

5440

COMITÉ **McGill College** COMMITTEE

Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill College    McGill College Area Urban Design Consultative Committee

LE RAPPORT FINAL

Le 26 septembre 1984



Monsieur le Maire Jean Drapeau  
Hôtel de Ville de Montréal  
275 est, rue Notre-Dame  
Montréal, Québec

Le 26 septembre 1984

Monsieur le maire,

Le 4 juillet 1984, La Corporation Cadillac Fairview Limitée vous demandait de reporter l'examen du projet d'aménagement de l'avenue McGill College par le Conseil municipal de Montréal jusqu'à ce que des consultations avec divers groupes de Montréalais puissent être menées.

Cadillac Fairview suggérait aussi la formation d'un Groupe de travail composé de représentants de divers organismes montréalais afin de "définir un concept d'aménagement urbain pour l'avenue McGill College et étudier les modifications utiles au projet de Cadillac Fairview en vue de l'intégrer davantage au concept original".

Le 11 juillet 1984, le Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill College était créé et tenait sa première réunion. Des gens affectés au Bureau de Commerce de Montréal, à la Chambre de Commerce de Montréal, à Héritage Montréal, à l'Orchestre Symphonique de Montréal, à l'Université de Montréal et à l'Université McGill étaient appelés à siéger sur le Comité. Pour ces membres, il s'agissait d'un engagement important motivé par un seul désir: contribuer au débat public sur une question aussi importante pour l'avenir de Montréal. À la première réunion, on s'entendit sur le mandat du Comité, sur l'échéancier de travail ainsi que sur une enveloppe budgétaire (\$180,000).

Pour l'essentiel, le mandat du Comité consiste à proposer des critères d'aménagement urbain visant à construire une avenue de prestige entre l'esplanade de la Place Ville-Marie et le campus de l'Université McGill.

Des consultants indépendants furent engagés par le Comité et un processus de consultation populaire fut mis en marche. Bien qu'il soit financé par le promoteur privé, le Comité a pu disposer à sa guise du budget et choisir ses propres orientations. Par ailleurs, les membres du Comité ont travaillé sur une base volontaire, sans rémunération d'aucune sorte.

Le Comité est un groupe de travail spécial, composé de citoyens qui ont accepté cette responsabilité dans l'espoir d'en arriver à un consensus pour ce qui est de la vocation



et de l'aménagement de ce secteur de notre ville. Il ne fait cependant aucun doute dans notre esprit que la décision finale portant sur tout plan d'aménagement dépend exclusivement du Conseil municipal de Montréal. Nos efforts visent à formuler des suggestions qui seront soumises à l'approbation des représentants élus.

Depuis sa formation, le Comité s'est résolument engagé dans un processus de consultation ouvert à tous les intéressés en organisant deux journées de consultations publiques. Ses deux co-présidents ont aussi tenu le public au fait de l'évolution du dossier grâce à de nombreuses communications avec la presse.

Tous les intervenants ont souligné l'importance du quadrilatère McGill College. Le monde des affaires, les milieux professionnels et académiques, les spécialistes de l'environnement urbain ont été représentés au sein du Comité. De nombreux échanges d'opinions ont permis une étude approfondie des problèmes d'économie, d'ingénierie, de planification et de design urbains.

Le Comité a consulté un grand nombre de Montréalais. Il a, par la suite, fait l'inventaire et la synthèse des opinions exprimées. C'est à eux que revient tout le mérite et l'impact éventuel de ce rapport.

À notre avis, il est possible de mettre en application les recommandations et les solutions proposées dans ce rapport final sans frais exorbitants et sans nuire aux propriétaires des édifices actuels. Si les recommandations soumises sont retenues, elles contribueront à accroître le prestige de l'environnement montréalais, vœu exprimé clairement par tous ceux qui souhaitent également la construction d'une salle de concert d'envergure internationale.

Montréal est reconnue comme une ville d'affaires et de culture de premier ordre. 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.



Nous venons de le mentionner, Montréal est une ville où la diversité est reine. Cela se manifeste au niveau des idées, des cultures et des gens. Au delà de cette diversité, tous les Montréalais s'entendent pour faire de leur ville un lieu où il fait bon vivre. C'est donc dans cet esprit que nous soumettons à Ville de Montréal, nos quarante-cinq recommandations pour l'aménagement urbain de l'avenue McGill College.

Pierre Goyette  
Co-Président

C. Stephen Cheasley  
Co-Président

Bruce Anderson  
James R. Bullock  
Phyllis Lambert

Jean-Claude Marsan  
Zarin Mehta  
David Powell, secrétaire



## TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
1. <u>INTRODUCTION</u> .....	1
2. <u>LE MANDAT DU COMITÉ ET SA COMPOSITION</u> .....	4
2.1 Le mandat du Comité .....	4
2.2 La composition du Comité .....	6
3. <u>BREF HISTORIQUE DE L'AVENUE MCGILL COLLEGE</u> .....	7
4. <u>LA MÉTHODOLOGIE DU COMITÉ</u> .....	11
4.1 Le processus de consultation .....	11
4.2 Le calendrier du comité .....	12
5. <u>RÉSULTATS DU PROCESSUS DE CUEILLETTE D'INFORMATION</u> .....	13
5.1 Consultations publiques .....	13
5.1.1 Résumés des consultations publiques du 19 juillet et liste des participants .....	13
5.1.2 Résumé des consultations publiques du 23 août et liste des participants ...	17
5.2 Autres consultations .....	20
5.3 Rapports de recherches soumis par les consultants .....	21
5.3.1 Sommaire de l'étude sur la circulation et le stationnement .....	22
5.3.2 Sommaire de l'étude sur l'impact commercial .....	35

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Page</u>
5.3.3	Sommaire de l'étude sur la cohabitation d'activités culturelles et commerciales dans un même complexe architectural ..... 42
5.3.4	Rapport de l'architecte du Comité .... 44
<b>6.</b>	<b><u>ANALYSES ET RECOMMANDATIONS DU COMITÉ</u></b> ..... 81
6.1	Largeur et design de l'avenue ..... 82
6.1.1	Circulation des véhicules ..... 82
6.1.1.1	Données de base ..... 82
6.1.1.2	Consultations publiques .... 83
6.1.1.3	Analyse du Comité ..... 84
6.1.1.4	Recommandations du Comité .. 86
6.1.2	Circulation piétonnière ..... 87
6.1.2.1	Données de base ..... 87
6.1.2.2	Consultations publiques .... 87
6.1.2.3	Analyse du Comité ..... 87
6.1.2.4	Recommandations du Comité .. 87
6.1.3	Stationnement ..... 88
6.1.3.1	Données de base ..... 88
6.1.3.2	Consultations publiques .... 88
6.1.3.3	Analyse du Comité ..... 89
6.1.3.4	Recommandations du Comité .. 90
6.1.4	Aspect visuel ..... 91
6.1.4.1	Données de base ..... 91
6.1.4.2	Consultations publiques .... 91
6.1.4.3	Analyse du Comité ..... 92
6.1.4.4	Recommandations du Comité .. 95
6.1.5	Ensoleillement et problèmes de vent .. 96
6.1.5.1	Données de base ..... 96
6.1.5.2	Consultations publiques .... 96
6.1.5.3	Analyse du Comité ..... 96
6.1.5.4	Recommandations du Comité .. 98

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Page</u>
6.2 Espaces publics .....	98
6.2.1 Utilisation de l'espace et activités .	98
6.2.1.1 Données de base .....	98
6.2.1.2 Consultations publiques ....	99
6.2.1.3 Analyse du Comité .....	99
6.2.1.4 Recommandations du Comité ..	102
6.2.2 Aménagement paysager: plantation, mo- bilier urbain, repères et art urbain	102
6.2.2.1 Données de base .....	102
6.2.2.2 Consultations publiques ...	102
6.2.2.3 Analyse du Comité .....	102
6.2.2.4 Recommandations du Comité .	107
6.3 Édifices et espaces privés .....	108
6.3.1 Interrelations des édifices et leur profil sur l'avenue .....	108
6.3.1.1 Données de base .....	108
6.3.1.2 Consultations publiques ...	108
6.3.1.3 Analyse du Comité .....	109
6.3.1.4 Recommandations du Comité .	111
6.3.2 Vocation des édifices .....	111
6.3.2.1 Données de base .....	111
6.3.2.2 Consultations publiques ...	112
6.3.2.3 Analyse du Comité .....	112
6.3.2.4 Recommandations du comité .	112
6.3.3 Espaces privés ouverts .....	112
6.3.3.1 Données de base .....	112
6.3.3.2 Consultations publiques ...	113
6.3.3.3 Analyse du Comité .....	113
6.3.3.4 Recommandations du Comité .	113

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Page</u>
6.4 Inter-relations des édifices .....	114
6.4.1 Voies souterraines et passerelles piétonnières .....	114
6.4.1.1 Données de base .....	114
6.4.1.2 Consultations publiques ...	114
6.4.1.3 Analyse du Comité .....	115
6.4.1.4 Recommandations du Comité .	116
6.5 La salle de concert .....	117
6.5.1 Utilisation culturelle et commerciale du milieu .....	117
6.5.1.1 Données de base .....	117
6.5.1.2 Consultations publiques ...	117
6.5.1.3 Analyse du Comité .....	117
6.5.1.4 Recommandations du Comité .	120
6.5.2 Architecture de la salle de concert .	120
6.5.2.1 Données de base .....	120
6.5.2.2 Consultations publiques ...	120
6.5.2.3 Analyse du Comité .....	121
6.5.2.4 Recommandations du Comité .	122
6.6 Impact économique .....	123
6.6.1 Impact économique pour Montréal .....	123
6.6.1.1 Données de base .....	123
6.6.1.2 Consultations publiques ...	124
6.6.1.3 Analyse du Comité .....	125
6.6.1.4 Recommandations du Comité .	127
6.7 Impact sur la circulation .....	127
7. <u>RECOMMANDATIONS DU COMITÉ</u> .....	128

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Page</u>
<b>8. <u>SOLUTION D'AMÉNAGEMENT RECOMMANDÉE PAR LE COMITÉ</u></b>	134
8.1 Critères d'aménagement .....	134
8.1.1 Introduction .....	134
8.1.2 Caractère souhaité pour l'avenie ....	134
8.1.3 La largeur et l'emprise générales de l'avenir .....	136
8.1.3.1 Les terre-plein .....	136
8.1.3.2 Encadrement et définition de la largeur de l'avenue ..	136
8.1.4 Critères d'aménagement .....	139
8.1.4.1 L'avenue et le square .....	139
8.1.4.2 Définition des éléments ....	143
8.1.4.2.1 Espaces libres: jardins publics et esplanades .....	143
8.1.4.2.2 Édifices .....	146
8.2 Proposition d'aménagement .....	149
8.2.1 Présentation .....	149
8.2.2 Critères sous-tendant la proposition.	149
8.2.2.1 L'avenue et le square .....	150
8.2.2.2 Éléments de définition pour chaque site .....	151
8.2.3 Une description du plan proposé par le Comité .....	162

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100

## I. INTRODUCTION

Ce rapport final résume les consultations publiques, les études et les recommandations du Comité consultatif sur l'aménagement urbain de l'avenue McGill College et du secteur immédiatement adjacent. Il fait suite au rapport intérimaire publié par le Comité le 10 août 1984.

Le Comité s'était fixé comme buts premiers la mise en commun des diverses sources d'information afin de pouvoir éventuellement formuler des recommandations tenant compte de toutes les questions soulevées par l'aménagement du quadrilatère situé entre l'esplanade de la Place Ville Marie et le campus de l'Université McGill.

À sa première réunion, le comité a été avisé que l'Orchestre symphonique de Montréal et le Gouvernement du Québec souhaitaient que la nouvelle salle de concert soit construite sur l'avenue McGill College. Par conséquent, le Comité s'est limité à l'étude des besoins d'une salle de concert sur un tel site.

Le Comité a pour mandat de proposer à la Ville de Montréal des critères d'aménagement favorisant l'intégration d'un plan urbain du site en question dans un délai de soixante jours. Malgré un délai aussi bref, nous avons réussi, grâce aux efforts considérables de tous les intéressés, à étudier l'ensemble des questions complexes de ce dossier. Nous sommes convaincus que le plan recommandé dans sa forme actuelle apportera des solutions satisfaisantes aux problèmes qui ont surgi quant au futur aménagement de l'avenue.

La composition du Comité illustre bien la diversité des intérêts qui risquent d'être affectés par les décisions que prendra la Ville de Montréal dans ce dossier. Les présidents des deux plus importants intervenants du monde des affaires de Montréal, soit la Chambre de Commerce de Montréal et le Bureau de Commerce de Montréal, ont agi en qualité de co-présidents. Le directeur administratif de l'Orchestre Symphonique de Montréal faisait partie du Comité puisque la nouvelle salle de l'Orchestre doit être située sur l'avenue McGill College. L'organisme Héritage Montréal, représenté par sa présidente fondatrice et son président actuel ainsi que la firme Cadillac Fairview, représentée par son vice-président exécutif ont également été invités à siéger au Comité. Enfin, des architectes et des urbanistes de renom de l'Université McGill et de l'Université de Montréal ont été mis à contribution.

Le Comité a retenu les services de consultants et d'experts reconnus dans quatre disciplines importantes: administration, pour ce qui est de l'intégration des fonctions culturelles et commerciales dans un même complexe architectural; analyse de marchés, pour l'étude des répercussions commerciales du nouvel aménagement; circulation routière, pour les études détaillées de la circulation et du stationnement et finalement, des architectes et urbanistes afin de faire bénéficier le Comité d'un apport technique important pour ce qui est de l'architecture, de l'urbanisme et de l'aménagement.

Nous croyons que les recommandations du Comité portant sur l'aménagement de l'avenue McGill College et du secteur adjacent tiennent compte de tous les aspects de la question, tant pour ce qui est du mouvement des piétons et des véhicules que du degré d'ensoleillement, de l'interrelation des espaces, des passerelles et des possibilités du site pour la nouvelle salle de concert. Le plan fait aussi état de la question de la planification économique et commerciale à long terme du secteur.

Ce rapport final s'articule autour de quatre parties distinctes. La première partie présente des renseignements d'ordre général concernant le Comité - son mandat, ses membres, sa méthodologie - de même qu'un bref historique de l'avenue McGill College (Chapitres 1, 2, 3 et 4).

Une deuxième partie donne un aperçu des renseignements et des recommandations qui ont été obtenus par le Comité lors des consultations publiques et aux conclusions des recherches exécutées par les consultants indépendants. Les consultations publiques sont résumées à la section 5.1 et dans certaines parties de la section 6. Le compte-rendu des deux consultations et la copie de tous les mémoires reçus par le Comité ont également été publiés dans des volumes séparés. De plus, un résumé de chacun des rapports déposés par les consultants apparaît à la section 5.3 tandis que les rapports intégraux sont publiés dans un volume séparé contenant les documents de travail du Comité et déposé en même temps que ce rapport final.

La troisième partie (chapitres 6 et 7) présente l'analyse des faits tels qu'ils sont apparus au Comité ainsi que les recommandations qui en découlent. Le chapitre 6 a été structuré de façon à coller aux sept points qui définissaient l'ensemble du mandat du Comité. Le chapitre 7, consiste en une énumération succincte de toutes les recommandations du Comité figurant dans les sous-sections du chapitre 6.

La quatrième et dernière partie (chapitre 8) offre un ensemble de suggestions détaillées concernant l'aménagement de l'avenue. On trouvera dans ce chapitre un dessin de l'avenue accompagné d'un plan.

En s'attaquant ainsi à une multitude de questions connexes, le Comité a pu concevoir un plan d'ensemble, tout en tenant compte de l'avis d'experts de plusieurs disciplines pour ce qui est de chacun des secteurs spécifiques. Ce rapport final propose, croyons-nous, une solution rationnelle permettant d'unifier, de consolider et d'améliorer un secteur de notre ville dont le potentiel ne fait aucun doute.

Le Comité tient à remercier, le Secrétaire du Comité, David Powell, Geoffrey Chambers et Michael Goldbloom pour l'apport exceptionnel qu'ils ont fourni. Nous désirons également remercier l'architecte du Comité, Peter Rose, ainsi que ses associés, Lucie Fontein, James Aitken, Leigh Barnett-Shapiro, Howard Davies, Hélène Sophie-Lemieux et Ron Keays qui ont préparé toute la partie portant sur l'aménagement, de même que Roger Poupart et Jacques Barbeau pour l'aide qu'ils ont apporté dans la préparation du rapport final. Le Comité tient également à exprimer ses remerciements au professeur David Farley du département d'urbanisme de l'Université McGill, à M. Luc Danielse, urbaniste de la Commission de la capitale nationale et M. Mark London, directeur exécutif d'Héritage Montréal, pour leur coopération.

## 2. LE MANDAT DU COMITÉ ET SA COMPOSITION

### 2.1 Le mandat du Comité

L'objectif premier du Comité consistait à recommander des critères d'aménagement visant à la formulation d'un plan intégré pour l'avenue McGill College et le secteur adjacent immédiat. Le Comité s'est engagé à produire un rapport à la Ville de Montréal dans un délai de deux mois.

Plus spécifiquement, le Comité s'est vu confier la mission, le 11 juillet 1984, de faire le point sur plusieurs critères importants de design:

- 1) la largeur et l'aménagement de l'avenue McGill depuis l'esplanade de la Place Ville Marie jusqu'aux portes Roddick du campus de l'Université McGill;
- 2) les critères de design urbain et la vocation des espaces publics dans ce secteur;
- 3) les caractéristiques, l'orientation des édifices érigés sur l'avenue et leur interrelation;
- 4) la liaison des édifices entre eux au moyen de corridors souterrains et de passerelles aériennes;
- 5) l'aspect architectural et l'importance que devrait avoir la salle de concert comme élément intégré au plan d'urbanisme du secteur, ainsi que sa place dans un milieu également commercial;
- 6) la relation de design urbain entre le plan d'aménagement pour l'avenue et la vocation commerciale prédominante de la rue Ste-Catherine;
- 7) le double impact de la circulation des piétons et des véhicules en regard du plan d'aménagement et, plus spécifiquement, du projet soumis.

Le Comité se vit aussi accorder la possibilité de retenir les services d'experts-conseils et de professionnels pour l'assister dans l'exécution de son mandat.

De plus, il fut décidé que les membres du Comité auraient le loisir d'inviter des observateurs à leurs réunions et que ces derniers pourraient participer aux délibérations, à la discrétion de la présidence.

Tel que prévu dans le mandat original les propriétaires d'édifices de l'avenue McGill College furent consultés. Leurs représentants ont donc été invités à participer aux discussions.

Le Comité a tenté de prendre en considération tous les intérêts publics et privés à travers un processus consultatif visant à faire émerger un consensus sur l'ensemble des questions posées.

Il fut décidé, au terme de la consultation, que l'avis majoritaire du Comité pourrait prévaloir, à la discrétion de la présidence. Toutefois, le fait qu'on ait pu en arriver à un consensus sur toutes les questions importantes constitue sans aucun doute l'une des réussites du présent Comité.

## 2.2 La composition du Comité

### Présidents conjoints

**C. STEPHEN CHEASLEY** est président du Bureau de Commerce de Montréal et associé senior du cabinet d'avocats montréalais Martineau Walker. Grand spécialiste des transactions immobilières, monsieur Cheasley a été président national de l'Association du Barreau canadien, section immobilière et ancien président conjoint du Groupe de travail du COPEM sur les aéroports Dorval et Mirabel. Ce groupe de travail coordonna avec succès les démarches de la coalition communautaire qui s'opposait alors au déplacement des services aériens de l'aéroport de Dorval à celui de Mirabel.

**PIERRE GOYETTE** est président du Conseil de la Chambre de Commerce de Montréal et ancien président de l'organisme. Il est président et chef de la direction de la Banque d'Épargne de la Cité et du District de Montréal. M. Goyette a aussi occupé le poste de sous-ministre du Ministère des finances du Gouvernement du Québec.

### Membres du Comité

**BRUCE ANDERSON** est professeur d'architecture à l'Université McGill.

**JAMES R. BULLOCK** est vice-président exécutif de La Corporation Cadillac Fairview Ltée.

**PHYLLIS LAMBERT** est architecte, présidente fondatrice de Héritage Montréal et présidente du Centre canadien d'architecture.

**JEAN-CLAUDE MARSAN** est professeur d'architecture à l'Université de Montréal et président de Héritage Montréal.

**ZARIN MEHTA** est directeur administratif de l'Orchestre Symphonique de Montréal.

### Secrétaire du Comité

**DAVID POWELL** est un associé de l'étude juridique montréalaise Martineau Walker et il préside le Comité des communications du Bureau de Commerce de Montréal. Il a été secrétaire du Groupe de travail du COPEM sur les aéroports de Dorval et de Mirabel.

### 3. BREF HISTORIQUE DE L'AVENUE MCGILL COLLEGE

Les travaux de Jacques Lachapelle, La perspective de l'avenue McGill College (Héritage Montréal, 1984) sont sans aucun doute l'étude la plus complète dont nous disposons quant à l'historique de l'avenue. L'auteur fait remarquer que la section de l'avenue McGill College entre les rues Sherbrooke et Ste-Catherine cédée à la Ville de Montréal en 1856, faisait auparavant partie de la ferme léguée par James McGill à la nouvelle université. En 1878, l'université à son tour cédait à la Ville le reste de l'avenue, c'est-à-dire la partie entre les rues Ste-Catherine et Cathcart.

Il semble que si l'université a ainsi cédé ces terrains à la Ville, c'est pour qu'un aqueduc puisse être construit à partir du réservoir McFavish. L'entente conclue entre la Ville et l'université "comprend certaines obligations afin de faire de cette rue une avenue prestigieuse. Ainsi la ville doit macadamiser la rue(...) C'est donc dès le XIXe siècle que l'avenue McGill College devient un lieu privilégié dans la ville".

En 1911, le Canadian Northern Railway (un ancêtre du Canadien National) acquiert vingt-deux acres de terrain au centre-ville de Montréal. Inspirée par le centre Rockefeller de New York, la compagnie de chemin de fer, sous la direction de Sir Henry Thornton, proposa, au cours des années 20 et 30, plusieurs projets d'aménagement pour le centre-ville. Certains de ces projets envisagèrent l'élargissement de l'avenue McGill College, qui aurait alors été bordée par des commerces de détail et des immeubles à bureaux et qui aurait relié la gare au campus de l'Université McGill. En raison de la crise économique généralisée des années 30 et de la Seconde Guerre mondiale, quelques-uns seulement de ces projets purent être réalisés. La Gare Centrale, élément de base des plans du CN, a toutefois été construite entre 1938 et 1943.

À peu près à la même époque (1941), la Ville de Montréal créait son propre service d'urbanisme. En 1943, les grandes lignes d'un premier plan d'urbanisme étaient présentées à la Ville.

Au début des années 50, la Ville d'Ottawa engageait l'urbaniste français, Jacques Gréber, pour préparer un plan d'urbanisme. Profitant de la présence de cet expert international, la Ville de Montréal lui demanda de préparer un plan d'urbanisme pour son centre-ville.

En 1951, le plan Gréber recommandait à son tour que l'avenue McGill College soit élargie et bordée d'arbres afin de relier le campus de l'Université McGill à la Gare Centrale (figure 20, Annexe E du rapport intérimaire du Comité). On y retrouvait aussi le "concept européen" visant à créer un grand square entre le boulevard Dorchester et la rue Cathcart. Selon Jacques Lachapelle, "cette piazza devait faire un contrepoids logique au campus de l'Université McGill".

S'inspirant du plan Gréber, la ville de Montréal adopta officiellement en 1956 l'idée d'élargir l'avenue. Depuis lors, l'homologation nécessaire a été constamment renouvelée. Le directeur de l'époque du service d'urbanisme, M. Charles-Édouard Campeau, aurait déclaré à cet effet: "Ce serait donc une erreur impardonnable que de ne pas prendre dès maintenant les mesures nécessaires pour faire de l'avenue McGill College, conduisant à cette place unique, un magnifique boulevard qui constituera un élément de beauté indispensable au prestige d'une métropole comme Montréal".

À la fin des années 50, le CN fit appel au promoteur immobilier américain William Zeckendorf, aux groupes d'architectes I.M. Pei & Associates de New York et Affleck, Desbarats, Dimakopoulos et Associés de Montréal ainsi qu'à l'urbaniste Vincent Ponte pour aménager les terrains du CN au centre-ville. Leurs efforts ont donné le jour à la Place Ville Marie, une réalisation architecturale de renommée internationale.

La Place Ville Marie remplit ce rôle de "piazza" envisagée par Gréber comme "contrepoids logique" au campus de l'Université McGill. La Ville de Montréal a donc insisté pour que la tour en forme de croix de la Place Ville Marie soit déplacée vers l'est et ne constitue plus le centre de la place de manière à ce que la vue ne soit pas obstruée de l'avenue McGill College jusqu'au Mont-Royal.

Selon Jacques Lachapelle, l'élargissement éventuel de l'avenue McGill College a joué un grand rôle dans l'aménagement d'ensemble finalement retenu pour la Place Ville Marie. Henry N. Cobb, doyen de l'École d'architecture de l'Université Harvard, et à l'époque l'architecte chargé du projet pour I.M. Pei & Associates, rappelait en 1963 que "dans un important aspect, le concept urbain dont la Place Ville Marie fait partie demeure incomplet. Jusqu'à ce que

l'élargissement de l'avenue McGill College soit étendu à la rue Sherbrooke, le plein drame de l'extraordinaire topographie de Montréal ne sera pas senti du coeur de la ville(...) De larges trottoirs, plantés d'arbres, parés de lampadaires ornementaux standardisés, complèteraient le parti et transformeraient l'avenue McGill College en l'une des plus grandes rues d'Amérique du Nord".

C'est pendant le boom de la construction de 1956 à 1966 que le plus grand projet de remise en valeur de l'avenue McGill College a été proposé. C'est en 1963, de nouveau sous les auspices de I.M. Pei et de Vincent Ponte que le plan MACE a été présenté. Selon ce plan, l'avenue ne devait plus être considérée comme un simple lien entre la Place Ville Marie et l'Université McGill. Au contraire, la mise en valeur de chaque coin de rue devait être coordonnée de manière à assurer une transition graduelle du centre commercial de la Place Ville-Marie au centre éducationnel de McGill, au pied du Mont-Royal. À cause de problèmes de zonage et de financement ce plan MACE a dû être abandonné.

Depuis l'échec de ce plan, pas moins de cinq projets d'importance ont été soumis. Bien qu'aucun plan d'aménagement complet n'ait encore été officiellement adopté, des immeubles ont été construits sur l'avenue McGill College en prévision de son élargissement et de sa transformation en un environnement urbain de prestige. La plupart des nouveaux immeubles ont été construits du côté est de l'avenue (Les Terrasses, BNP-Esso et Place Mercantile). En prévision de l'élargissement éventuel de l'avenue, l'administration municipale a acquis, sous forme d'achat ou d'échange, des terrains sur le côté ouest, entre le boulevard de Maisonneuve et la rue Sherbrooke, de même que l'ancienne propriété de Woolworth à l'angle de la rue Ste-Catherine et de l'avenue McGill College.

Le 13 novembre 1983, le premier ministre du Québec, M. René Lévesque, annonçait que le gouvernement acceptait de consacrer 30\$ millions à la construction d'une nouvelle salle de concert pour l'Orchestre Symphonique de Montréal. Il était prévu que cette salle soit intégrée au projet de développement Cadillac Fairview sur l'emplacement délimité par les rues Ste-Catherine et Mansfield, le boulevard de Maisonneuve et l'avenue McGill College. Le 22 décembre 1983, l'Assemblée Nationale du Québec adoptait la loi 200 autorisant la Ville de Montréal à exproprier les immeubles et à louer le terrain aux fins de construction d'un "centre culturel et commercial".

Le 17 avril 1984, le Conseil municipal de Montréal approuvait en première lecture une proposition de Cadillac Fairview visant à construire un tel "centre culturel et commercial".

Le 4 juillet 1984, après un débat public, Cadillac Fairview demandait la création d'un comité indépendant ayant pour mandat le développement de critères d'aménagement urbain de prestige pour l'avenue McGill College. Une semaine plus tard, soit le 11 juillet 1984, ce Comité était officiellement créé.

#### 4. LA MÉTHODOLOGIE DU COMITÉ

##### 4.1 Le processus de consultation

Dès sa première rencontre, le Comité fut à même de réaliser l'ampleur du travail à accomplir. C'est à l'unanimité qu'il s'est alors engagé à impliquer les Montréalais et à les informer de la progression du dossier. Le débat public soulevé par ce projet et l'atmosphère de confrontation qui en a résulté ne facilitaient certes pas la discussion. Le Comité a donc choisi de créer un forum qui donnerait lieu à des échanges ouverts. Les deux consultations publiques organisées par le Comité constituèrent les temps forts de ce mandat d'impliquer et d'informer la population.

Un conseiller professionnel nous renseigna sur le processus de consultation publique et contribua à faire de ces deux sessions un succès. On ne ménagea aucun effort pour organiser ces consultations de façon à favoriser l'implication des citoyens et citoyennes. Chacune des sessions fut annoncée dans les journaux et les journalistes y furent invités.

Tous les groupes et personnes ayant demandé à s'adresser au Comité eurent l'occasion de le faire et chacune des sessions de consultation d'une journée se termina après l'heure fixée.

Au total, le Comité reçut 43 présentations lors des consultations publiques et 27 mémoires écrits furent soumis au Comité et à ses conseillers. Le Comité tient à remercier vivement toutes celles et ceux qui ont participé à ces sessions et qui lui ont soumis des documents d'information et de la documentation supplémentaire. Le Comité n'aurait pu remplir efficacement son mandat sans l'appui de ces personnes. On trouvera à la section 5.1 de ce rapport final une description plus détaillée des résultats de ces deux consultations et à la section 6 quelques extraits à chaque section du chapitre d'analyse. On peut consulter les quelques 600 pages de transcriptions des débats, ainsi que les mémoires, en s'adressant au secrétaire du Comité.

#### 4.2 Le calendrier du comité

Dès sa première rencontre, le 11 juillet 1984, le Comité s'est fixé un calendrier de travail très sévère. L'invitation à siéger sur le Comité précisait que les délibérations ne devaient pas dépasser deux mois.

Le Comité siégea tous les jeudis matins. Aux membres du Comité et à leurs consultants se joignirent des représentants des propriétaires d'immeubles sis sur l'avenue et d'autres intervenants, à titre d'observateurs. Il y eut au total dix sessions du Comité, ce qui permit à un grand nombre d'intéressés d'en suivre les progrès.

Le calendrier du Comité s'est organisé autour des deux consultations publiques. Le reste de l'échéancier fut déterminé par l'examen des problèmes de fond et par l'échéance de la remise du rapport final.

Lors de la première séance de consultations, le Comité chercha surtout à se renseigner auprès des Montréalais. Cette consultation joua un rôle essentiel dans l'élaboration du programme de recherche élaboré par le Comité. Tous ces apports, ceux des consultants, des architectes et urbanistes, des propriétaires d'immeubles et ceux du grand public jouèrent un rôle déterminant dans l'orientation des travaux du Comité.

Le Comité publia un rapport intérimaire le 10 août 1984. Ce document a permis au Comité d'entrer dans la deuxième phase de ses travaux. Le public fut invité à présenter ses réactions au rapport intérimaire et à apporter ses commentaires lors d'une deuxième consultation publique tenue le 23 août 1984. Comme l'indiquait le rapport intérimaire, le Comité était d'avis que les divers principes requis pour l'élaboration de recommandations sur l'aménagement urbain ne pourraient faire consensus que grâce à un débat bien mené et une discussion informée. De son côté, le Comité devait obtenir un accord concernant les principes avant de demander à son architecte, M. Peter Rose, de commencer l'élaboration d'un plan final d'aménagement pour l'avenue

Pendant que M. Rose élaborait les nouveaux plans pour le design de l'avenue, le Comité demanda à son secrétaire, David Powell, d'entreprendre la rédaction de ce Rapport final.

Après ample discussion, le rapport final a été approuvé par le Comité le 18 septembre 1984.

## 5. RÉSULTATS DU PROCESSUS DE CUEILLETTE D'INFORMATION

### 5.1 Consultations publiques

#### 5.1.1 Résumé de la première consultation publique du 19 juillet 1984 et liste des participants

Par une conférence de presse tenue le 11 juillet 1984 et par des annonces publiées dans Le Devoir, La Presse et The Gazette, le Comité a fait part de son intention de procéder à une consultation publique afin de recueillir avis et informations sur les critères de design urbain pour l'avenue McGill College.

Les premières consultations publiques eurent lieu le 19 juillet 1984, à l'hôtel Reine-Élisabeth. Plus de vingt personnes ou organismes ont donné leur opinion au Comité. Des gens d'affaires, des architectes, des urbanistes et des représentants de groupes soucieux de préserver le patrimoine culturel et historique de même que l'environnement, l'Orchestre Symphonique de Montréal et la Régie de la Place des Arts y ont participé. Cette première séance de consultations a permis l'expression d'un large éventail d'opinions et des échanges constructifs.

Une transcription de 300 pages et un dossier de 154 pages comprenant un résumé des interventions et les documents disposés sont disponibles pour fins de consultations.

Bien que quelques questions aient été soulevées quant au site de McGill College lui-même, notamment par M. Guy Joron de la Régie de la Place des Arts, par Sauvons Montréal et par M. Sheldon Shafter de Shafter Properties, la majorité des intervenants ont exprimé leur appui à l'idée d'un projet culturel et commercial à vocations multiples sur l'avenue.

Une bonne part des discussions durant la première consultation a porté sur les dimensions et le modèle d'aménagement du côté ouest de l'avenue entre la rue Ste-Catherine et le boulevard de Maisonneuve. Dans tous les cas, la question posée se résumait ainsi: le plan proposé par Cadillac Fairview doit-il ou non être suivi? Très rapidement, les opinions se sont divisées en deux groupes: une minorité a appuyé le projet tel que proposé, tandis qu'une majorité a suggéré que l'aménagement de l'avenue pouvait être réussi si des modifications importantes étaient apportées.

Selon le groupe minoritaire, composé de gens d'affaires comme M. Morton Brownstein, de Browns Shoe Shops, M. Lionel Lallongé, de Lallongé & Associés et M. Victor Lambert, architecte et urbaniste, le secteur de l'avenue McGill College constitue un ensemble commercial de toute première importance qui devait être considéré comme prioritaire dans le développement du centre-ville de Montréal. Dans cette optique, le projet Cadillac Fairview, tel que proposé, promettait un aménagement prestigieux et avant-gardiste, maximisant la vocation commerciale et aidant, par conséquent, à revitaliser le centre-ville de Montréal.

Ce groupe minoritaire a fait valoir que le projet attirerait des gens pendant toute la journée et ne porterait pas atteinte à la rue Ste-Catherine. Au contraire, le projet aurait un effet bénéfique sur le caractère commercial de cette rue en raison de l'augmentation du nombre de personnes qui seraient attirées dans le secteur. Les établissements commerciaux du voisinage seraient ainsi obligés de se refaire une beauté afin de faire face à la concurrence.

L'Orchestre Symphonique de Montréal représentée par M. André Gervais et la Régie de la Place des Arts s'entendaient sur la nécessité d'une nouvelle salle de concert, étant donné qu'il ne faut pas s'attendre à ce que l'Opéra et l'Orchestre de Montréal partagent la même salle encore plus longtemps. Toutefois, contrairement à la Régie de la Place des Arts, l'OSM a manifesté son enthousiasme à l'égard du projet Cadillac Fairview.

Tous les intervenants ont exprimé l'avis qu'avant d'entreprendre le projet d'aménagement du secteur McGill College, on devrait d'abord procéder à des études pour mesurer les effets sur la circulation, le stationnement, l'ensoleillement, l'aspect visuel, la circulation des piétons et le commerce dans le secteur. La majorité a manifesté son accord quant aux points suivants:

- 1) Le site constitue un lieu privilégié d'aménagement de notre centre-ville;
- 2) Il doit y avoir une avenue large sur l'ensemble de son parcours;
- 3) L'avenue doit privilégier les piétons grâce à des arbres et à des trottoirs suffisamment larges pour s'assurer que l'avenue soit pensée en fonction des piétons et non des automobilistes.

- 4) la salle de concert doit se distinguer de l'ensemble tant par sa façade que par son caractère général. Elle doit avoir l'apparence d'un édifice public d'importance.
- 5) le complexe commercial doit s'articuler en interaction avec le niveau de la rue en permettant un accès direct aux magasins de rez-de-chaussée.
- 6) on ne doit pas aménager de passerelles piétonnières pour le moment et,
- 7) depuis le pied de l'avenue, la perspective du Mont-Royal ne devrait pas être obstruée.

Un certain nombre d'autres points ont été soulevés lors des audiences. Par exemple, M. Nicholas Fiocco, étudiant en architecture à l'Université McGill, a suggéré que la Place Ville Marie soit reliée de façon plus directe et plus facile à la rue Cathcart et à l'avenue McGill College. Il a proposé que la rue Cathcart soit abaissée de manière à permettre un accès au stationnement de la Place Ville Marie et que l'avenue McGill College, entre la rue Cathcart et la rue Ste-Catherine, soit transformée en square piétonnier.

Selon les professeurs Peter Sijpkes, David Brown et Michael MacLean de l'Université McGill, le projet proposé devrait prévoir un espace intérieur accueillant, ouvert au public 24 heures sur 24 et doté de sièges confortables ainsi que de services publics facilement accessibles.

M. Sheldon Shafter de Shafter Properties, a soutenu que la Ville de Montréal devrait élargir la rue et permettre que des développements soient faits sur une base individuelle.

Sauvons Montréal a demandé au Comité de prolonger son mandat, ce qui lui laisserait le temps nécessaire pour mener les études d'impact et examiner en profondeur le large éventail de choix quant au design. Sauvons Montréal a aussi demandé que le rapport intérimaire du Comité soit disponible deux semaines avant la consultation publique d'août.

Diverses autres questions, générales ou spécifiques, ont été abordées lors de la consultation publique. Elles apparaissent dans la transcription des débats et des mémoires présentés, qui sont disponibles par l'intermédiaire du secrétaire du Comité.

Liste des Participants

Les personnes ou organismes suivants ont présenté des dossiers le 19 juillet:

- 1) Corporation professionnelle des urbanistes du Québec  
Ordre des architectes du Québec  
M. Serge Gibeau
- 2) Groupe d'intervention urbaine de Montréal  
M. Christophe Caron
- 3) M. Georges Adamchyk, professeur de design urbain,  
Université du Québec à Montréal
- 4) Orchestre Symphonique de Montréal  
Me André Gervais
- 5) M. Lionel Lallongé, Lallongé & Associés
- 6) M. Peter Sijpkes, professeur, School of Architecture,  
McGill University  
  
M. David Brown, professeur, School of Urban  
Planning, McGill University  
  
M. Michael MacLean, professeur, School of Social  
Work, McGill University
- 7) M. Guy Joron, président, La Régie de la Place des  
Arts
- 8) M. Jeremy Searle
- 9) M. Morton Brownstein, président, Browns Shoe Shops  
Inc.
- 10) M. Ron Williams, professeur, École d'architecture de  
paysage, Université de Montréal
- 11) M. Robert White, Sauvons Montréal  
M. Joshua Wolfe

- 12) Comité de promotion économique de Montréal (La Chambre de Commerce de Montréal et le Bureau de Commerce de Montréal) MM. Philip O'Brien et Bernard J. Finestone
- 13) M. Michael Barcelo, Vice-doyen et professeur, Faculté de l'Aménagement, Université de Montréal
- 14) M. Brian Drummond, vice-président, Richardson Green-shields of Canada Limited
- 15) M. Sheldon Shafter, Shafter Properties
- 16) Héritage Montréal  
M. Michel Yergeau
- 17) M. John Bland, professeur, School of Architecture, McGill University
- 18) M. Victor Lambert, architecte et urbaniste
- 19) M. Radoslav Zuk, School of Architecture, McGill University
- 20) M. Nicholas Fiocco, étudiant en architecture
- 21) Mr. Jovan Lopovic

#### 5.1.2 Résumé des consultations publiques du 23 août et liste des participants

Le Comité a publié son Rapport intérimaire le 10 août 1984 et a tenu une autre session de consultations publiques pour connaître la réaction du public. Les audiences ont eu lieu le 23 août 1984. Cette fois, vingt personnes et organismes, représentant divers intérêts, opinions et objectifs, ont apporté leur témoignage. Une transcription de 280 pages des audiences et un document de 54 pages contenant un résumé de chaque présentation ont été préparés et sont à la disposition de tous ceux qui voudraient les consulter.

