importante, exceptionnelle qui fait sa richesse et sa beauté.

« Normalement, on aurait du apporter une réglementation pour protéger le panorama (projet de la rue McGill-College, a fait remarquer M. Doré). Ça s'est fait à Vancouver et à Toronto. À Montréal, tout ce qu'on a fait, c'est de limiter à une certaine hauteur, la construction d'édifices. »

Cadillac-Fairview: Doré estime que l'administration municipale a raté le virage

Le leader du Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM), Jean Doré, estime que l'administration Drapeau-Lamarre a complètement raté le virage dans le débat entourant la réalisation du projet Cadillac-Fairview par la corporation McGill Collège.

Yvon Laprade

«Ce débat nous a clairement démontré que l'administration

municipale en place est à l'âge de pierre de la démocratie!», a-t-il déclaré, hier midi, devant les membres de l'Association internationale des professionnels de la communication (AIPC).

Ce projet de salle de concert et de centre commercial, qui a suscité beaucoup de controverse depuis sa présentation, en avril dernier, a fait l'objet d'une consultation publique... financée par la corporation Cadillac-Fairview elle-même.

Les résultats de cette enquête doivent être rendus publics au début de la semaine prochaine.

Doré croit savoir que la future maison de l'Orchestre symphonique de Montréal aura un «caractère distinctif avec entrée sur la rue».

«On doit applaudir la décision de Cadillac-Fairview d'avoir consulté la population.

«Il est toutefois anormal qu'une ville comme Montréal n'ait pas songé à consulter les citoyens sur un projet d'une telle importance», a-t-il précisé.

L'attitude des dirigeants montréalais devra cependant changer, soutient le chef de l'opposition à l'hôtel de ville.

«Pour l'avenir, a-t-il dit, la population n'acceptera plus les débats derrière les portes closes. Les Montréalais voudront prendre connaissance des plans et des maquettes des projets.»

Dans un discours prononcé dans les deux langues, Doré a ajouté que le règne d'autoritarisme du maire Jean Drapeau tire à sa fin.

Le conseiller du quartier Saint-Jean-Baptiste a la conviction que l'administration de Montréal, «celle-ci ou la prochaine», ne pourra plus fonctionner comme elle l'a fait ces 25 dernières années.

Public outcry has ended 'secretive reign' in city

By INGRID PERITZ
of The Gazette

The public outcry that forced a review of the McGill College Ave. project signalled the end of the Drapeau administration's "secretive" reign, the leader of a city opposition party said yesterday.

Jean Dore of the Montreal Citizens' Movement told a luncheon meeting that changes made to the controversial design prove Montrealers now demand they be heard on development in the city.

The business community's opposition to plans for the \$120-million complex, made public in April by Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto, indicates its members are ready to combine "economic development with quality of life," Dore told members of the Montreal chapter of the International Association of Business Communicators.

"This is the first time a big project was stopped before it was carried out," he said.

"The Montreal administration ... will no longer be able to function as in the past, without the support and without consulting the public. (It) is basically surpassed by events and cut off from the population."

The Montreal administration is alone among major North American cities in refusing to hold public consultations on development — which confirms it is an administration of "backroom boys," he said.

After Cadillac Fairview announced it would build a complex, including 200 stores and a concert hall for the Montreal Symphony Orchestra, there was public outcry against some design features.

These features were altered. In July, the developer announced it would delay construction of the project and spend \$150,000 to set up a consultative committee of businessmen, architects and cultural representatives.

Members are to release a final report on design proposals for a revised plan next week.

Cadillac-Fairview marque la fin de l'époque des projets élaborés derrière des portes closes: Doré

ANGÈLE DAGENAI

Le président du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal (RCM), M. Jean Doré, a précisé hier à un déjeuner-causerie de l'Association internationale des professionnels de la communication que «le cas Cadillac Fairview» marquait véritablement la fin d'une époque à l'Hôtel de Ville de Montréal, «celle de l'élaboration des grands projets derrière des portes closes».

Le chef du RCM prétend en effet qu'après avoir «joué le jeu de l'administration et tenté de forcer l'adoption à toute vapeur de son projet au Conseil de Ville», Cadillac Fairview avait compris qu'il était dans son intérêt le plus évident de tenir une consultation publique pour désamorcer l'opposition que les Montréalais et les gens d'affaire de la rue

McGill College manifestaient de plus en plus face à ce projet controversé.

M. Doré estime qu'une consultation publique ne peut que «bonifier» un projet à Montréal parce que les développeurs du centre-ville, n'étant pas soumis à un encadrement public, faute de schéma d'aménagement clair et connu de tous, comme c'est le cas à la Ville de Montréal, ne «peuvent penser à tout du premier coup».

Il existe un schéma d'aménagement du centre-ville de Montréal depuis 1980, précise M. Doré, mais l'administration refuse toujours de le rendre public. La Ville préfère plutôt le tenir «confidentiel» jusqu'en juillet 1985, moment où la Communauté urbaine de Montréal devra, de par la loi sur l'aménagement du territoire, produire le sien pour l'ensemble de l'île de Montréal.

Or, ce projet de la CUM prévoit la création de trois sous-centrevilles -

Pointe-Claire, Saint-Laurent, Anjou alors que l'avenir du principal centre-ville de l'agglomération montréalaise n'est pas protégé par une réglementation qui en assurerait le développement harmonieux, d'ajouter M. Doré.

Le chef du RCM estime qu'une ville «ne peut se développer sans l'appui de sa population» et que celle-ci a clairement fait entendre son opposition à un projet qui desservait ses intérêts. La pression publique a réussi dans le cas Cadillac Fairview à faire plier aussi bien l'administration municipale que la corporation privée. Ce n'est certainement pas la dernière, d'ajouter M. Doré.