Le Comité a apprécié la réaction positive qu'a suscitée son Rapport intérimaire. Même si plusieurs intervenants ont pris à partie certains aspects du rapport, la plupart était d'accord avec l'approche générale choisie par le Comité et tous s'accordaient pour dire que la tâche entreprise était importante et utile.

En général, les présentations à cette seconde journée d'audience concordaient avec celles de la première journée. Plusieurs questions ont été étudiées plus en détail; ce rapport final en fait état. Toutefois, l'opinion majoritaire qui s'est dégagée de la première séance de consultation a été renforcée. Fait à remarquer, deux questions concernant la salle de concert, mais dépassant le mandat du Comité, ont reçu beaucoup d'attention. La première traitait de la localisation de la salle sur l'avenue, plutôt qu'ailleurs dans la ville. Presque tous les participants favorisaient grandement l'idée de situer la salle de concert sur l'avenue McGill College, en plein centre de la ville. Enfin, trois imprésarios ont présenté des dossiers soulignant le besoin pressant à Montréal d'une deuxième salle de concert. D'après eux, il est impossible de satisfaire la demande du public en matière de divertissements avec la Place des Arts seule, à cause des engagements de celle-ci envers l'Opéra et l'OSM. Une deuxième salle est nécessaire pour l'orchestre afin de rendre la Place des Arts accessible aux artistes qui actuellement ne peuvent pas se produire à Montréal.

Les personnes et organismes suivants ont présenté des mémoires le 23 août 1984.

- 1) M. Donald Tarleton (Donald K. Donald), imprésario
- 2) M. Jean Miquelon, notaire
- 3) M. Peter Sijpkens, professeur, School of Architecture, McGill University
- 4) M. Georges St-Jacques, architecte
- 5) M. Jeremy Searle
- 6) M. Jean-Claude LaHaye, urbaniste
- 7) M. Michel Gêlinas, imprésario
- 8) M. Jean-Paul Guay, professeur, Institut d'urbanisme, Faculté d'aménagement, École d'architecture, Université de Montréal

- 9) Sauvons Montréal, le professeur Robert White, Cécile Grenier, Norman Spatz
- 10) M. Nick Auf Der Maur, journaliste et conseiller municipal, Ville de Montréal
- 11) Groupe d'intervention urbaine de Montréal  
M. Christophe Caron
- 12) M. Georges Adamchuk, professeur, École de design urbain, Université du Québec à Montréal
- 13) M. Samuel Gesser, imprésario
- 14) M. Michael Gold, A. Gold & Son
- 15) M. John Bland, professeur, School of Architecture, McGill University
- 16) M. Ron Williams, professeur, École d'architecture de paysage, Université de Montréal
- 17) M. André Hoffman, Corporation professionnelle des urbanistes du Québec
- 18) M. Jacques Dubois et Mme Isabel Corral, Comité d'action Ville-Marie
- 19) M. Pierre Fontaine, étudiant en droit, Université de Montréal
- 20) M. Luc Danielse, directeur de la planification et de l'aménagement urbain, Commission de la capitale nationale

## 5.2 Autres consultations

Au cours de leurs délibérations, les membres du Comité ont tenu de nombreuses rencontres avec les onze propriétaires d'édifices de l'avenue, avec des architectes, des urbanistes et d'autres professionnels. Le but de ces rencontres était de recueillir les opinions et les préoccupations de ces gens, à l'égard du projet, et de les informer des progrès du Comité. Ces rencontres ont toutes été des plus profitables. Grâce à ces échanges de renseignements, le Comité a pu progresser rapidement dans son travail.

Dès le début, le Comité a reconnu la grande importance des préoccupations des propriétaires immobiliers de l'avenue. Ils ont tous été consultés: l'architecte du Comité a en effet rencontré des représentants de la plupart des propriétaires d'édifices. De plus, ces représentants ont assisté aux réunions hebdomadaires du Comité afin d'être au courant des délibérations et de pouvoir exprimer leurs points de vue.

En plus des consultations publiques, l'architecte du Comité a demandé l'avis de nombreux professionnels sur les épineuses questions auxquelles a fait face le Comité. L'architecte a tenu six réunions informelles, portant sur des questions de design, avec des architectes et des urbanistes de renom, y compris quelques-uns de ceux qui ont exprimé publiquement leurs craintes à propos du projet.

Enfin, des membres du Comité, en compagnie de l'architecte du Comité, ont rencontré et consulté des architectes et des urbanistes qui ont déjà eu à travailler sur l'avenue McGill College. Le Comité a recueilli d'autres renseignements sur l'historique de l'avenue, les relations entre les diverses parties et les problèmes de design qui se posent dans le secteur. La coopération et la participation de ces professionnels, au fait des problèmes existants, ont permis au Comité d'élaborer avec plus de discernement un plan intéressant et réalisable.

### 5.3 Rapports de recherches soumis par les consultants

Le Comité a retenu les services professionnels de cinq consultants indépendants pour étudier des questions précises qu'il lui a soumis.

. Peter Rose, architecte. L'architecte du Comité a coordonné la recherche et l'analyse de l'aménagement architectural et urbain. Il a travaillé en étroite collaboration avec Mme Sandra Donaldson, architecte paysager de la firme d'architectes paysagers Floyd et Girard de Toronto et M. Craig Whitaker, urbaniste new-yorkais. M. Rose et ses associés avaient également la responsabilité de préparer des dessins d'aménagements selon les instructions du Comité.

. Barton-Aschman et associés, Ltée, de Toronto et Le Groupe DESSAU, de Montréal. Ils ont exécuté une recherche importante sur la circulation et le stationnement dans le centre-ville de Montréal. Ils ont informé le Comité sur ces deux questions importantes.

. SECOR Inc., de Montréal a examiné les questions découlant de l'aménagement d'un important édifice culturel dans un secteur commercial.

. Larry Smith et associés Ltée, de Montréal. Ces spécialistes en immobilier et en marché au détail ont étudié la question de l'impact, sur le commerce au détail au centre-ville de Montréal, d'un développement semblable à celui proposé par Cadillac Fairview.

Les résumés qui suivent ont été préparés par les consultants eux-mêmes afin qu'ils soient inclus dans le présent rapport. À l'exception du rapport de l'architecte du Comité, qui apparaît en entier dans ce rapport final, les rapports intégraux des autres consultants apparaissent dans l'annexe contenant les documents de travail du Comité, et publié en même temps que ce rapport final.

5.3.1 Sommaire de l'étude sur la circulation et le stationnement

**AVENUE MCGILL COLLEGE, MONTRÉAL**  

---

**ANALYSE DES IMPACTS SUR LE TRANSPORT**  
**DU**  
**PROJET DE GALERIE DE BOUTIQUES**  
**ET DE SALLE DE CONCERT**

**SOMMAIRE**  
**des**  
**CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS**

Préparé pour : **Le Comité McGill Collège**  
Préparé par : **Barton-Aschman Associates Limited**

**4 septembre 1984**

**TABLE DES MATIERES**

	<b>PAGE</b>
<b>1. CONTEXTE DE L'ETUDE</b>	<b>2</b>
<b>2. SOMMAIRE DES CONSTATATIONS</b>	<b>4</b>
<b>3. SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS</b>	<b>9</b>
<b>3.1 Avenue McGill College:         Opération et coupe-type</b>	<b>9</b>
<b>3.2 Garage de stationnement pour la galerie de         boutiques et la Salle de concert</b>	<b>10</b>
<b>3.3 Le réseau de rues du secteur: stationnement         en bordure et autres ajustements au niveau         opérationnel</b>	<b>10</b>

## 1. CONTEXTE DE L'ÉTUDE

La firme Barton-Aschman Associates Limited, en collaboration avec Les Consultants Dessau Inc., a entrepris, au cours de ces deux derniers mois, un large éventail d'enquêtes et d'études de transport dans le but de connaître les volumes de circulation passés et actuels, l'inventaire des aires de stationnement actuelles et la demande en stationnement, les volumes de piétons ainsi que les caractéristiques opérationnelles actuelles à l'intérieur d'un secteur d'étude délimité au nord par la rue Sherbrooke, au sud par la rue Cathcart et la Place Ville-Marie, à l'est par l'avenue Union et à l'ouest par la rue Peel.

Ces enquêtes et études serviront de base à l'évaluation de l'impact au niveau de la circulation des véhicules et des piétons sur l'avenue McGill College et ses rues avoisinantes, du projet d'une galerie de boutiques et d'une Salle de concert proposé par la Corporation Cadillac-Fairview Limitée dans le quadrilatère formé par le boulevard de Maisonneuve au nord, la rue Ste-Catherine au sud, l'avenue McGill College à l'est et la rue Mansfield à l'ouest.

Sur la base des propositions actuelles, la firme Barton-Aschman comprend que le projet se compose des éléments suivants:

- espace commercial: 310 000 pieds carrés  
(aire locative brute)
- espace de bureau: 380 000 pieds carrés  
(aire locative brute)
- une salle de concert pour  
l'Orchestre Symphonique  
de Montréal: 2 600 sièges
- un garage de stationnement de 350 places, accessible par la  
rue Mansfield.

Le Comité McGill College fut mis sur pied afin d'établir un schéma directeur de développement pour le "corridor" McGill College, incluant le site du projet. L'une des bases sur lesquelles le Comité s'appuiera sera l'ensemble des constatations et recommandations de la présente étude d'impact sur le transport, qui portera en particulier sur les points suivants:

- Les déplacements automobiles générés par le projet et de quelle façon ils se répartissent sur le réseau de rues dans le secteur d'étude délimité au nord par la rue Sherbrooke, au sud par la rue Cathcart et la Place Ville Marie, à l'est

par l'avenue Union et à l'ouest par la rue Peel.

- La disponibilité et les habitudes d'utilisation des aires de stationnements hors-rue du secteur face à la demande en stationnement générée par le projet. (Cet aspect de l'analyse considérera non seulement les 350 espaces de stationnement du garage souterrain du projet mais aussi les autres aires de stationnement généralement ouverts au public à proximité du site, par exemple, les garages Les Terrasses, Place Ville-Marie et La Baie).
- Les effets causés par le passage, en tout ou en partie, d'une circulation à double sens vers une circulation à sens unique pour l'avenue McGill College.
- L'impact sur les besoins d'accès et de circulation automobile qu'auraient la fermeture du difficile point d'accès au garage de Les Terrasses, et la création d'un lien entre ce dernier et le présent projet.
- Les effets que créerait un accès au garage du projet du côté ouest de l'avenue McGill College, au sud de la Salle de concert projetée.
- Les commentaires sur le dimensionnement transversal de l'avenue McGill College selon les options de circulation (i.e sens unique versus double sens; avec ou sans stationnement en bordure, d'un côté ou des deux côtés de la rue) et l'élaboration d'une section-type optimale.
- La possibilité de certains changements physiques et opérationnels mineurs au niveau du réseau de rues qui pourraient améliorer la circulation et réduire les délais (par exemple, des restrictions sélectives du stationnement en bordure et l'enlèvement de certains parcomètres, marquage de la chaussée, relocalisation des traverses pour piétons, etc...).
- Un commentaire général concernant les effets du projet sur le volume piétonnier de la rue Sainte-Catherine et les autres rues, en tenant compte des liens souterrains proposés entre le magasin Simpsons et Les Terrasses/Eaton qui pourraient éventuellement agrandir le réseau piétonnier souterrain existant de la Ville. A l'achèvement du projet de transformation de l'actuel hôtel Mont-Royal en place commerciale, cette extension du système souterrain pourrait aussi relier les stations de métro Peel et McGill, via le présent projet.

## 2. SOMMAIRE DES CONSTATATIONS

La méthode et les procédés d'analyse de même que les questions relatives au stationnement, à la circulation des piétons et aux différentes alternatives opérationnelles du réseau d'artères sont largement présentés dans le rapport principal. Quant aux données de base, aux résultats quantitatifs, sous forme de tableaux et aux différentes sources d'information, on les retrouve dans la section Annexe du même rapport principal.

En se basant sur l'analyse de ce nombre impressionnant de données, Barton-Aschman a retenu les faits saillants suivants:

1. Compte tenu de sa faible longueur et compte tenu du fait qu'elle se retrouve entre deux paires de rues à sens unique (Mansfield-Metcalf et University-Union) formant un lien direct entre le noyau commercial de Montréal et les deux autoroutes (Ville-Marie et Bonaventure), l'avenue McGill College sera toujours considérée comme une rue de circulation locale et non comme une artère à grande circulation.
2. Le projet de la Salle de concert/galerie de boutiques, tel que proposé présentement, aura un impact relativement modéré sur la circulation de l'avenue McGill College, surtout à cause de la dimension du garage proposé (environ 350 places) et de son point d'accès qui sera sur la rue Mansfield.
3. La rue Mansfield et ses intersections avec Sainte-Catherine et le boulevard de Maisonneuve seront affectés par le projet. Toutefois un contrôle sélectif du stationnement en bordure, jumelé avec une mise en application sévère, devrait réduire significativement ces effets.
4. Dans l'hypothèse d'une mise à sens unique vers le sud de l'avenue McGill College entre Sherbrooke et Cathcart (donc sur toute sa longueur), les distances de déplacement vers/de certains endroits dans le secteur d'étude seraient augmentées et les mouvements de virages à certaines intersections seraient surchargés.

Toutefois, si seulement la partie extrême sud de l'avenue McGill College était mise à sens unique vers le sud, les conflits piétons/véhicules à l'intersection Sainte-Catherine/McGill College seraient réduits, et l'on pourrait considérer de permettre le virage à gauche à la sortie du garage de la Place Ville-Marie en direction ouest. (Note: les usagers quittant le garage de la Place

Ville-Marie sont priés de ne pas virer à gauche sur Cathcart par un panneau de signalisation à l'intérieur du garage, c'est-à-dire sur la propriété privée. La Ville de Montréal avait demandé cette interdiction lors de la construction de la P.V.M., mais n'en a jamais fait un règlement).

Finalement, cette mise à sens unique entre Ste-Catherine et Cathcart permettrait de créer de nouveaux espaces piétonniers en utilisant la majeure partie de l'emprise de l'avenue McGill College au sud de Sainte-Catherine.

5. Les données relatives à la demande en stationnement et au volume de circulation, résultant de nos enquêtes au cours de l'été 1984 (soit durant la présente étude), devraient être majorée jusqu'à 10% pour compenser les variations saisonnières. Ceci reconnaît les avis reçus de diverses sources consultées, incluant la Ville de Montréal et plusieurs opérateurs de stationnement. Essentiellement, cette majoration est nécessaire compte tenu du fait que les données concernant la demande en stationnement et les volumes de circulation sont significativement plus basses durant l'été que celles enregistrées en automne et en hiver. Les absences liées aux vacances, et principalement la baisse du niveau d'activités durant les "vacances de la construction" en sont les causes.
6. En introduisant un contrôle sélectif du stationnement en bordure et d'autres mesures opérationnelles, tout en les appliquant vigoureusement, il serait possible d'améliorer significativement la capacité d'écoulement du réseau urbain actuel.
7. Diverses sections-types furent considérées pour l'avenue McGill College entre Sherbrooke et Sainte-Catherine, allant du statu quo (36 pieds de largeur), en passant par des élargissements à 42, 46 et 48 pieds, jusqu'à la création d'un boulevard divisé en deux chaussées de circulation de 23 pieds séparées par un mail central de 14 à 18 pieds.

Ces aménagements répondraient suffisamment à la génération des déplacements prévue dans cette étude, en supposant que les restrictions concernant le stationnement et les arrêts soient surveillées et contrôlées sur les alternatives de sections-types plus étroites. Toutefois, l'introduction d'un mail central risquerait peut-être d'augmenter la vitesse moyenne d'écoulement sur l'avenue McGill College, ce qui ne serait pas idéal dans ce secteur de la ville voué d'abord aux piétons.

8. Même après la construction du projet, pas plus de deux pistes pour la circulation de transit (une pour chaque direction) ne seront nécessaires entre les intersections de l'avenue McGill College. Cependant, deux pistes en direction nord seront requises à l'approche des intersections de la rue Sherbrooke et du boulevard de Maisonneuve et deux pistes en direction sud à celles du boulevard de Maisonneuve et de la rue Sainte-Catherine.

Un simple marquage de ces quatre pistes pourrait satisfaire les besoins de base si, lors des périodes de pointe, les interdictions d'arrêt et de stationnement étaient imposées et surveillées.

9. Toutefois, à la proximité immédiate de l'entrée de la Salle de concert, soit sur la moitié nord du segment Ste-Catherine-de Maisonneuve, les besoins suivants (1) ont été identifiés:

- deux pistes de circulation de transit vers le nord,
- une piste de circulation de transit, sans obstruction, vers le sud,
- une deuxième piste vers le sud qui serait fréquemment occupée (avant l'heure du concert de même qu'en d'autres temps) par des véhicules virant à gauche vers le garage de Les Terrasses;
- une sur largeur, du côté ouest de la rue, pour les manoeuvres de cueillette/dépôt de passagers; cette dernière devra être suffisamment large pour prévenir l'obstruction de l'autre piste vers le sud par les autobus nolisés.

Cette configuration (essentiellement, une chaussée à cinq pistes) sera nécessaire afin de prévenir, ou tout au moins minimiser, le risque d'obstruction de l'intersection McGill College/de Maisonneuve, à proximité.

10. Le garage du projet et celui desservant Les Terrasses et le magasin Eaton ne devraient pas être unifiés en un seul sauf si au moins deux accès très bien séparés sont aménagés; ce pré-requis est nécessaire compte tenu (a) de la forte augmentation du volume de circulation aux heures d'après-concerts et aux heures de fermeture des magasins, et (b) du risque d'encombrement de la sortie du garage advenant un accident ou autres, ce qui est fort probable dans le cas d'un garage offrant près de 1000 places desservies par un accès unique et vulnérable accès.

- 
- i. En prenant pour acquis que l'accès au garage de Les Terrasses ne sera pas éliminé dans un avenir rapproché.

Conséquemment, si l'accès actuel (gauchement conçu) du garage de Les Terrasses était fermé en faisant partie d'une intégration des deux garages, un second point d'accès devrait être disponible dans le projet, de préférence du côté ouest de l'avenue McGill College. Alors que cela pourrait ne pas être acceptable pour des raisons économiques ou de design, compte tenu de l'interruption des trottoirs et de la façade commerciale et de la perte d'espaces commerciaux de grande valeur, l'idée d'unifier un garage de 900 places accessibles en deux points (l'un sur Mansfield et l'autre sur McGill College) serait avantageuse dans le sens qu'elle minimiserait les virages aux intersections achalandées et maintiendrait une flexibilité d'accès.

11. Advenant que le point d'accès sur le côté ouest de McGill College soit inacceptable pour des raisons économiques ou de design, une alternative (de second choix) serait de faire l'accès sur le boulevard de Maisonneuve, à mi-chemin entre McGill College et Mansfield.
12. Une quantité suffisante de places de stationnement sera disponible sur et près du site de la Salle de concert/galerie commerciale pour accommoder à la fois la clientèle des magasins et celle de la Salle de concert, les soirs de magasinage.
13. Compte tenu de l'absence quasi totale des employés de bureau les samedis et dimanches, le stationnement pour les clients des boutiques et ceux de la Salle de concert, à proximité et sur le site, sera suffisant advenant le cas où il y aurait des concerts en matinée les fins de semaine.
14. Les concerts en matinées sur semaine attirant un nombre important de groupes organisés (étudiants, personnes âgées, clubs, etc.) et de clients qui sont déjà dans le secteur pour d'autres motifs (magasinage, promenade, etc.), le niveau d'utilisation de l'automobile, et conséquemment la demande en stationnement directement associée à ces représentations, serait de 70% plus bas que le niveau généré par les concerts en soirée. La forte utilisation du transport en commun et des autobus nolisés caractérise donc les déplacements pour les représentations en matinée. Au risque de nous répéter, l'utilisation des autobus nolisés démontre l'importance d'avoir une piste suffisamment longue et large pour permettre les opérations de cueillette/dépôt des passagers sur le côté ouest de l'avenue McGill College, juste en face de l'entrée principale de la Salle de concert.

En se basant sur les résultats de l'enquête Dessau sur la disponibilité en stationnement au milieu de la matinée et de l'après-midi, il semble qu'il y aura suffisamment de stationnement disponible à moins de deux ou trois coins de rue de la Salle de concert.

15. Comme on devait s'y attendre, le plus fort volume piétonnier fut enregistré sur la rue Ste-Catherine. Ces flux ne devraient pas être réduits une fois le projet complété et en opération. Malgré les connexions souterraines entre le projet et les magasins Simpsons et Les Terrasses/Eaton (et donc entre le projet et la station de métro McGill), l'absence de liens à niveaux multiples avec les édifices voisins devrait atténuer la possibilité d'une diversion importante du flux piétonnier. De toute façon, cette diversion serait contre-balancée par l'augmentation du volume de piétons généré par la galerie de boutiques du projet.

Les piétons pourraient toutefois être attirés en plus grand nombre vers le boulevard de Maisonneuve et autres rues au nord de Ste-Catherine par la façade continue de boutiques proposée par Cadillac-Fairview et par la réhabilitation de l'avenue McGill College elle-même.

16. A l'intersection Ste-Catherine/McGill College, plus de piétons traversent la rue Ste-Catherine du côté est que du côté ouest. Ceci serait principalement dû au fait que les traverses et trottoirs du côté est de l'avenue McGill College, au nord et au sud de Ste-Catherine, offrent un lieu direct entre la station de métro McGill via Les Terrasses et le complexe bureaux/espaces commerciaux centré autour de la Place Ville-Marie.

### 3. SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

#### 3.1 Avenue McGill College: Opération et coupe-type

Les recommandations suivantes sont basées sur les conclusions de l'étude d'impact sur le transport telles que résumées dans la section précédente, et sur les résultats de rencontres et de réexamens par le groupe de consultants du Comité McGill College.

1. La coupe-type de la chaussée devra accommoder la demande future de déplacement de façon sécuritaire et efficace, tout en évitant d'imposer une malencontreuse mer d'asphalte dans ce secteur diversifié de la ville, d'abord voué au piéton.
2. L'avenue McGill College doit continuer d'opérer à deux sens de circulation entre la rue Sherbrooke et la rue Sainte-Catherine.
3. Essentiellement, la chaussée devra avoir un minimum de 42 pieds (12,8 m) de largeur entre Sherbrooke et Sainte-Catherine, procurant un minimum de deux pistes de circulation (une dans chaque sens) d'un bout à l'autre, en plus des pistes pour stationnement en bordure en période hors pointe. Cependant, deux pistes de circulation en direction nord devront être opérantes à l'approche des intersections au boulevard de Maisonneuve et à la rue Sherbrooke; simultanément, deux pistes de circulation en direction sud seront requises à l'approche des intersections au boulevard de Maisonneuve et à la rue Sainte-Catherine. Ceci permettra une piste pour virages et une autre pour la circulation continue à Sainte-Catherine et à de Maisonneuve, et pour les virages à droite et à gauche et pour la circulation continue à Sherbrooke dans la direction nord.
4. Sur la moitié nord du segment Sainte-Catherine/de Maisonneuve immédiatement adjacente à l'entrée de la Salle de concert, une chaussée de 50 pieds (15,2 m) sera requise, soit: deux pistes en direction nord, deux en direction sud, et une sur largeur de 8 pieds (2,4 m) en direction sud pour l'arrêt momentané de véhicules déposant ou cueillant des passagers.

L'une des pistes de circulation en direction sud doit être libre en tout temps de façon à éviter l'obstruction de

l'intersection McGill College/de Maisonneuve à proximité. L'autre piste (la plus à gauche) de circulation en direction sud sera inévitablement obstruée à l'occasion par des véhicules attendant pour virer à gauche vers le garage de Les Terrasses. En conséquence, la sur largeur pour cueillette/dépôt de passagers doit avoir au moins 8 pieds (2,4 m), c'est-à-dire suffisamment large pour accommoder un autobus de nolissement, de sorte que la piste adjacente de circulation en direction sud ne soit jamais obstruée.

5. L'avenue McGill College devrait être mise à sens unique en direction sud entre les rues Sainte-Catherine et Cathcart. La chaussée à cet endroit ne devra pas avoir moins de 24 pieds (7,3 m), et devra être alignée de telle sorte que la piste de droite (ouest) se termine directement en face de la rampe d'entrée au garage de stationnement de la Place Ville-Marie. La piste de gauche (est) serait réservée pour les virages à gauche sur Cathcart vers l'est, qui est un mouvement très important.
6. Le virage à gauche à la sortie du garage de la Place Ville-Marie en direction ouest sur Cathcart devrait être officiellement permis. Ceci permettrait aux automobilistes émergeant de la Place Ville-Marie de tourner à gauche ou à droite sur la rue Cathcart, suite à la mise à sens unique vers le sud entre Sainte-Catherine et Cathcart.
7. On devra considérer sérieusement la possibilité d'installer des feux de circulation, avec une phase de virages à gauche en direction nord et en direction sud, à l'intersection Cathcart/McGill College.

### 3.2 Garage de stationnement pour la Salle de concert et la galerie de boutiques

1. Un garage contenant un minimum de 350 places de stationnement devra être prévu dans ce développement projeté.
2. Le garage de ce projet et celui desservant Les Terrasses/Eaton ne doivent pas être unifiés, à moins que deux accès séparés soient prévus, sur deux rues différentes de préférence.

### 3.3 Le réseau de rues du secteur: Stationnement en bordure et autres ajustements au niveau opérationnel

Presqu'invariablement, les études opérationnelles et les observations "avant/après" démontrent que des changements relativement modestes dans l'opération d'un réseau de rues peuvent rehausser de façon marquée la capacité d'écoulement sur ce réseau et réduire la congestion coutumière des intersections clefs.

Les problèmes de congestion et d'obstruction des mouvements de véhicules et de piétons se présentent presque toujours aux intersections et non entre les intersections. C'est pourquoi il est essentiel de maintenir une capacité d'approche adéquate aux intersections, de même que des espaces convenables aux piétons. L'une des choses les plus flagrantes notées par Barton-Aschman en inspectant le secteur fut le fait que le stationnement en bordure est permis sur les deux côtés de toutes les rues nord-sud, indépendamment de la largeur de la chaussée et pire, que ce stationnement est permis même dans les approches immédiates du carrefour. Ce qui signifie que des pistes additionnelles pour virages ne peuvent prendre place en amont des intersections, où de telles pistes additionnelles sont cruciales au maintien de la capacité d'écoulement du réseau et à la réduction des délais. Cette situation est d'autant plus aigue aux intersections devant supporter en plus de lourds volumes de piétons.

En conséquence, le stationnement en bordure se doit d'être interdit aux approches des intersections, et une telle interdiction doit s'appliquer sur les deux côtés d'une artère à sens unique de façon à permettre la formation de files d'attente pour les virages à gauche et pour les virages à droite. Ainsi, on pourrait avoir quatre pistes sur Sainte-Catherine et de Maisonneuve aux approches de carrefours, et au moins trois sur la plupart des rues nord-sud. Ceci aurait un impact formidable sur la capacité d'écoulement du réseau en général, et sur la capacité des intersections très achalandées en particulier. En effet, ce qui peut parfois faire dire à des calculs de capacité que le niveau de saturation a atteint son point critique n'est en réalité qu'une congestion due au blocage des approches par des véhicules stationnés ou immobiles.

Dans le voisinage immédiat du projet, les mesures suivantes devraient donc être prises:

- Elever les quatre des neuf parcomètres les plus à l'est sur le côté nord de la rue Ste-Catherine en face du magasin Simpsons, de façon à définir une piste de virages à gauche à l'approche de l'intersection Ste-Catherine/Mansfield.
- Entlever deux ou trois parcomètres sur le côté est de Mansfield entre Ste-Catherine et de Maisonneuve, soit en amont de l'entrée au garage du projet; la même chose en amont du carrefour Mansfield/de Maisonneuve.

- Enlever jusqu'à cinq parcomètres sur le côté ouest de Mansfield immédiatement au sud du boulevard de Maisonneuve, pour permettre la formation d'une piste de virage à gauche vers l'ouest sur de Maisonneuve.
- Enlever les premiers trois ou quatre parcomètres sur le côté sud de Cathcart, immédiatement à l'est de la sortie du garage de la Place Ville-Marie, soit entre le garage et la baie existante dans le trottoir.
- Installer des lentilles pour piétons à tous les carrefours équipés de feux de circulation qui n'en ont pas sur la rue Sainte-Catherine.
- Faire respecter de façon stricte toutes les prescriptions sur le stationnement, dans un effort pour rehausser les niveaux de sécurité et de capacité du réseau artériel, avant de considérer tout l'élargissement ou autre mesure coûteuse.

Larry Smith

& associés ltée  
& associates ltd.

partie intégrante de  
Cyrus, Coopers & Lybrand Ltée

affiliated with  
Cyrus, Coopers & Lybrand Ltd.

2500 - 630 ouest boul. Dorchester Blvd. W.  
Montréal, Québec, Canada  
H3B 1W5

téléphone (514) 866-0594  
câbles Colybrand  
telex 05267424

Le 5 septembre 1984

Comité McGill College  
Comité consultatif sur le design  
urbain de l'Avenue McGill College  
Montréal (Québec)

Objet: Projet McGill College

Mesdames,  
Messieurs,

Conformément à votre demande, nous avons mené une étude visant à identifier l'impact prévisible que le projet de revitalisation proposé par la Corporation Cadillac Fairview serait susceptible de produire au coeur du centre-ville de Montréal.

Bien que nous sachions que le projet comprendra une nouvelle salle de concert qui servira principalement à l'Orchestre Symphonique de Montréal, notre rapport traite de l'impact sur le plan commercial plutôt que sur le plan culturel. À notre avis, néanmoins, le public devrait se montrer généralement favorable à l'intégration d'établissements commerciaux et culturels, puisque l'éloignement et l'exclusivité qui se rattachent souvent à ces derniers disparaîtront. En fait, cette idée d'intégrer de nombreuses fonctions dans un seul établissement gagne de plus en plus d'adeptes et fait partie de l'élaboration de projets de revitalisation du centre-ville de municipalités importantes en Amérique du Nord; cette idée est expliquée plus en détail dans un article récent du Urban Land Institute, intitulé "Orchestrating the

Arts with MXDs" (L'intégration des arts dans les projets multi-fonctionnels). La réalisation d'un projet de ce genre à Montréal situerait celle-ci à l'avant-garde de cette nouvelle tendance.

Le projet McGill College se situe au coeur du centre-ville qui dessert toute la Région Métropolitaine de Recensement (RMR) de Montréal. Nous avons donc analysé en premier lieu les relations commerciales entre le centre-ville et la RMR au cours des dernières années. Selon notre analyse, de 1961 à 1984, la part du marché de l'ensemble des établissements vendant des Marchandises Type Grands Magasins (MTGM) dans le centre-ville a diminué de plus de moitié, passant de 30,3% à 14,8%. Une analyse de la même période qui ne tient pas compte de la catégorie des grands magasins révèle que la part du marché détenue par les magasins spécialisés en MTGM dans le centre-ville de Montréal est passée de 13,8% en 1961 à 9,5% en 1984.

La chute qu'a subie cette part du marché découle de l'ouverture d'une cinquantaine d'importants centres commerciaux dans la banlieue de Montréal entre 1961 et 1984, soit un espace commercial de 17 100 000 pieds carrés. Au cours de cette même période, l'espace commercial dans les principaux complexes construits au centre-ville s'élevait à 620 000 pieds carré, aire qui ne correspond qu'à 3,6% de l'espace commercial construit en banlieue.

Nous avons calculé que si le projet McGill College ne se réalise pas, les magasins spécialisés en MTGM situés à l'intérieur du secteur d'étude verront leur part du marché diminuer jusqu'à environ 8,7% en 1991. Par contre, la revitalisation proposée inverserait ce déclin, la part du marché augmentant à plus de 10% en 1986 et en 1991.

Bien qu'il soit probable que le potentiel du marché augmente beaucoup moins rapidement que par le passé, nous prévoyons que le volume total en MTGM dans la RMR de Montréal passera de 4,8 milliards de dollars en 1984 à 5,4 milliards de dollars en 1991, ceci en dollars constants.

Cette augmentation représente une croissance nette de près de 170 millions de dollars au cours des deux prochaines années et de 423 millions de dollars entre 1986 et 1991. Tant les établissements commerciaux qui existent déjà que ceux qui seront construits pourront tirer profit de cette augmentation du potentiel du marché.

Grâce à la croissance réelle que connaîtra le marché au cours des prochaines années, le centre-ville, renforcé par la réalisation du projet McGill College, pourra plus facilement s'accaparer une part accrue du marché sans nuire pour autant à la structure commerciale concurrentielle en place. Tel qu'explicité dans le rapport, nous avons calculé que dans l'importante catégorie des MTGM, le transfert des ventes depuis les établissements vendant actuellement des MTGM dans le centre-ville à ceux qui sont proposés dans le projet McGill College ne totalisera que 14,1 millions de dollars, soit moins de 5,0% du volume des ventes des établissements vendant actuellement des MTGM dans le centre-ville. Ce transfert reflète un impact normal dans une économie de concurrence et de marché relativement libre.

L'impact modéré du projet McGill College sur la structure commerciale actuelle du secteur d'étude au centre-ville de Montréal peut également s'illustrer par l'importance des établissements proposés par rapport à ceux qui existent déjà. Les établissements de commerce spécialisés et de services compris dans le secteur d'étude occupent près de 3,1 millions de pieds carrés. Ces établissements incluent ceux qui, sans être des grands magasins, vendent des MTGM et sont situés dans le secteur d'étude total, de même que l'espace consacré à l'alimentation et aux services (à l'exclusion des cinémas) dans le secteur d'étude spécial qui est beaucoup plus restreint. L'espace commercial proposé dans le projet McGill College, sauf le cinéma, totalise une superficie locative brute (SLB) de 265 000 pieds carrés, soit seulement 8,5% de la structure commerciale actuelle. Si les 2,5 millions de pieds carrés qu'occupent les grands magasins dans le secteur d'étude sont ajoutés à ce total, l'espace commercial et de services s'élève à 5,6 millions

de pieds carrés et les établissements proposés ne représentent que 4,7% de cet espace. À notre avis, la structure commerciale actuelle peut se permettre l'addition d'un nouvel espace commercial représentant moins de 5% du total sans bouleversement majeur.

Il serait néanmoins inexact et fort peu perspicace de croire que la réalisation du projet McGill College ne constituera pas en soi une nouvelle force considérable au sein de la structure commerciale du centre-ville. Après tout, il s'agira du regroupement de magasins spécialisés le plus important et le plus moderne dans le coeur du centre-ville, il sera situé rue Sainte-Catherine et comportera un accès direct à Simpson ainsi qu'à Eaton (en passant par les Terrasses). Il serait souhaitable qu'une partie du projet McGill College soit conçue en fonction d'une clientèle plus fortunée qui puisse y effectuer ses achats; les vêtements de première qualité constituent le segment de marché qui offre actuellement le plus de possibilités pour le centre-ville de Montréal. Le projet prévoit de nombreux établissements de commerce et de services de qualité supérieure, qui compléteront les établissements actuels plutôt que de les concurrencer directement, puisque peu de magasins du centre-ville sont spécialisés dans les vêtements de première qualité.

La réalisation du projet McGill College occasionnera des changements dans l'ensemble de la structure commerciale du centre-ville, y compris le déplacement de certains commerces présentement localisés rue Sainte-Catherine. Cependant, ce déplacement permettra à de nouveaux détaillants de trouver des locaux sur cette rue, des emplacements qu'ils n'auraient jamais pu occuper par ailleurs. Nous prévoyons également que la réalisation du projet McGill College provoquera la revitalisation d'établissements voisins, non seulement pour des motifs concurrentiels, mais aussi pour profiter de la nouvelle affluence de clients qui devrait résulter de la réalisation de ce projet au centre-ville.

Comité McGill College  
Le 5 septembre 1984  
Page 5

Il est important de renforcer la structure commerciale des magasins spécialisés du centre-ville parce que la part du marché qu'ils occupent est passée à moins de 10% pour la première fois de l'histoire. De plus, la structure commerciale suburbaine sera renforcée par la construction de nouveaux établissements dans la banlieue au détriment du centre-ville, à moins que d'importants projets de revitalisation, comme le projet McGill College, ne soient mis en oeuvre.

En résumé, la part du marché détenue par les établissements commerciaux du centre de Montréal a chuté considérablement depuis 1961, et l'importance traditionnelle du centre-ville à titre de principal centre commercial de la région a diminué. Une forte augmentation de l'espace commercial occupé par des magasins spécialisés revitaliserait aujourd'hui le centre-ville et attirerait à nouveau une importante part de la clientèle qui s'est tournée vers la banlieue au cours des vingt ou vingt-cinq dernières années.

De grands projets de revitalisation ont été mis en oeuvre dans d'autres villes canadiennes, notamment à Ottawa, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Edmonton et Vancouver et l'expérience a démontré que les nouveaux établissements commerciaux dans ces centres urbains n'ont pas détruit l'infrastructure commerciale existante; au contraire, ils ont permis de ralentir les fuites commerciales vers la banlieue et ont apporté une nouvelle vigueur au coeur de ces grandes villes. Nous prévoyons que l'expérience se répétera dans le cas de Montréal.

Nous avons effectué, conformément à votre demande, une comparaison détaillée entre le Eaton Centre de Toronto et son impact sur la rue Yonge d'une part et le projet McGill College et son impact sur la rue Sainte-Catherine d'autre part, compte tenu des différences importantes qui existent entre les deux complexes. Nous avons fourni des preuves à l'appui du fait que le Eaton Centre n'a pas empêché la mise en valeur d'autres grands ensembles commerciaux dans le centre-ville de Toronto, dont il n'a pas non plus modifié la structure commerciale, qui comporte

trois aspects fondamentaux: les boutiques desservant la clientèle plus fortunée, sur la rue Bloor, entre Avenue Road et la rue Yonge; les établissements vendant des produits de consommation de masse sur la rue Yonge et les magasins spécialisés dans le secteur financier. De plus, nous avons retracé l'histoire récente de la rue Yonge et traité des véritables changements qui sont survenus par suite de l'achèvement de la construction du Eaton Centre. Enfin, nous avons établi que le taux d'inoccupation sur la rue Yonge s'élève présentement à moins de 5,0%, taux qui reflète normalement une structure commerciale équilibrée.

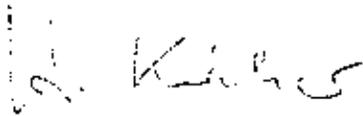
Certaines personnes ont exprimé leurs inquiétudes sur l'à-propos de l'implantation, rue Sainte-Catherine, de certains établissements commerciaux et de services, notamment les salles de strip-tease et les centres d'amusement, et leur prolifération éventuelle. La décision de permettre ou d'interdire une activité quelconque sur une grande artère est une question complexe qui semble défier toute possibilité d'unanimité. Néanmoins, les règlements de la ville peuvent certainement influencer et guider la prise de cette décision. S'il existe une tolérance de certaines activités sur la rue Sainte-Catherine par la municipalité, les objections devraient être adressées au conseil de ville qui justement édicte les règlements à cet égard.

En résumé, le projet de revitalisation McGill College, proposé par la Corporation Cadillac Fairview, est le plus ambitieux et le plus important projet de mise en valeur du centre-ville de Montréal qui ait été conçu depuis de nombreuses années. En effet, il pourrait, de par son importance, modifier le degré d'attraction et la force concurrentielle du centre-ville permettant ainsi un renversement du déclin de la part du marché. Le concept commercial présentement envisagé sera avant tout le complément de la structure commerciale actuelle, surtout si l'accent y est mis sur les vêtements de première qualité, tel que nous l'avons recommandé.

Après avoir examiné la question, nous pensons que l'impact positif à long terme de la mise en valeur proposée sera beaucoup plus important que tout effet négatif à court terme qu'elle pourrait produire et qui, de toute façon, serait de peu d'importance. La revitalisation du centre-ville profitera non seulement à la ville elle-même et à toute la population mais aussi aux détaillants concurrents qui bénéficieront d'un accroissement important de la clientèle généré par la réalisation du projet McGill College au centre-ville.

Veuillez agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

LARRY SMITH & ASSOCIÉS LTÉE



Herman J. Kircher  
Président

/tt

### 5.3.3 Sommaire de l'étude sur la cohabitation d'activités culturelles et commerciales dans un même complexe architectural.

Des fonctions culturelles et commerciales peuvent être intégrées selon l'une des trois façons suivantes: la simple proximité, le support mutuel ou la fusion des fonctions. Dans le cas du complexe sur l'avenue McGill College, l'intégration se caractérise par une cohabitation de la salle de concert avec un complexe commercial. La salle de concert est ici contigüe, adjacente au centre commercial. Il s'agit là d'une relation de support mutuel.

L'intégration de fonctions dans un même édifice s'inscrit dans nos plus anciennes traditions urbaines. Que ce soit à l'échelle du quartier ou à l'intérieur d'un même édifice, l'expérience montre que plusieurs fonctions peuvent coexister harmonieusement. On trouve aussi, à travers l'histoire, des exemples d'édifices unifonctionnels, non intégrés à l'échelle du quartier.

Ces remarques s'appliquent autant aux institutions culturelles qu'aux autres édifices publics. Parmi les exemples d'institutions culturelles intégrées à l'échelle du quartier, on retrouve La Scala de Milan et le Royal Opera House de Londres. L'intégration multifonctionnelle dans un même édifice existe à Carnegie Hall, à l'Auditorium Building de Chicago et anciennement au Monument National à Montréal. On trouve aussi des exemples d'institutions culturelles autonomes: le Lincoln Center, le Kennedy Center et la Place des Arts en sont des exemples. L'intégration des fonctions existe aussi dans des édifices récents comme le Museum of Modern Art de New York et le Yale Center for British Art à New Haven.

Les avantages de l'intégration d'activités culturelles et commerciales dans un même complexe architectural sont surtout d'ordre économique. L'intégration permet aussi à l'institution culturelle d'être davantage en contact avec son environnement. Par ailleurs, la cohabitation de fonctions diverses nécessite plus de compromis fonctionnels et architecturaux. Dans l'ensemble, une institution culturelle intégrée à un édifice multifonctionnel semble être une solution viable, qui peut faire concurrence au concept d'édifice autonome.

Sur le plan technique, tous les problèmes pour le projet sur McGill College peuvent être surmontés. Il y a évidemment certains défis techniques importants, tels que les vibrations, les sorties de secours, la congestion du centre-ville, le stationnement et l'emplacement de la salle de concert dans l'édifice même. Ces problèmes peuvent cepen-

dant être résolus. Les problèmes d'acoustique ont été réglés à Carnegie Hall alors que les vibrations causées par le métro n'ont jamais constitué un problème à la Place des Arts. Water Tower Place et le Centre Georges Pompidou, malgré des problèmes de hauteur qui auraient pu affecter leur accessibilité, sont devenus en définitive presque des attractions touristiques. L'institution culturelle intégrée à un complexe multifonctionnel peut surmonter ses problèmes techniques. Tout dépend de la façon dont le défi architectural est relevé.

L'intégration institutionnelle pourra être réalisée si certaines conditions sont respectées. D'abord, la salle de concert a besoin d'une façade qui lui est propre en raison du rôle symbolique qu'elle remplit. C'est le visage public de l'institution, un prolongement du spectacle au niveau de la rue et un point de repère pour le quartier. Une institution prestigieuse telle que l'OSM a donc besoin d'une façade qui serve son image publique. Une entrée distincte, indépendante du centre commercial est également jugée nécessaire. Une attention toute particulière doit aussi être portée au foyer de la salle de concert, au décor intérieur et à son acoustique.

Sur la base de notre analyse, nous faisons les recommandations et observations suivantes:

1. La salle de l'OSM doit avoir une identité propre, ce qui exige que la salle de concert dispose de sa propre façade.
2. Les fonctions essentielles de la salle de concert (foyer, guichet) doivent être sous le contrôle exclusif de la direction de l'OSM.
3. Les problèmes techniques et fonctionnels doivent être réglés de façon satisfaisante. Il y a place pour des solutions architecturales originales.
4. L'influence de la salle de l'OSM doit rayonner sur l'entrée piétonnière souterraine. Cette entrée doit être bien aménagée sur le plan visuel.
5. Il n'existe aucun inconvénient majeur à ce que des boutiques soient installées à des endroits non stratégiques de l'édifice de l'OSM. Carnegie Hall prouve qu'une institution culturelle peut conserver son identité même si des magasins sont ouverts au niveau de la rue.



**PETER ROSE**  
Architect

**RAPPORT DE L'ARCHITECTE DU COMITÉ**  
Septembre 1984

### 5.3.4 RAPPORT DE L'ARCHITECTE DU COMITÉ

#### INTRODUCTION

#### I. HISTORIQUE

- 1) Montréal avant la Première Guerre mondiale
- 2) La construction entre 1918 et le milieu des années '50
- 3) Les édifices depuis les années '50
- 4) Le défi que présente l'aménagement urbain aujourd'hui
- 5) Les principes fondamentaux du design

#### II. AVENUE MCGILL COLLEGE - CONDITIONS ACTUELLES

- 1) L'emprise et le tracé de l'avenue
  - i) La chaussée
  - ii) Les trottoirs
  - iii) Les perspectives
  - iv) L' ensoleillement
- 2) Espaces libres (publics et privés)
  - i) Espaces libres publics
  - ii) Espaces libres privés
- 3) Sites occupés par des immeubles
  - i) Utilisation
  - ii) forme
- 4) Jonction des édifices par les tunnels

### III. ANALYSE DE L'AMÉNAGEMENT

#### Introduction

#### 1) Largeur et emprise des rues

- i) La chaussée
- ii) Les trottoirs
- iii) Études de perspectives
- iv) L'ensoleillement
- v) résumé et conclusion

#### 2) Espaces libres (publics et privés)

- i) Espaces publics
- ii) Espaces privés

#### 3) Emplacement des édifices

#### 4) Liaison d'immeubles par des passerelles et des tunnels

- i) Réseau souterrain
- ii) Passerelles

#### 5) La salle de concert

### 5.3.4 Rapport de l'architecte du Comité

#### INTRODUCTION

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.

En vertu de son mandat, le Comité consultatif pour le design urbain de l'avenue McGill College a étudié sept questions précises concernant l'élaboration de critères d'aménagement pour l'avenue (voir section 2 de ce rapport final).

Le rapport de l'architecte traite particulièrement de cinq d'entre elles.

1. La largeur et l'orientation de la rue, de l'esplanade de la Place Ville Marie aux Portes Roddick au campus de l'Université McGill;
2. Les critères d'aménagement et la nature des espaces publics de ce secteur;
3. Le caractère et la vocation des édifices et leur interrelation;
4. La jonction des édifices par des tunnels et des passerelles;
5. Le profil et l'image que devrait présenter la salle de concert en tant que partie intégrale du plan urbain de l'avenue McGill College, étant donné la vocation mixte du projet comme espace commercial.

Toutes ces questions sont évidemment reliées les unes aux autres. La largeur et l'orientation de la rue, par exemple, seront fortement influencées par le caractère et la vocation des édifices situés sur la rue - en particulier la salle de concert - de même que par leurs interrelations. D'autres facteurs, tels les arbres et le mobilier urbain, peuvent lui donner un aspect très différent sans pour autant qu'il soit nécessaire d'en modifier la largeur ou l'orientation. Afin de traiter le sujet dans son ensemble, certaines parties de ce rapport ont été restructurées. Dans ces cas-là, les conclusions ont donc été présentées de façon à ce qu'elles se conforment au mandat original du Comité.

Les deux dernières questions dont le Comité a proposé l'étude relèvent essentiellement de consultants en marketing et en circulation. Elles se rapportent moins directement à des critères relatifs à l'établissement du caractère physique de l'avenue McGill College et ont été incluses comme thèmes de références pour les décisions concernant plus directement l'aménagement.

Les questions examinées dans le présent rapport ont été aux fins de présentation, divisées en trois sections: I) Historique; II) Conditions actuelles et III) Analyse de l'aménagement. Elles ont été étudiées par le Comité et ont servi, en grande partie, de support pour la rédaction des sections 6 et 7 du rapport du Comité. Les critères d'aménagement et la proposition d'aménagement préparée par l'architecte du Comité, et appuyée sur les recommandations du Comité, apparaît à la section 8 de ce rapport.

L'"Historique", la première partie du présent rapport, donne un aperçu de l'héritage de la Ville de Montréal en ce qui a trait à l'aménagement des immeubles et des rues; il établit un ensemble de principes et de concepts pratiques quant au développement de l'avenue McGill College. De cette façon, une base à la fois générale et spécifique à la Ville de Montréal peut être établie, sur laquelle pourront s'appuyer les décisions ayant trait à l'aménagement urbain.

Dans la partie "avenue McGill College - conditions actuelles," nous examinerons l'avenue McGill College dans son état présent. Ces conditions ont été analysées séparément afin de définir un cadre permettant une étude systématique de l'avenue et de son potentiel.

La section sur "l'analyse de l'aménagement" contient une évaluation et une critique générale, par rapport à chacun des points mentionnés plus haut, des différents choix possibles d'aménagement pour l'avenue McGill College. Une étude objective nous a permis de limiter le nombre des choix possibles que nous recommandons.

## I- HISTORIQUE

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 coeur 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 voici :

- 1) Les début de la ville jusqu'à 1918
- 2) De la Première Guerre mondiale jusqu'aux années 50
- 3) La construction depuis les années 50

On retrouve de telles phases dans la plupart des villes nord-américaines. Elles nous fournissent un cadre nous permettant de mieux évaluer les défis d'aménagement urbain auxquels doit faire face Montréal.

### I.1) Montréal avant la Première Guerre mondiale

Jusqu'au début de la Première Guerre mondiale, les édifices du 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.



fig. 1 La rue Bonsecours dans le Vieux-Montréal, une rue où l'alignement très régulier des bâtiments et l'enchaînement des détails architecturaux créent un effet de continuité agréable.



fig. 2 La rue St-Paul dans le Vieux-Montréal, le caractère agréable de cette rue est dû aux échelles et aux proportions comparables des différents bâtiments qui l'habitent.

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.

### I.2) La construction entre 1918 et le milieu des années 50

C'est au cours des années 20, et jusqu'au milieu des années 50 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



fig. 3 Un alignement régulier de bâtiments sur la rue St-Jacques donne un effet de fermeture à la rue.

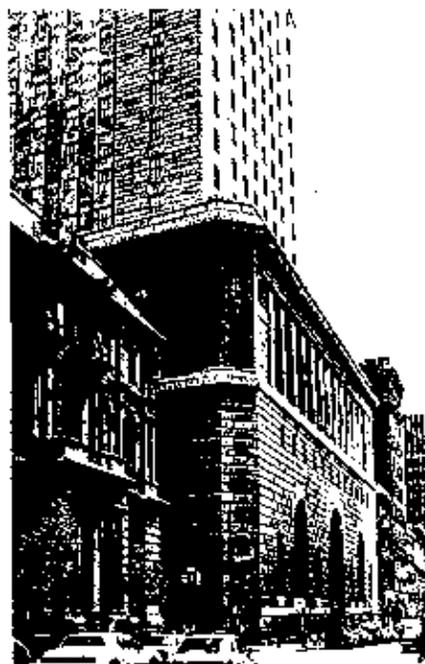


fig. 4 Le bâtiment de la Banque Royale sur la rue St-Jacques dans le Vieux-Montréal. Le basilaire de ce bâtiment emprunte la tracé dévié du quadrilatère dans lequel il s'inscrit tandis que la tour reprend le schéma régulier de la trame montréalaise.

les édifices environnants. L'édifice de la Banque Royale fournit un bon exemple: sa base renforcit 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'intégraient sans problème dans un ensemble urbain où hiérarchie et harmonie prévalaient.

### I.3) Les édifices depuis les années 50

Au milieu des années 50, 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.

#### I.4) Le défi que représente l'aménagement urbain aujourd'hui.

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 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.

#### I.5) Les principes fondamentaux du design

Afin de déterminer les meilleures options de design pour un centre urbain animé et prestigieux au centre-ville de Montréal, le présent rapport cherche à cerner les aspects les plus représentatifs de son patrimoine architectural et du design de ses rues. Sur ce plan, notre passé architectural immédiat nous offre moins d'exemples intéressants que la période qui l'a précédé. Les meilleures caractéristiques de notre héritage architectural peuvent se résumer ainsi:

1. Les édifices doivent bien "encadrer" et définir les rues. La largeur des rues par rapport à la hauteur des édifices doit faire l'objet d'un agencement particulier de façon à créer, là où c'est possible, une emprise efficace. Une rue encadrée par des édifices trop bas manque d'"intimité". Si les édifices sont trop hauts, ils gênent l'éclairage naturel de la rue.
2. Les édifices doivent avoir certaines relations, les uns par rapport aux autres, en termes de lignes architecturales principales, de matériaux et de tonalité, afin de créer un ensemble unifié.

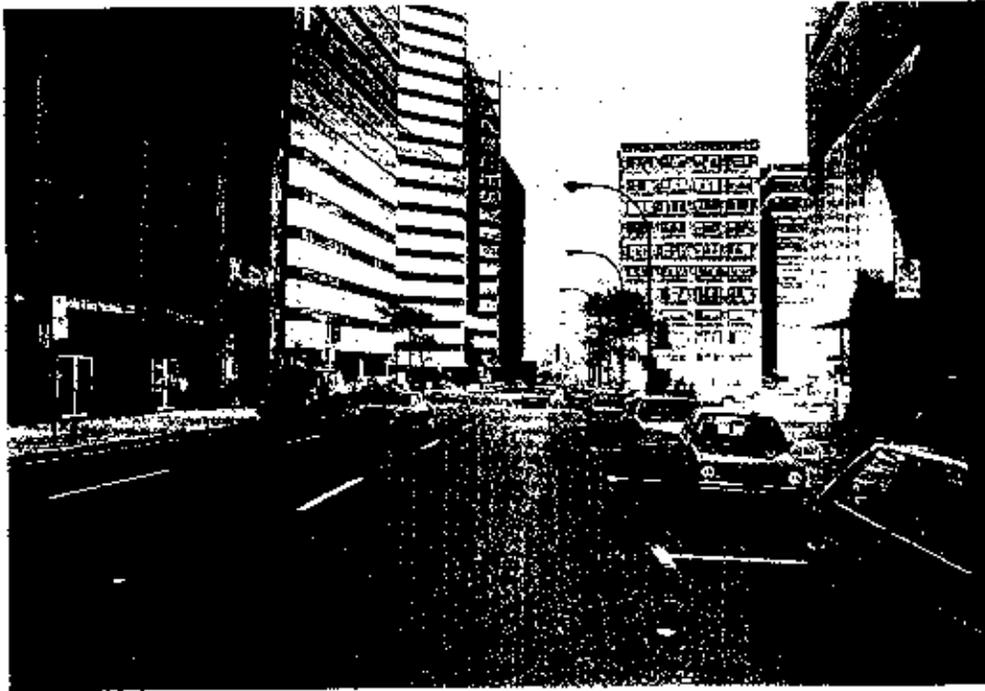


fig. 5 Les bâtiments de formes différents et implantés de façons irrégulières empêche à la rue ( le boulevard de Maisonneuve) de créer un effet de fermeture et de continuité.



fig. 6 Le boulevard de Maisonneuve : lieu où les interventions arbitraires et parsemées ont compromis le caractère essentiel de la rue.

3. Les édifices doivent afficher une ornementation suffisante, ou des caractéristiques visuelles intéressantes, de façon à créer un environnement plus agréable pour les piétons.
4. Tous les édifices, à l'exception de certaines structures culturelles ou communautaires, doivent être assujettis à une norme de construction unique pour bien encadrer la rue. Les édifices à caractère exceptionnel peuvent jouer sur le rapport entre leurs masses et le trottoir pour se mettre en valeur.
5. Les tours doivent être disposées de façon à s'intégrer aux matériaux et aux lignes architecturales basses, et conçues de façon à faire partie de la perspective du complexe architectural et de la rue.
6. Les arbres et le mobilier urbain doivent être disposés de façon à renforcer le caractère de la rue, ainsi qu'il aura été déterminé par la largeur de la rue, sa vocation et son encadrement.

À Montréal, comme partout ailleurs, les plus belles rues remplissent au moins quelques-unes de ces conditions. Pour préparer ce rapport, nous avons analysé les rues Stanley, Peel, Drummond et de la Montagne, ainsi que les boulevards Saint-Joseph, Morgan et Dorchester. Les caractéristiques les plus intéressantes ont été répertoriées et utilisées pour illustrer nos choix en matière de design urbain pour l'avenue McGill College.

L'agencement de ces principes fondamentaux en un design cohérent et unifié, sur l'avenue McGill College, constitue le défi de ce rapport.

## II - AVENUE MCGILL COLLEGE - CONDITIONS ACTUELLES

Ce chapitre II porte sur les caractéristiques spécifiques actuelles de l'avenue McGill College. Les remarques qui vont suivre sont d'ordre documentaire et critique. Elles concernent l'aspect physique ainsi que l'environnement plus général de l'avenue. Elles n'ont toute leur raison d'être que par rapport aux commentaires plus élaborés qui suivront.

En conformité avec le mandat du Comité, nous nous sommes arrêtés à quatre aspects du design global de l'avenue.

- 1) L'emprise et le tracé de l'avenue;
- 2) Les espaces libres (publics et privés);
- 3) Le sites des divers immeubles;
- 4) La liaison inter-immeubles par des tunnels.

Les autres questions du mandat du Comité (la construction des passerelles, la salle de concert et l'impact du complexe proposé par Cadillac Fairview sur les ventes au détail) ne sont pas envisagés dans cette partie-ci du rapport. Notons toutefois que la Place Industrielle-Vie, actuellement en construction, a été considérée comme un immeuble déjà existant.

Chacune des catégories ci-dessus a été décomposée en sous-catégories au cours de notre enquête. Dans chaque cas, des remarques générales précèdent un bref "résumé critique". Les éléments actuels qui nous semblent constituer un atout pour l'avenue se voient attribuer un +. Les aspects dont l'évaluation est négative sont signalés par un -.

Nous avons choisi de normaliser la référence aux divers sites de l'avenue en en identifiant huit et en leur assignant des numéros (voir figure 7 ).

### II.1) L'Emprise et le tracé de l'avenue.

Nous avons retenu quatre éléments pour cette étude de l'emprise et du tracé de l'avenue: i) La chaussée; ii) Les trottoirs; iii) Les études de perspectives; et iv) L'ensoleillement.

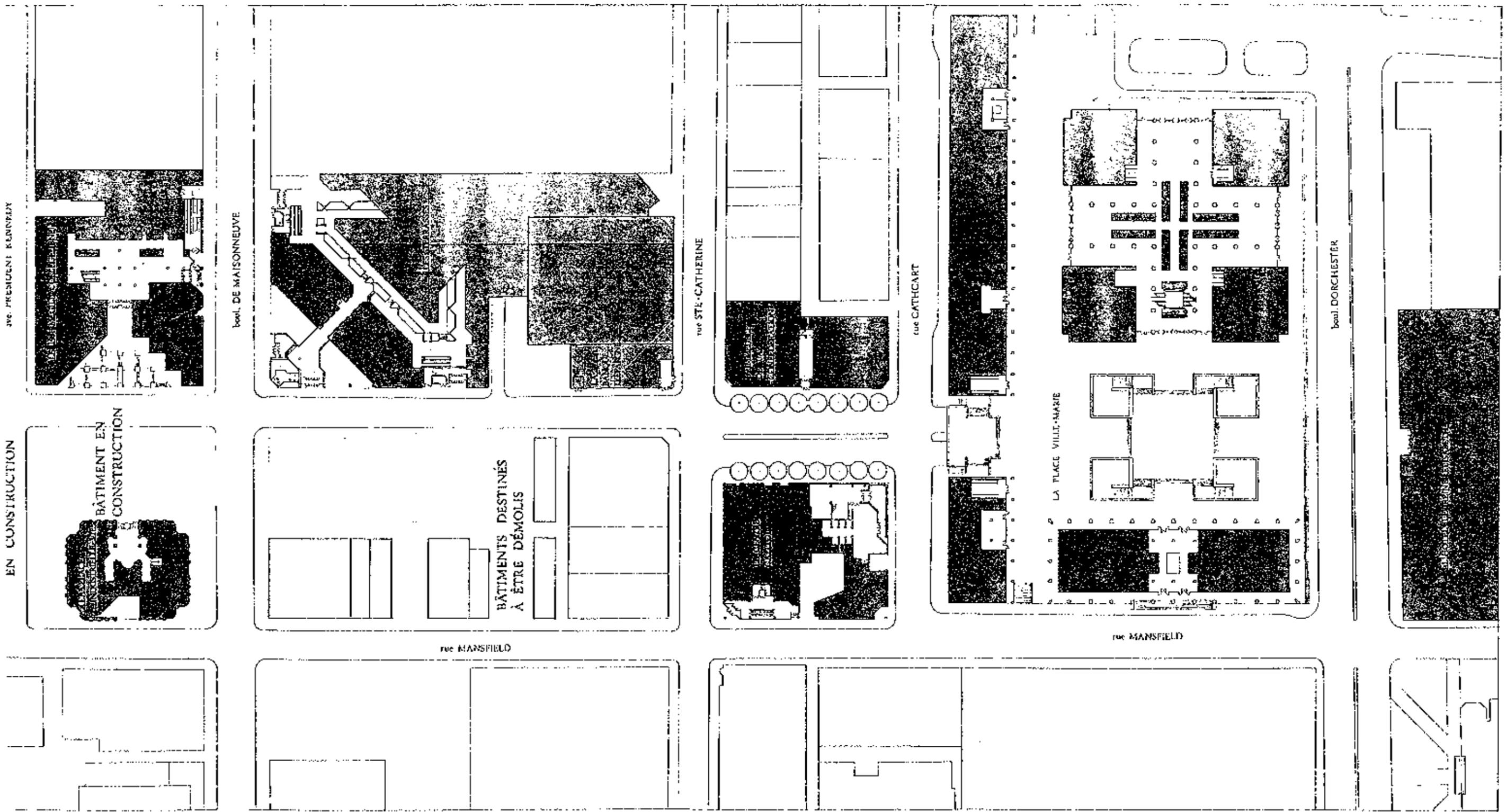
i) La chaussée:

Au nord de la rue Ste-Catherine, l'avenue McGill College est définie par des fronts de façades distants de 60', avec une chaussée de 36' et des trottoirs de 12'. La chaussée est essentiellement centrée sur la grille principale d'accès au campus de l'Université McGill, et les Portes Roddick. Au sud de la rue Ste-Catherine, les édifices sont distants de 115'. Une étroite structure médiane, ou terre-plein, sépare deux chaussées de 36', ce qui laisse des trottoirs de 24'6" à l'est et 20' à l'ouest. L'élargissement de l'avenue crée un décalage d'axes. L'un centré sur les Portes Roddick, l'autre sur l'esplanade de la Place Ville Marie.

La circulation sur l'avenue McGill College se fait surtout en direction sud à cause du système d'alternance des sens uniques. La chaussée de 36' sert à accommoder deux voies de circulation avec stationnement de chaque côté. Elle est, en général, trop étroite pour un tel achalandage. Les zones de stationnement sont très proches des intersections et on note un taux élevé de stationnement illégal. Pour entrer au stationnement de Les Terrasses, les voitures arrivant du nord doivent tourner à gauche en coupant la file des voitures arrivant du sud. Quant aux voitures qui sortent de ce garage et prennent la voie unique en direction nord, elles disposent, pour tourner, d'un rayon si réduit qu'elles doivent empiéter sur la voie réservée aux véhicules arrivant en sens inverse. Enfin, le mésalignement des axes de l'avenue à l'intersection de la rue Ste-Catherine impose aux voitures circulant vers le sud une traversée difficile de la médiane en diagonale, malgré un achalandage piétonnier très élevé.

Résumé critique:

- (+) Au nord de la rue Ste-Catherine, l'avenue jouit d'une percée visuelle sur les Portes Roddick, celles-ci lui donnent un point d'aboutissement agréable visuellement.
- (-) Au sud de Ste-Catherine, les 72' de chaussée excèdent les fonctions qui lui sont dévolues. Une partie de cet espace peut être récupérée et retournée aux piétons.
- (-) À l'intersection de la rue Ste-Catherine, les deux axes de l'avenue n'ont aucune liaison formelle entre eux. De plus, leur mésalignement crée une intersection des plus dangereuses pour les piétons.



EN CONSTRUCTION

BÂTIMENT EN CONSTRUCTION

Boul. DE MAISONNEUVE

rue MANSFIELD

BÂTIMENTS DESTINÉS À ÊTRE DÉMOLIS

rue STÉ-CATHERINE

rue CATHCART

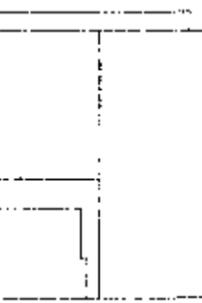
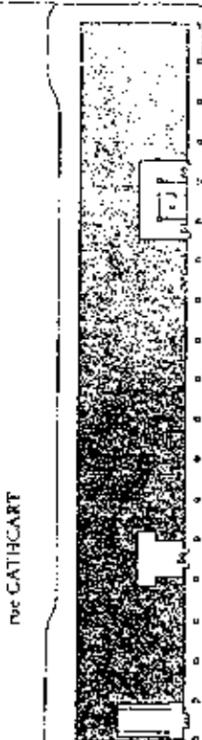
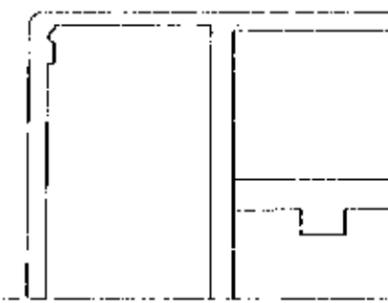
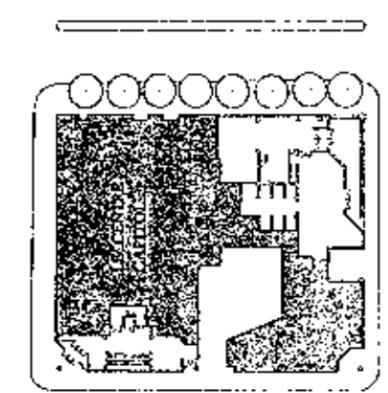
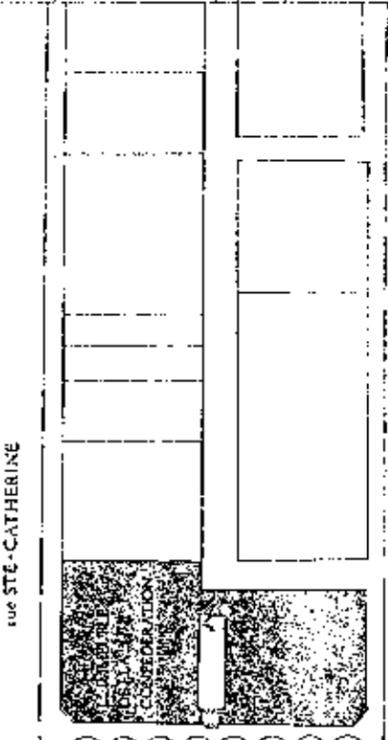
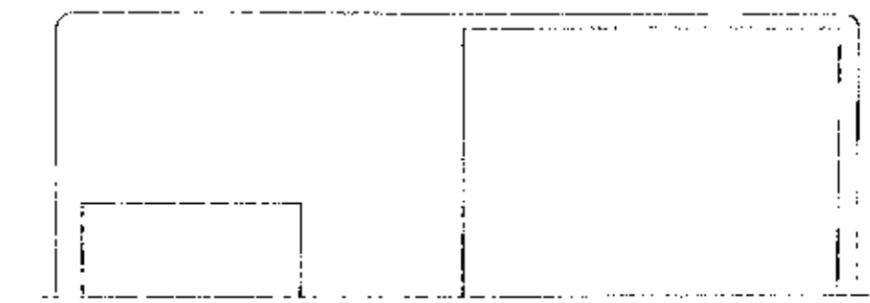
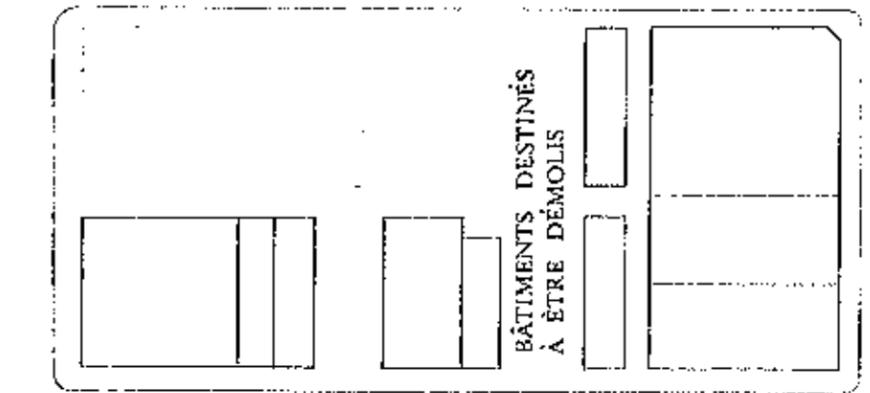
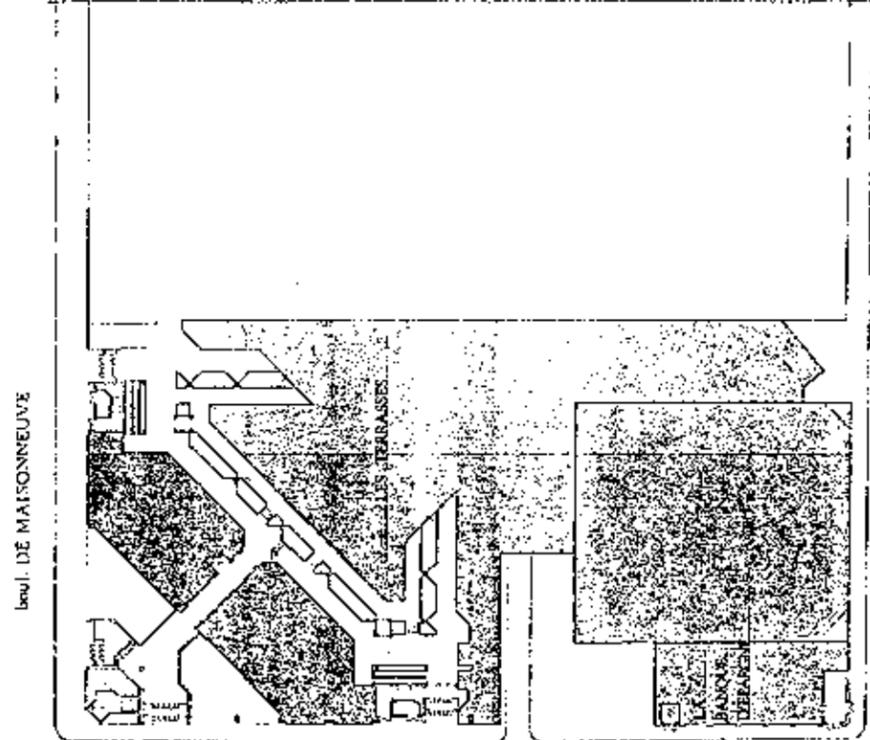
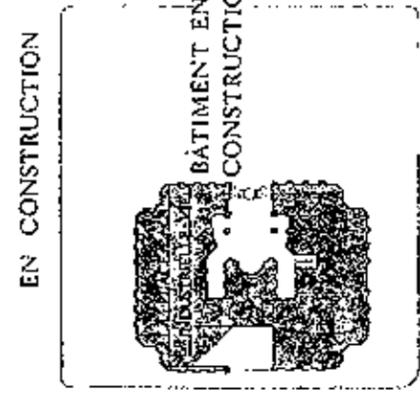
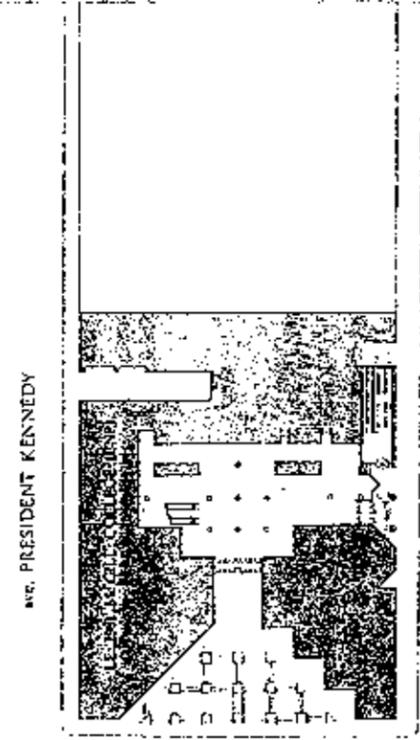
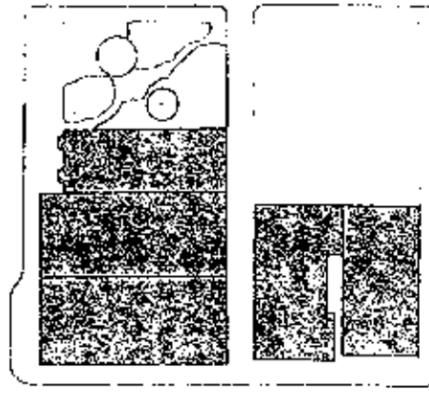
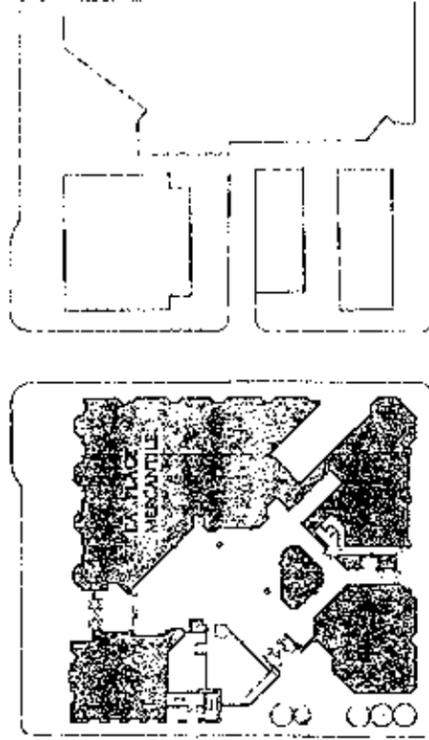
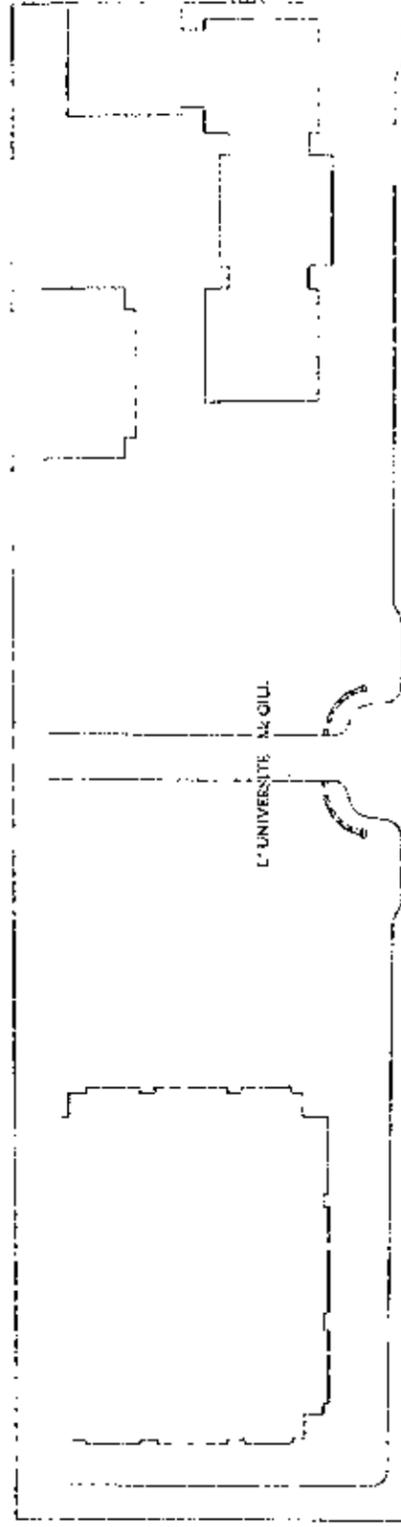
rue MANSFIELD

LA PLACE VILLI-MARIE

Boul. DORCHESTER

CONDITIONS EXISTANTES  
AVENUE MCGILL COLLEGE

fig. 7



- (-) L'entrée du stationnement souterrain de Les Terrasses crée des conditions de circulation aussi dangereuses que malaisées.
- (-) Les zones de stationnement le long de l'avenue s'approchent trop des intersections. Par ailleurs, les infractions aux règlements de stationnement existants ne sont pas assez sanctionnées.
- (-) Rien ne distingue la chaussée de n'importe quelle autre rue du centre-ville.

ii) Les trottoirs:

On a noté que les trottoirs de l'avenue avaient une largeur de 12' au nord de la rue Ste-Catherine, et environ 24' entre les rues Ste-Catherine et Cathcart. Des artistes et des musiciens tirent souvent parti des trottoirs plus larges au sud de Ste-Catherine. Quant aux éléments de paysage (arbres, fleurs, etc.), on n'en trouve qu'au sud de la rue Ste-Catherine où des arbres presque adultes offrent de l'ombre durant la saison estivale et enrichissent la perspective. Les autres éléments, comme les lampadaires, les bancs ou un traitement spécial de la surface piétonnière, sont soit ordinaires, soit très peu développés.

Résumé critique:

- (+) Les arbres sis au sud de la rue Ste-Catherine contribuent positivement à l'impression que donne aux piétons l'avenue McGill College dans ce secteur.
- (+) La largeur des trottoirs au sud de la rue Ste-Catherine définit un espace favorisant les piétons aux intersections.
- (-) La largeur et le tracé des trottoirs au nord de la rue Ste-Catherine n'offrent aucun intérêt propre.
- (-) Il n'existe aucun aménagement paysager au nord de la rue Ste-Catherine.
- (-) Le mobilier urbain, là où il existe, ne présente aucun cachet particulier.
- (-) La surface pavée est, elle aussi, sans cachet particulier.