L'Association internationale des professionnels de la communication regroupe 12.000 membres à travers le monde dont un millier de relationnistes des grandes corporations privées du Canada.

LE PROFOND MALAISE DU CENTRE-VILLE

JEAN-CLAUDE MARSAN

LA CONTROVERSE qui a entouré l'annonce du projet du centre commercial et culturel de Cadillac-Fairview, avenue McGill-College, met en lumière le profond malaise qui affecte le centre-ville montréalais. En effet, ce projet privé en compromettait un autre de caractère public, qui a été caressé et poursuivi pendant plus d'un demi-siècle : celui de faire de cette avenue une artère de prestige mettant en valeur le mont Royal. Si ce dernier projet a pu être mis en cause aussi facilement, avec l'accord manifeste de la Ville, on peut s'imaginer ce qui se passe ailleurs sur le territoire, où il n'y a ni intention de *design* urbain, ni zonage, encore moins de schéma d'aménagement. C'est bien ce que révèle un exa-

men, même sommaire, de l'état actuel du centre-ville et de la façon dont il a évolué sans contrôle ces dernières décennies.

En 1962, le service d'urbanisme de la Ville, par l'application de critères pertinents, détermina que les frontières du centre-ville étaient définies par la rue Guy à l'ouest, l'avenue des Pins au nord, la rue Saint-Denis à l'est et les installations portuaires au sud. À l'intérieur de ce vaste territoire de 555 hectares, le service identifia le centre des affaires, caractérisé par une concentration plus massive de bureaux, de magasins de détail, de services administratifs, de fonctions de divertissement. D'une superficie de quelque 205 hectares, cette zone a pour cœur le noyau financier de la rue Saint-Jacques et celui, commercial et de services, des places Ville-Marie et Bonaventure.

En 1972, le même service observa que si la montagne et le fleuve s'imposaient toujours forcément comme limites au centre-ville, la prolifération des tours d'appartements, par contre, en avait reculé à l'ouest les frontières jusqu'à Westmount (avenue Atwater) tandis que le développement du commerce dans l'est (place Dupuis) les repoussait de la rue Saint-Denis à la rue Amherst, soit une extension de territoire de quelque 150 hectares. Quant au centre des affaires, il conservait sensiblement la même zone.

Avec les années 1980, malgré une conjoncture économique difficile, le centre-ville entrait dans un nouveau cycle de développement grâce à des investissements globaux de l'ordre de \$ 800 millions, un record de tous les temps

concernant la construction simultanée d'édifices commerciaux. Ces derniers comprennent, entre autres, les complexes immobiliers de Bell Canada/Banque nationale et Guy-Favreau, le Palais des congrès, le centre Sheraton et la place Air-Canada, les

sièges sociaux de l'Alcan, de la Banque nationale de Paris et de la Banque mercantile.

Au plan de l'organisation physico-spatiale et de l'aménagement, le centre-ville souffre, cependant, d'un profond malaise, cerné et analysé dans des ouvrages comme *Montreal at the Crossroads* et *Les vrais propriétaires de Montréal*. Les causes de cet état de choses se résument à une seule : la dé-

mission de la collectivité devant la nécessité de contrôler ce champ de spéculation où se livrent des batailles féroces pour s'approprier l'espace et le profit. Il en résulte un milieu fragmenté, dévasté, où des géants architecturaux comme le complexe Desjardins voisinent avec de fragiles maisons de chambres et où d'élégantes résidences victoriennes pourrissent à l'ombre d'énormes et

vulgaires tours d'habitation. De l'ensemble se dégage une pénible impression de vide, de chaos et de déshumanisation.

En vérité, il s'agit plus que d'une impression, comme en témoignent les quelques statistiques disponibles. Entre 1962 et 1972, par exemple, les occupations résidentielles, les plus susceptibles d'assurer une présence humaine 24 heures sur 24, ont augmenté de

9.3 % en superficie de plancher tandis que croissaient de 77.5 % celles des fonctions de bureau et d'institution n'opérant que huit heures sur 24. Durant cette même période, pendant que la superficie du centre-ville augmentait de 37 %, celle des terrains occupés par la résidence, le commerce de gros et de détail, l'entrepôt et l'industrie, les fonctions de bureaux, de services gouvernemen-

taux, de culture et de divertissement, les institutions, les hôtels et les espaces verts régressait — pour sa part de 11 %. Par ailleurs, les superficies de plancher consacrées à ces mêmes fonctions s'accroissaient également de 11 %. Le centre-ville gagnait donc en hauteur ce qu'il perdait au niveau du sol. Au profit de quoi ? Du vide et des automobiles ! En effet, en dix ans, la superficie des ter-

raines vacants ou en construction a augmenté de 267 % ; celle des terrains de stationnement de 57 %, tandis que les superficies de plancher consacrées au stationnement s'accroissaient de 807 % ! Pendant que les piétons s'engouffraient dans la ville souterraine et que les gratte-ciel grimpaient comme des asperges, l'automobile prenait majestueusement possession du territoire.



Le centre-ville de Montréal vu du viaduc de la rue Guy.

(Photo : Jean-Claude Marsan)

Final McGill College plans will prove popular: Official

By INGRID PERITZ
of The Gazette

The co-chairman of a committee studying changes to a proposed McGill College Ave. development said he is optimistic revised plans will please "a lot more people" than the original ones presented by the developer last spring.

Pierre Goyette said in an interview that the committee's final report, to be made public tomorrow, will probably be acceptable even to the project's critics, he said.

"We won't have a consensus — we can't get everyone in agreement with what we have — but we expect a general agreement on our recommendations," said Goyette, president of the Montreal Chambre de Commerce and co-chairman of the committee with Montreal Board of Trade president Stephen Chealey.