### iii) Les perspectives:

Bien qu'il existe une infinité de perspectives possibles tout le long de l'avenue, seuls les trois sujets suivants s'imposent de façon prioritaire:

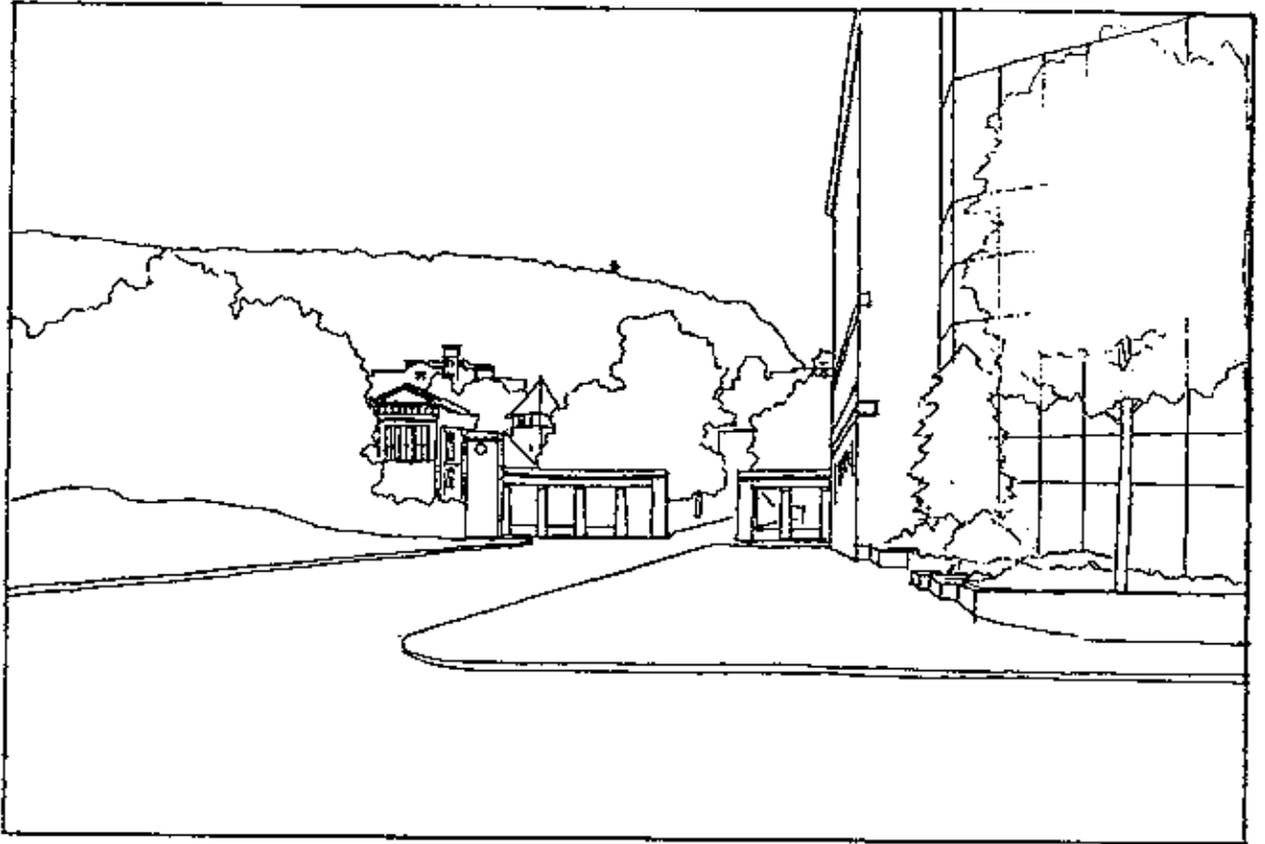
1. La perspective au nord de l'avenue, qui comprend le dôme et de drapeau de l'édifice de la Faculté des Arts de l'Université McGill, la tour du réservoir et l'impressionnant versant du Mont-Royal;
2. La perspective au sud de l'avenue, donnant sur l'esplanade de la Place Ville Marie;
3. Les deux perspectives d'axe définies par les médianes respectives des Portes Roddick et de l'entrée de garage de la Place Ville Marie.

Les deux premiers sujets offrent un point d'arrêt visuel à la perspective le long de l'avenue, laquelle se termine devant eux. Le troisième est moins significatif en termes de "perspective", puisque le concept précis d'"axe" devient moins rigide dans le champ visuel, lequel peut s'accommoder de légers décalages sans trop de compromis.

En fait, l'esplanade de la Place Ville Marie n'est pas visible de la rue qui y mène. Ce n'est pas non plus le véritable objet de la perspective, qui se termine plutôt sur le cadre vide de l'entrée du parc de stationnement souterrain.

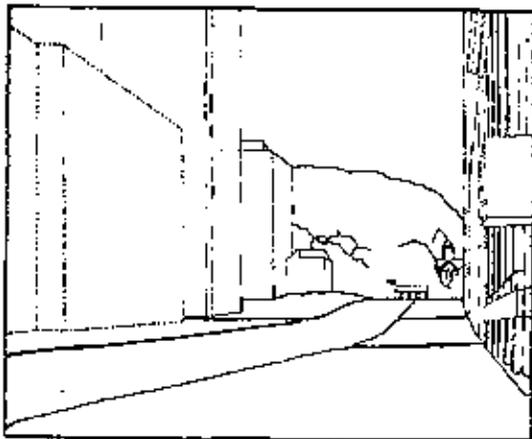
### Résumé critique:

- (+) La perspective vers le nord, comprenant l'édifice de la Faculté des Arts de l'Université McGill, la tour du réservoir et le versant est du Mont-Royal, offre peut-être la plus importante percée visuelle du centre-ville de Montréal.
- (-) La perspective vers le nord souffre actuellement d'un manque de point focal et d'encadrement, particulièrement à l'extrémité nord de l'avenue, où la masse de la montagne subjugue les véritables objets de la perspective: les édifices pittoresques et le splendide versant vers l'est.
- (-) La perspective vers le sud donnant sur l'esplanade de la Place Ville Marie manque d'un point d'aboutissement approprié à son environnement.

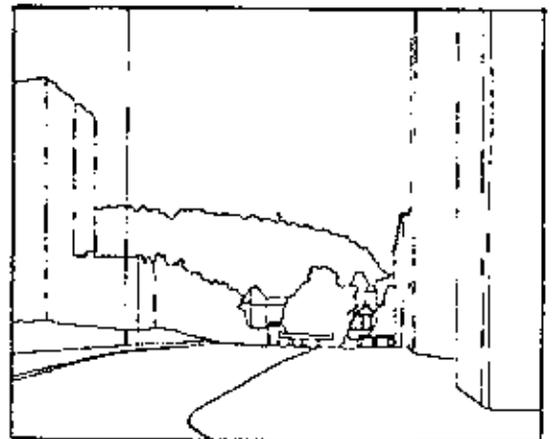


de l'avenue Président Kennedy

Fig. 8 Des perspectives actuelles vers la montagne



de la rue Ste-Catherine



du boulevard de Maisonneuve

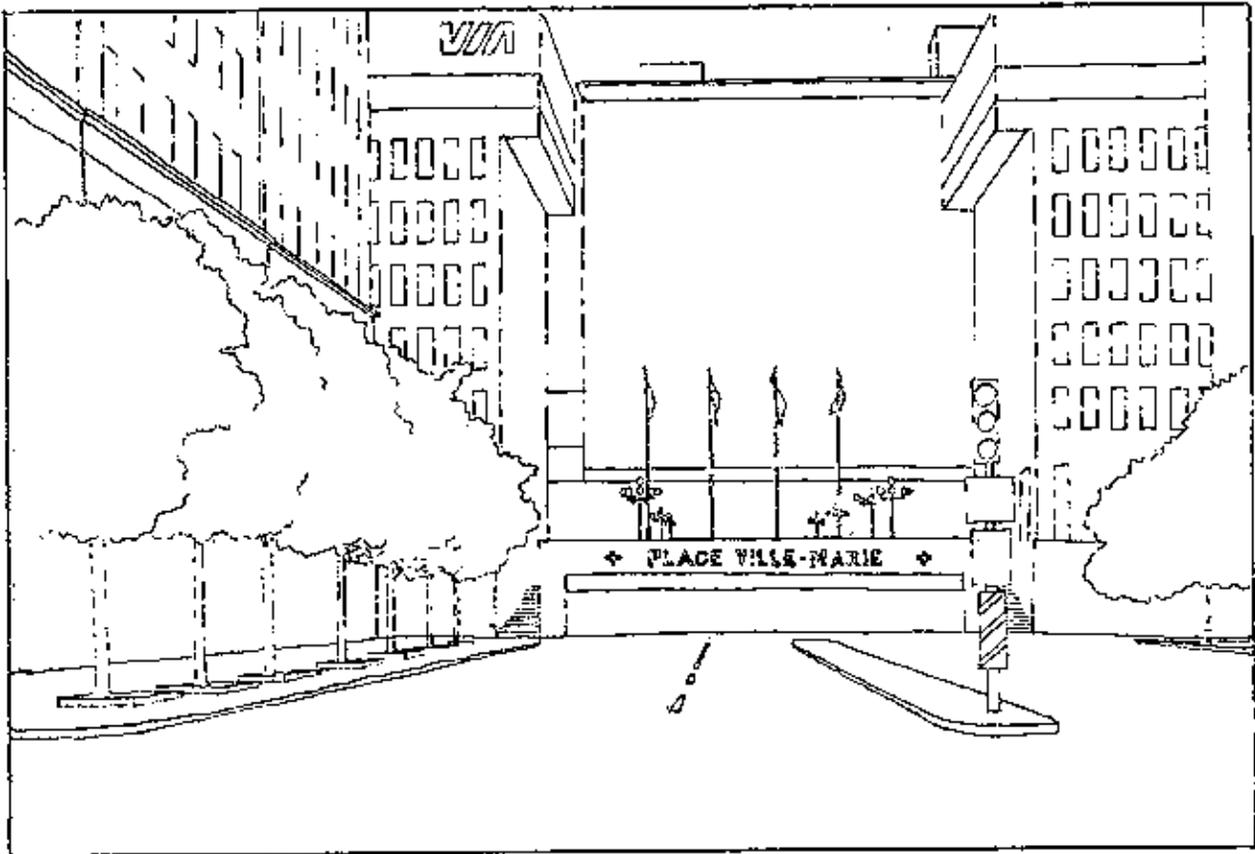


Figure 9. Une perspective actuelle de la rue Ste-Catherine à la Place Ville-Marie

#### iv) L'ensoleillement:

Durant les mois d'hiver, les rues nord-sud du centre-ville sont habituellement dans l'ombre du matin au soir, indépendamment de la hauteur des immeubles et de l'emprise des rues (21 déc., 08h 30 - 12h 30). La seule exception est l'îlot Ste-Catherine - Cathcart (site No. 7), ensoleillé durant l'heure de pointe du matin.

Durant l'été, seules les extrémités nord de l'avenue reçoivent un ensoleillement direct durant l'heure de pointe du soir, vu l'espace libre adjacent constitué par le campus de l'Université McGill. (21 janv., 17h 30; équinoxes, 17h 30).

Le trottoir ouest de l'avenue est ensoleillé durant l'heure de pointe matinale du début du printemps jusque tard dans l'automne (21 juin, 08h 30; équinoxes 08h 30). En effet, le plan des rues de l'île de Montréal est décalé de 56° à l'ouest du nord véritable.

Le trottoir se trouve ensoleillé toute la matinée dès 09h 00 aux équinoxes et légèrement plus tard durant l'été (10h 15 au solstice, soit 09h 15 à l'heure d'été). Durant l'été, le trottoir est se trouve complètement ensoleillé à l'heure du midi. Aux équinoxes, il n'est ombragé que par les tours centrales de la Place Industrielle-Vie et de l'immeuble Capitol. (21 juin, 12h 30; équinoxes 12h 30). Néanmoins, l'ombre de ces tours ne porte pas sur le trottoir durant l'heure du midi en juin et en juillet.

### Résumé critique:

- (+) Le trottoir est reçoit beaucoup d'ensoleillement durant les mois d'été. Le trottoir ouest en reçoit un peu au cours de la même période, compte tenu de l'orientation du plan des rues.
- (+) Le campus de l'Université McGill assure aux extrémités nord de l'avenue un certain ensoleillement durant les mois d'été.
- (-) Indépendamment de la hauteur des immeubles et de l'emprise des rues, toutes les rues nord-sud de Montréal sont habituellement ombragées toute la journée durant les mois d'hiver.

### II.2) Espaces libres (publics et privés)

Les espaces libres ont été définis et catégorisés en fonction de leur type de propriété: a) les espaces libres publics relèvent du domaine municipal et comprennent les trottoirs, les parcs et les squares, tandis que b) les espaces libres privés réfèrent aux esplanades et aux lots vacants dont on peut faire un usage public mais qui appartiennent à des intérêts privés

#### i) Espaces libres publics:

La majorité des espaces libres publics le long de l'avenue McGill College est constituée par les trottoirs. Il y a un parc donnant sur l'avenue au sud de la rue Sherbrooke, côté ouest de l'avenue, désigné "Site no.1" sur la figure . C'est un espace plus ou moins défini, paysagé de façon assez informelle avec des sentiers irréguliers. Les seuls espaces libres approchant le concept d'un square urbain sont les espaces de trottoir au sud de Ste-Catherine donnant sur l'esplanade de la Place Ville Marie. Bien que ces secteurs permettent le genre d'activités piétonnières que l'on trouve fréquemment dans des squares urbains, il leur manque les caractéristiques formelles et spatiales d'un espace comme le square Phillips.

### Résumé critique:

- (+) Malgré la possibilité de créer des espaces libres publics de qualité, on ne retrouve de tels espaces que sur une partie des trottoirs situés au sud de la rue Ste-Catherine.
- (+) Le parc du site no.1 offre un aménagement paysager valable dans un milieu où le béton est omniprésent.

ii) Espaces libres privés:

Les espaces libres privés structurés en esplanades sont celles de la Place Ville Marie, de la Place Industrielle-Vie, de l'édifice BNP-Esso et de la Place Mercantile. L'esplanade de la Place Ville Marie surplombant l'avenue n'est que peu accessible visuellement. De plus, elle est coupée de l'activité de l'avenue par la circulation de la rue Cathart. Enfin, on n'y trouve aucun aménagement paysager susceptible d'en faire un espace urbain plus agréable. Les esplanades placées devant les immeubles BNP-Esso et Mercantile sont toutes deux dotées d'éléments de paysage (arbres et bacs à fleurs) même si peu d'efforts ont été consentis pour transformer les trottoirs adjacents en espaces libres. Le type d'esplanade de la Place Industrielle-Vie n'a pas encore été défini.

Les lots vacants ont été identifiés: il s'agit de l'espace de stationnement, non développé, sis du côté ouest de l'avenue face à la Place Mercantile et au nord de la Place Industrielle-Vie (site No.2); le site suggéré pour la salle de concert du côté ouest de l'avenue, au sud du boulevard de Maisonneuve (site No.4); l'endroit où Cadillac Fairview se propose d'ériger son centre commercial (site No.5) et le terrain situé entre la Banque d'Épargne du côté est de l'avenue (site No.6) et Les Terrasses. Seul le site no.6 ne semble pas se prêter à la construction d'immeubles, vu ses dimensions et sa forme. Un parc urbain pourrait être aménagé sur ce site ainsi que sur le site no.1. Les trois autres lots constituent des sites particulièrement appropriés à la construction d'immeubles qui pourraient ajouter beaucoup au caractère de l'avenue McGill College. Des immeubles bien conçus, bâtis sur ces lots pourraient donner un excellent aspect à une longue section du côté ouest de l'avenue et faire de l'avenue une superbe voie urbaine.

Résumé critique:

- (+) Tous les lots vacants offrent un énorme potentiel d'amélioration et de redéfinition de la personnalité de l'avenue.
- (+) Les esplanades des immeubles BNP-Esso et Mercantile sont des espaces agréablement aménagés d'éléments paysagers.
- (-) Les espaces mentionnés ne valorisent cependant pas de façon significative les trottoirs adjacents.
- (-) La Place Ville Marie n'exerce pas un impact aussi significatif qu'elle le pourrait sur l'avenue; elle mériterait un plus grand aménagement paysager qui en rehausserait la qualité et l'aspect de l'espace urbain.

- (-) La Place Ville Marie n'exerce pas un impact aussi significatif qu'elle le pourrait sur l'avenue; elle mériterait un plus grand aménagement paysager qui en rehausserait la qualité en tant qu'espace urbain.

### II.3) Sites occupés par des immeubles.

Les immeubles qui s'échelonnent le long de l'avenue McGill College ont été analysés en termes de leur utilisation (ou type de locataire), et de leur forme ou apparence physique vus de la rue.

#### i) Utilisation:

On retrouve deux types de locataires d'immeubles sur l'avenue McGill College: des banques et des corporations d'une part, et des commerces au détail, d'autre part (la figure 10 ). Les commerçants au détail se regroupent surtout sur les îlots situés de part et d'autre de la rue Ste-Catherine. Le nord du boulevard de Maisonneuve et le sud de la rue Cathcart sont presque exclusivement définis par des complexes financiers et corporatifs. Si l'on exclut les sites Nos. 4 et 5, la future salle de concert et le centre commercial Cadillac Fairview, il n'y a qu'une entrée de commerce au détail au nord de la rue Ste-Catherine à partir de l'avenue McGill College: celle de Les Terrasses (bien que cette entrée desserve un important complexe de vente au détail). Il y a, à l'heure actuelle, sur l'avenue McGill College, neuf entrées de commerces au détail et huit entrées d'immeubles corporatifs.

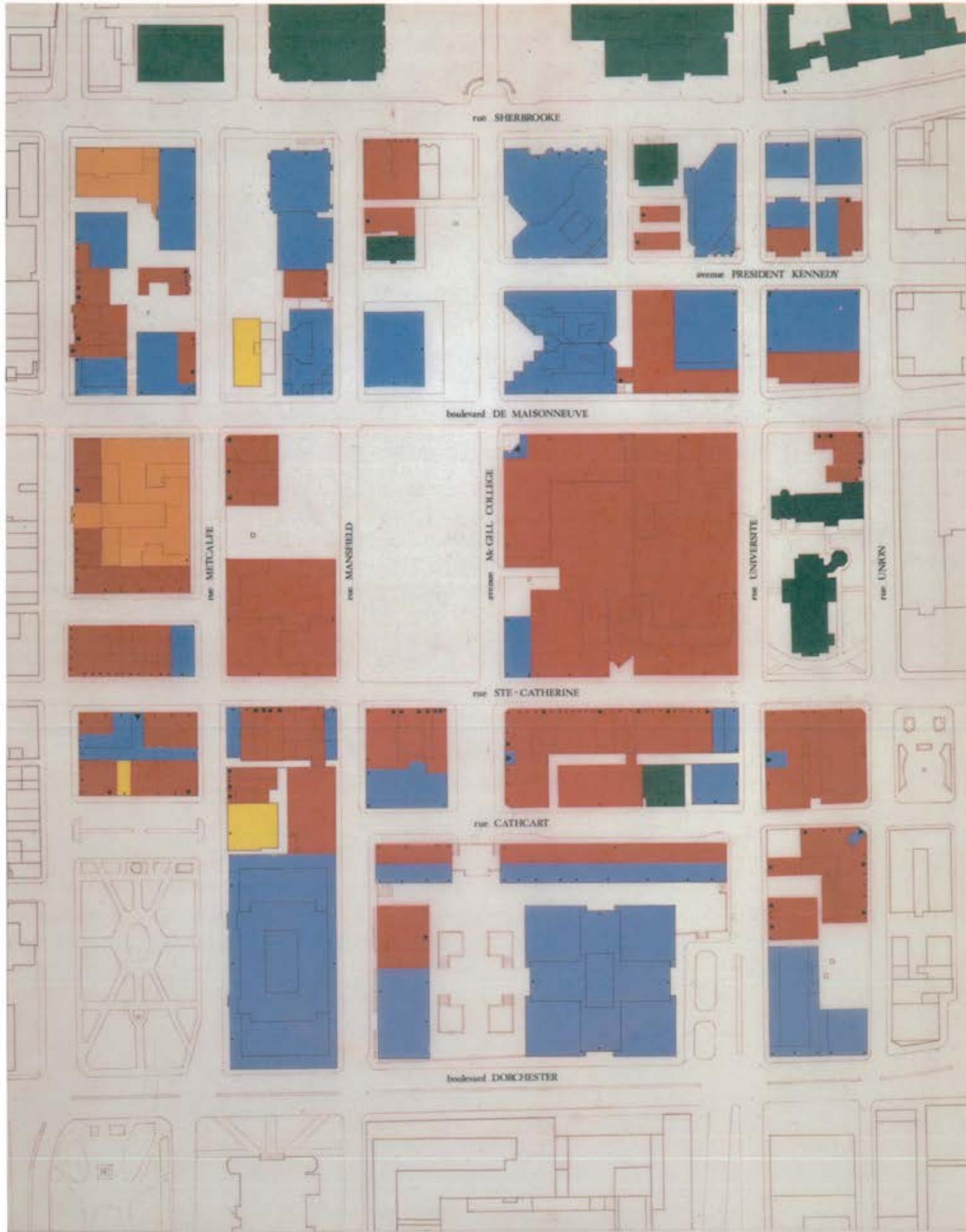
#### Résumé critique:

- (-) L'utilisation des édifices est déjà trop compartimentée pour que l'avenue garde son charme sur toute sa longueur.
- (-) Les immeubles corporatifs et financiers contribuent peu à améliorer l'environnement des piétons.
- (-) Il n'existe actuellement qu'une entrée de commerce au détail ou autre service public entre Ste-Catherine et de Maisonneuve. Il n'en existe aucune au nord du boulevard de Maisonneuve, ce qui rend le secteur plutôt ennuyeux aux yeux des piétons.

#### ii) Forme:

La présence physique des édifices qui donnent sur l'avenue McGill College peut être caractérisée par deux de ses aspects: la façon dont les façades encadrent et définissent l'avenue; et les éléments visuels qui contribuent de façon significative au coup d'oeil du piéton.





OCCUPATIONS DU SOL

- entreprises financières et corporations
- entreprises commerciales
- bâtiments institutionnels
- garages
- entreprises hôtelières

AVENUE MCGILL COLLEGE



LOCALISATION DES ENTREES

- accès et adresses civiques
- restaurants

De Cathcart à de Maisonneuve, les édifices situés du côté est de l'avenue (exception faite des sites Nos. 4 et 5) forment un front de façades continu d'une hauteur minimale de + 56'. Cette hauteur de 56' constitue une importante ligne directrice: on y remarque la corniche de la Banque d'Épargne et une importante ligne de dégagement du projet Les Terrasses. (Voir la figure 26). La seule trouée dans cette façade commune est celle du site no.6, soit le terrain entre la Banque d'Épargne et Les Terrasses. La hauteur moyenne des édifices situés du côté est de l'avenue entre Cathcart et de Maisonneuve varie entre 100' et 185' et il n'y a pas de tours. Le côté ouest de l'avenue dans le même secteur regroupe des édifices dont la hauteur varie entre 56' et 100', sauf pour la Tour du Centre Capitol qui atteint environ 260'.

Entre de Maisonneuve et Sherbrooke, les édifices ont tendance à s'écarter de l'avenue McGill College. Du côté est de la rue, l'édifice BNP-Esso présente des angles qui approchent des trottoirs mais l'entrée, vers le centre, est disposée en retrait d'un motif en zigzag. La Place Mercantile occupe un coin de rue avec la version reconstruite du Pavillon Strathcona mais, là encore, l'entrée de l'édifice est sise en retrait de la ligne du trottoir, comme d'ailleurs l'angle placé au coin de Président-Kennedy et McGill College. Il est cependant intéressant de noter que la seule ligne directrice majeure sur cette portion de l'avenue est définie par la ligne de corniche du Pavillon Strathcona. Elle atteint entre 56 et 60 pieds. La hauteur des tours à bureaux varie entre 200' et 290' sur cet îlot. Le bord ouest de l'avenue McGill College entre de Maisonneuve et Sherbrooke ne présente qu'un édifice: la Place Industrielle-Vie, actuellement en construction. Bâti à distance du bord de la rue, cet immeuble ne présente que peu ou pas de rapport avec les lignes directrices des immeubles de ce secteur.

Les caractéristiques du bas d'un immeuble, certainement les plus visibles, et sa façade donnant immédiatement sur la rue comptent pour beaucoup dans l'intérêt que présentera cette rue à la circulation piétonnière. Si l'on fait exception de la Place Industrielle-Vie et du Centre Capitol, les seules entrées donnant sur l'avenue McGill College sont du côté est. Parmi celles du côté est de l'avenue, seul le Confederation Building présente des accès indépendants à des restaurants et des commerces au détail. Toutes les autres entrées donnent sur des complexes internes.

Seuls le Centre Capitol et Les Terrasses offrent aux piétons une vue sur les activités internes à l'immeuble et des vitrines. Les activités de rues (vendeurs, musiciens, artistes) sont limitées aux trottoirs plus larges, au sud de la rue Ste-Catherine. L'intérêt visuel que peuvent présenter pour les piétons l'articulation et la décoration des immeubles se limite aux plus anciens de ces édifices: le Confederation Building, la Banque d'Épargne et le Pavillon Strathcona, tous conçus et décorés de façon à pouvoir être appréciés à l'échelle du piéton les côtoyant sur le trottoir. Les immeubles plus récents bâtis sur l'avenue sont presque uniformément impersonnels et dépouillés à ce niveau, tandis que la Place Industrielle-Vie est placée trop en retrait pour avoir un effet significatif sur la circulation piétonnière.

L'exemple créé par l'intégration du Pavillon Strathcona à la structure de la Place Mercantile mérite qu'on s'y intéresse particulièrement: c'est un précédent pour l'aménagement de l'avenue McGill College. La préservation du Pavillon Strathcona contribue énormément à maintenir la rue agréable pour les piétons, tout en permettant la coexistence d'un édifice beaucoup plus élevé placé en retrait de la rue. Les immeubles à valeur culturelle présentant des possibilités semblables sur l'avenue McGill College comprennent la Banque d'Épargne adjacente au lot vacant no.6, ainsi que la Maison Molson, l'University Club et l'édifice Maxwellton en bordure des sites Nos. 1 et 2.

#### Résumé critique:

- (+) Les structures plus anciennes, le Pavillon Strathcona, la Banque d'Épargne et le Confederation Building contribuent toutes à la définition d'un front de façades cohérent et suffisamment détaillé pour intéresser les piétons.
- (+) On peut y discerner une ligne directrice générale à 56' - 60' du sol et l'utiliser pour ordonner l'aménagement de l'avenue.
- (-) La cohérence et l'encadrement de l'avenue sont en général assez pauvres. La plupart des nouveaux immeubles sont construits en retrait de l'avenue, ne laissant que peu ou pas d'alignement.
- (-) Les immeubles en bordure de l'avenue présentent peu d'intérêt aux piétons, sauf dans le cas des immeubles plus anciens mentionnés plus-haut.

- (-) Les matériaux de recouvrement des immeubles plus récents forment un vif contraste avec les autres immeubles, provoquant une discontinuité formelle et visuelle.

#### II.4) Jonction des édifices par les tunnels

On retrouve trois réseaux majeurs de voies souterraines aux alentours immédiats de l'avenue McGill College. Ces réseaux sont reliés à des immeubles ou lieux importants - (Voir la figure 13 ). L'un de ces réseaux relie la station de métro McGill College et le complexe commercial du 2001 University avec d'autres centres commerciaux importants incluant Les Terrasses, Eaton et La Baie. Un deuxième réseau joint le complexe commercial et les bureaux de la Place Ville Marie à l'hôtel Reine-Elizabeth et à la Gare du CN. Un troisième réseau, moins étendu, relie le métro Peel à l'hôtel Mont-Royal. Ces réseaux ne sont pas reliés entre eux et le plan d'aménagement de l'avenue McGill College ne prévoit pas non plus leur jonction.

#### Sommaire critique

- (+) La jonction de différents édifices du centre-ville par des voies souterraines est très pratique, surtout en hiver.
- (-) Ces jonctions ne communiquent toutefois pas entre elles, ce qui ne permet pas de relier les principaux édifices à bureaux aux complexes commerciaux du centre-ville.
- (+) L'aménagement des sites nos. 4 et 5, soit, la future salle de concert et le centre commercial Cadillac Fairview, respectivement, pourrait permettre de bien relier tous ces réseaux de voies souterraines et de créer une entrée principale sur l'avenue McGill College.



### III - ANALYSE DE L'AMÉNAGEMENT

#### Introduction

La raison d'être des diverses analyses de l'aménagement est d'identifier les approches possibles, les évaluer et proposer un nombre restreint de choix clairs.

Vu le grand nombre de variables interreliées, nous avons adopté une méthode scientifique par laquelle étaient déterminés les choix possibles pour telle ou telle autre donnée d'importance variable avant que les autres n'aient été prises en considération. Nous avons donc privilégié la largeur des rues et leur emprise. Les autres questions furent étudiées en relation avec ces deux variables.

L'état actuel de l'avenue a fait, lui aussi, l'objet des diverses analyses. Il en est résulté une étude approfondie et exhaustive, des possibilités qu'offre l'avenue.

#### III.1) Largeur et emprise des rues.

##### i) La chaussée

L'emprise de la rue est fonction de plusieurs facteurs interreliés. Les plus pertinents sont la largeur de la voie (i.e. l'espace entre les trottoirs) et la largeur des trottoirs eux-mêmes. On évalue également les perspectives et l'ensoleillement que la rue rend possibles.

Dans sa forme actuelle, l'avenue souffre de trois problèmes, tous reliés à la circulation:

- a) Étroitesse relative de la chaussée pour la circulation des voitures et leur stationnement;
- b) L'entrée du stationnement de Les Terrasses;
- c) L'intersection Ste-Catherine - McGill College, où l'avenue change de direction, ses axes n'y étant plus rectilignes.

Le consultant en circulation a fait remarquer que l'avenue ne permet pas de circulation dense. Une bonne partie de la circulation se fait vers le sud, vu le système d'alternance des voies à sens unique. Il croit toutefois que la circulation vers le nord ne devrait être prohibée que pour la section Cathcart - Ste-Catherine. Même si un certain élargissement de l'avenue est nécessaire, il ne faudrait pas, selon lui, qu'il soit trop important, ce qui inciterait les automobilistes à circuler plus rapidement, au détriment de la sécurité des piétons.

Les solutions aux problèmes actuels sont relativement peu compliquées. Élargir la chaussée quelque peu, contrôler le stationnement et faire respecter les règlements de circulation améliorerait cette dernière. Élargir le trottoir en face de la sortie Les Terrasses permettrait aux automobilistes de virer à droite en décrivant un cercle plus ample et d'accéder directement à la bonne voie sans bloquer la circulation venant en sens contraire. Quant à la voie de virage à gauche pour la circulation vers le sud, en face du stationnement, elle permet aux voitures de circuler librement.

Pour la circulation la plus dense, entre Ste-Catherine et de Maisonneuve, une chaussée de 42' de largeur est nécessaire. Cette dimension permettrait le stationnement sur deux rangées, la circulation sur deux voies et l'espace de virage nécessaire. Si l'avenue était divisée par un terre-plein, il faudrait prévoir deux chaussées de 22'. Toutefois, devant l'entrée du garage Les Terrasses, le terre-plein devra faire place à une voie permettant le virage à gauche aux voitures se dirigeants vers le sud. Dans un cas comme dans l'autre, une aire spéciale de transit de 8' de largeur devrait être aménagée à l'entrée de la salle de concert.

La largeur du terre-plein devrait être au moins celle d'une voie de virage (10'), largeur minimum dont l'augmentation n'est limitée que par les dimensions finales de la chaussée et des trottoirs.

Au nord de de Maisonneuve, il y a une légère diminution de la circulation et des virages, ce qui permettrait l'aménagement de voies un peu plus étroites. Les voies de chaque côté du terre-plein compteraient 20' seulement; une seule chaussée ne mesurerait, elle, que 40'.

Les choix possibles sont les suivants:

- a) Une avenue double, comprenant deux chaussées d'une largeur de 22', séparées par un vaste terre-plein et bordées de trottoirs larges.
- b) Une avenue double comprenant deux chaussées d'une largeur de 22', un terre-plein étroit et des trottoirs larges.
- c) Une large avenue sans terre-plein, comprenant une chaussée simple d'une largeur de 42' au sud du boulevard de Maisonneuve et de 40' au nord et des trottoirs larges.
- d) Une avenue double comprenant deux chaussées d'une largeur de 22', un large terre-plein et des trottoirs très étroits.

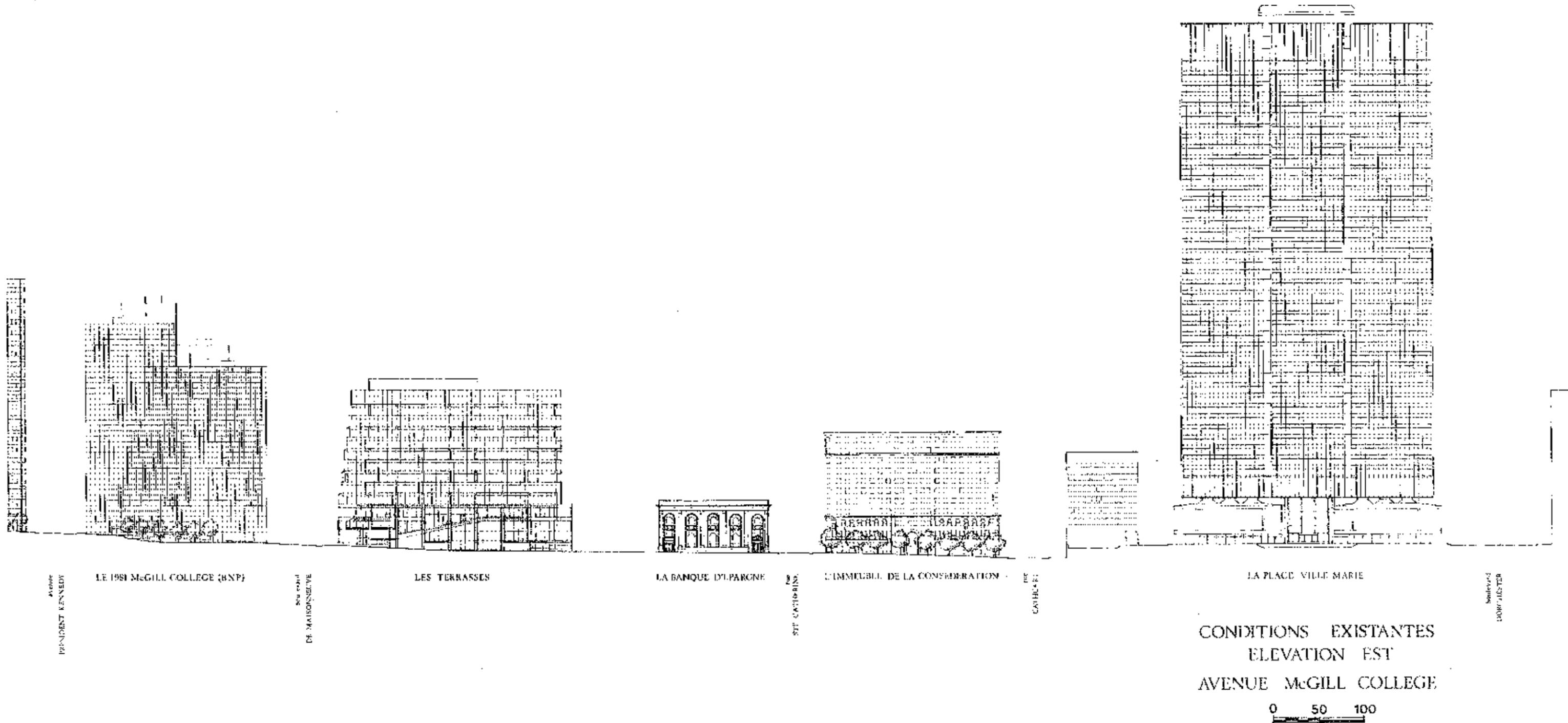
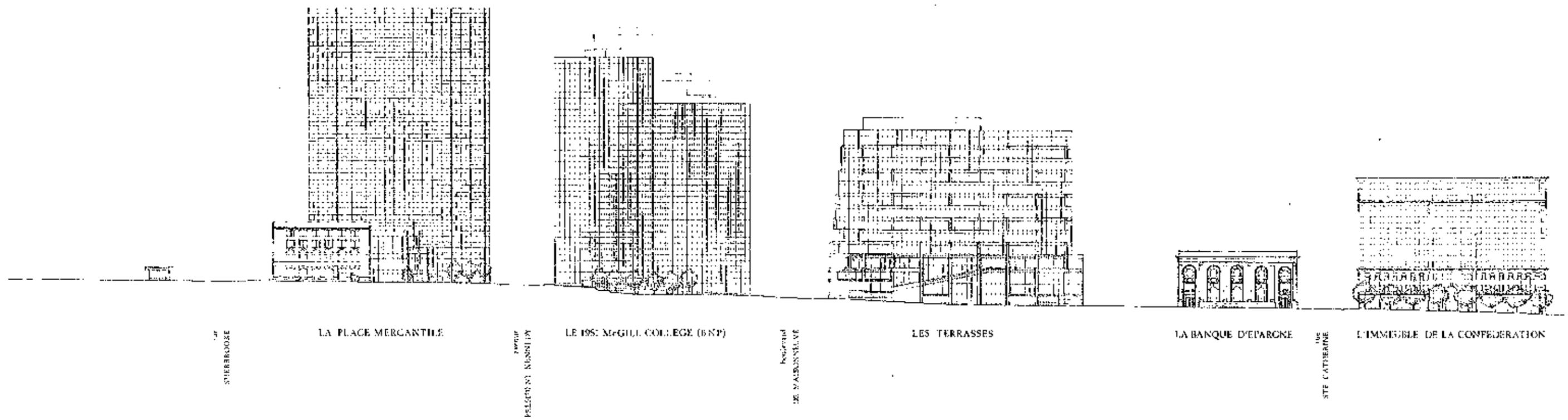


Figure 11.  
Archives de la Ville de Montréal



RUE  
ST-ROSE

LA PLACE MERCANTILE

RUE  
ST-JACQUES

LE 195 MCGILL COLLEGE (BNP)

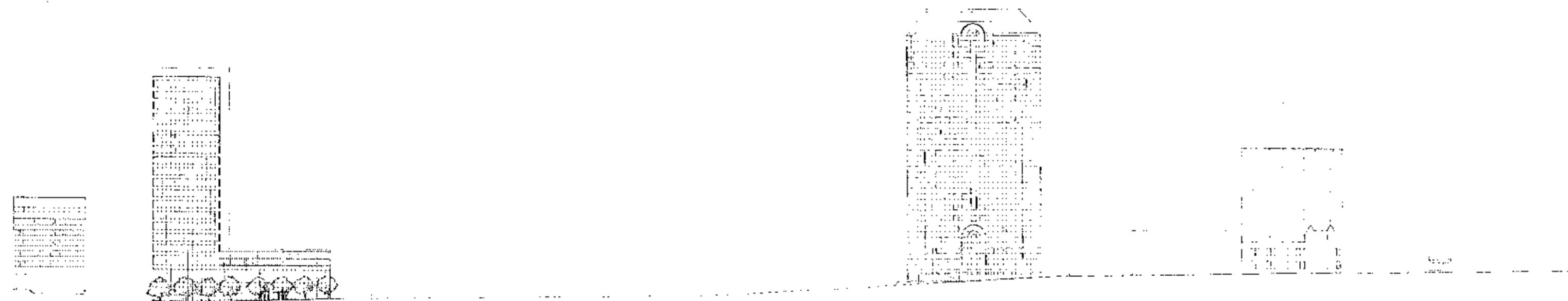
RUE  
ST-ALEXANDRE

LES TERRASSES

LA BANQUE D'ÉPARGNE

RUE  
ST-CATHERINE

L'IMMEUBLE DE LA CONFÉDÉRATION



132  
CATHARINE

LE CENTRE CAPITO

134  
STE CATHERINE

136  
RUE  
DE  
MAISONNEUVE

LA PLACE INDUSTRIELLE

138  
RUE  
PRESIDENT KENNEDY

140  
RUE  
SHERBROOKE

CONDITIONS EXISTANTES  
ELEVATION OUEST  
AVENUE MCGILL COLLEGE

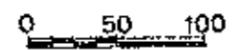
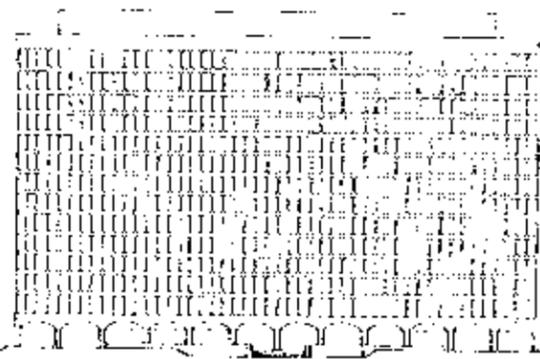
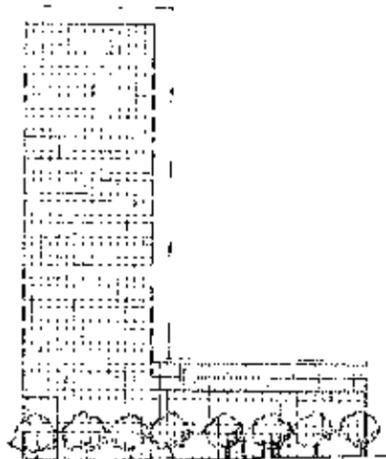


Figure 12.



LA PLACE VILLIUM MARGE

1000, Avenue  
D'ARCHEVEQUE



LE CENTRE CAPITOL

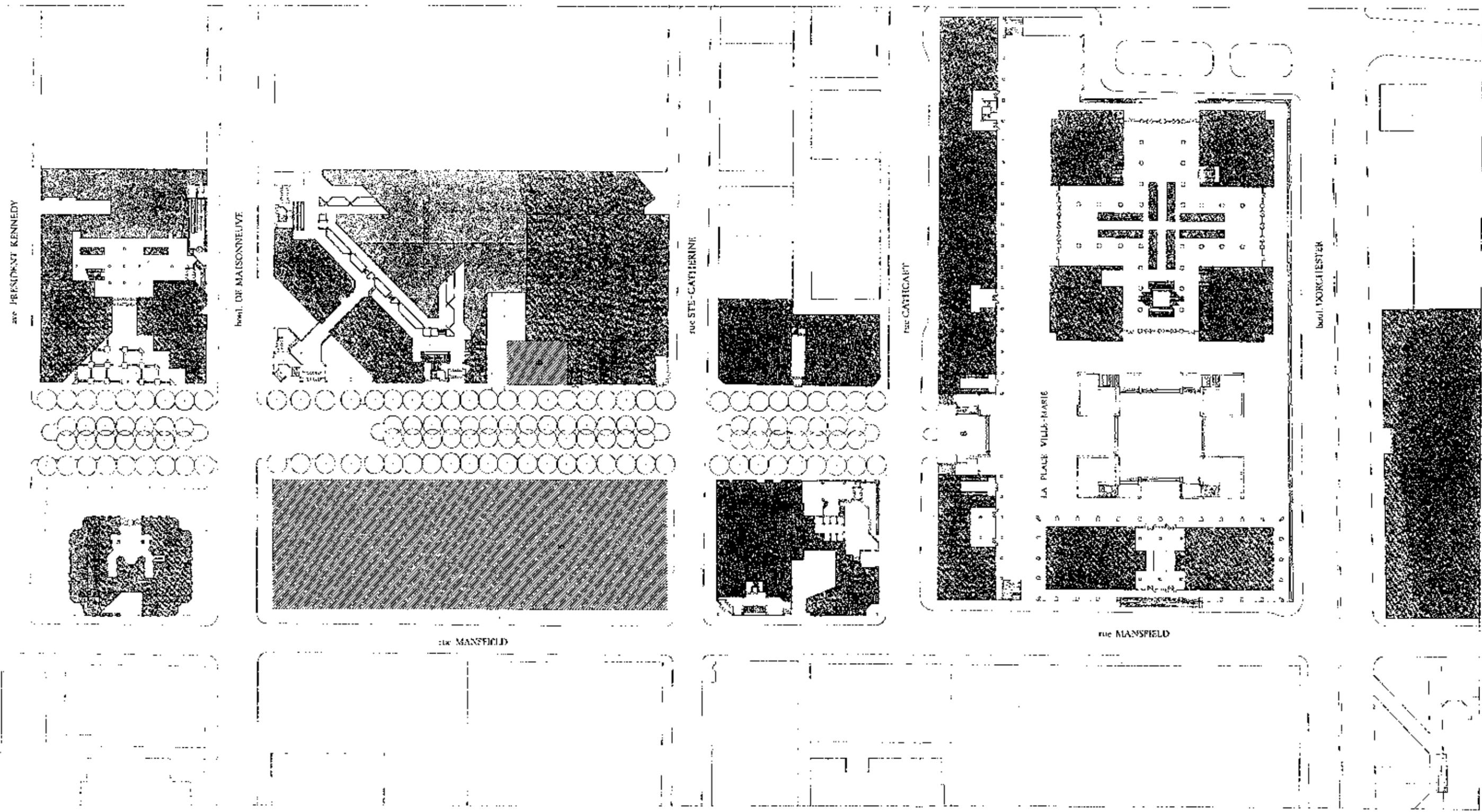
1000, Avenue  
D'ARCHEVEQUE

1000, Avenue  
D'ARCHEVEQUE



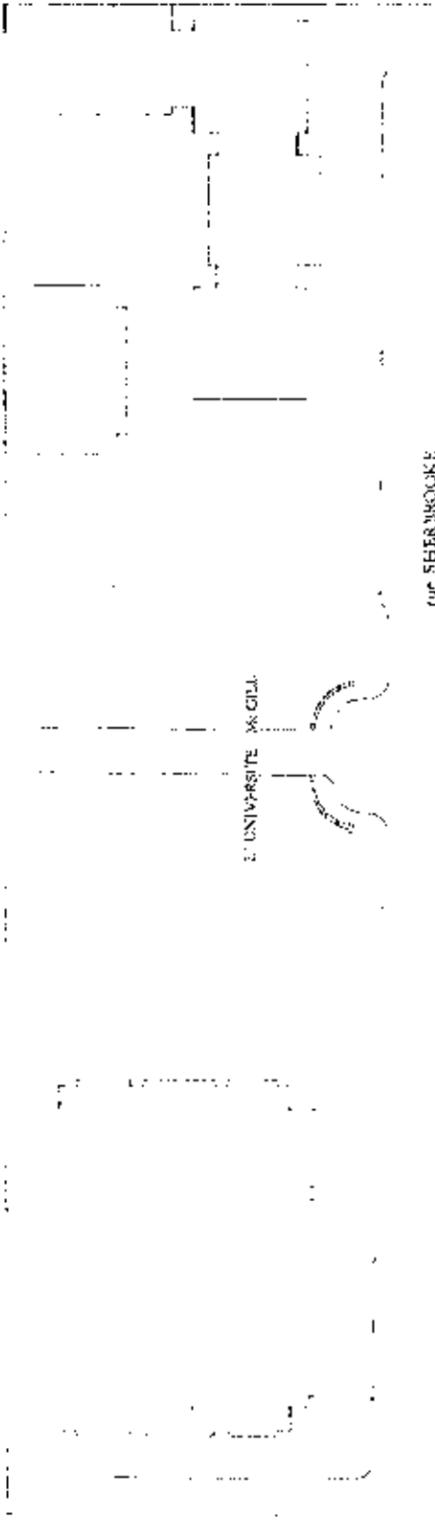
LA PLACE INDUSTRIELLE

1000, Avenue  
D'ARCHEVEQUE

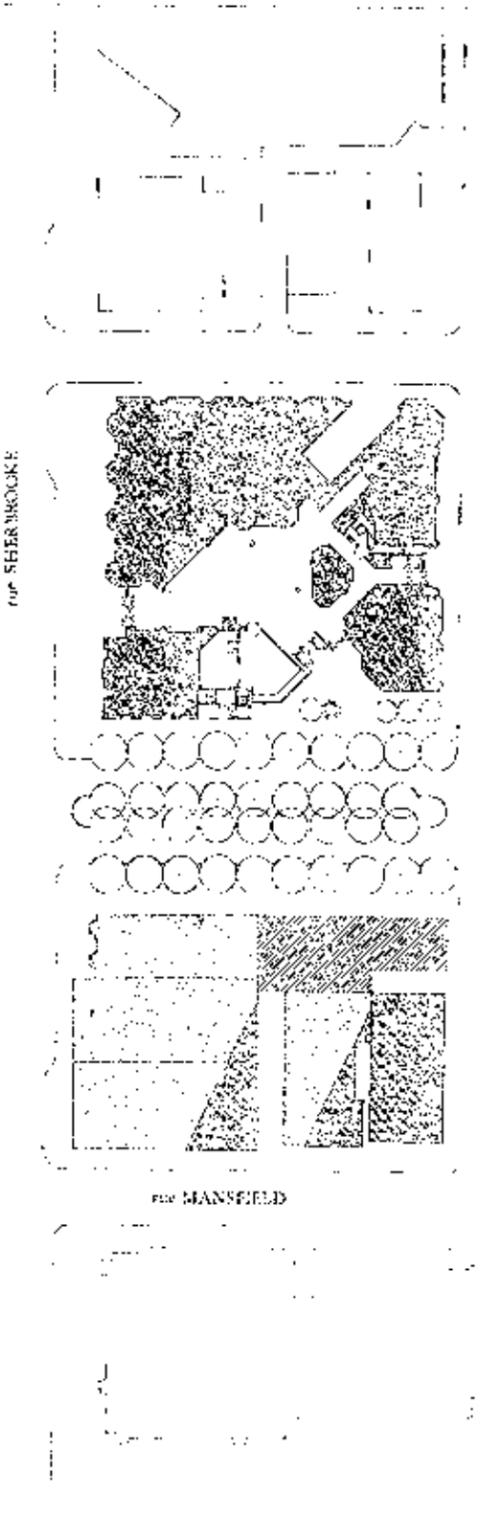


OPTION A  
 AVE. MCGILL COLLEGE

Figure 14.

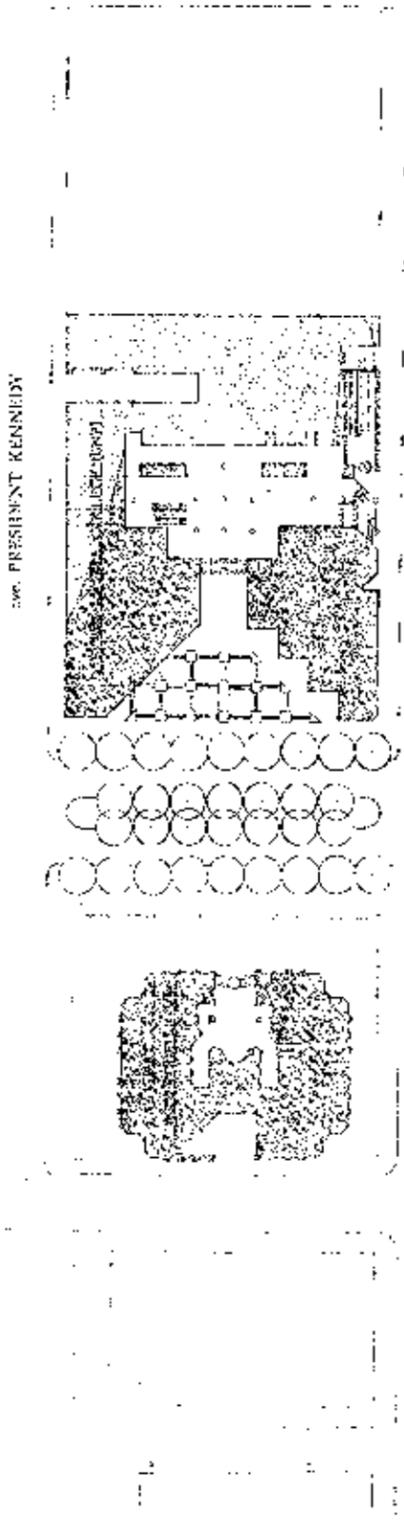


UNIVERSITÉ MCGILL

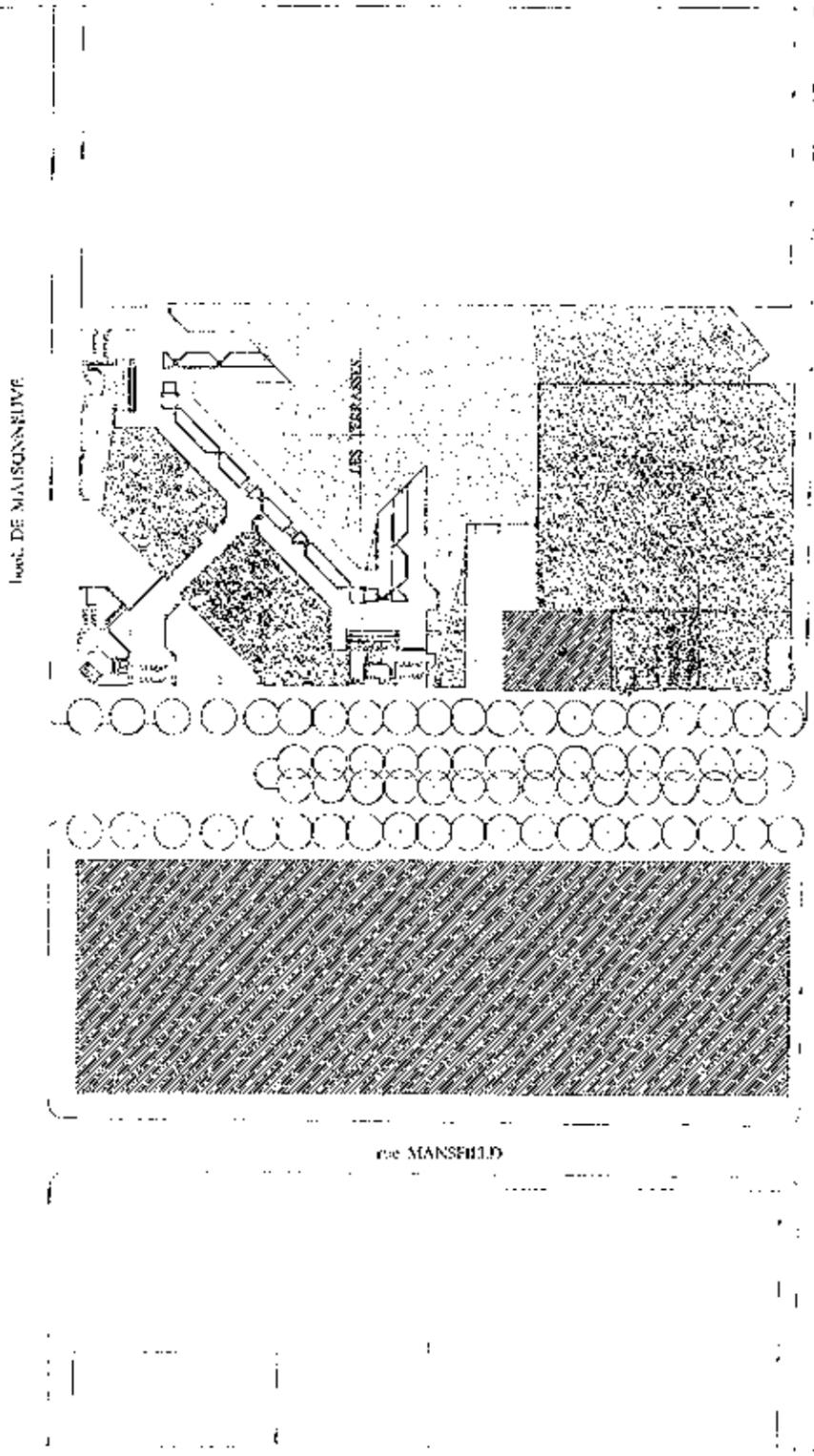


rue SHERBROOKE

rue MANSFIELD

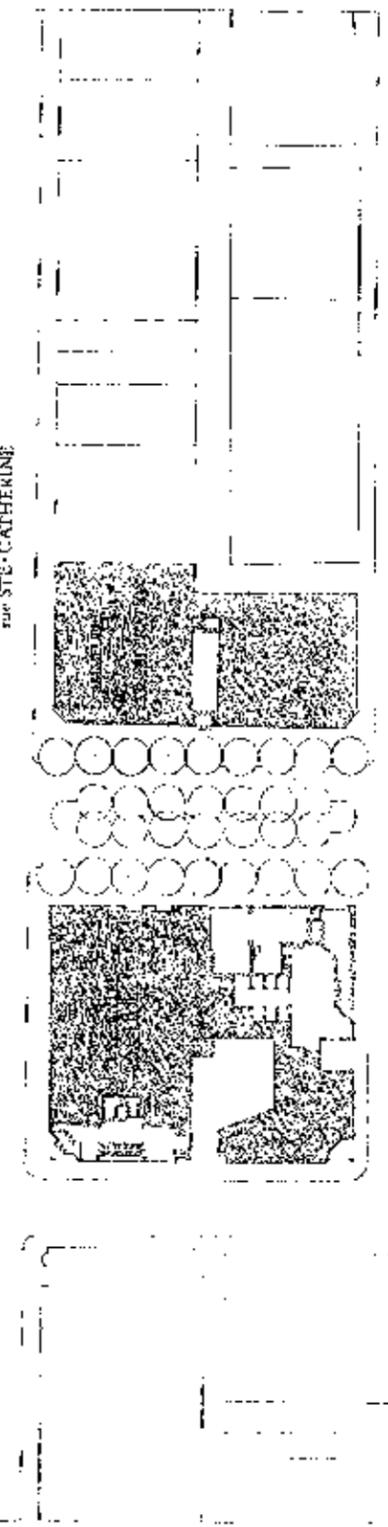


rue PRESIDENT KENNEDY

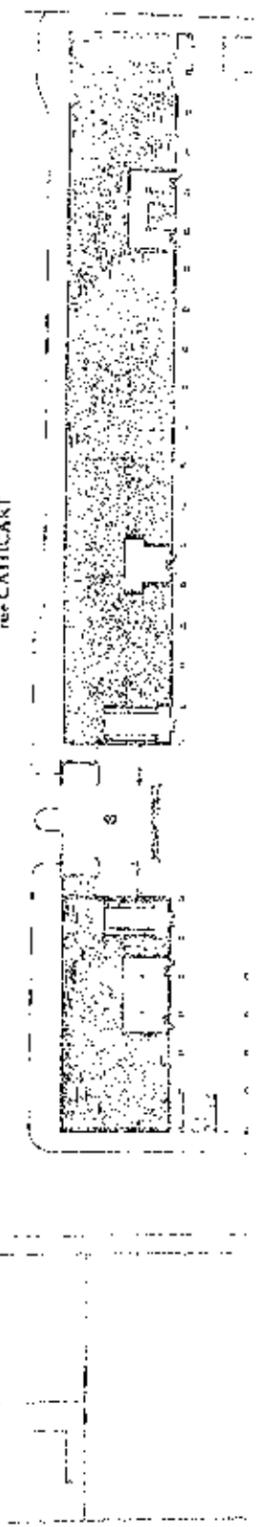


rue DE MAISONNEUVE

rue MANSFIELD

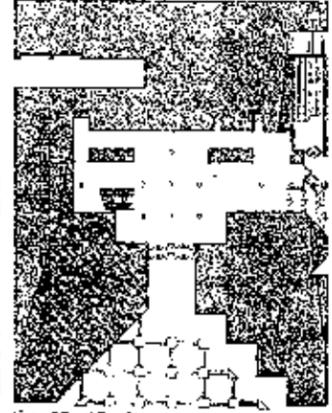


rue ST-CATHERINE

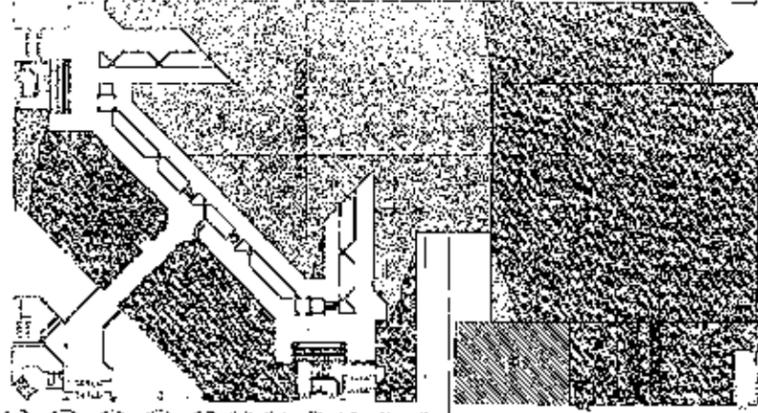


rue CATHCART

AVENUE PRESIDENT KENNEDY



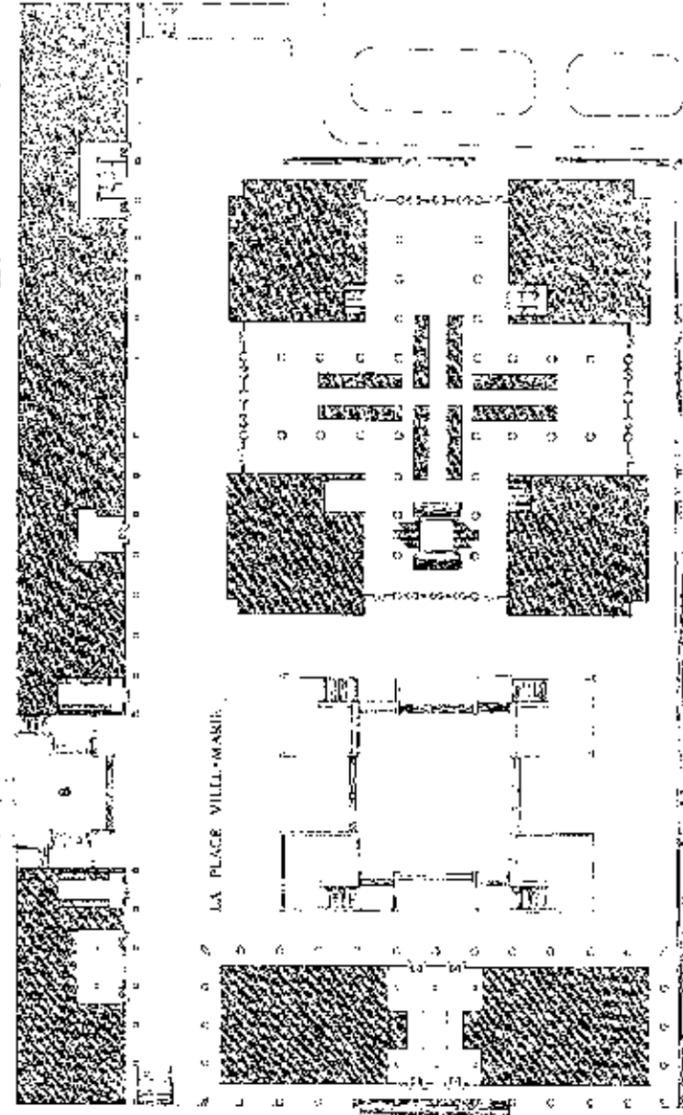
BOULEVARD DE LA MAISONNEUVE



BOULEVARD STE-CATHERINE



BOULEVARD GATTICART



BOULEVARD DORCHESTER



BOULEVARD MANSFIELD

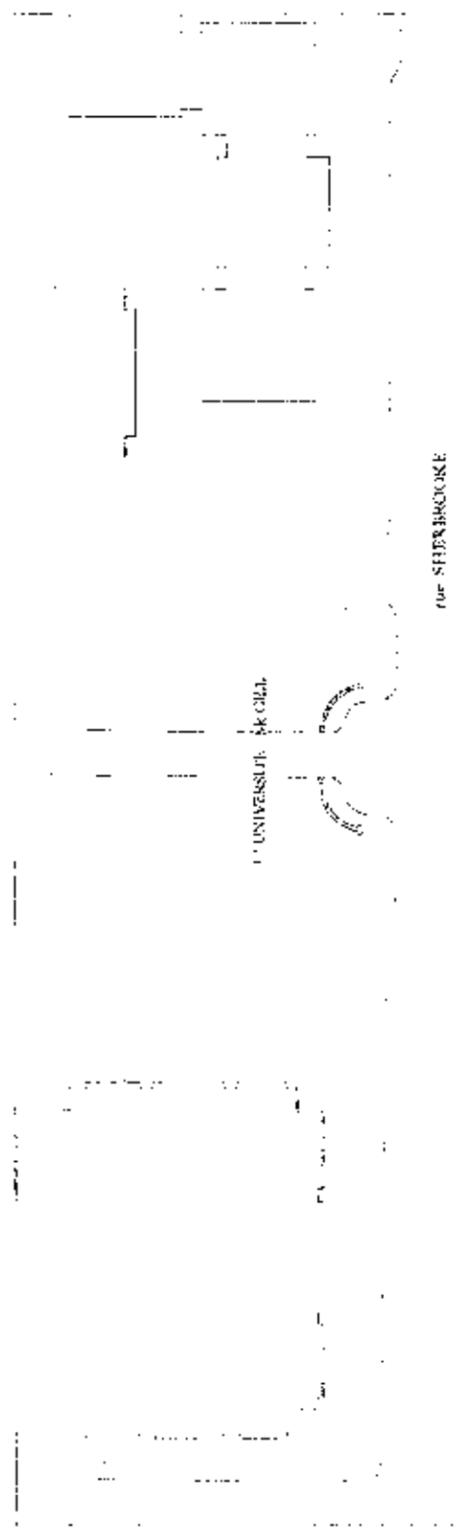
BOULEVARD MANSFIELD



OPTION B  
AVENUE MCGILL COLLEGE

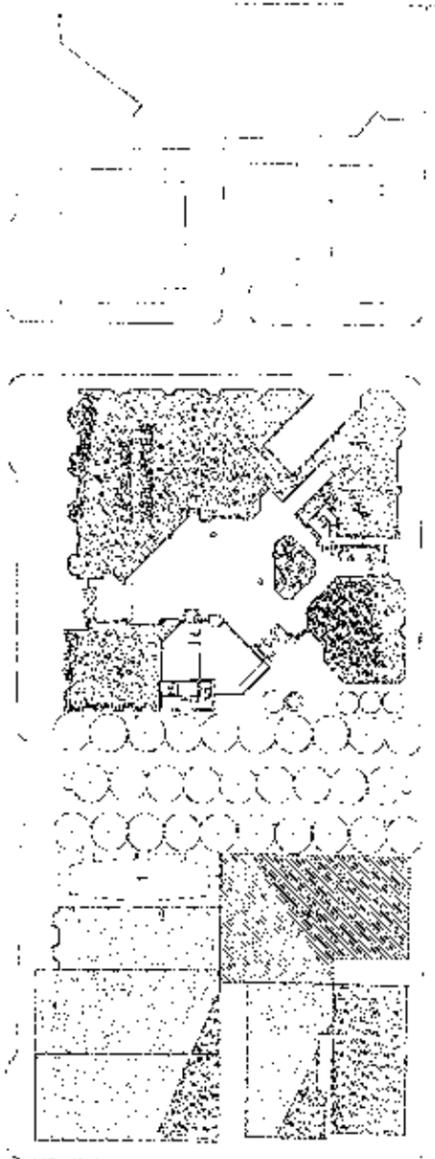


Figure 15.



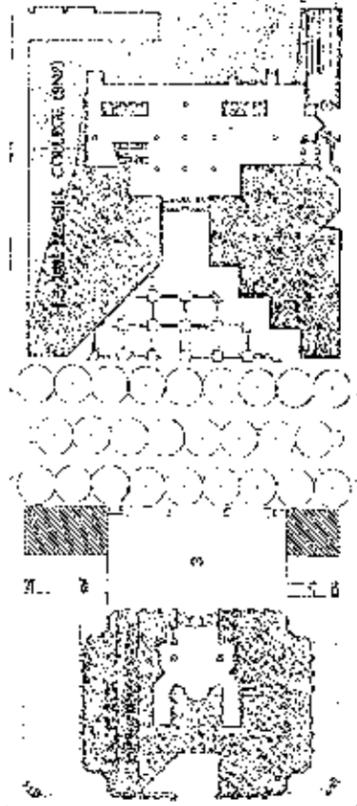
UNIVERSITÉ St. CHARLES

AV. STER BROCKIE



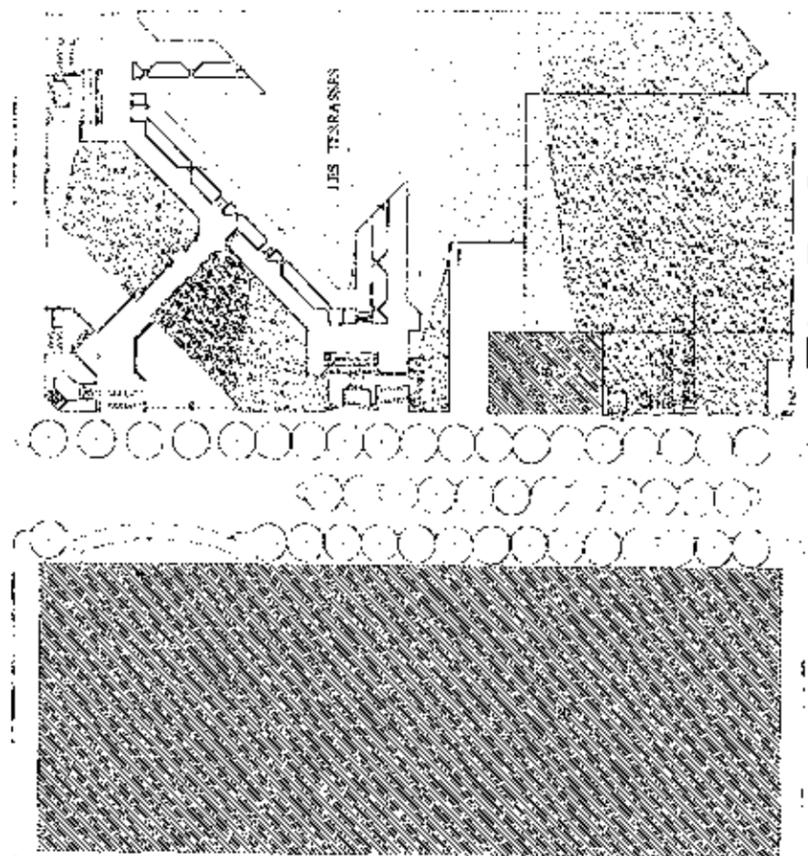
AV. MANSFIELD

AV. PRESIDENT KENNEDY



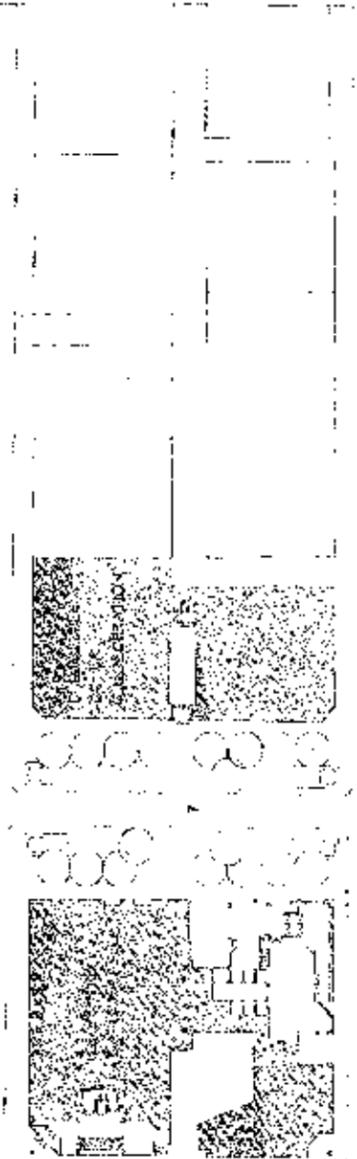
COLLEGE (SNU)

AV. DE MAISONNEUVE

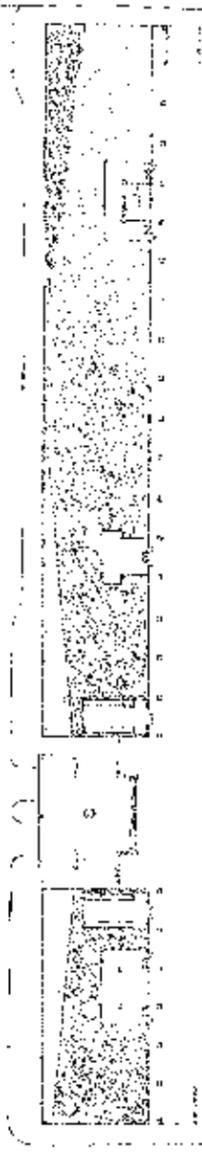


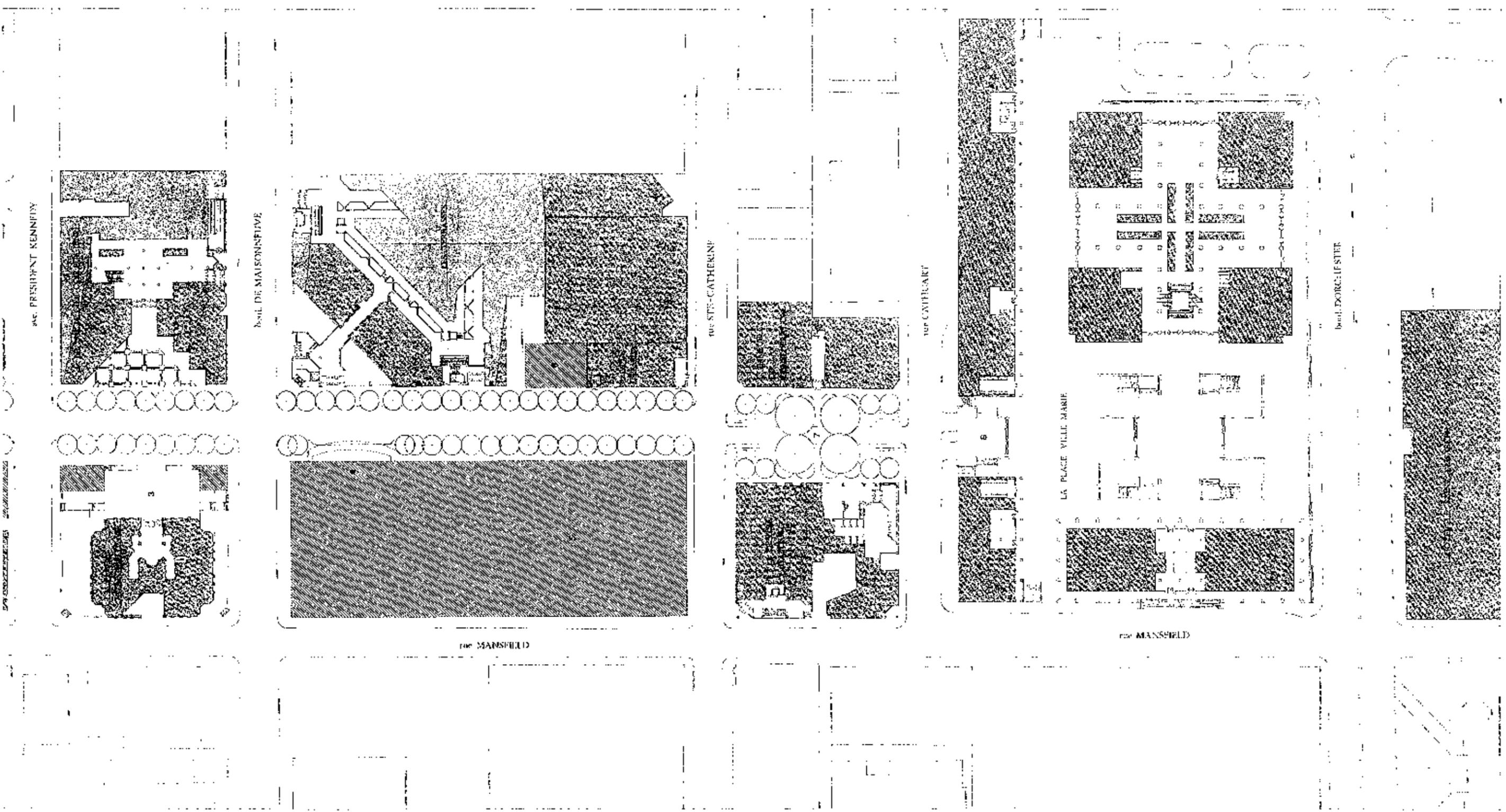
AV. MANSFIELD

AV. St. CATHERINE



AV. CATHCART

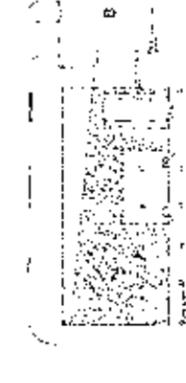
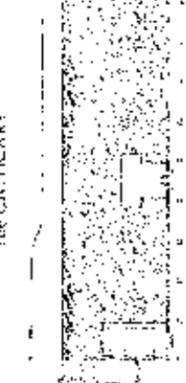
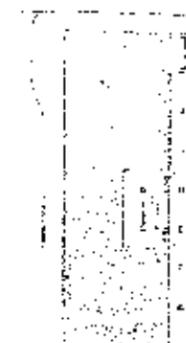
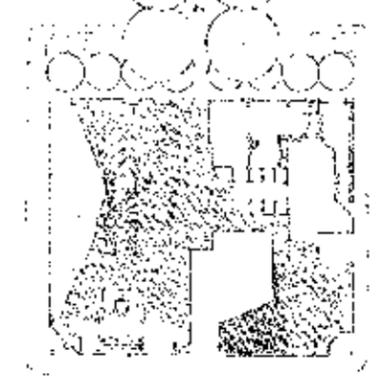
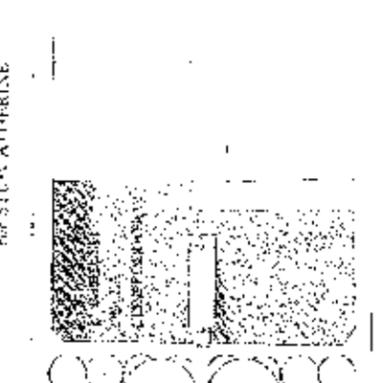
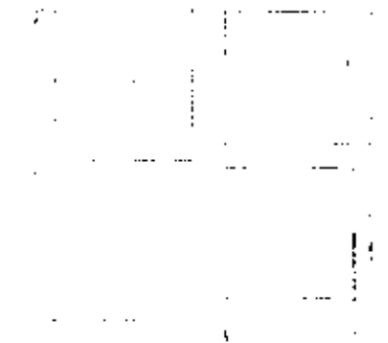
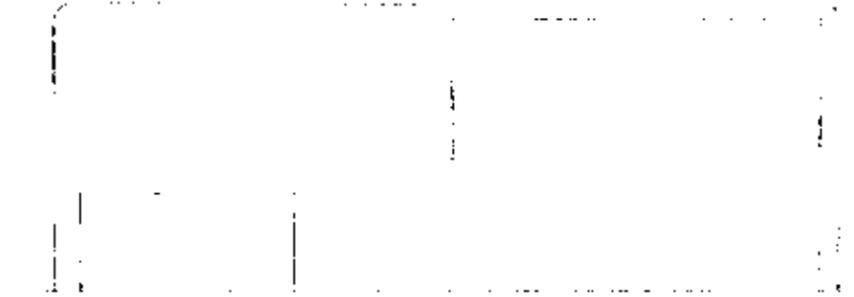
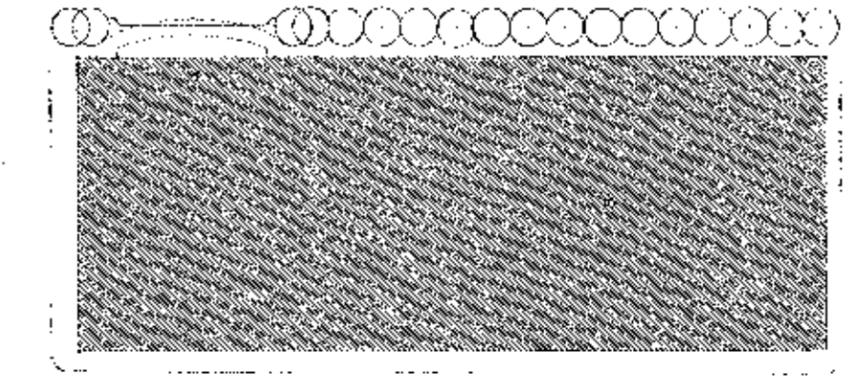
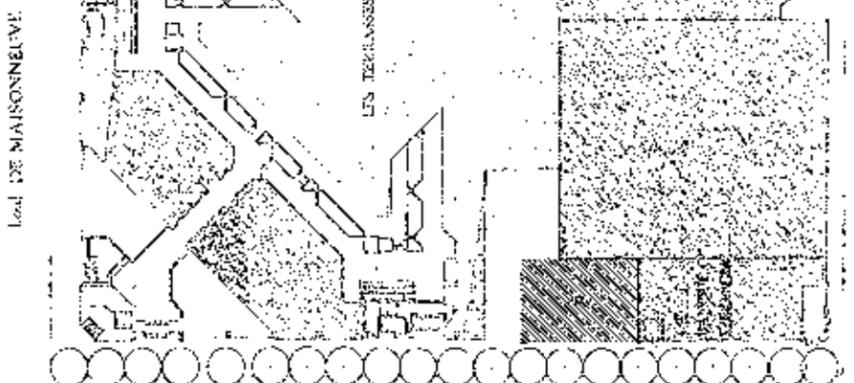
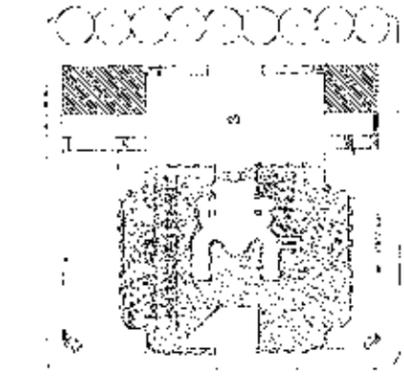
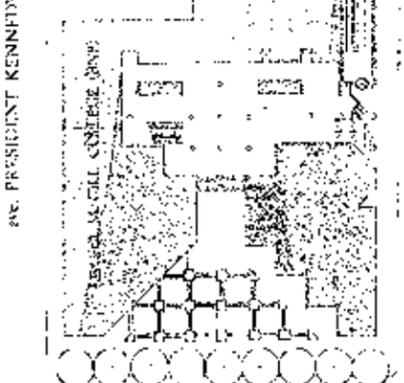
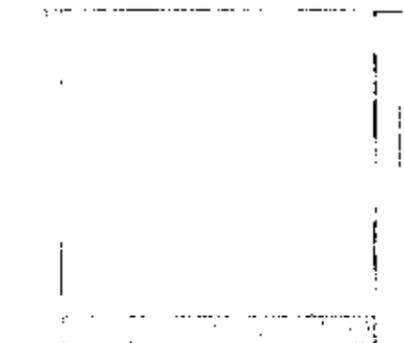
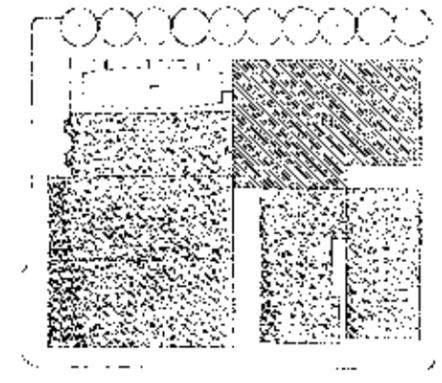
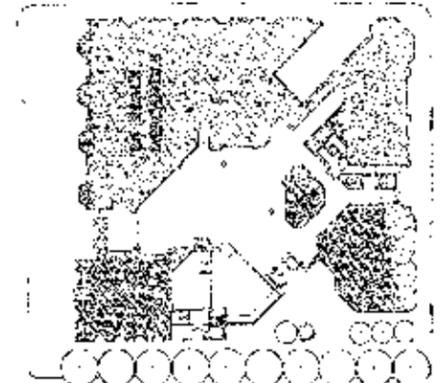
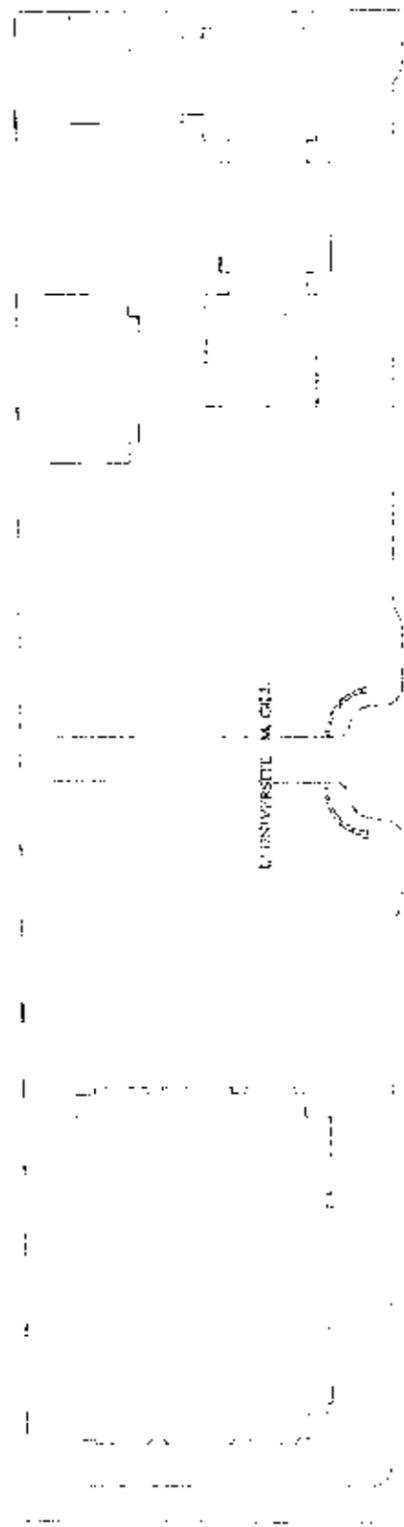