The report's suggestions, he said, "will satisfy a lot more people than the first project made public in April."

In its interim report in August, the McGill College Urban Design Consultative Committee said it is "doubtful" that a precedent should be created by building aerial pedes-

trian bridges, such as the one proposed over Mansfield St.

Asked whether the assessment of pedestrian bridges in the final report will again be negative, Goyette replied: "Yes, I think it's clear."

Goyette said he is optimistic the report will be "accepted and acceptable" to businessmen in the McGill College Ave. area, many of whom initially opposed the project.

The McGill College committee was set up in July after Toronto developers Cadillac Fairview Corp. Ltd. asked for a delay in beginning construction of the \$120-million shopping and office complex, which is to include a \$30-million provincially funded concert hall.

The developers, who have built shopping centres across the country, bowed to opposition by agreeing to drop some design features such as a pedestrian bridge over McGill College Ave.

The final report will contain specific recommendations on how to apply the guidelines put forward in the 38-page interim report.

Zarin Mehta, MSO managing director, would only say he is "very pleased" with the final report's suggestions on the concert hall.

DANS LE CENTRE-VILLE CETTE MAISON DE L'OSM, PAS AILLEURS

Aujourd'hui, plus que jamais, je suis persuadé que la Maison de l'O.S.M. doit être construite sur la rue McGill College. Les journaux ont récemment laissé entendre que le gouvernement songeait à reléguer la nouvelle salle de concert derrière la Place des Arts ou, pire, dans le Vieux-Port: pourtant, il me semble que si l'on veut mettre la musique à la portée des gens, ce n'est pas au milieu de nulle part qu'il faut construire une salle de concert, mais là où les choses se passent, dans le centre-ville.

Le comité créé pour faire des suggestions sur l'aménagement de la rue McGill a rendu public un rapport intérimaire. A ce qu'il semble, un consensus se dégage pour avoir à la fois une rue très large, pensée pour les piétons, prestigieuse et qui permette quand même à Cadillac Fairview de construire son centre commercial.

Commercial Fairview a laissé entendre que les plans de son projet de la rue McGill seront repris en entier. Si cette société profite de l'occasion pour donner à la future salle une appa-

rence «autonome» à l'intérieur comme à l'extérieur plutôt que de la «canaliser» comme c'était d'abord prévu, je crois que tout sera pour le mieux dans le meilleur des mondes.

Mme M. A. Dugré
Outremont.

PROJET MCGILL COLLEGE: LE COMITÉ EST D'ACCORD

Le projet de centre commercial et culturel de la corporation Cadillac Fairview, qui nécessitera des investissements de \$130 millions sur l'avenue McGill College, pourrait connaître son point culminant au cours des prochaines semaines.

Yvon Laprade

Le comité consultatif sur le design urbain de l'avenue McGill College vient en effet de déposer son rapport final.

Un rapport dont les grandes lignes font l'unanimité tant chez les architectes qui ont participé à la consultation que chez les dirigeants de la corporation Cadillac Fairview elle-même.

Celle-ci endosse d'ailleurs toutes les recom-

mandations du comité consultatif contenues dans le rapport signé par le président de la Chambre de commerce de Montréal, Pierre Goyette, et par le président du Bureau de commerce de Montréal, Stephen Cheasley.

«Nous nous conformerons aux lignes directrices proposées dans l'élaboration de notre nouveau projet», a fait savoir Cadillac Fairview par voie de

communiqué hier après-midi.

Une copie du rapport final a été transmise au bureau du maire de Montréal, Jean Drapeau.

Simple mesure de courtoisie puisqu'aucun représentant de la Ville de Montréal n'a participé aux travaux du comité consultatif.

Pas de passerelles

Dans ses grandes lignes, le rapport préconise l'élargissement de

l'avenue McGill College à 90 pieds et le maintien de la circulation automobile.

Le comité recommande en outre que la salle de concert de l'Orchestre symphonique de Montréal soit «visuellement fortement marquée» et qu'elle soit distincte des édifices commerciaux adjacents.

«Cette salle, qui serait située au niveau du rez-de-chaussée (et non à la hauteur du quatrième étage) devrait refléter le caractère d'une institution culturelle importante, grâce à un immense foyer au ni-



Photo Claude RIVEST

Stephen Cheasley et Pierre Goyette, respectivement président de la Chambre de commerce et du Board of Trade de Montréal.

veau de l'avenue McGill College.»

Le comité oppose un non catégorique aux passerelles surélevées sur l'avenue ou dans le voisinage.

RCM: satisfait

Par ailleurs, le leader du Rassemblement des citoyens de Montréal, Jean Doré, estime que le rapport final du comité consultatif est «un travail de qualité qui apporte des solutions intéressantes».

«Cependant, a-t-il ajouté, il ne sera possible de porter de jugements plus approfondis sur l'ensemble de la question qu'au moment où le promoteur (Cadillac Fairview) aura rendu publique une version modifiée de son projet.»

On s'attend à ce que la version modifiée dont parle Doré soit soumise à l'administration Drapeau-Lamarre d'ici à un mois.

Montreal's new maturity

The McGill College Ave. committee's final report is more than just a gem of urban planning for one downtown street.

The report's ripples will be felt for years. It is in effect a citizenry's manifesto that it wants to share in decision-making affecting the community.

And what a tactful, constructive and altogether deft manifesto it is.

Its main recommendations for redesigning Cadillac Fairview Corporation's controversial retail complex and concert hall on McGill College Ave. are eminently sensible. To correct the original scheme's flaws, the report urges that: The avenue expand by at least 50 per cent in order to enhance the view of the mountain and lend the thoroughfare the grandeur it merits; there be no aerial walkway to transform part of another street into a wind tunnel; there be a new architectural plan to give the concert hall a separate identity within the retail complex; and the scheme's design be changed to keep the project from sapping the vigor of St. Catherine St.'s adjacent stores.