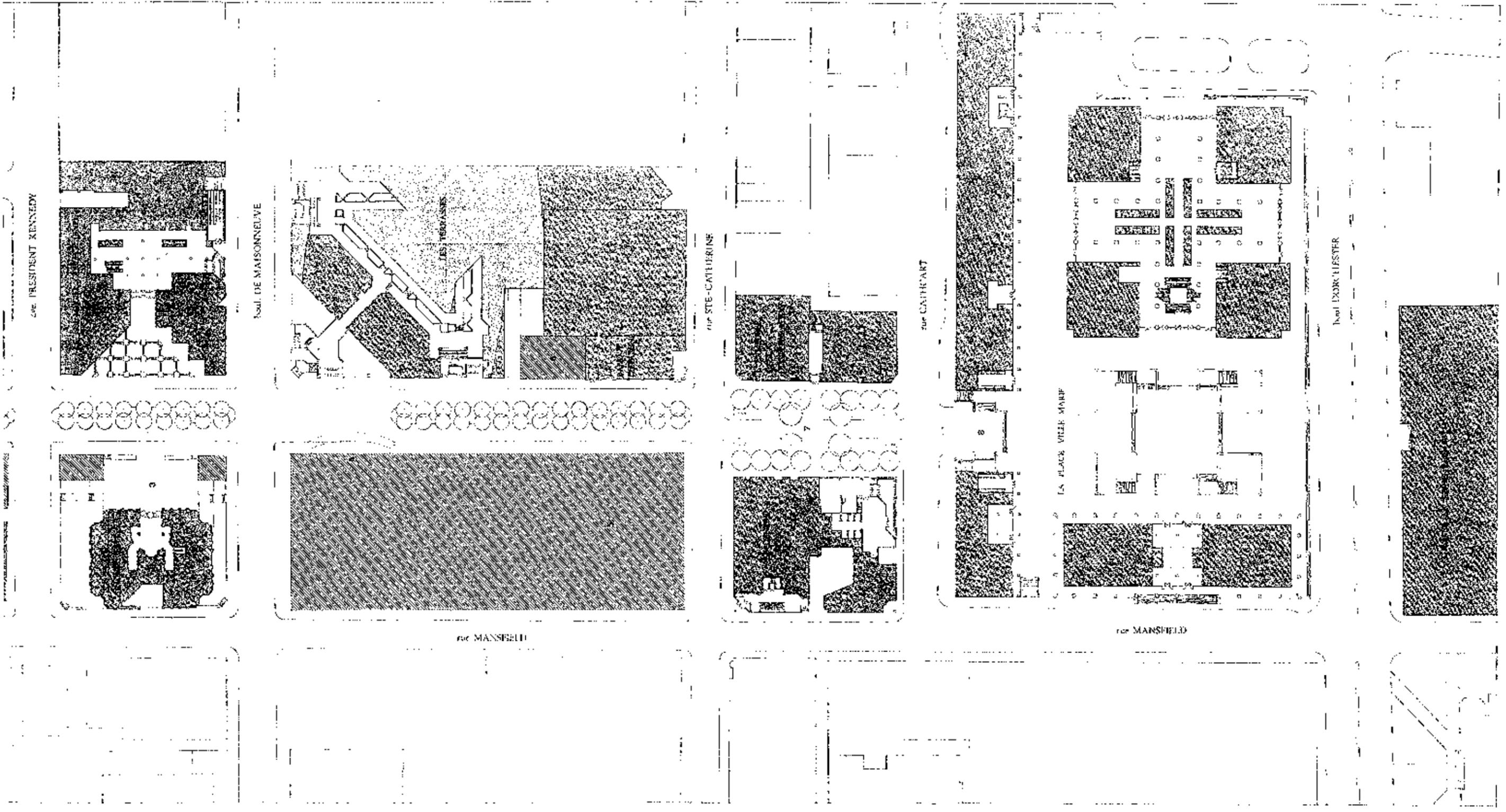


OPTION C  
 AVENUE MCGILL COLLEGE



Figure 16.





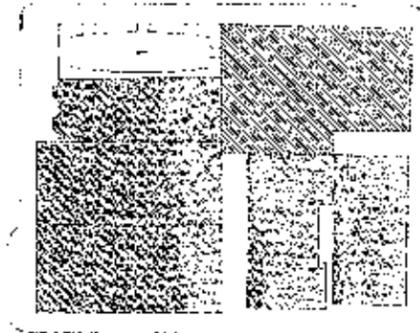
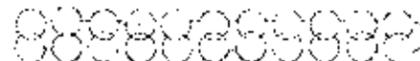
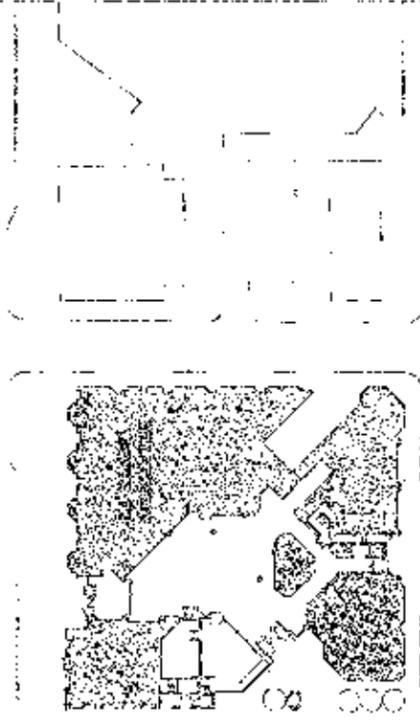
OPTION D  
 AVENUE MCGILL COLLEGE



Figure 17.

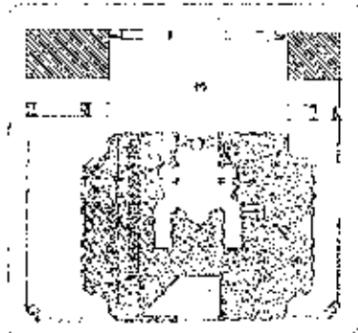
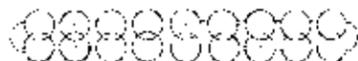
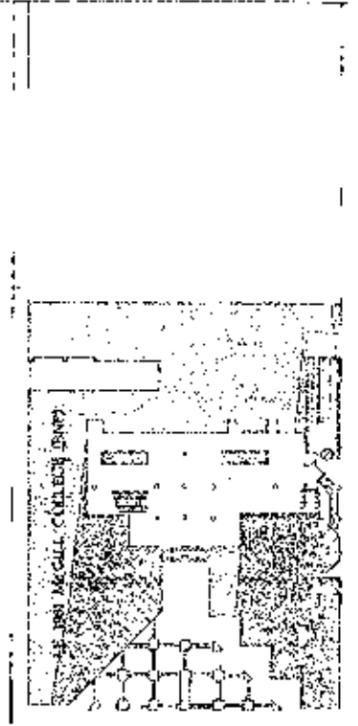
L'UNIVERSITÉ MCGILL

100 SHERBOURKE

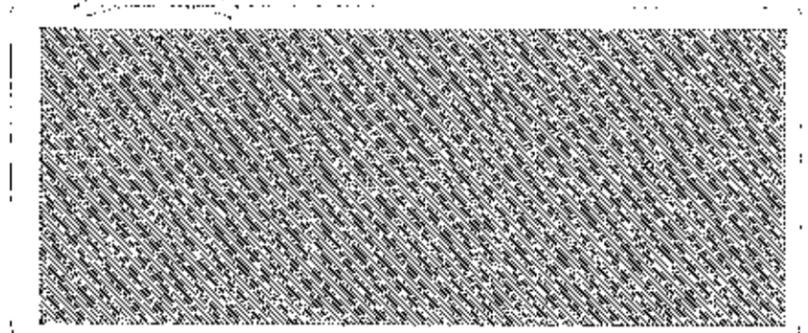
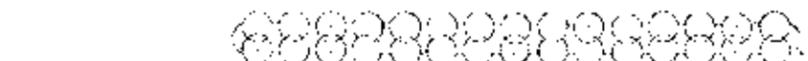
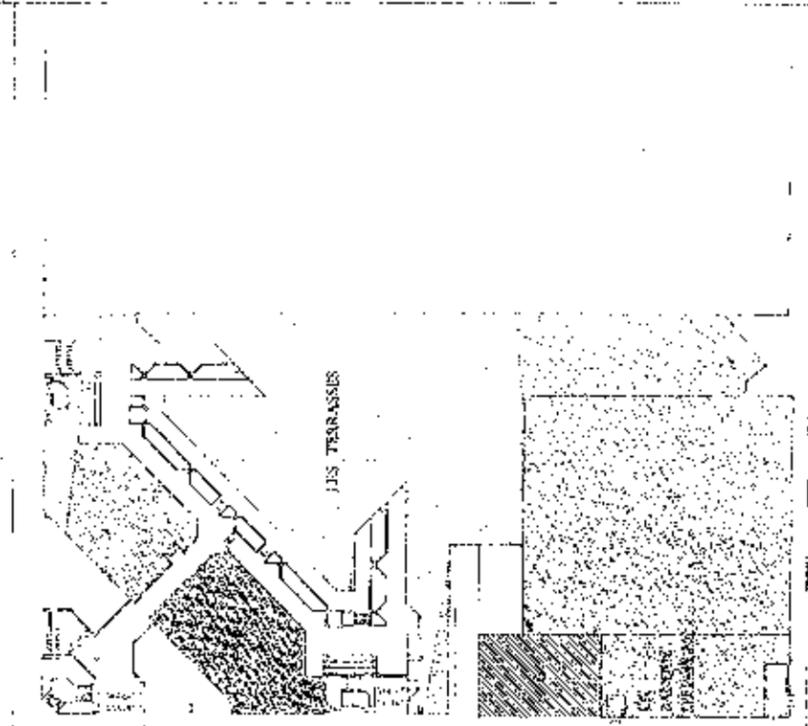


100 MANSFIELD

100 PRESIDENT KENNEDY

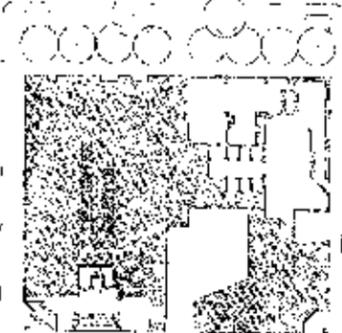
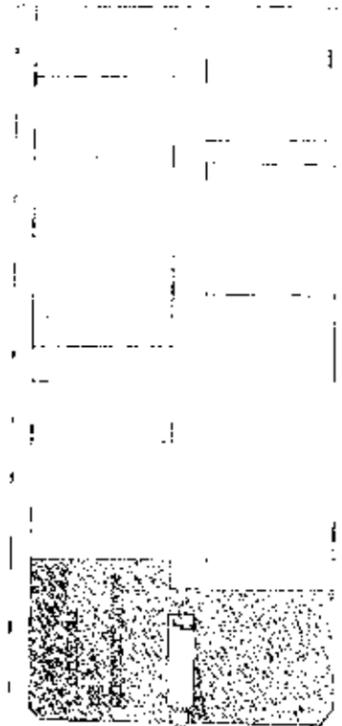


1001 DE MAISONNEUVE

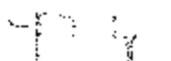
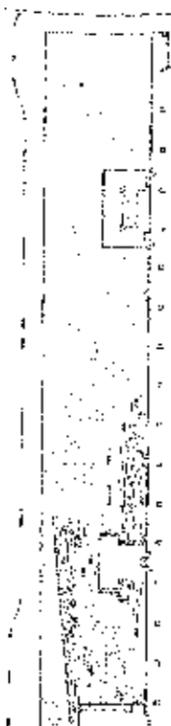


100 MANSFIELD

100 STE-CATHERINE



100 CATHICARI



## ii) Les trottoirs

Quoique que conçus principalement pour la circulation des piétons, les trottoirs peuvent servir à d'autres fins: la restauration dans des cafés-terrasses, la vente sur place et la simple flânerie. De plus, on doit prévoir suffisamment d'espace pour le mobilier urbain (bancs, lampadaires, paniers à rebuts); paysagement (plantes, fleurs, arbres); appareils d'utilité publique (bornes-fontaines); et les parcomètres là où ils existent.

Afin d'assurer une meilleure visibilité et une économie d'espace, ce mobilier urbain devrait être installé en rangées bien définies, le long du bord de trottoir. Une telle zone devrait être de 5' de largeur pour que les plantes puissent s'épanouir. Cette zone devrait être prévue à 3 ou 4' de la chaîne du trottoir pour que les portières d'automobile puissent ouvrir sans encombre et pour protéger les arbres de la corrosion provoquée par le sel répandu sur la chaussée.

L'espace entre les bacs de plantes et la façade des édifices constitue la "largeur utile" du trottoir pour la circulation et les autres activités. Actuellement, la largeur utile des trottoirs sur les principales rues de Montréal, telles Ste-Catherine et Crescent, est de 12'. La largeur souhaitable est donc 21' (12' de largeur utile + 5' pour les plantes et 4', de ces bacs de plantes au bord du trottoir).

Si l'on prévoit davantage d'activités que la simple marche et la flânerie, cette largeur utile devra être augmentée. La largeur totale du trottoir ne doit cependant pas être telle qu'elle puisse diminuer l'ampleur de l'activité prévue sur les trottoirs, ou repousser les façades trop loin de la bordure de la chaussée. Pour les piétons, de tels trottoirs se transforment en mails sans spécificité ni directions, qui risquent de devenir des endroits déserts l'hiver, en particulier lorsqu'un autre parcours pourra leur offrir davantage de protection.

D'une largeur limite de 28', ces trottoirs seraient parmi les plus larges de la ville. Les plantes et autres mobiliers urbains devraient s'aligner dans une zone de 5' de largeur, à 4' de la chaîne de trottoir. La largeur totale du trottoir devrait se situer quelque part entre 21 et 28'.

### iii) Études de perspectives

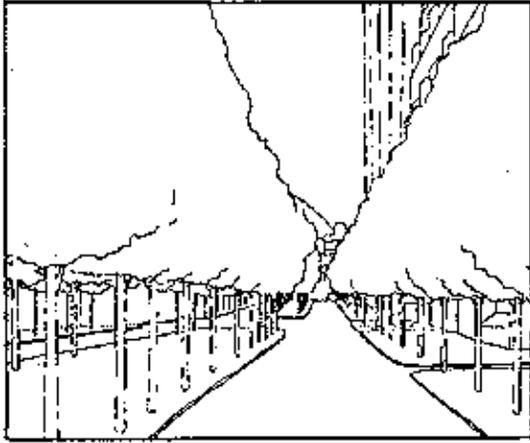
Quant au coup d'oeil du piéton, les deux principales perspectives dépendent autant de la relation "d'un arbre à l'autre" que de la distance entre les façades. Cette relation entre les arbres, basée sur la configuration de la chaussée et du trottoir la plus pratique, est de 55', de Ste-Catherine à de Maisonneuve (42' pour la chaussée et 2 espaces de 4' pour les plantes et 2 espaces de 2'6" du centre des arbres), cette relation tombe à 53'. Au nord de de Maisonneuve où la chaussée tombe à 40'. Dans le cas d'une chaussée divisée, le panorama se divise en deux, avec deux points de vue, plus petits chacun de 35' (22' pour la chaussée plus 2 espaces de 4' pour les plantes et 2 espaces de 2'6" du centre des arbres).

Un des problèmes inhérents au Plan Gréber de 1951 (voir la section 3 de ce rapport) tient au fait que le terre-plein central, planté d'arbres - en théorie une excellente idée - cache, de fait, la vue sur la montagne, l'aqueduc et l'édifice de la Faculté des Arts de l'Université McGill. Gréber compromit la beauté du panorama en changeant l'axe de l'avenue, déplaçant les Portes Roddick et enlevant à l'édifice en question sa place au centre du panorama. À l'instar du projet originel de la Place Ville Marie, on a choisi la quantité plutôt que la qualité. On peut même se demander si le facteur "perspectives" fut jamais pris en considération.

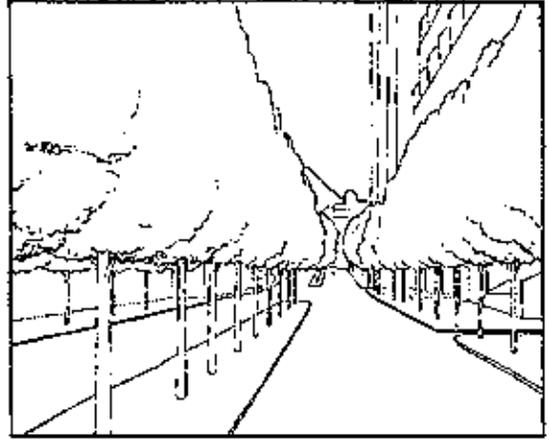
La perspective visuelle que donnent les arbres est liée à la largeur de la chaussée et n'est donc pas fonction de la largeur totale de l'avenue. La perspective visuelle formée par la façade des immeubles prend de l'importance pendant l'hiver de même que du haut de la Place Ville Marie. Dans ces cas, c'est le degré de précision de la perspective, autant que sa qualité, qui est importante. Quelle que soit la largeur de l'avenue, le sujet devrait être bien encadré et offrir un panorama agréable.

### iv) L'ensoleillement

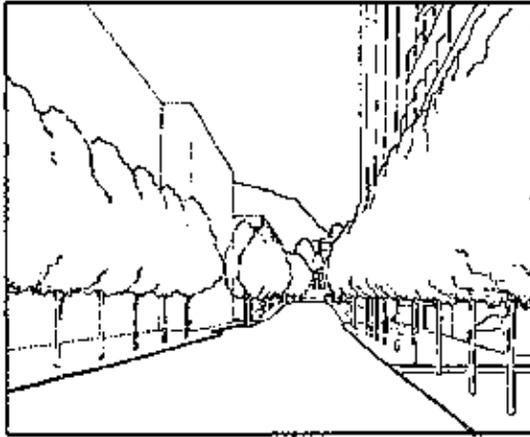
Ainsi que nous l'avons déjà mentionné, ce sont les rues situées d'est en ouest qui sont le plus ensoleillées à l'heure du midi, tandis que les rues allant du sud au nord, telle l'avenue McGill College, sont habituellement ensoleillées le matin et en fin d'après-midi.



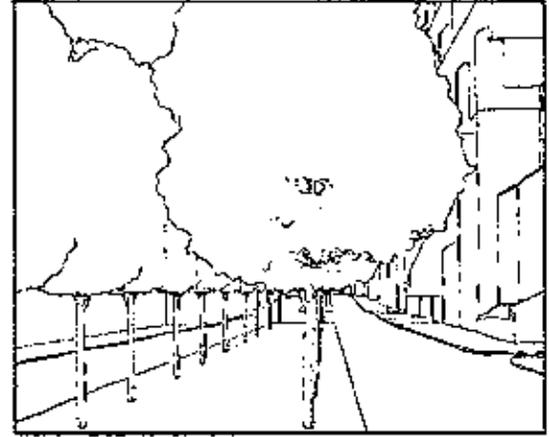
l'option A



l'option B

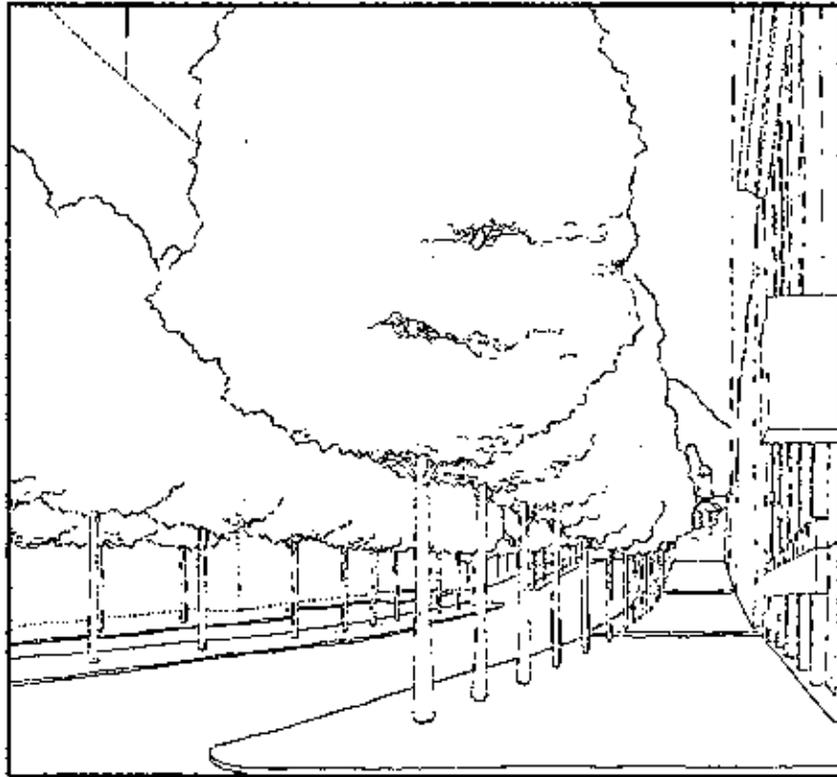


l'option C

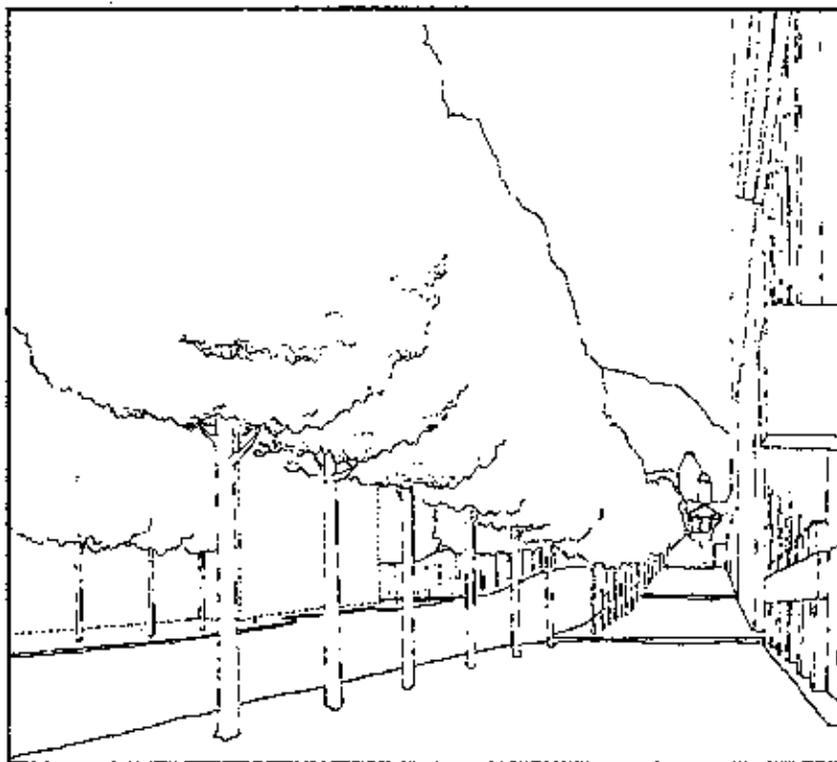


l'option C

fig. 18 Perspectives sur la pente de la montagne



l'option B



l'option C

Deux perspectives sur la montagne du trottoir du côté est, avec arbres

Archives de la Ville de Montréal

Figure 19.

Évidemment, l'ensoleillement doit d'abord être recherché pour les heures où la fréquentation du public est la plus dense, surtout là où l'ensoleillement n'est généralement pas suffisant. Pour l'avenue McGill College, midi est l'heure la plus critique. L'avenue bénéficiant d'un fort ensoleillement le matin, elle devrait jouir du soleil quatre heures d'affilée si les conditions du midi prévalent.

Deux conditions limitent l'ensoleillement du midi sur l'avenue; le front des façades du côté ouest, et les tours situées du côté est. La longueur de l'ombre traversant l'avenue à l'heure du midi aux équinoxes est de .70 fois la hauteur correspondante des édifices. Conséquemment, le front des façades du côté ouest de l'avenue laissera une zone ensoleillée de 20' de largeur sur le trottoir du côté est à midi si sa hauteur est de 1.43 fois la largeur du reste de la rue. (Voir la figure ). Si la largeur de la rue est de 90', le front des façades peut être plus haut de 100' et répondre quand même à ces mêmes critères. Si c'est 100' qui doit être la hauteur maximale, alors la question de l'ensoleillement n'a pas d'effet sur les décisions touchant la largeur des rues entre 90 et 120'.

Quoique les tours soient habituellement en retrait par rapport aux limites des propriétés, leur ombre peut facilement dépasser celle du front des façades. Cependant, on peut limiter l'importance de leur ombre sur le trottoir est en les rendant plus étroits dans la direction nord-sud. D'autre part, les élargir dans la direction est-ouest n'a que peu d'effet. Ensuite, notons que plus une tour est haute, moins grandes sont sa masse et l'importance de l'ombre projetée par elle sur la rue. Le rôle de ces tours n'a qu'un effet restreint si leur axe principal se situe d'est en ouest et si la superficie de leurs étages diminue en même temps que leur hauteur.

#### v) Résumé et conclusion

Les besoins de la circulation exigent une chaussée simple de 42', se rétrécissant à 40' au nord de de Maisonneuve, ou deux voies de 22', pour une chaussée de 44' au total. Quant aux terre-plein, ils peuvent varier de 10', à un maximum déterminé par la largeur finale des trottoirs. La largeur d'un trottoir peut jouer entre 21 et 28'.

L'ensoleillement n'a que peu d'influence sur les décisions relatives à la largeur de la rue quand la chaussée est d'au moins 90' et que les bâtiments du côté ouest ne dépassent pas 100'. La nature du panorama n'a, elle aussi, que peu d'effet direct. Cette question concerne plus l'importance et la qualité des espaces ensoleillés que leur quantité.

Enfin, quatre choix touchant la largeur possible de l'avenue devraient être étudiés plus à fond. Ce sont:

- a) Une avenue double d'une largeur totale de 120' avec deux voies de 22' chacune, un terre-plein de 20' et des trottoirs de 27' de chaque côté.
- b) Une avenue double d'une largeur totale de 90', avec deux voies de 22' chacune, un terre-plein de 10', et des trottoirs de 18' de chaque côté. Les trottoirs, dans cette hypothèse, sont légèrement rétrécis afin d'aménager un terre-plein.
- c) Une avenue d'une largeur totale de 90', avec une seule chaussée de 42', se rétrécissant à 40' au nord de de Maisonneuve, et des trottoirs de 24' de chaque côté.
- d) Une avenue double d'une largeur totale de 20', avec deux voies de 22' chacune, un terre-plein, et des trottoirs de 13' à chaque côté. Les trottoirs sont ici réduits à leur plus simple expression dans le but de doter l'avenue d'un terreplein important.

Les autres sujets à l'étude - les espaces libres, les édifices, la liaison des immeubles et la salle de concert - sont abordés en fonction de chacun de ces quatre choix possibles et de la situation actuelle, selon leur pertinence.

### III.2) Espaces libres (publics et privés)

Nous avons identifié deux types d'espaces libres: 1) des espaces libres publics, comprenant les trottoirs et les squares; et 2) des espaces libres privés, incluant toutes les places appartenant à l'entreprise privée ainsi que les terrains vacants. Vu leur importance, les lots vacants ont été identifiés et seront étudiés en vue de les transformer en sites pour la construction d'édifices, immédiatement après la présente section.

#### i) Espaces publics

Pour que le piéton puisse profiter véritablement des trottoirs, ils doivent mesurer entre 21 et 28'. La circulation est plus aisée et leur tracé mieux défini quand leurs principales composantes sont bien alignées.

Parmi les espaces publics, seuls les sites No. 1 (adjacent à la Maison Molson, au sud de la rue Sherbrooke) et no. 6, entre la Banque d'Épargne et Les Terrasses, le long de l'avenue, pourraient être transformés en parcs. La dimension actuelle du site no.1 devra être changée soit à 120', soit à 90' puisque l'on devra diminuer sa surface actuelle de 60'. Si la chaussée devait mesurer 90 pieds, ce site pourrait devenir un petit parc urbain d'une largeur totale de 30'. Si l'on choisit l'hypothèse des 120', ils ne resterait plus alors que 8', et ce serait insuffisant pour y aménager un parc. Le site no.6, lui, indépendamment de la largeur de la rue, pourrait devenir un parc intéressant.

Le "square", soit le site no.7 au sud de Ste-Catherine, face à l'esplanade de la Place Ville Marie, reste à peu près le même quelle que soit la largeur des chaussées au nord de Ste-Catherine. Cet espace, de façon générale, n'a pas ce qu'il faut pour devenir un square urbain agréable. L'accès au garage du stationnement de la Place Ville Marie continuera de permettre l'aménagement de deux larges trottoirs et une bonne circulation piétonnière. Avec la version des 120', le terre-plein aménagé le long d'une partie de l'avenue devrait courir sur toute sa longueur pour que le tracé en soit uniforme et continu. Selon le choix des 90', cet espace peut devenir un point de mire, un square marquant l'extrémité sud de l'avenue et la liant de façon utile avec l'esplanade de la Place Ville Marie.

#### ii) Espaces privés

On compte trois espaces libres appartenant à l'entreprise privée: celui de l'esplanade faisant face à la Place Industrielle-Vie (site no.3); le terrain vacant au nord de la Banque d'Épargne (site no.6) et l'esplanade de la Place Ville Marie (site no.8).

L'espace situé en face de la Place Industrielle-Vie, si les 90 pieds étaient retenus, prendrait les dimensions d'un square urbain de style classique. Sa profondeur permettrait un vaste choix d'aménagements, y compris la construction de petits immeubles venant mieux définir l'encadrement de la rue. À 120', il n'y aurait plus de place pour de petites constructions, et le square serait alors difficilement identifiable à un espace ouvert important. Le site no.6 pourrait grandement contribuer au caractère de l'avenue en offrant un véritable parc ouvert au public quoique appartenant à l'entreprise privée. Quant à l'esplanade de la Place Ville Marie, elle ne serait que peu affectée par un élargissement de la chaussée, sauf pour ce qui est de

son tracé par rapport à l'avenue. Une large avenue située en face de l'esplanade la positionnerait au centre du nouveau point d'intérêt. Par ailleurs, elle perdrait ainsi son caractère distinctif la rendant unique à Montréal.

### III.3) Emplacement des édifices

Les sites nous ont apparus propres à la construction d'édifices: sur le côté ouest de l'avenue, face à la Place Mercantile (site no. 2); le site de la future salle de concert (site no. 4); le site prévu pour Cadillac Fairview (site no. 5) et le terrain situé à l'arrière de la Banque d'Épargne, du côté est, au nord de la rue Ste-Catherine (site no. 6) le site no.4, qui est vu comme l'emplacement possible de la salle de concert, est traité spécifiquement dans la partie "E" de la présente section.

Le site no.2 est important à cet égard seulement si la chaussée ne dépasse pas une largeur de 90'. La construction devrait toutefois obéir à des normes différentes, non habituelles, pour que l'édifice puisse être bien adapté à l'environnement. Si la chaussée compte 120', il n'y a virtuellement pas de place pour un immeuble à cet endroit, ce qui résulterait en une piètre délimitation de l'avenue à son extrémité nord.

Quelle que soit la largeur de la chaussée, le site no.5 pourrait accommoder un édifice. À 90', plusieurs choix sont possibles. Une chaussée de cette largeur permettrait une utilisation à caractère mixte, des commerces au détail multiples, des bureaux, un hôtel, ou un immeuble résidentiel. À 120', l'envergure des projets éventuels à cet endroit serait grandement réduite. La vente au détail y serait probablement limitée à beaucoup moins de locataires - ou même à un seul locataire d'importance. Les possibilités d'une utilisation diversifiée du lieu serait aussi grandement limitée. Un édifice à bureaux monopoliserait un pourcentage trop élevé de l'espace disponible pour que d'autres utilisations y soient envisagées.

Le site no.6 n'est pas touché par la largeur de la chaussée éventuelle. Il demeure cependant juste assez grand pour certains types d'immeubles. Ce site no.6 pourrait également former, avec la Banque d'Épargne, la base d'une nouvelle tour à bureaux.

### III.4) Liaison d'immeubles par des passerelles et des tunnels

#### i) Réseau souterrain

La liaison souterraine des immeubles n'étant pas affectée par la largeur de la chaussée, les trois principaux réseaux existants gagneraient sensiblement en efficacité si l'on ajoutait une liaison entre eux et l'avenue McGill College. Non seulement les réseaux actuels y seraient reliés mais la nouvelle liaison faciliterait les échanges avec le nouveau développement sur l'ensemble de l'avenue McGill.

#### ii) Passerelles

De toute évidence, la largeur des rues et leur tracé affectent grandement la construction éventuelle de passerelles pour les piétons entre les édifices. À 90', il est douteux que des passerelles soient souhaitables. Elles le sont encore moins à 120'. De toute façon, des passerelles érigées au-dessus de la rue auraient un effet désastreux pour la ville:

- . Les dessous des passerelles créent des endroits peu agréables pour les piétons, spécialement si elles sont très larges.
- . Les passerelles brisent l'uniformité du mur des façades qui délimitent la rue.
- . Les passerelles bloquent le panorama qui devrait être visible tout le long de la rue.

Les passerelles ont peu de bons points à leur actif (et cela est particulièrement vrai dans le cas de l'avenue McGill College), sauf quand ils apportent une solution de compromis à un problème de circulation. L'impact très désagréable qu'elles ont sur les piétons exigent qu'elles soient éliminées.

### III.5) La salle de concert

La largeur et le tracé de l'avenue revêt une grande importance pour l'avenir de la salle de concert, prévue sur le site no.4. À 120', il n'est pas possible d'y construire la salle, sauf si on la met en parallèle avec l'avenue. Même si l'on prévoyait un espace suffisant pour répondre aux besoins de sa façade et de son entrée, la largeur n'y serait pas suffisante pour lui assurer l'importance souhaitée.

À 90', on peut envisager la construction de la salle, mais à cette largeur de chaussée, il faudra concevoir son aménagement avec soin et tenir compte des exigences suivantes:

- . L'entrée et la circulation dans le lobby doivent être faciles et invitantes pour les utilisateurs.
- . La hauteur doit permettre l'ensoleillement des trottoirs et une bonne vue vers le foyer de la salle. La hauteur de l'édifice où sera logée la salle doit aussi permettre aux passants d'avoir une bonne vue vers le foyer.
- . Le tracé de l'aire de transit en face de la salle doit permettre aux automobiles un accès facile, avec tout le décorum souhaitable.
- . La salle doit avoir une prestance qui en fera un haut lieu culturel pour l'avenue et pour la ville.

## 6. ANALYSES ET RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

La section 6 fait l'analyse de toutes les données reçues par le Comité au cours de ses travaux.

Les sept sous-sections correspondent aux sept critères de design, faisant partie intégrante du mandat du Comité, critères qui sont énumérés à la section 2 de ce rapport. Chacune des sous-sections comprend quatre parties: données de base, consultations publiques, analyse du Comité et recommandations du Comité.