Even more impressive than these recommendations, however, is the way they were reached. They sprang from full and open hearings at which more than 20

groups and individuals testified. The quality of the committee's work, then, is tangible proof of the value of democracy.

In the 1970s, the symbol of Montrealers' concern with city life was the demonstrations over a developer's destruction of an historic mansion. Years from now the symbol of the 1980s' new maturity may be the creation of this committee last July. Its members represent a remarkable coalition of heritage groups, public-spirited architects and a suddenly activist business establishment.

The protest marches were *against* developers, against city hall. What is emerging now is a sense by citizens and developers that they must work *together*. This committee was in fact formed at the bidding (and expense) of the developer under attack. And the developer has vowed to heed the committee's recommendations.

What is essential now is for city hall to enter into this cooperative spirit. This *ad hoc* committee may have done splendid work, but the next developer involved in controversy may be less enlightened.

Clearly, city council needs what every other city in the continent has: a permanent committee of elected officials to carry on this group's high standards.

McGill College Ave. developers accept all critics' proposals

By INGRID PERITZ
of The Gazette

The developers of the multimillion-dollar McGill College Ave. complex will present within 10 days new plans that eliminate every controversial aspect of the original design.

An official of Cadillac Fairview Corp. Ltd. of Toronto agreed yesterday to accept all the changes proposed by a committee of businessmen and architects who have been studying the much-criticized plan

since July.

If Montreal city council approves the new design, McGill College Ave. will be transformed within two years into a 27.5-metre-wide, tree-lined avenue with cafes and stores opening on to it.

And there will be a "prominent" symphony orchestra hall halfway up the avenue, marked by a marquee and an elegant foyer.

Mayor Jean Drapeau received a copy of the committee's report yesterday and submitted it to the city planning department for a report.

He would not comment on it.

Alan Saskin, a Cadillac Fairview executive, said the company has already begun to draw up new plans, which he hopes to submit to city council at its next meeting Oct. 22.

Construction should begin by the winter or spring of 1985 he said, with completion expected by late 1986.

The highlights of the changes, made public yesterday by the McGill College Urban Design Committee, are:

- McGill College Ave. would be

enlarged to 27.5 metres — 50 per cent greater than its existing width. Sidewalks would be more than double their present width.

Stores, restaurants and a Metro entrance would open on to the street.

- The concert hall would have a "major presence" on the street, with a "very large and elegant" foyer and a "grand" facade on McGill College Ave.

- There would be no pedestrian bridge over Mansfield St. or in the vicinity because, the committee says, the bridges harm street life and block vistas.

- A public square with trees, fountains and statues would be created between St. Catherine and Cathcart Sts., and the plaza of Place Ville Marie would be embellished with a garden.

These features erase every contentious aspect of the design presented by Cadillac Fairview in April.

At that time the developer made public its plans to build a \$130-million shopping and office complex and a provincially subsidized concert hall.

In one of the most strongly criticized aspects of the original plan, the developer had proposed blocking the view of the mountain by building pedestrian walkways over McGill College Ave. and Mansfield St.

It also planned to leave the street at its existing width and build the concert hall on the fourth floor of the complex.

On July 5, the company said it

would delay its planned August construction plans because "confrontation and controversy" made it impossible to proceed.

"This is a completely new design," Saskin said yesterday. "Montrealers have won a great victory. They made their will understood and we've become sensitive to it."

Also yesterday, an aide to Quebec Finance Minister Jacques Parizeau said he has pushed back the deadline for granting the developers a subsidy to build the concert hall.

Normand St. Hilaire said the \$60-million subsidy will still be available as long as construction gets under way by January 1985 and is completed by June 1987.

"Our offer still stands," St. Hilaire said. "(But) I find it too bad that jobs that normally should have been filled aren't yet."

"It's in the interests of construction in Montreal that the project starts as soon as possible."

The committee report says the project would be a "positive contribution to the revitalization of downtown."

It notes downtown Montreal's share of the metropolitan area's retail market has fallen in the past 20 years to 15 per cent from a third of the total.

Coun. Jean Dore, leader of the Montreal Citizens Movement, said in a statement the report proves that economic development and quality of life can work harmoniously. He said it also proves there is no conflict in including the public in the planning process.

Co-chairmen of the Cadillac Fairview committee, which held two rounds of public consultations on the project, were Stephen Cheasley, president of the Montreal Board of Trade, and Pierre Goyette, chairman of the Montreal Chamber of Commerce.

Members included architects and representatives from Heritage Montreal, Cadillac Fairview and the Montreal Symphony Orchestra.

Cadillac Fairview Un projet tout nouveau pour McGill College

ALAIN DUHAMEL

La société Cadillac Fairview compte présenter dans les meilleurs délais un nouveau projet immobilier pour l'avenue McGill College respectueux des lignes directrices formulées par le comité McGill College dans son rapport final publié hier.

«Il ne s'agit pas d'une simple adaptation du projet original pour satisfaire aux recommandations du comité McGill College, peut-on lire dans une communication de l'entrepreneur immobilier. Il s'agit plutôt d'un tout nouveau design de complexe culturel et commercial conçu dans l'esprit même des lignes directrices du rapport.»

Le comité McGill College, que présidaient MM Pierre Goyette, président de la Chambre de commerce de Montréal, et M. Stephen Cheasley, président du Bureau de commerce de Montréal, formé l'été dernier, a tenu des audiences publiques et commandé plusieurs études spécifiques à des experts conseils pour en venir à un consensus sur l'aménagement de cette avenue du centre-ville.

Le comité a donné aux piétons la priorité dans l'aménagement de l'avenue, ramenée à une largeur de 90

piéds et bordée, de chaque côté, de larges trottoirs paysagés et ensoleillés.

L'immeuble à construire dans le quadrilatère compris entre l'avenue McGill College, la rue Mansfield, la rue Sainte-Catherine et le boulevard de Maisonneuve, comprendra la Maison de l'orchestre symphonique de Montréal, des espaces de commerce et de bureau. Cadillac Fairview évalue sa construction à \$130 millions.

La Maison de l'OSM, à laquelle contribue financièrement le gouvernement québécois, doit avoir un lien direct avec l'avenue et se présenter nettement au public par une facture architecturale distincte, soignée, parfaitement visible et lisible.

La présence d'établissement commerciaux dans le même ensemble immobilier ne nuit pas au rayonnement de l'OSM pourvu que leur intégration soit réussie. Elle ne nuirait pas non plus à l'activité commerciale de la rue Sainte-Catherine; au contraire, elle lancerait un mouvement de réhabilitation et de revitalisation de cette grande artère commerciale.

Le comité a éliminé toute passerelle, avenue McGill College ou ailleurs, et recommande de préserver, voire enrichir, la perspective visuelle vers le Mont-Royal, sa croix, les portes Roddick du campus de l'université McGill, la silhouette de l'hôpital Royal Victoria et l'immeuble de la faculté des Arts de l'université McGill. Ainsi, il élimine l'aménagement d'un terre-plein paysager au centre de l'avenue et invite Cadillac Fairview, l'administration municipale, et les éventuels promoteurs de d'autres projets sur cette avenue à contribuer, par un design soigné, à l'encadrement de la perspective et à l'animation de l'avenue.

Bien que le comité ait été financé par Cadillac Fairview, son analyse déborde largement le quadrilatère visé par son projet et s'intéresse à toute l'avenue McGill. C'est ainsi qu'il propose d'aménager les escaliers de la Place Ville-Marie en un jardin public, d'aménager certains espaces libres ou dégagés en petits parcs municipaux et dicte plusieurs normes d'aménagement, de construction et même de design urbain que l'on trouve habituellement dans un règlement de zonage municipal, le cas échéant, ou dans un plan d'ensemble.

Les recommandations s'adressent donc autant au promoteur immobilier qu'à l'administration municipale et aux autres propriétaires riverains. «Montréal est reconnue comme une ville d'affaires et de culture de premier ordre» écrivent les membres du comité dans leur lettre de transmission au maire de Montréal. «Nos propositions pour l'aménagement de l'avenue McGill College ont pour objet d'ajouter à ces dimensions vitales de Montréal. Nous percevons le centre-ville de Montréal comme un lieu privilégié, offrant une diversité d'activités autant culturelles que commerciales, un lieu qui a une histoire, une architecture qui lui est propre, bref un lieu qui fait de Montréal une ville différente, reconnue parmi les plus belles du monde.»

À l'origine, le projet de Cadillac Fairview consistait à fermer l'avenue McGill et à relier son immeuble aux ensembles immobiliers voisins par une passerelle au-dessus de l'avenue Mansfield et par une promenade couverte sur l'avenue McGill, la fermant complètement à la circulation. La perspective sur le Mont-Royal s'en trouvait bouchée.

En acceptant ce plan d'aménagement, l'administration municipale avait soulevé le mécontentement de plusieurs organismes, notamment la Chambre de commerce, le Bureau de commerce, et Héritage Montréal, parce qu'elle renonçait à un aménagement prestigieux de l'avenue McGill, l'un des rares qu'elle ait adopté pour son centre-ville et ait imposé, depuis plus de vingt ans, aux autres promoteurs immobiliers. La controverse publique avait pris, l'été dernier, une telle ampleur que le promoteur immobilier a préféré retarder l'adoption de son projet au conseil municipal et constituer un comité d'étude et d'audiences publiques. Il vient de consentir à la préparation d'un nouveau projet.

Le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal (RCM), satisfait du rapport final du comité, en tire la conclusion «que développement économique et qualité de vie vont de pair et qu'un encadrement public en matière d'urbanisme et de design urbain n'est pas incompatible avec les aspects économiques mis de l'avant.»

Dans un communiqué diffusé hier, M. Jean Doré, chef du RCM, reproche à l'administration municipale son défaut d'initiative dans cette affaire. «Il ne sera possible de porter de jugements plus approfondis sur l'ensemble de la question qu'au moment où le promoteur aura rendu publique une version modifiée de son projet» ajoute-t-il.



Jean-Guy Dubuc

Si Cadillac Fairview veut bien accepter

Je crois bien avoir été le premier à critiquer le projet de la firme Cadillac Fairview sur la rue McGill College; je veux bien maintenant être le premier à appuyer le projet que le comité McGill College propose à la société torontoise. On a fait un long chemin, à Montréal, depuis avril dernier.

Il faut se rappeler que le projet de salle de concert intégrée à un centre commercial possédait assez de qualités pour plaire à l'administration municipale mais également assez d'inconvénients pour déplaire à un groupe imposant de citoyens. On voulait bien d'une salle pour notre orchestre symphonique, on aimait bien l'idée d'une petite facture pour les contribuables, on appréciait le renouveau du centre-ville et l'investissement de fonds importants dans une construction prestigieuse. Mais... il y avait beaucoup de mais.

Ils ne sont pas tous disparus; mais presque tous. Le projet du comité tient compte de tout; et il présente un heureux compromis qui n'en est presque pas un tellement il répond à l'essentiel des exigences exprimées par la population.

Rappelons ce qui blessait le plus.