Les données de base reprennent brièvement certains éléments pertinents à la question étudiée. Ensuite, la section sur les consultations publiques fait un résumé des opinions et points de vue émis au cours des deux séances de consultations publiques, celles du 19 juillet et du 24 août. Quant à l'analyse du Comité, elle précise les positions de ce dernier sur la question à l'étude. Finalement, la dernière sous-section donne une liste des recommandations du Comité. La section 7 consiste, quant à elle, en une liste récapitulative des 45 recommandations citées à la section précédente.

## 6.1 Largeur et design de l'avenue

### 6.1.1 Circulation des véhicules

#### 6.1.1.1 Données de base

Dans les rapports qu'ils ont remis au Comité, l'architecte du Comité, Peter Rose, les consultants en circulation Barton-Aschman & Associates Limited et le Groupe Dessau font ressortir les points suivants:

- a) Même avec la présence d'une salle de concert et d'un centre commercial, une voie de circulation dans chaque direction suffirait pour assurer l'écoulement des automobiles sur l'avenue McGill College.
- b) La voie actuelle, large de 35', s'accommode mal d'une circulation à double voie et d'un stationnement de chaque côté.
- c) Un élargissement important de la chaussée aurait pour effet d'augmenter la vitesse de circulation des automobiles et entraînerait des problèmes pour les piétons.
- d) La plus grande part de l'engorgement de la circulation dans l'avenue est imputable aux problèmes causés par la sortie du stationnement de Les Terrasses et au changement de direction de l'avenue à l'intersection de McGill College et de Ste-Catherine. Le stationnement en question est non seulement situé trop près de l'intersection achalandée du boulevard de Maisonneuve, mais sa rampe d'accès est également à un angle tel que les automobiles doivent décrire un large arc de cercle pour s'incorporer à la circulation en direction nord. Quant aux automobiles qui sortent du garage en direction nord, elles nuisent souvent à la circulation en direction sud.

Le dessin en diagonale de l'intersection entre l'avenue et la rue Ste-Catherine sème la confusion chez les automobilistes et les piétons quant à leurs droits respectifs. Les automobilistes immobilisés au milieu de l'intersection paralysent parfois toute la circulation.

- e) À deux endroits sur l'avenue, il faudra des voies de circulation supplémentaires:

- i) afin d'accueillir les voitures en direction sud qui laissent descendre des passagers devant la salle de concert, qui continuent vers le sud ou qui tournent à gauche dans le stationnement de Les Terrasses, ainsi que les voitures qui en sortent, il sera nécessaire d'avoir deux voies de circulation dans les deux directions, de même qu'une aire de transit devant la salle de concert.
  - ii) afin d'accueillir les voitures en direction sud qui tournent vers l'est sur la rue Ste-Catherine ou qui poursuivent leur route vers la rue Cathcart, deux voies de circulation seront nécessaires en direction sud, au nord de la rue Sainte-Catherine.
- F) La circulation vers le sud est environ de 30 à 40% supérieure à la circulation vers le nord.
- g) La circulation dans ce secteur interdit de faire de l'avenue une voie à sens unique vers le sud, sur toute sa longueur. Toutefois, cela pourrait être possible entre les rues Ste-Catherine et Cathcart, où la circulation vers le nord est beaucoup moindre.

#### 6.1.1.2 Consultations publiques

La grande majorité des intéressés ont indiqué que l'avenue devrait favoriser le piéton plutôt que l'automobile. Personne n'a suggéré que la chaussée soit beaucoup plus large.

En fait, plusieurs ont fait remarquer qu'une rue, quelque peu congestionnée serait à l'avantage des piétons. M. Peter Sijpkens, de l'École d'architecture de l'Université McGill et M. Jeremy Searle sont d'avis que deux voies ne seraient pas nécessaires en direction sud. M. Searle a déclaré de plus qu'il serait souhaitable d'interdire le stationnement sur le côté ouest de l'avenue et faire en sorte que cette interdiction soit respectée. M. Lionel Lallongé a proposé que l'avenue soit déclarée sens unique vers le nord et que la rue Mansfield devienne à sens unique vers le sud afin d'améliorer la circulation. Il était parmi ceux qui ont fait remarquer que le stationnement de Les Terrasses crée de graves problèmes de circulation à l'angle du boulevard de Maisonneuve. M. Pierre Fontaine et plusieurs autres ont souhaité la relocalisation de l'entrée du stationnement de Les Terrasses de manière à améliorer le flux des automobiles.

M. Norman Spatz, de Sauvons Montréal, doute que les études sur la circulation soient suffisantes, entre autres, parce qu'elles ont été menées durant la période de vacances estivales.

En ce qui concerne le terre-plein central, M. Norman Spatz et M. Jean-Paul Guay, professeur d'architecture et d'urbanisme à l'Université de Montréal, partagent l'avis du rapport préliminaire à l'effet qu'un terre-plein aurait pour effet d'accélérer la circulation sur l'avenue. M. Jeremy Searle a suggéré que ce terre-plein, s'il devait être mis en place, soit interrompu devant l'entrée du stationnement de Les Terrasses.

#### 6.1.1.3 Analyse du Comité

Barton-Aschman et Associés et le Groupe Dessau, les consultants en circulation du Comité, ont exécuté leurs comptages au mois de juillet. Se fondant sur leur expérience à Montréal, ils ont majoré les résultats de comptage de 10% à 15% pour certains mois au cours de l'année afin de compenser le fait que le volume de circulation automobile est généralement plus faible en été.

Ces consultants en circulation recommandent que l'avenue soit légèrement élargie pour faciliter l'écoulement de la circulation; qu'elle soit réaménagée afin de résoudre les difficultés engendrées par le stationnement de Les Terrasses et l'intersection de la rue Ste-Catherine. L'avenue ne devrait cependant pas être élargie de façon spectaculaire. Les impératifs de la circulation motorisée devraient trouver des accommodements dans le nouveau projet d'aménagement. Cependant, les espaces ainsi récupérés auraient avantage à être mis au service des piétons et relève du domaine public.

Selon l'architecte du Comité, c'est le tronçon qui va de la rue Ste-Catherine au boulevard de Maisonneuve qui connaît le maximum de circulation au moment de l'heure de pointe. Pour le consultant en circulation, un tel achalandage nécessite une voie de 42' de largeur. Au nord de de Maisonneuve, la densité diminue, ce qui permettrait de s'en tenir à une voie de 40'. Nous souscrivons à l'opinion des experts-conseils en circulation: une rue d'une largeur totale de quarante-deux pieds peut efficacement permettre l'écoulement de la circulation actuelle et future. Nous ne croyons pas que l'avenue doit être élargie au-delà du minimum nécessaire, surtout si l'on tient compte du consensus voulant que l'avenue favorise les piétons plutôt que les véhicules.

La question de la présence ou de l'absence d'un terre-plein central est complexe et évoque toute une série de considérations quant aux rues, au paysage et à la largeur des trottoirs. Soulignons cependant qu'un terre-plein aurait pour effet d'augmenter la vitesse de circulation et serait, de ce fait, non souhaitable.

Bien que le Comité ne soit pas opposé à l'idée de déménager l'entrée du stationnement de Les Terrasses sur l'avenue, nous avons appris que ce projet serait extrêmement difficile à réaliser. Dans le cadre de l'actuel complexe Les Terrasses-Eaton, il n'est pas possible de modifier l'immeuble de l'intérieur. Les consultants du Comité ont aussi envisagé de relier le stationnement de Les Terrasses avec le parc souterrain projeté sur le site McGill College. Pour réaliser ce projet, les consultants en circulation nous informent qu'en plus de la nécessité de négocier avec des propriétaires d'immeubles différents, il faudrait prévoir deux accès et deux sorties de stationnement pour accommoder la double affluence du site. Dans la forme actuelle, la rue Mansfield ne pourrait accueillir un tel volume additionnel de circulation et une nouvelle artère publique devrait être tracée derrière le magasin Simpson afin de faciliter l'écoulement de cette nouvelle demande. Pour y arriver, les automobiles devraient franchir la circulation déjà dense de la rue Mansfield. Les difficultés causées par l'accumulation de tous ces facteurs négatifs rendent ces options impossibles à réaliser.

Une voie d'accès des voitures à la salle de concert est essentielle. Une aire de transit spéciale devra donc être aménagée à l'entrée de la salle.

Ainsi que le souligne le rapport de Peter Rose, l'aménagement d'une artère entre les rues Sherbrooke et Cathcart doit tenir compte des besoins spécifiques des diverses portions de l'avenue projetée. Les recommandations de ce chapitre résument les éléments d'un tel aménagement. (On trouvera ces considérations supplémentaires sur le sujet aux sections 6.1.3 et 5.3.1 du rapport).

Un résumé de l'étude de la firme Barton-Aschman et associés Ltée apparaît à la sous-section 5.3.1 de ce rapport final tandis que le rapport intégral soumis par chacun des consultants apparaît dans un volume séparé contenant les documents de travail du Comité et publié en même temps que ce rapport final.

#### 6.1.1.4 Recommandations du Comité

- 1) La chaussée non divisée de l'avenue devra avoir une largeur de 40' au nord du boulevard de Maisonneuve et de 42' au sud du même boulevard.
- 2) Une artère à sens unique vers le sud d'une largeur de 22' entre les bordures du trottoir devra être construite entre les rues Ste-Catherine et Cathcart.
- 3) En face de la salle de concert, il faudra aménager une aire de transit d'une largeur de 8'.



fig. 20 L'Avenue McGill College: la circulation véhiculaire en direction sud est plus considérable que la circulation en direction nord.

## 6.1.2 Circulation piétonnière

### 6.1.2.1 Données de base

Selon nos consultants en circulation, la circulation piétonnière est beaucoup plus forte sur la rue Ste-Catherine que sur l'avenue McGill College. En fait, on considère la rue Ste-Catherine, entre les rues Metcalfe et University, comme le secteur de vente au détail le plus important de la ville. La valeur des terrains y est également la plus élevée. Ainsi, du côté nord de la rue Ste-Catherine, le volume de la circulation, au cours des quinze minutes précédant 15h00, 16h00, 17h00 et 18h00 est de 1824, 1565, 1663 et 1752 personnes, respectivement. En revanche, la section la plus achalandée de l'avenue McGill College, du côté ouest, au sud de la rue Ste-Catherine, présente aux mêmes heures un volume de 519, 471, 565 et 497 personnes.

Les trottoirs de la rue Ste-Catherine dans ce secteur ont, en moyenne, une largeur totale de 12 à 14 pieds.

### 6.1.2.2 Consultations publiques

La grande majorité des intervenants est d'accord pour que l'avenue soit aménagée de façon à privilégier les piétons plutôt que les automobilistes. Professeur d'urbanisme à l'Université de Montréal, Jean-Paul Guay a remis en cause les dimensions optimales et a suggéré un maximum de 20'. MM. Guay et Pierre Lafontaine ont tous deux exprimé l'avis qu'un terre-plein ne désavantagerait nullement le piéton.

### 6.1.2.3 Analyse du Comité

La vocation de l'avenue McGill College ne vise pas à accueillir de vastes foules mais d'être plutôt un lieu agréable pour la marche ou pour d'autres types d'activités. Comme en fait état plus longuement le rapport de l'architecte du Comité, la largeur actuelle du trottoir qui est de 12' net pourrait répondre aux besoins purement fonctionnels. Cependant, la dimension optimale du trottoir de la nouvelle avenue sera déterminée par des facteurs autres que le volume de circulation piétonnière prévue.

### 6.1.2.4 Recommandations du Comité

- 4) La largeur du trottoir pour fins de circulation piétonnière, en dehors des espaces requis pour les arbres et le mobilier urbain devrait avoir un minimum de 12' et un maximum de 16' net.



fig. 21 La rue Ste-Catherine possède une circulation piétonnière plus abondante que celle de l'avenue McGill College.

### 6.1.3 Stationnement

#### 6.1.3.1 Données de base

Selon les consultants en circulation du Comité la capacité actuelle des parcs de stationnement est de plus de 6,000 voitures dans le secteur borné par le boulevard Dorchester, au sud, l'avenue Président-Kennedy au nord, la rue Metcalfe à l'ouest et l'avenue University à l'est. Les jeudis et vendredis, on estime la possibilité de stationnement à environ 60% de la capacité totale.

En ce moment, il y a, des deux côtés de l'avenue McGill College, des espaces de stationnement, avec parcomètres, pouvant accommoder un total de 67 voitures. Les espaces de stationnement commencent à 10', environ, de chaque intersection de l'avenue pour les rues orientées est-ouest.

#### 6.1.3.2 Consultations publiques

M. Norman Spatz de Sauvons Montréal s'est inquiété du fait que les études portant sur le stationnement ont été faites au cours de l'été plutôt que durant une période d'achalandage maximal. Il a soulevé certaines questions quant à l'ouverture des parcs de stationnement lors des concerts en soirée et sur la possibilité d'une tarification horaire ou "pour la soirée". M. Pierre Fontaine, de son côté, a déclaré que la salle de concert ne devrait pas avoir à dépendre d'autres sites pour accommoder ses visiteurs.

Bien qu'il ait été suggéré que les voitures stationnées formaient un rempart très apprécié des piétons, surtout en hiver, au moins deux intervenants ont exprimé l'avis que le stationnement devrait être carrément défendu sur toute la longueur de l'avenue.

#### 6.1.3.3 Analyse du Comité

Le stationnement soulève deux questions importantes. Premièrement, si un complexe architectural multifonctionnel comprenant une salle de concert est érigé sur l'avenue, de combien d'espaces intérieurs de stationnement aurons-nous besoin? Deuxièmement, devrait-on permettre le stationnement sur l'avenue et, dans l'affirmative, comment devrait-on le contrôler?

D'après les études de circulation et de stationnement, il semble nécessaire qu'il existe au moins 1200 espaces intérieurs de stationnement pour les usagers de la salle de concert, à une distance raisonnable de marche et reliés à celle-ci par des voies souterraines.

En ce qui concerne le deuxième problème, soit le stationnement sur la rue, il faudra faire certains choix. À notre avis, il ne serait pas pratique d'interdire le stationnement avec parcomètres tout le long de l'avenue. À moins de la faire respecter rigoureusement, cette interdiction risque de n'être guère suivie. De plus, d'un point de vue de design urbain, l'avenue est située au cœur d'un milieu d'affaires, où le stationnement à durée limitée sur la rue est à la fois nécessaire pour répondre aux besoins des entreprises établies sur l'avenue et souhaitable parce que le stationnement ayant pour effet de réduire la vitesse de la circulation automobile et d'empêcher les piétons d'être éclaboussés en hiver et au printemps.

Il est toutefois évident qu'il faudra limiter quelque peu ce genre de stationnement afin de ne pas nuire à l'efficacité de la circulation. À cette fin, les experts ont conseillé au Comité d'interdire complètement le stationnement devant la Salle de concert et de l'entrée du stationnement intérieur de Les Terrasses, sur l'avenue, jusqu'à l'intersection du boulevard de Maisonneuve. Dans ce dernier cas, la circulation vers le nord est gênée par les véhicules stationnés qui empêchent les voitures de s'engager facilement sur le boulevard de Maisonneuve.

De plus, selon les experts en circulation du Comité, l'interruption de la circulation autant piétonnière qu'automobile, se produit presque toujours aux intersections, plutôt qu'entre celles-ci. Il est donc essentiel de favoriser un dégagement suffisant aux intersections, et d'y réserver un espace de circulation approprié aux piétons. Un des problèmes les plus flagrants, que l'étude de ce secteur par Barton-Aschman a mis en lumière est le fait que le stationnement est permis sur pratiquement toutes les rues nord-sud, quelle qu'en soit la largeur. Ce stationnement est permis jusqu'aux intersections, ce qui empêche les voitures qui veulent tourner, de former à l'avance une rangée supplémentaire avant de s'engager dans l'intersection, là même où il faudrait d'autres voies pour permettre la libre circulation habituelle et diminuer le nombre d'embouteillages. Cette situation empire aux intersections où la circulation piétonnière est très dense.

Nos experts en circulation recommandent donc que le stationnement à l'approche des intersections soit formellement interdit. Cette restriction doit s'appliquer aux deux côtés d'une rue à sens unique, afin de permettre la formation de files devant tourner à droite ou à gauche. Si cette directive était mise en vigueur, il serait possible de former quatre voies sur la rue Sainte-Catherine et le boulevard de Maisonneuve, à l'approche des intersections, et au moins trois voies sur la plupart des rues nord-sud. Ceci aurait un effet bénéfique important sur la circulation automobile, en particulier aux intersections à forte densité de circulation. Ce qui paraît au premier abord comme un trop fort volume de voitures, pourrait bien n'être en réalité qu'un problème causé par des embouteillages aux approches de certaines intersections, par des véhicules qui y stationnent ou qui y sont en attente.

#### 6.1.3.4 Recommandations du Comité

- 5) Pour répondre aux besoins de la salle de concert, il est nécessaire qu'il existe au moins 1200 espaces intérieurs de stationnement, reliés à la salle de concert par voies souterraines et situés à distance de marche raisonnable.
- 6) Un guide de stationnement devrait être préparé pour les usagers de la salle de concert désignant clairement tous les espaces de stationnement disponibles dans le secteur, qu'ils soient accessibles par l'intérieur ou non.

- 7) Le stationnement devra être interdit, en tout temps, sur l'avenue McGill College même, du côté est, entre la porte d'accès du parc de stationnement intérieur de Les Terrasses jusqu'au boulevard de Maisonneuve, au nord, et jusqu'à la moitié du pâté, au sud.
- 8) Le stationnement devra être interdit des deux côtés de l'avenue, près des intersections, afin que les allées soient libérées pour permettre aux automobilistes de se ranger pour tourner aux intersections.

#### 6.1.4 Aspect visuel

##### 6.1.4.1 Données de base

Comme le faisait remarquer le Comité dans son rapport intérimaire, un des éléments importants et immuables de l'avenue McGill College, est sa participation à deux axes différents: celui du campus de l'Université McGill et celui de l'esplanade de la Place Ville-Marie.

La largeur de l'avenue, qui est, en ce moment, de soixante pieds, est dictée, depuis le XIXe siècle, par la ligne s'étendant du pavillon des arts de l'Université McGill jusqu'aux Portes Riddick. Cet axe important termine l'avenue, au nord, et la relie à la montagne.

Le deuxième axe a été inspiré par la notion d'une large avenue créée en élargissant l'avenue McGill College vers l'ouest. Ce plan avait été proposé par Thornton (1929-1930) et par Grêber (1952) (voir le rapport intérimaire du Comité, appendice E, figure 20) et sa réalisation a commencé lors de la création de l'esplanade de la Place Ville Marie et de la construction des édifices VIA et Greenshields qui, à quatre-vingt-seize pieds l'un de l'autre, encadrent cet axe.

Le rapport de l'architecte du Comité analyse les diverses options offertes, y compris celles suggérées dans les versions antérieures.

##### 6.1.4.2 Consultations publiques

Lors des audiences publiques, l'idée que la vue du Mont-Royal depuis l'avenue devrait être préservée fit l'unanimité. Certains exprimèrent l'avis que l'avenue devrait être élargie jusqu'à une largeur uniforme de 120 pieds afin de permettre une meilleure vue de la montagne. John Bland, professeur à l'Université McGill, fit remarquer que la hauteur des édifices tels que la Place Industrielle-Vie aurait un impact aussi important sur la perspective que la largeur de l'avenue. M. Jeremy Searle proposa qu'une ligne soit tracée de l'esplanade de la Place Ville Marie à l'immeuble de la Place Industrielle-Vie et jusqu'à la montagne et que

la hauteur des immeubles soit réduite afin que la perspective actuelle ne soit pas diminuée davantage.

Robert White, Professeur à l'Université Concordia, de Sauvons Montréal, déclara que l'expérience visuelle de l'avenue était complexe et dynamique et qu'elle était stimulée par des accidents et des juxtapositions intéressantes. Il ajouta que la question de l'aspect visuel ne pouvait être étudiée selon une perspective figée. Il affirma de plus qu'il faudrait exécuter au moins vingt dessins d'étude de perspective pour que la question soit traitée à fond.

Quant à ses axes principaux, plusieurs intervenants affirment que l'avenue devrait être aménagée pour qu'ils soient mis en valeur. D'autres, au contraire, furent d'avis que la largeur de l'avenue, l'ensoleillement et l'aspect visuel devaient avoir préséance sur les questions concernant la symétrie ou la mise en valeur des axes.

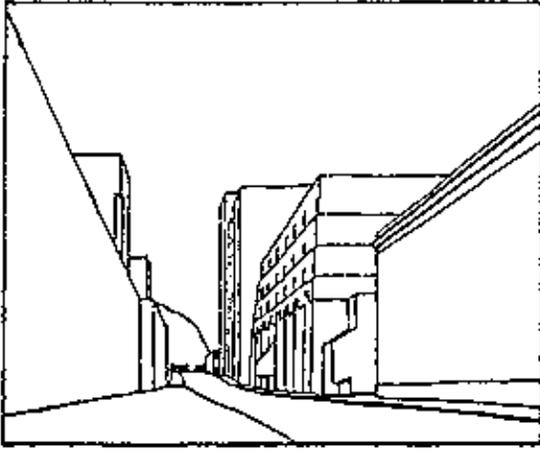
Bien que la grande majorité des intervenants se soit dite en faveur d'un boulevard bordé d'arbres, M. Ron Williams, professeur en architecture paysager à l'Université de Montréal, vint rappeler à la suite d'autres intervenants que les arbres ne devraient pas être placés de telle façon, le long d'un terre-plein, par exemple, qu'ils en viennent à obstruer la vue de la montagne.

#### 6.1.4.3 Analyse du Comité

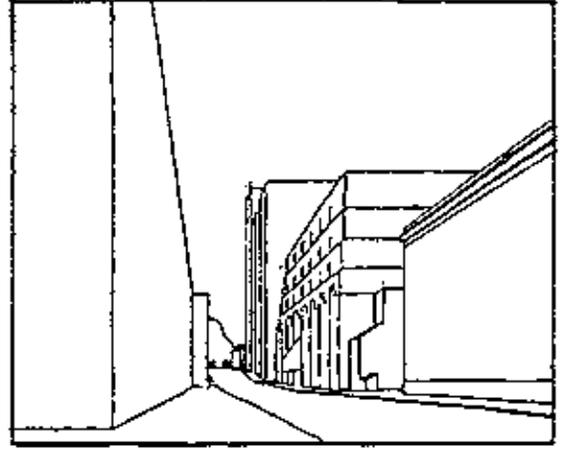
Montréal a grandi autour du Mont-Royal. Avec le fleuve Saint-Laurent, le Mont-Royal continue d'être un point de repère naturel pour la plupart des Montréalais. Il existe un sentiment très net et très répandu que, vue du centre-ville, la montagne offre des paysages exceptionnels qu'il faut préserver. Parmi les premières opinions à être formulées, nombreuses étaient celles qui prônaient cette sauvegarde dans la remise en valeur de l'avenue McGill College. Même si la vue de la Montagne à partir du centre-ville semble être de toute première importance, la vue de la Place Ville Marie à partir du campus de l'Université McGill doit aussi être prise en considération.

Comme bien d'autres villes, Montréal a été formée d'après un système de quadrillage des rues qui délimite les pâtés et qui renforce l'axe nord-sud. Ce système résulte généralement en un plan de vue linéaire, vers le haut et le bas de la rue, plutôt qu'un plan de vue diagonal à travers les pâtés de maison.

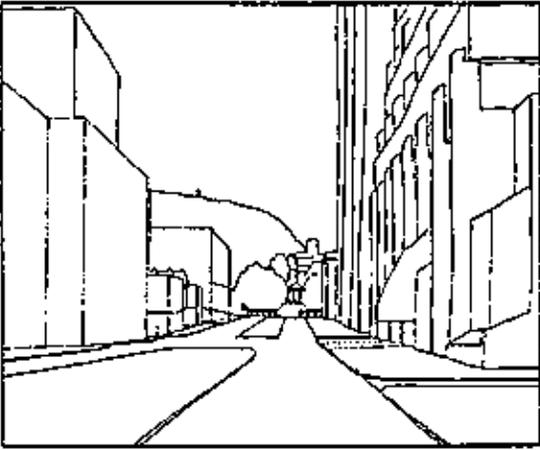
En ce qui a trait à l'aspect visuel, le rôle de la rue et des édifices sur cette rue, dans tel système de quadrillage, est d'encadrer le paysage autant à la verticale qu'à



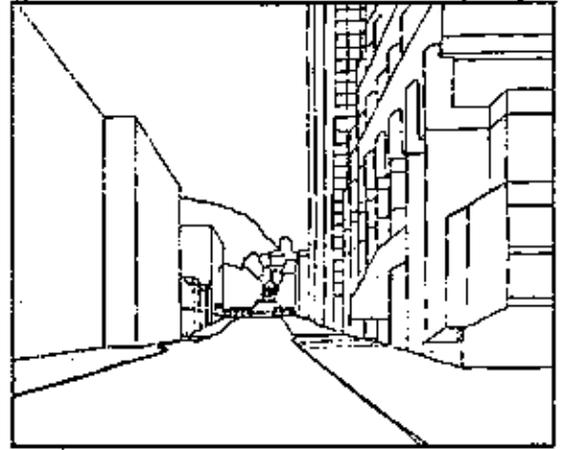
120' - du trottoir du côté ouest



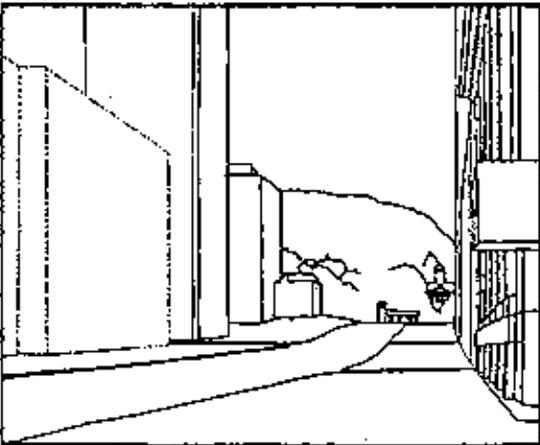
90' - du trottoir du côté ouest



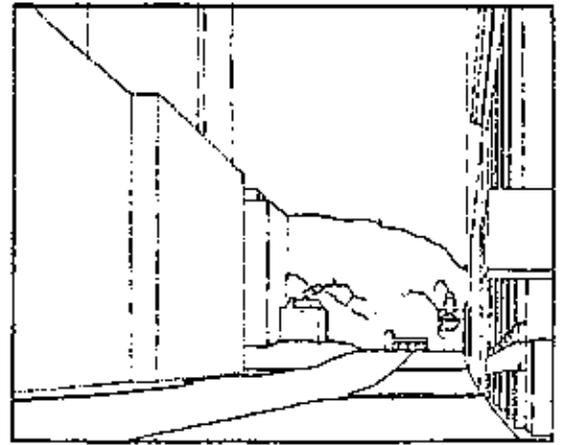
120' - de la chaussée



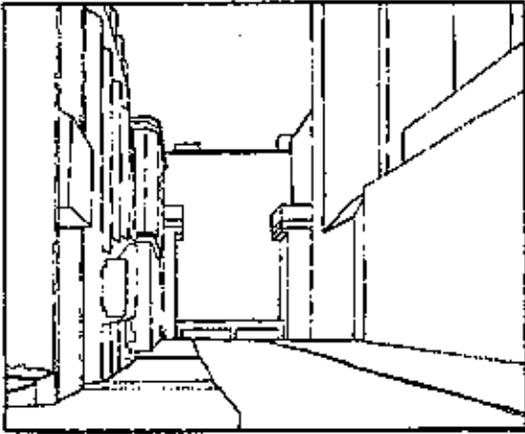
90' - de la chaussée



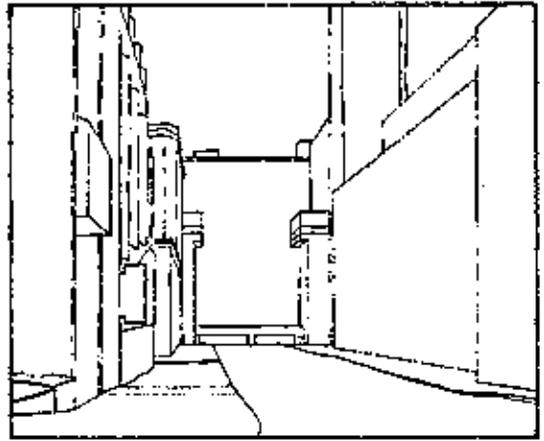
120' - du trottoir du côté est



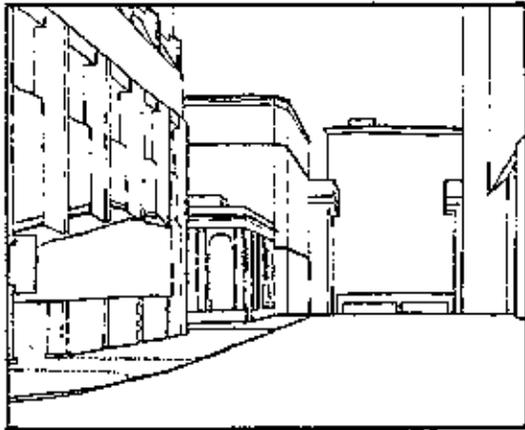
90' - du trottoir du côté est



120' - du trottoir du côté est



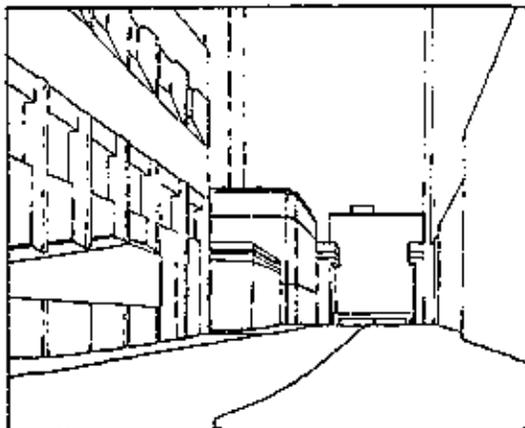
90' - du trottoir du côté est



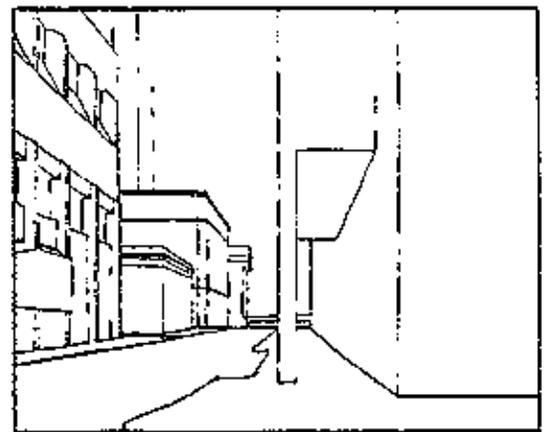
120' - de la chaussée



90' - de la chaussée



120' - du trottoir du côté ouest



90' - du trottoir du côté ouest

l'horizontale. Sur l'avenue McGill College, la hauteur des édifices a autant d'importance sur la vue de la montagne que la largeur de l'avenue. Par exemple, même s'il est en recul de 160 pieds, l'édifice Place Industrielle-Vie actuellement en construction, obstruera la vue de la croix à partir de l'esplanade de la Place Ville Marie.

En ce qui a trait à la largeur de l'avenue, la croix est visible d'à peu près partout sur le trottoir du côté est de l'avenue. Par contre, même si l'avenue devait mesurer 200 pieds de largeur, il serait quand même impossible de voir la croix à partir du trottoir du côté ouest.

Ce qui fait la qualité et la fascination de la vue du Mont-Royal à partir de l'avenue McGill College vient de la position symétrique de la croix, du versant de la Montagne à l'est, de la silhouette de l'hôpital Royal-Victoria, de l'édifice du réservoir municipal et de l'édifice de la faculté des Arts de l'Université. C'est le positionnement symétrique de ces éléments qui confère à cette vue autant de fascination et de qualité. Le déplacement vers l'ouest de l'avenue élargira cette vue de la Montagne, mais en brisera la symétrie. Ainsi, l'élargissement de l'avenue ne donnera pas nécessairement une "plus belle" vue.

Puisque la vue ne dépend pas seulement de la largeur, il faut donc considérer la hauteur. Les problèmes de hauteur des édifices sont étudiés plus en détails dans le chapitre 6.3 et des limitations précises de hauteur y sont également recommandées.

En ce qui concerne le problème des paysages, le Comité s'est fixé comme objectifs d'améliorer l'accès visuel du Mont-Royal à partir du centre-ville et dans la mesure du possible, d'aligner la symétrie des paysages dans l'axe nord-sud (du campus McGill à la Place Ville Marie), ainsi que dans l'axe sud-nord (de la Place Ville Marie vers le campus McGill et le Mont-Royal). Ces aspects du problème sont également étudiés dans les chapitres 3 et 4 du rapport de l'architecte du Comité.

#### 6.1.4.4 Recommandations du Comité

- 9) Dans la mesure du possible, la vue vers le nord à partir de divers points le long de l'avenue McGill College devrait encadrer de façon symétrique la croix, le versant est de la montagne, la silhouette de l'hôpital Royal-Victoria, l'édifice du réservoir municipal et l'édifice de la faculté des Arts de l'Université McGill.

- 10) L'avenue devrait être assez large pour permettre une vue dégagée des éléments décrits à la recommandation précédente et les lignes des édifices doivent fermement encadrer ce paysage.
- 11) Les divers points de vue au sud de la rue Ste-Catherine, en particulier à partir de la plaza de la Place Ville-Marie, justifient certaines limites quant à la hauteur des nouveaux édifices du côté ouest de l'avenue.

#### 6.1.5 Ensoleillement et problèmes de vent

##### 6.1.5.1 Données de base

Bien que considérée comme tracée nord-sud, l'avenue McGill College est en réalité sise dans un axe se situant environ 56 degrés à l'est de la véritable direction nord-sud. Tout immeuble situé sur ce qui est considéré comme le côté ouest de l'avenue restreindra la pénétration du soleil sur l'artère. L'ombre projetée par l'actuel Centre Capitol et l'éventuelle Place Industrielle-Vie permet quand même l'ensoleillement du côté est de l'avenue, vers le milieu de la journée, entre la mi-avril et la fin du mois d'août. Un examen plus approfondi de l'ensoleillement de l'avenue se retrouve dans le rapport de l'architecte.

Quant aux vents, la situation de l'avenue McGill s'apparente aux rues voisines du centre-ville. L'espace ouvert de l'esplanade de la Place Ville Marie produit cependant une accélération des vents dans ce secteur.

##### 6.1.5.2 Consultations publiques

Quelques intervenants, dont M. Robert White, professeur à l'Université Concordia ainsi que de Sauvons Montréal, ont suggéré que les critères de design, pour la construction d'édifices sur l'avenue, tiennent compte d'un ensoleillement de quatre heures au milieu de la journée pour le côté est de l'avenue, du printemps à l'automne. D'autres, comme M. Peter Sijpkens, ont déclaré que le succès d'une rue ne dépend pas d'un ensoleillement constant. D'après lui, l'alternance de sections au soleil et à l'ombre peut avoir des aspects positifs autant en hiver qu'en été, et que diverses hauteurs d'édifices valent peut-être mieux qu'une seule hauteur basse et uniforme.

##### 6.1.5.3 Analyse du Comité

Ainsi que le démontre plus en détail le rapport de l'architecte du Comité, le système orthogonal de l'orientation du centre-ville de Montréal est habituellement formé de rues allant du nord au sud (exemples: les rues McGill College et Crescent) et de rues d'est en ouest (exemples: les rues Sherbrooke et Ste-Catherine). Cependant, comme le nord véritable se situe à environ 56 degrés à l'est de ce qu'il

est convenu de nommer l'axe nord-sud, il en résulte que les rues d'est en ouest reçoivent plus d'ensoleillement, particulièrement celui du milieu du jour que les rues axées du nord au sud. Cela est dû surtout au fait que les immeubles du côté ouest dans une rue nord-sud projettent leur ombre au milieu du jour.

L'avenue McGill College est axée du nord au sud et deux édifices d'égale hauteur (l'un existant, l'autre en construction) le Centre Capitol et la Place Industrielle-Vie projettent leurs ombres sur l'avenue. Les études indiquent que les ombres de ces deux immeubles permettent l'ensoleillement du trottoir est de l'avenue au milieu du jour entre la mi-avril et la fin d'août. Il est essentiel que tout aménagement du côté ouest ne modifie pas trop cette possibilité d'ensoleillement.

Tout aménagement de l'avenue qui respectera ces critères permettra une bonne proportion d'endroits ensoleillés et ombragés de chaque côté de la rue. L'aménagement paysager devra tenir compte de cet ensoleillement. En effet, comme les immeubles au nord-est de la rue Ste-Catherine sont très peu animés au niveau de la rue (café-terrasses, commerces de détail), il serait bon qu'une telle animation se situe du côté ensoleillé de la rue.

Le service d'urbanisme de la Ville de Montréal a entrepris une étude photographique de l'ensoleillement du projet en utilisant une maquette à grande échelle du centre-ville. Les aménagements éventuels devraient utiliser cette étude de pénétration de l'ensoleillement pour fixer la masse des immeubles projetés.

L'avenue McGill College est soumise à l'action normale des vents prévalant dans le centre-ville de Montréal. La disposition orthogonale des rues tend aussi à bien répartir les vents. Ils soufflent différemment si cette disposition est modifiée, ce qui donne aux vents des espaces d'accélération. L'esplanade de la Place Ville Marie est un exemple de ce phénomène qui est ici renforcé par la hauteur de la tour cruciforme.

Les études sur les vents entreprises par Cadillac Fairview au moment de leur proposition originale indiquaient une variété normale de vents autour du site de l'avenue McGill College. En général, les immeubles qui s'inscrivent dans le plan des quadrilatères montréalais tout en renforçant l'alignement normal des édifices favoriseront des conditions de vents similaires.

Malgré tout, de petites turbulences peuvent survenir à des endroits précis comme à la base des édifices dominants ou sous le préau des entrées. Tout aménagement éventuel devrait entreprendre des tests de vélocité et tenir compte des recommandations qui suivent.

#### 6.1.5.4 Recommandations du Comité

- 12) Les nouvelles constructions doivent être conçues de façon à permettre l'ensoleillement du trottoir du côté est de l'avenue, de la mi-avril à la fin août.
- 13) Les nouvelles constructions doivent utiliser les critères d'ensoleillement pour déterminer la masse et l'orientation des édifices et, permettre l'ensoleillement de l'avenue.
- 14) Il faudra encourager les édifices déjà construits sur le côté est de l'avenue, entre les rues Sherbrooke et Ste-Catherine, à augmenter l'animation de leur rez-de-chaussée pour tirer profit de l'ensoleillement.
- 15) Tous les nouveaux édifices devront faire l'objet d'études afin d'éviter que les secteurs soient trop sujets à des problèmes causés par le vent.

## 6.2 Espaces publics

### 6.2.1 Utilisation de l'espace et activités

#### 6.2.1.1 Données de base

L'avenue McGill College est une aire publique importante, au coeur même du centre-ville de Montréal. Aujourd'hui, l'activité sur l'avenue au nord de la rue Ste-Catherine, est due, principalement, à l'augmentation de la circulation attribuable à l'arrivée et au départ des employés de bureau. La circulation piétonnière atteint son maximum avant 09h00, à l'heure du lunch et entre 16h30 et 17h30. Cette activité reflète bien la vocation principale des édifices le long de l'avenue.

Le rôle des édifices et des aires privées fait l'objet d'une autre section de ce rapport final (section 6.3); la présente sous-section (6.2.1) traite plus particulièrement des effets des usages réservés aux aires publiques (surtout les rues et les trottoirs) ainsi que de leur disposition pour favoriser l'achalandage du secteur au niveau de la rue.

Des combinaisons variées de conceptions peuvent être adoptées (différentes largeurs de trottoirs combinées, peut-être avec des terre-plein centraux de différentes dimensions) et des places publiques (telles que des squares et des esplanades) peuvent être créées. En dernière analyse, cependant, on ne peut forcer les gens à aller là où ils ne veulent pas. Le but est de développer un plan urbain basé sur les besoins et les préférences des gens.