Il y avait le rétrécissement de la rue McGill College et la passerelle qui devait la traverser. Il y avait cette autre passerelle au-dessus de la rue Mansfield. Il y avait le tort fait aux marchands actuels qui seraient lésés par un centre relié sur lui-même et relié à un seul magasin. Il y avait des questions de circulation et de stationnement. Et il y avait, surtout, l'incongruité d'une salle de concert que l'on atteint après avoir traversé des corridors de boutiques et qui s'identifie au centre commercial qui l'abrite.

On sait maintenant que le projet McGill College répond à ces objections, suffisamment pour convaincre celui qui veut accepter le sens du relatif pour remplacer l'idéal de l'absolu. Il est temps que l'on vive avec réalisme selon nos moyens; l'occasion est là.

On pourrait peut-être souhaiter que la salle de concert soit adjacente à la Place des Arts et conserve à la culture toute cette noblesse qui devrait la libérer de préoccupations économiques. Mais personne ne peut se permettre ce luxe. Il est temps que l'on unisse culture et commerce avec tout le respect que l'on doit à chacun de ces secteurs vitaux. Or, chez

nous, l'économie est liée à l'entreprise privée; c'est à elle qu'il appartient de soutenir les efforts des gouvernements et les attentes de la population au plan culturel.

Il faut se rappeler le succès des Jeux de Los Angeles, dû, en bonne partie, à la participation de l'entreprise privée. Plus que cela, il faut se rappeler cette même participation intense et importante lors d'Expo 67: sans l'entreprise privée, sans ses pavillons, Expo 67, comme Epcot Center, comme Disneyland n'aurait pu survivre. Il est temps de multiplier, chez nous, les mariages de ce genre.

Mais d'abord, il faut établir des mécanismes de concertation.

Le comité McGill College a été formé de gens compétents et profondément motivés. Il a reçu en audiences tous ceux qui voulaient s'exprimer sur le sujet, il les a entendus et a décidé de tenir compte le plus possible des demandes conciliables. Il a retenu les services d'experts et commandé des études. Il a accompli, en quelques mois, un travail extraordinaire auquel, il faut le dire, les Montréalais n'étaient pas habitués.

Le rapport est convaincant.

Sa première qualité est de tenir compte des avis reçus et des attentes exprimées. Sa deuxième qualité, tout aussi importante, est d'avoir conservé une préoccupation globale, lui permettant de présenter un projet d'aménagement d'un territoire plutôt qu'une simple critique d'édifice. On a repensé tout ce secteur du centre-ville: c'est un gros morceau de Montréal qui devient concerné.

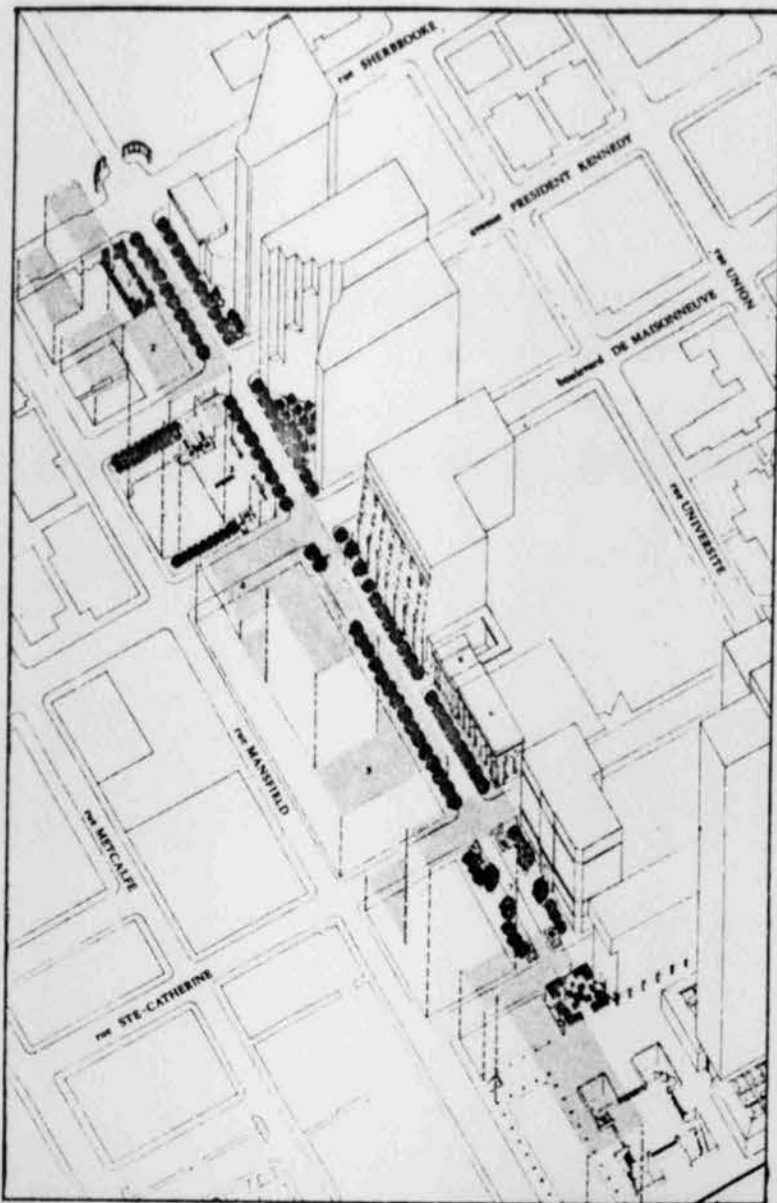
De plus, avec un membre de Cadillac Fairview participant aux travaux, le comité a réussi l'impossible. Par exemple, faire sauter toutes les passerelles, installer vitrines et portes des boutiques sur la rue, édifier, de façon autonome, la salle de concert qui jouirait ainsi de ses entrées et de tout ce qui pourrait la distinguer du reste de l'ensemble.

On peut donc supposer, maintenant, que Cadillac Fairview pourrait voir d'un bon oeil un tel projet: il lui appartient d'accepter ou de refuser les recommandations du comité McGill. La logique lui suggère d'accepter; son intérêt, peut-être, aussi. Jusqu'à maintenant, sa collaboration fut exemplaire; il serait dommage qu'elle se termine sur une note négative. En d'autres termes, Cadillac Fairview doit accepter le projet McGill College.

Et, bien sûr, le maire Drapeau ne pourra que recevoir avec joie ce qui a été conçu avec sagesse.

Jean-Guy DUBUC

Cadillac-Fairview: la salle sera distincte du centre commercial



■ Le comité sur l'aménagement de l'avenue McGill College, formé à la suite de la grande contestation du projet de centre commercial Cadillac-Fairview a proposé hier, à l'administration municipale de Montréal, une solution « finale » de compromis qui répond à la majeure partie des objections formulées par les critiques.

JEAN-PIERRE BONHOMME

La solution mise de l'avant par ce comité formé à l'initiative des promoteurs mêmes du centre commercial, si elle est adoptée, par l'administration Drapeau, transformerait l'actuelle rue McGill en une véritable avenue « de prestige ». Une voie de 90 pieds de largeur bordée d'arbres — soit trente pieds de plus qu'actuellement — rassemblerait ainsi organiquement quelques unes des plus grandes institutions commerciales de la ville: la Place Ville-Marie, la BNP, l'Industrielle sur un fond de scène des portes de l'université McGill.

Les promoteurs du projet Cadillac-Fairview, qui sont à l'origine, avec les deux Chambres de commerce, l'anglaise et la française, de ce processus de réflexion commun, ont dit vouloir se conformer en tous points aux recommandations du rapport qui vient d'être déposé. Pour eux il s'agit d'une coûteuse révision générale de leur concept initial.

Qu'on en juge: le porte-parole de Cadillac-Fairview, M. Alan Sasskin, a annoncé hier que sa société a toujours l'intention de procéder et qu'elle a changé d'architecte. C'est M. Raymond Affleck, cet architecte montréalais créa-

teur du superbe complexe Alcan, rue Sherbrooke, qui se trouve actuellement à la table à dessin. Il prépare les nouveaux plans de l'ensemble du projet de centre commercial, plans qui devraient être rendus publics « d'ici quelques semaines ». M. Affleck n'avait précédemment la charge que du dessin de la salle de concert symphonique, laquelle devait être incorporée au projet de centre commercial.

Les coprésidents du « Comité consultatif sur le design urbain du secteur McGill College », MM. Stephen Cheasley et Pierre Goyette, respectivement présidents des deux Chambres de commerce de Montréal, ont expliqué hier que leur action est en quelque sorte le substitut d'un processus décisionnel public. Ils ont signalé que cette action « consultative » est pour eux fort coûteuse et qu'elle a un caractère exceptionnel.

MM. Cheasley et Goyette ont indiqué que leur comité favorise l'implantation d'une nouvelle salle de concert symphonique dans l'environnement même du centre commercial Cadillac-Fairview. On sait que cette question fait l'objet d'un débat public, certains préférant un emplacement dans l'environnement de l'actuelle Place des Arts. Ils ont toutefois reconnu que le concept initial de la nouvelle salle devrait être radicalement changé.

Le rapport du Comité propose maintenant à cet égard que la salle de concert « ait une solide identité visuelle, distincte des édifices commerciaux voisins. En réalité cette salle, devant maintenant reposer au niveau du sol, serait ainsi techniquement à part

du Centre commercial. Elle devait originalement être placée aux étages supérieurs du complexe. Dans la nouvelle version son hall d'entrée serait situé sur l'avenue McGill plutôt que sur la rue de Maisonneuve « parce que l'avenue McGill est un espace plus prestigieux ».

Le centre commercial, quant à lui, et c'est un fait de grande importance, devrait perdre une partie de son caractère banlieusard d'origine. Le rapport propose qu'il soit conçu de telle sorte « qu'il mette en valeur les rues avoisinantes et encourage l'interaction avec les magasins déjà existants du centre-ville ». Les magasins du rez de chaussée, plus explicitement, « devraient avoir une porte donnant sur l'avenue ». D'une manière générale, les membres du comité réclament que le nouveau centre commercial « s'intègre aux environs plutôt que de s'en isoler ». Il faudra donc voir la solution que Raymond Affleck proposera.

Les fameuses passerelles tant décriées, elles, disparaissent: C'est à l'unanimité que le Comité propose à l'administration de la ville qu'elle « continue à interdire la construction de passerelles surplombant les principales artères de la ville ».

La nouvelle avenue, enfin, comportera une succession de petites places agrémentées d'un équipement étudié « afin que le piéton soit privilégié ». Ces nouvelles places comprennent une réfection de l'affreuse perspective qu'offrent les entrées de garage de la Place Ville Marie. Toutes ces modifications, a-t-on signalé, devront se faire en collaboration avec les propriétaires des édifices riverains.

SELON LA SOLUTION FINALE DU
COMITÉ DE CONSULTATION

L'aménagement du centre-ville

Retrouver dans son histoire les principes d'harmonie

PETER ROSE

Extraits du rapport de l'architecte du Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill College

Le projet de l'avenue McGill College, le plus important d'une longue liste de projets visant à doter le centre-ville de Montréal d'un centre urbain prestigieux, constitue une occasion unique d'aménagement urbain.

Montréal est l'une des grandes villes où il fait bon vivre. Elle a eu la chance de conserver un héritage architectural distinctif en Amérique du Nord. Lors de l'établissement des principes régissant l'aménagement d'une rue animée et prestigieuse au cœur même de son centre-ville, il importe d'identifier et d'examiner brièvement la nature des rues et des édifices qui ont si bien contribué à faire de Montréal une ville spéciale.

Nous avons identifié trois phases importantes pour ce qui est du caractère des édifices dans le centre-ville de Montréal: les débuts de la ville jusqu'à 1918; de la Première Guerre mondiale jusqu'aux années 1950; la construction depuis les années 1950.

Jusqu'au début de la Première Guerre mondiale, les édifices au centre-ville de Montréal étaient, en majeure partie, construits en pierre. Ils n'avaient que quelques étages et présentaient de riches décorations et des motifs particuliers. Les constructions s'harmonisaient tant pour ce qui est des matériaux utilisés que pour leurs proportions et leurs couleurs. Les édifices s'alignaient le long des rues et des propriétés, où ils formaient des encadrements réguliers. L'utilisation de corniches et d'ornementations assez semblables permettait aux édifices de se doter d'une image harmonieuse. Tous ces facteurs créaient une vue intéressante pour les piétons. L'avènement des constructions en acier a permis de laisser entrer la lumière par des fenêtres plus larges, mais les ouvertures étaient toujours conçues de façon à se marier à l'apparence générale des constructions plus vieilles.

Le centre-ville formait alors un ensemble cohérent, d'aspect unifié.

Les façades uniformes des immeubles délimitaient des espaces bien déterminés. De cette façon, on avait vu à établir un lien entre la largeur d'une rue, le caractère de ses édifices et leur hauteur. Les rues présentant un caractère bien ordonné étaient celles dont les édifices s'élevaient à une hauteur au moins équivalente à la largeur de la rue. En diminuant l'espace réservé aux activités de la rue, la vie s'y intensifiait. La communication orale et visuelle était possible d'un édifice à l'autre, et de l'édifice à la rue. Cet aspect explique encore la popularité de rues telles que les rues Bonsecours et Saint-Paul dans le Vieux-Montréal. Elles sont à l'échelle du piéton et libèrent assez d'espace pour lui permettre d'y être actif.

Dans un tel environnement, les places et les édifices étaient facilement différenciés du reste du tissu urbain. Plus une structure est grande et décorée, plus elle attire l'attention. Un édifice de services ou un édifice culturel peut également rompre avec l'ordre établi par les structures avoisinantes. La situation en retrait ou avancée des édifices publics influence l'espace disponible sur la rue et les trottoirs, les rendant plus facilement identifiables.

C'est au cours des années 1920, et jusqu'au milieu des années 1950 environ, que la première

génération de gratte-ciel vit le jour à Montréal. Ces édifices ajoutaient à la ville un aspect monumental mais, dans la plupart des cas, se mariaient tout de même assez bien aux constructions qui les avaient précédés.

Leurs proportions, leur style, les matériaux utilisés, de même que les décorations et les lignes d'ornementation adoptées étaient semblables aux édifices déjà existants. La tour elle-même était généralement en retrait, créant deux échelles qui se côtoyaient: la tour en tant que symbole visuel, visible de n'importe où en ville; et la base, à l'échelle du piéton et bien adaptée au contexte établi par les édifices environnants. L'édifice de la Banque royale fournit un bon exemple: sa base renforce l'ordre général de la rue Saint-Jacques, tandis que sa tour s'insère dans un angle différent quant au reste de la ville.

Un précédent était dès lors créé. De nouveaux types d'immeubles, de proportions nouvelles pouvaient être ajoutés au tissu urbain déjà en place, sans pour autant changer les habitudes du piéton. Vieux ou récents, grands ou petits, cette génération d'édifices s'intégrait sans problème dans un ensemble urbain où hiérarchie et harmonie prévalaient.

Au milieu des années 1950, la construction changea du tout au tout. Plus élevés encore que les premiers gratte-ciel, la plupart de ces nouveaux édifices détonnaient avec le milieu urbain d'alors. Bon nombre de ces édifices de verre renfermaient peu d'aspects les rapprochant des piétons ou des édifices avoisinants. Les nouveaux édifices à bureaux, sans aucun rapport avec leur environnement, et cela à dessein, étaient autant d'objets monolithiques, sans ornementation, sans retrait ni corniches. Plus important encore, la continuité des façades le long de la rue fut interrompue, les édifices étaient situés en retrait des trottoirs, sur des esplanades rehaussant leur individualité. Le trottoir, domaine traditionnel du piéton, fut remplacé par un chaos d'espaces dit «publics» où la circulation des piétons était difficile.

Les édifices, comme la Place General Motors, à New York, en construisant selon leur vision nouvelle de la ville, et faisant fi de son histoire, ont provoqué l'aliénation du piéton et sa désaffection pour des parties de la ville autrefois animées.

De plus, de nombreuses rues, autrefois bordées d'arbres privilégiant le piéton, ont été élargies pour favoriser davantage la circulation automobile. Les rues dont le volume de circulation est élevé, ont en effet de la difficulté à entretenir une vie piétonnière active et agréable.

Depuis quelques années, on assiste à un regain d'intérêt pour le patrimoine architectural de la ville. L'inquiétude engendrée par le caractère peu attrayant des espaces définis par les nouveaux édifices du centre-ville y est sûrement pour quelque chose. Le fait que ces édifices n'arrivent pas à s'harmoniser avec leur milieu, ni à ajouter à la qualité de vie, a donné naissance à un mouvement de préservation du patrimoine. En établissant une ligne de conduite pour l'aménagement de leur centre-ville, de nombreuses villes se tournent maintenant vers leur passé pour y trouver qualité et principes à intégrer dans leur développement à venir.

La nature et l'envergure du plan d'aménagement urbain de l'avenue McGill College place la Ville de Montréal à la tête de ce mouvement.