#### 6.2.1.2 Consultations publiques

Bien qu'un intervenant, Jean-Paul Guay, professeur d'urbanisme à l'Université de Montréal ait décrit comme "banal" le concept des trottoirs larges et des cafés-terrasses, la grande majorité des gens s'est dit en faveur d'un trottoir large. Il y a eu quelques différences de vues à savoir si un terre-plein large comme celui de la Place Jacques-Cartier serait approprié mais on s'est tout de même entendu pour dire que la rue devrait être aussi animée que possible.

#### 6.2.1.3 Analyse du Comité

Le réaménagement de l'avenue McGill College permet de créer, dans la ville, une nouvelle aire publique. De forme linéaire, cette aire reliera deux espaces publics ouverts déjà existants: le campus de l'Université McGill et l'esplanade de la Place Ville Marie. Un accroissement de la quantité d'espaces ouverts dans ce secteur est souhaitable, car on retrouve, adjacente à l'avenue, la plus grande concentration de magasins, d'édifices à bureaux et de lieux de divertissement dans la région. Les espaces publics seront utilisés par des populations variées autant le jour que la nuit.

L'avenue aura plusieurs fonctions autres que la circulation. Un grand nombre de personnes l'emprunteront, que ce soit pour se rendre à leur travail, à l'école ou à l'université. L'avenue est également située dans le plus important secteur commercial de Montréal. La section sud de l'avenue sera littéralement envahie. Si des points de repère y sont judicieusement installés, elle pourrait devenir un lieu de rencontre important. On pourrait donc parler, par exemple, de la "statue à l'entrée de la salle de concert" ou de "la fontaine", etc. De plus, l'avenue sera très achalandée tard en soirée, à cause des restaurants et des installations culturelles qu'on trouvera à proximité.

Ainsi, l'avenue McGill College répond à la première des deux conditions générales posées: elle sera une aire urbaine animée et achalandée. La deuxième condition concerne l'aménagement de l'espace. Les gens se rassembleront pour parler, flâner, regarder les passants, pour écouter les musiciens, manger et pour assister aux événements planifiés si on prévoit les installations appropriées. Le fait que l'on puisse voir, de la rue, à l'intérieur des édifices, contribuera à rendre l'avenue plus attirante. Par exemple, il devrait être facile, de l'extrémité nord de la rue, de voir les spectateurs rassemblés dans le hall du deuxième étage de la salle de concert; les spectateurs, quant à eux, auraient une vue sur l'avenue et sur le campus de l'Université McGill. Tout dépendra du design de l'avenue.

En résumé, l'avenue permettra à un bon nombre de personnes de profiter d'une forte concentration d'activités culturelles et commerciales. Il semble important que l'on prévoie des espaces permettant de goûter ces activités.

Plusieurs facteurs doivent être pris en considération pour déterminer la largeur des trottoirs. Comme il a été indiqué plus tôt, une largeur de douze pieds net, de chaque côté de l'avenue, serait suffisante pour répondre efficacement à la circulation piétonnière. Une zone de cinq à six pieds, au minimum, pour chaque trottoir est nécessaire pour les arbres, les lampadaires et le mobilier urbain. La largeur minimale du trottoir serait donc de dix-huit pieds, de chaque côté de l'avenue.

Afin de créer le type d'espace piétonnier urbain que nous croyons souhaitable, la largeur fonctionnelle minimale n'est pas suffisante. Un des intervenants, lors de l'audience publique du 23 août a indiqué qu'une largeur de vingt pieds serait satisfaisante, mais nous croyons qu'une zone de vingt à vingt-cinq pieds serait la largeur optimale pour chaque trottoir. Ils pourraient ainsi accommoder la circulation piétonnière, laisser assez d'espace pour le mobilier urbain et permettre aux gens de se rassembler, tel que le décrit en détails dans son rapport l'architecte du Comité.

Un certain nombre de participants ont soulevé la question d'un terre-plein central divisant les voies de circulation vers le nord et vers le sud. Les suggestions ont été nombreuses, allant de la simple plate-forme surélevée en béton et non paysagée au vaste terre-plein paysagé, semblable à celui de la Place Jacques-Cartier, dans le Vieux-Montréal.

Le concept du terre-plein central a été abordé dans plusieurs autres sections de ce rapport final (circulation automobile, circulation piétonnière, vues et axes, édifices et espaces privés). Dans le présent contexte, celui des activités et de l'utilisation de l'espace, la construction d'un terre-plein fait surgir certaines questions. À quoi sert vraiment un terre-plein central? Quelle largeur devrait-il avoir? Comment devrait-il être construit?

Bien que l'analogie de la Place Jacques-Cartier, suggérée lors des audiences, soit attrayante, elle n'est pas tout-à-fait appropriée. La Place Jacques-Cartier n'est finalement qu'un square situé dans un secteur où la circulation automobile, particulièrement celle longeant les deux côtés les plus longs, est minime, alors que la circulation piétonnière est ici importante et intermittente. L'avenue McGill College est d'une part plus longue et d'autre part plus achalandée du point de vue de la circulation automobile. L'avenue doit aussi pouvoir accommoder un grand nombre de piétons.

Un terre-plein central peut, bien sûr, servir de refuge pour le piéton fuyant la circulation automobile. Cependant, pour arriver à ce résultat, le terre-plein doit être très large et paysagé de façon élaborée, c'est le cas de l'avenue Commonwealth, à Boston, qui mesure 240' de largeur et dont le terre-plein, aménagé en parc en occupe 100'. Un terre-plein en béton, au centre de l'avenue, n'ajouterait rien à l'animation. Il ne ferait qu'élargir l'avenue, obligeant les piétons qui traversent la rue à marcher encore plus pour passer d'un côté à l'autre. Il n'y a pas davantage précis à développer une aire d'activité au centre de l'avenue. En fait, il nous semble préférable d'encourager l'activité sur les trottoirs plutôt qu'au centre, l'objectif étant la création de deux trottoirs très animés.

#### 6.2.1.4 Recommandations du Comité

- 16) La largeur des trottoirs devrait être de vingt à vingt-cinq pieds. Une zone de 12 à 16' serait destinée à la circulation piétonnière; une zone linéaire de 5' serait prévue pour les arbres et le mobilier urbain. Une zone-tampon de 3' serait également prévue, adjacente à la chaîne du trottoir.
- 17) Les espaces découverts, sur l'avenue, devraient favoriser les activités spontanées, de même que les événements planifiés.
- 18) On doit prévoir des espaces pour les rencontres, les promenades, et voir à ce que les gens puissent s'asseoir.
- 19) On doit insister sur l'utilisation de repères pour permettre à l'usager de s'orienter.
- 20) L'avenue ne devrait pas avoir de terre-plein (cette recommandation se fonde sur les études de la perspective, de la circulation des piétons et des automobiles, et sur la nature des activités qu'il est souhaitable de favoriser sur l'avenue).

#### 6.2.2 Aménagement paysager: plantation, mobilier urbain, repères et art urbain

##### 6.2.2.1 Données de base

Actuellement, l'avenue McGill College comporte très peu d'aménagements paysagers à l'exception du parc au coin sud-ouest de la rue Sherbrooke et une petite section au pied de la rue, entre les rues Ste-Catherine et Cathcart. La largeur moyenne des trottoirs des principales rues comme Ste-Catherine et Cathcart est d'environ 12'. Un espace de 5 à 6' serait réservé pour accueillir arbres, plantes, lampadaires et mobilier urbain; elle devrait se situer à au moins 3' de la bordure du trottoir.

#### 6.2.2.2 Consultations publiques

Lors des consultations publiques, on en vint rapidement à un consensus en faveur de l'humanisation de l'environnement piétonnier sur l'avenue. De nombreux intervenants proposèrent auvents, bancs, fontaines, kiosques à journaux, arbres, gazon et fleurs. John Bland, professeur d'architecture à l'Université McGill et Jean-Claude La Haye, urbaniste, suggérèrent tous deux qu'un centre d'intérêt soit placé à l'extrémité sud de l'avenue pour en fixer la perspective. M. La Haye proposa l'esplanade de la place Ville Marie comme emplacement de ce centre d'intérêt; il s'est dit d'accord avec M. Bland pour que le stationnement de la place Ville Marie soit camouflé. M. Bland suggéra de plus qu'un monument soit érigé devant le garage afin que l'avenue se termine de façon imposante.

M. Luc Danielse, directeur d'urbanisme à la Commission de la Capitale Nationale a souligné l'importance d'un appui permanent des propriétaires des immeubles de l'avenue pour créer ainsi un "esprit particulier au lieu" en lui forgeant un "caractère" propre. Il a suggéré aux propriétaires d'immeubles réunis la formation d'une entreprise sans but lucratif à participation commune, qui encouragerait des activités publiques et commanditerait des projets permanents d'animation de la rue.

#### 6.2.2.3 Analyse du Comité

L'un des trois objectifs principaux du design paysager de cette artère est de faire renaître McGill College dans sa gloire d'antan. Par définition, une avenue doit être bordée d'arbres. L'avenue McGill College à l'origine portait bien son nom. C'était une belle avenue ombragée qui reliait Montréal avec le domaine de campagne de James McGill. Le temps a passé et l'avenue McGill College s'étend maintenant au coeur commercial de la cité. L'élargissement et l'aménagement de cette artère fournissent une occasion de relier une série de petits projets immobiliers privés, certains presque déjà complétés, dans un lieu commode et attrayant. Plus encore, le projet permettra d'ajouter une nouvelle perspective au centre-ville de Montréal.

Le choix et la disposition des arbres constitueront des décisions capitales car ils seront l'élément paysager central dans cette perspective.

Arrêtons-nous quelques instants à cette question des arbres. Il faudra veiller soigneusement à leur disposition.

Il faudra empêcher le ruissellement des eaux printannières de parvenir aux racines des arbres à cause de l'accumulation du sel dans la neige. C'est pourquoi l'assise des arbres devrait s'élever au-dessus du niveau des trottoirs. Les jeunes arbres devront être protégés, voire abrités en pépinière au début de leur croissance. Ainsi qu'il est plus longuement expliqué dans le rapport de l'architecte à la section 4 et comme le décrit la section Aménagement de ce rapport final, des espaces rectangulaires rehaussés au-dessus du niveau des trottoirs sont recommandés afin de favoriser la croissance des arbres. Ces espaces non-pavés pourraient être plantés ou couverts de grilles décoratives. Les arbres pourraient aussi avoir besoin de clôtures protectrices au début de leur croissance.

La portion sud de l'avenue entre les rues Ste-Catherine et Cathcart est un endroit stratégique, près de la Place Ville Marie. C'est le lien principal entre la gare de chemin de fer et la rue Ste-Catherine. Cet espace en forme de square pourrait aisément devenir un important lieu d'échanges. Il faudrait la recouvrir de surfaces résistantes, y mettre du mobilier et des agréments adaptés à un petit square au centre des événements. Il faut lui donner une identité propre s'il doit servir de lieu de rencontres.

À l'autre extrémité de l'avenue, en face de la partie inférieure du campus de l'Université McGill, l'avenue aboutit légèrement en retrait du centre des portes d'entrée. Pour des raisons historiques, le parfait alignement de l'avenue et des portes est impossible. Malgré cela, on peut faire de ces portes le plus important élément en les encadrant soigneusement à l'extrémité nord de la perspective visuelle. Ceci pourrait être accompli par l'érection d'un lieu urbain très formel, comme un parc de style européen au coin sud-ouest de l'intersection Sherbrooke - McGill College; en le plaçant près de la Maison Molson, on pourrait ainsi encadrer la rue des Portes Roddick.

L'aménagement paysager devrait servir à souligner plus fortement l'aspect formel de l'avenue, soit par des plantations denses d'arbres ou l'utilisation de haies servant à délimiter des espaces clos. Ainsi que le faisait remarquer John Bland, les arbres et d'autres éléments paysagers peuvent suppléer à l'absence d'orientation d'un site.

L'avenue élargie sera suffisante pour la circulation piétonnière. Dans toute option de design, les arbres, l'ensemble du mobilier urbain ainsi que les cafés doivent y trouver leur place. La réussite de l'aménagement de l'avenue reposera largement sur le design de détail de ces éléments. La personnalité de l'avenue émergera des caractéristiques intimistes et immédiatement perceptibles de son design propre. La consistance dans l'aménagement de toutes les surfaces, de l'éclairage et du mobilier créera littéralement l'image de l'avenue McGill College. Ceci permettra aussi de mettre l'accent sur certains secteurs précis en décidant, pour eux, d'un aménagement exceptionnel.

La nouvelle salle de concert doit être un point de repère important sur l'avenue et son accès exige donc un traitement exceptionnel. L'aménagement autour de la salle de concert exige lui aussi une approche exclusive. Cela vaut aussi pour les trottoirs autour de ce site. Par exemple, les matériaux composant le foyer de la salle de concert pourrait s'étendre jusqu'à la rue. Des modifications à la consistance du design souligneraient le prestige de cet édifice public.

La petite place au nord de la salle de concert (en face de Place Industrielle-Vie) est un lieu stratégique qui doit être incorporé dans le design de l'avenue. Pour réussir cet objectif, il faudra compter sur la collaboration du propriétaire et sur une bonne coordination de l'aménagement.

Le square, à l'extrémité sud de l'avenue est un élément suffisamment important pour constituer la deuxième exception au design intégré. Il faudrait lui donner un nom et y incorporer fontaines, sculptures, éclairage et aires de repos, tout comme un lieu urbain à utilisation intense dans le style du Rockefeller Center de New York. Si cette place doit atteindre ses objectifs, il faut qu'elle devienne un point de repère en même temps qu'un lieu de rencontres. Le public s'y trouve déjà. C'est la qualité du design qui en conditionnera le succès.

Il faudra repenser la disposition des escaliers menant à l'esplanade de la Place Ville Marie afin que cet espace s'intègre mieux à l'ensemble de l'avenue McGill College. Actuellement, l'esplanade est cachée à la vue et difficilement accessible. Cette portion de la Place Ville Marie devrait être modifiée afin que l'actuelle dénivellation devienne commodément accessible et belle.

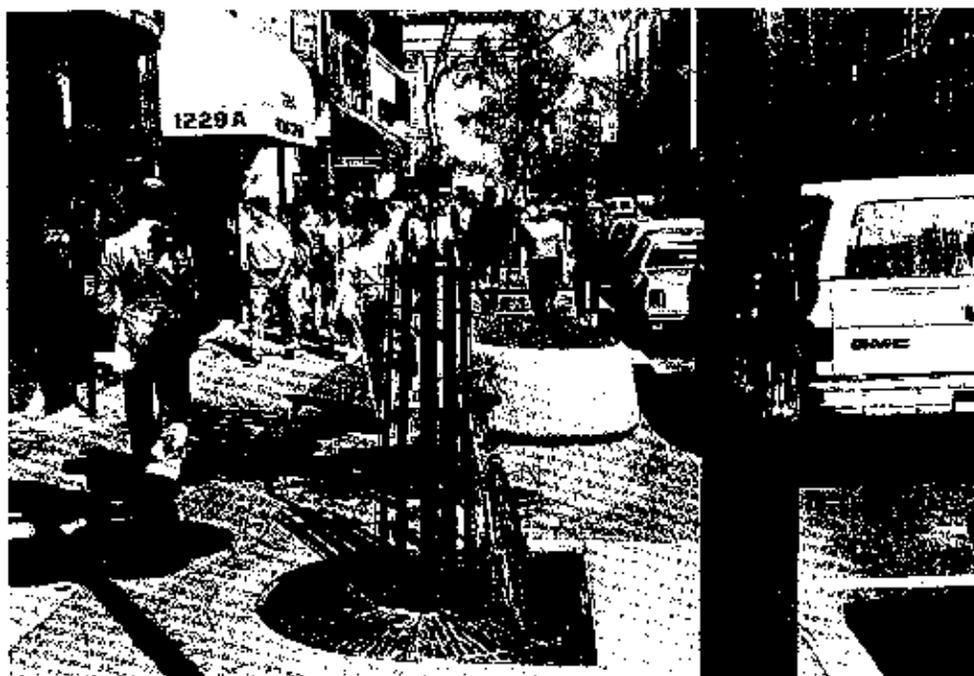


fig. 24 La rue Ste-Catherine est semée d'obstacles.



fig. 25 Le "slalom" piétonnier de la rue Ste-Catherine.

Des oeuvres d'art publiques devraient agrémenter les abords de l'avenue. Il faudra définir une méthode de sélection et de disposition de ces oeuvres afin qu'elles s'intègrent harmonieusement dans le concept global de l'avenue. Il serait aussi important que leur sélection puisse profiter de l'avis des propriétaires d'immeubles et de spécialistes indépendants de renom.

Une des méthodes pour optimiser l'espace piétonnier sur les trottoirs consiste à délimiter une zone de cinq à six pieds de largeur et d'y loger tout le mobilier urbain, les plantations et les autres objets. Il est recommandé de réduire cette sorte de course à obstacles sur des trottoirs où le piéton est forcé de se faufiler autour d'objets fixes ou mobiles et non alignés comme les bancs, lampadaires, boîtes postales, parcomètres, arbres en pots, etc. Pour offrir aux piétons un espace maximal où il puisse circuler sans obstacles, une zone de cinq à six pieds, prise à même le trottoir peut accueillir tous les objets nécessaires. L'espace restant est alors à l'entière disposition du piéton.

#### 6.2.2.4 Recommandations du Comité

- 21) On devrait border d'arbres les deux côtés de l'avenue McGill College.
- 22) Le secteur de la salle de concert, le square compris entre les rues Ste-Catherine et Cathcart ainsi que l'extrémité nord de l'avenue à l'entrée du campus de l'Université McGill sont trois endroits qui devraient être particulièrement bien aménagés pour mettre en évidence leur importance en tant que repère et permettre à l'usager de s'orienter.
- 23) Les oeuvres d'art, les sculptures, les fontaines, le mobilier urbain et l'aménagement paysager devraient être conçus et situés de façon à assurer une grande qualité et une bonne homogénéité.
- 24) Les oeuvres d'art devront être choisies avec la collaboration des propriétaires des immeubles et de spécialistes indépendants.
- 25) L'espace ouvert, l'esplanade de la Place Industrielle-Vie, a une importance stratégique, face à la nouvelle salle de concert. Il faudra veiller à bien coordonner sa conception.
- 26) Il faudra établir et faire observer la réglementation d'une zone d'une largeur de 5 à 6' sur le trottoir pour le mobilier urbain et les autres accessoires nécessaires.

- 27) On doit songer à créer une place publique bien identifiée et bien entretenue sur le côté ouest de l'avenue, sous les murs de la Maison Molson.

### 6.3 Édifices et espaces privés

#### 6.3.1 Interrelations des édifices et leur profil sur l'avenue

##### 6.3.1.1 Données de base

Pour être réussi, le développement d'une avenue exige une coordination efficace de la part de tous les propriétaires et l'élaboration d'un plan directeur par l'administration municipale. Les directives touchant le développement des terrains privés et publics doivent nécessairement traiter du retrait des édifices par rapport à la rue, de leur hauteur, de leur profil et de leur forme.

Depuis la formation de l'avenue McGill College, des directives ont été émises dans certains des plans d'urbanisme, mais elles n'ont été respectées que durant de très courtes périodes. Il en résulte un paysage urbain confus, sans thématique véritable.

L'architecte du Comité a signalé plusieurs principes de design urbain susceptibles de faire de l'avenue un ensemble architectural ordonné. Selon ces principes, l'espace est décrit comme le corridor compris entre les façades des édifices. Ils donnent aussi une définition de la continuité visuelle dessinée par les façades de chaque côté de ce même corridor.

##### 6.3.1.2 Consultations publiques

Plusieurs des personnes consultées ont signalé les faiblesses en design urbain et l'absence d'une thématique architecturale. Toutefois, il a été reconnu que les lignes directrices du complexe commercial et culturel adjacent doivent découler des lignes directrices générales de l'avenue.

Dans son mémoire, M. Luc Danielse a souligné la nécessité de mettre en valeur de contexte historique de l'avenue qui se définit comme une "place publique" et non seulement une simple rue. MM. Robert White, de l'Université Concordia, et John Bland, se sont dit particulièrement inquiets de la symétrie des édifices des côtés est et ouest de l'avenue. Si elle était mieux définie, cette symétrie rehausserait l'harmonie du lieu.

### 6.3.1.3 Analyse du Comité

Les dimensions relatives du corridor, essentielles pour décrire le volume de l'espace urbain, doivent également donner un sentiment d'ouverture de l'espace et contrôler la vélocité du vent le long de l'avenue. Elles déterminent aussi l'ensoleillement de l'avenue à divers moments de l'année.

La tradition veut que, idéalement, les proportions entre la hauteur des édifices et la largeur de la rue soient de 1:1. Des proportions dépassant 1,25:1 forment un canyon. En deçà de 0,5:1, elles affaiblissent dramatiquement le profil de la rue.

Dans le cas de l'avenue McGill College, la largeur du corridor constitue évidemment la dimension déterminante pour la hauteur des façades et l'équilibre qui en résulte. L'architecte du Comité a suggéré que, puisque la voie entre les trottoirs devrait être d'une largeur minimum, cette même largeur des trottoirs devient un facteur déterminant. Le design des trottoirs permet une circulation et une activité maximales en plaçant tous les éléments paysagistes dans une étroite bande de 5' le long de la chaussée. La largeur totale du trottoir, soit 24', vise à rehausser la vie piétonnière et conserver l'animation de la rue. La largeur maximale du corridor complet serait donc de 90', soit deux bandes de 24' et une chaussée de 42'.

Un corridor de 90' de largeur devrait être bordé idéalement de façades de 90' de hauteur. Elles devraient avoir au moins 45' (0,5x90) et au plus 112,6' (1,25x90).

Dans son état actuel, l'avenue manque de cohésion et de personnalité. À une largeur de 115 ou 120', il y a peu de chance de refaire l'encadrement de la rue. Il serait très difficile de construire un nouvel édifice sur le site au sud de la rue Sherbrooke sur le côté ouest de l'avenue (site no.2 du plan de l'architecte); il serait alors impossible de

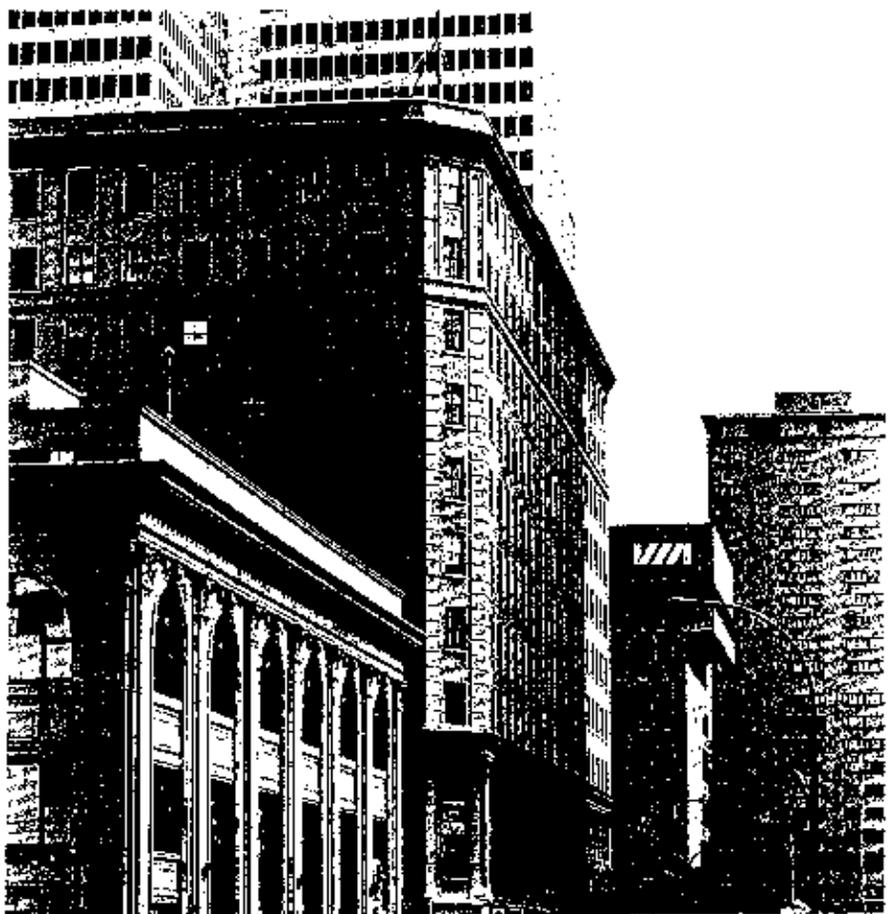


fig. 26 L'alignement des corniches et détails architecturaux de la Banque d'Epargne et de l'édifice de la Confédération intègre avec sensibilité les échelles différentes de ces deux bâtiments.

construire les pavillons de Place Industrielle-Vie et il n'y aurait pas de place pour la salle de concert. Tout le côté ouest de l'avenue resterait sans thématique. Effectivement, on pourrait alors se demander s'il s'agit d'une rue ou d'une simple série de parcs et d'esplanades.

Nous savons toutefois que les constructions peuvent dépasser la hauteur de l'encadrement souhaité pour les façades. L'architecte du Comité recommande que cette construction prenne la forme d'une tour, en retrait du "mur d'encadrement" et que la distance de ce retrait soit déterminée par des précédents dans ce secteur, par l'ensoleillement et par d'autres considérations de nature pratique.

Bien que la hauteur uniforme des façades définisse bien la proportion du corridor, d'autres principes de design architectural peuvent aussi renforcer l'aspect continu du "mur d'encadrement". L'architecte du Comité propose donc que "l'assise du mur d'encadrement" soit étayée visuellement par l'utilisation de lignes horizontales en surplomb, entre 14 et 60' au-dessus de la chaussée. Cette ligne horizontale renforcerait d'autant l'aspect piétonnier de l'avenue.

#### 6.3.1.4 Recommandations du Comité

- 28) La largeur utile recommandée pour l'avenue est de 90'. La hauteur recommandée du "mur d'encadrement", dans une proportion de 1:1 avec la largeur, est de 90'. La hauteur maximum permissible est de 112', et la hauteur minimum de 45'.
- 29) De plus, il est recommandé que les lignes en surplomb existantes, décrivant "l'assise du mur d'encadrement", fassent partie du design de la nouvelle construction.

#### 6.3.2 Vocation des édifices

##### 6.3.2.1 Données de base

L'avenue McGill College est surtout bordée d'édifices à bureaux. Les quelques magasins de détail qu'on y trouve sont tous groupés autour de l'intersection de la rue Ste-Catherine. Le pâté de maisons entre la rue Ste-Catherine et la Place Ville Marie offre, au niveau de la rue, un mélange de commerces de détail et d'entrées de bureaux. Toutefois, de la rue Ste-Catherine jusqu'au campus de l'Université McGill, il n'y a qu'une seule présence commerciale sur l'avenue, soit celle des Terrasses.

### 6.3.2.2 Consultations publiques

Plusieurs intervenants ont rappelé que le rez-de-chaussée des immeubles donnant sur l'avenue déterminera en grande mesure si les piétons seront attirés ou non sur l'avenue. La remarque la plus fréquente était que l'avenue n'attirerait pas les piétons si on ne trouvait, s'ouvrant sur la rue, qu'une série de halls d'entrée d'édifices à bureaux, de banques et de bureaux de compagnies d'aviation. Sauvons Montréal a suggéré que les façades des édifices à bureaux et de la salle de concert, soient réduites à leur minimum. Ils ont suggéré, comme plusieurs autres intervenants, que des restaurants, des terrasses, des galeries et des magasins aient un accès direct sur la rue.

### 6.3.2.3 Analyse du Comité

L'avenue McGill College offre l'occasion de créer un secteur à vocations multiples et complémentaires. Il serait ainsi possible d'atteindre le haut degré d'animation souhaité sur la rue.

Les tours des bureaux, qui dominent actuellement l'avenue, créent une forte circulation piétonnière à l'heure du midi, ainsi qu'aux heures de pointe de 9h et de 17h. Toutefois, il y a très peu d'activité entre ces périodes et après 17h, ou pendant les week-ends. C'est pourquoi ce secteur est désert à certains moments. La présence de commerces crée une circulation piétonnière plus régulière toute la journée, ainsi que les soirs de magasinage et le samedi. Les restaurants peuvent ouvrir plus longtemps. Les activités culturelles s'animent seulement en soirée et durant les week-ends. Ainsi on peut donc dire qu'en combinant les activités culturelles, commerciales et de bureau à proximité les unes des autres, il serait possible de créer une circulation piétonnière presque continue.

### 6.3.2.4 Recommandations du Comité

- 30) Les constructions sur l'avenue McGill College devraient combiner les accès aux commerces de détail et aux bureaux pour créer une circulation piétonnière, comme c'est le cas au sud de la rue Ste-Catherine.

## 6.3.3 Espaces privés ouverts

### 6.3.3.1 Données de base

Vu la forme variée des immeubles et des plans d'aménagement, des terrains privés adjacents à l'avenue constituent des espaces ouverts, à formes et à dimensions très diverses, tantôt transformés en esplanades, tantôt laissés tels quels.

Les esplanades sont celles de la Place Ville Marie, de la Place Industrielle-Vie, de l'édifice BNP-Esso et de la Place Mercantile. Les espaces vacants sont:

- a) sur le côté ouest de l'avenue, au sud de la rue Sherbrooke, le terrain adjacent à la Maison Molson, à l'arrière du University Club;
- b) sur le côté est de l'avenue, entre Ste-Catherine et de Maisonneuve, à l'arrière de la Banque d'Épargne.

#### 6.3.3.2 Consultations publiques

On n'a pas porté une très grande attention à cette question lors des consultations publiques, bien que plusieurs intervenants aient dit que les espaces ouverts privés devraient être aménagés et utilisés de façon à contribuer à l'animation de l'avenue. Le professeur de l'Université de Montréal, Ron Williams, par exemple, propose que les espaces ouverts privés soient accessibles, non encombrés, et fournissent des endroits agréables où s'asseoir. Sauvons Montréal, pour sa part, a suggéré que l'espace derrière la Banque (espace (b) ci-dessus) ait une fonction orientée sur l'activité habituelle d'une rue active, comme celle d'un restaurant". D'autres personnes ont exprimé l'espoir que l'esplanade de la Place Ville Marie soit mieux reliée à l'avenue et que le garage de la Place Ville Marie soit dorénavant moins en évidence.

#### 6.3.3.3 Analyse du Comité

L'esplanade surélevée de la place Ville Marie se trouve à l'extrémité sud de l'avenue et gagnerait à être reliée à l'avenue de façon plus agréable visuellement. Les autres esplanades, tout en facilitant la circulation piétonnière, tendent à amoindrir l'unité architecturale de l'avenue.

Un nouvel édifice devrait être construit à l'emplacement de la Maison Molson et du University Club. Il serait facile d'améliorer l'apparence des deux édifices dont les côtés et l'arrière ne sont pas bien finis. Quant au parc de stationnement, à l'arrière de la banque, il pourrait faire place à un édifice, ce qui améliorerait grandement le secteur.

Ces espaces se prêteraient bien à l'aménagement de cafés-terrasses et de restaurants.

#### 6.3.3.4 Recommandations du Comité

- 31) On devrait encourager les propriétaires des édifices donnant sur l'avenue à intégrer leurs espaces ouverts aux concepts directeurs d'aménagement de l'ensemble afin de mieux participer à l'animation publique de l'avenir et à en améliorer le coup d'oeil.

## 6.4 Inter-relations des édifices

### 6.4.1 Voies souterraines et passerelles piétonnières

#### 6.4.1.1 Données de base

Au cours des vingt dernières années, un imposant système de passages piétonniers s'est développé à Montréal, comprenant quelques passerelles, mais surtout des passages souterrains. Ces passages fournissent un abri en temps rigoureux et, dans certains cas, soutiennent la vente au détail au centre-ville. Dans de nombreux cas, ces passages sont reliés au métro et, ainsi, à d'autres centres commerciaux dans différents secteurs de la ville.

Il n'y a, présentement, que deux édifices sur l'avenue McGill College, utilisant semblable système. La Place Ville Marie se joint à la partie du réseau qui relie la Gare Centrale, la Place Bonaventure, le métro Bonaventure, la Place du Canada et la Gare Windsor. Les Terrasses, par ailleurs, font partie du réseau reliant Eaton, le métro McGill et La Baie.

De plus, une station est prévue à l'intersection McGill College et de Maisonneuve pour desservir la nouvelle ligne ferroviaire TRAMM passant sous le Mont-Royal. Cette station serait reliée au métro McGill.

#### 6.4.1.2 Consultations publiques

Lors des deux audiences publiques, une bonne majorité de personnes s'est opposée aux ponts ou aux passerelles reliant les édifices au-dessus des rues.

M. John Bland, a fait remarquer que même ces passages couverts que l'on voulait majestueux, tels le prolongement du Palais des Congrès au-dessus de la rue Viger et l'entrée des voitures à l'hôtel Méridien et à l'hôtel Les Quatre Saisons, n'arrivent habituellement pas à charmer l'oeil. Il donna comme exemples de tentatives non réussies, le prolongement de la Place Bonaventure au-dessus de la rue St-Antoine et celui, partiel, du boulevard de Maisonneuve, entre les rues Drummond et Stanley.

Quant au Comité de promotion économique de Montréal (COPEM), il s'est préoccupé de trouver une ligne de conduite équitable pour tous. Jusqu'à maintenant les règlements semblaient interdire la construction de passerelles. Pour le monde des affaires, il ne serait pas bien vu de modifier brusquement les règlements pour favoriser une corporation privée aux dépens des autres. Cela nuirait éventuellement au climat économique et ne serait guère propice aux investissements.

Aux audiences du 23 août, cependant, deux intervenants, le professeur Sijpkens de l'Université McGill et l'urbaniste Jean-Claude La Haye ont indiqué que de tels passages étaient acceptables dans certaines circonstances. Le professeur Sijpkens s'est demandé si de telles structures hors terre n'étaient pas préférables dans certains cas, surtout lorsqu'une pente naturelle de la rue en minimisait l'impact visuel. Selon le professeur Sijpkens, le Complexe Desjardins, par exemple, est "une place publique qui attire les gens" à cause de la lumière naturelle qui y pénètre. La vie souterraine est "psychologiquement désagréable".

M. La Haye a fait la distinction entre des systèmes importants de passerelles extérieures et des ponts individuels. Dans le premier cas, il s'est reporté à des systèmes modernes qu'on retrouve en Suède, en France, en Angleterre, à Minneapolis, à Winnipeg et à Edmonton. Il a admis, cependant, que de tels systèmes se retrouvaient surtout dans les villes où l'automobile était privilégiée, de façon voulue ou pas.

Un certain nombre d'intervenants se sont dits en faveur de l'expansion du présent système souterrain de la Place Ville Marie jusqu'à la rue Ste-Catherine. Sauvons Montréal a soutenu que le présent système souterrain "devrait être conçu de façon rationnelle, et en rapport avec la grille des rues" et qu'une planification efficace était essentielle.

#### 6.4.1.3 Analyse du Comité

La qualité de l'activité dans les rues du centre de Montréal en fait une ville hors de l'ordinaire. De nombreuses villes nord-américaines ont vu la détérioration plus ou moins complète de leur centre-ville au profit des banlieues. Nous avons la chance d'avoir un centre-ville où les affaires, la vente au détail et les divertissements se côtoient sans relâche dix-huit à vingt heures par jour.

De ce point de vue, Montréal se différencie de nombreuses autres villes modernes car elle favorise encore les piétons. Donc, bien que des systèmes très élaborés de ponts entre des édifices commerciaux, enjambant ou longeant les rues, puissent être de mise dans certaines villes, la majorité des membres de ce Comité doute sérieusement que de telles passerelles soient appropriées pour Montréal, à l'heure actuelle.

Il ne semble pas y avoir dans notre ville un très grand nombre de cas où des constructions enjambent les rues de façon acceptable. Comme le faisait remarquer le professeur Bland, il existe au contraire bon nombre d'exemples où de

telles constructions se sont révélées des échecs. Le succès d'une telle structure semble être fonction des proportions de l'ouverture, de la profondeur du plafond et de la protection qu'en reçoivent les piétons face aux véhicules. Il est possible que des passerelles relativement étroites, au-dessus des rues, aient un impact moins grave que celui des grands viaducs et des édifices surélevés que nous avons à Montréal.

C'est au trottoir situé au niveau même de la rue qu'il faut accorder la priorité comme principale voie piétonnière. Sans doute, étant donné le climat de Montréal, il serait d'une grande utilité qu'un réseau secondaire de passages souterrains abrite ses usagers contre les rigueurs du climat et relie les édifices du centre-ville l'un à l'autre et au métro. Le système souterrain est bien en place, et les Montréalais s'y sont adaptés. En ce moment, comme il a été indiqué lors de la deuxième audience publique, il serait difficile, à moins de fermer le réseau souterrain pour un certain temps, d'évaluer son impact sur la circulation dans la rue. La construction d'un système constitué de passerelles aériennes semble cependant inutile.

L'absence presque complète de ponts dans le centre-ville de Montréal a permis de donner aux rues un aspect et une beauté qu'il faut s'efforcer de préserver. Une passerelle, peu importe le soin apporté à sa conception, risque d'y porter atteinte.

Étant donné les graves implications liées à la construction de ponts, nous ne pouvons donner notre accord à de telles structures.

#### 6.4.1.4 Recommandations du Comité

- 32) La Ville de Montréal doit continuer à interdire la construction de passerelles surplombant les principales artères de la ville.
- 33) Les développements dans le secteur McGill College devraient prévoir des inter-relations pratiques au réseau piétonnier souterrain de la ville.
- 34) Une voie souterraine de la Place Ville Marie à la rue Ste-Catherine est souhaitable. Elle devra faire l'objet d'une étude approfondie.
- 35) Les nouvelles interrelations doivent mettre en relief les besoins des piétons de s'orienter vers les repères et la relation de ces derniers au niveau de la rue.
- 36) Tous les édifices reliés au système souterrain doivent disposer de cartes du réseau entier et ainsi permettre aux piétons de s'orienter.

## 6.5 La salle de concert

### 6.5.1 Utilisation culturelle et commerciale du milieu

#### 6.5.1.1 Données de base

L'Orchestre Symphonique de Montréal a choisi d'élire domicile sur l'avenue McGill College et le gouvernement du Québec a accepté de contribuer au financement de la nouvelle salle de concert à cet endroit.

Les consultants chargés par le Comité d'étudier cette question en sont venus à la conclusion qu'une salle de concert ou n'importe quelle autre institution culturelle peut, si certaines conditions sont respectées, être attrayante et prospérer à proximité d'un complexe commercial. SECOR a étudié un certain nombre de cas semblables (par exemple, celui de Carnegie Hall à New York et de La Scala de Milan) et a constaté que leur succès était attribuable à des facteurs internes (l'excellence de l'acoustique) et externes (belle architecture).

Selon nos consultants, l'implantation de la salle de concert à proximité d'un complexe commercial situé sur l'avenue McGill College entraînerait une épargne d'environ 20\$ millions. Cette économie, proviendra, en majeure partie, de la mise en place d'une infrastructure commune (par exemple, le stationnement, le chauffage, la climatisation et ainsi de suite). L'administration de la salle de concert pourra bénéficier d'économies supplémentaires au chapitre des frais d'exploitation: ainsi, puisque la clientèle de la salle de concert aura accès à l'aire de stationnement située sous la salle, il ne sera pas nécessaire de construire ni d'entretenir un terrain de stationnement).

#### 6.5.1.2 Consultations publiques

Parmi les vingt intervenants des consultations publiques du 23 août, douze d'entre eux ont soulevé la question de l'emplacement de la salle de concert sur l'avenue McGill College. L'un d'eux, M. La Haye, s'est prononcé en faveur du concept d'un "campus de musique" regroupant les institutions culturelles en un seul emplacement. Dix personnes se sont dites enthousiastes et le Groupe d'intervention urbaine de Montréal n'exprime aucune objection particulière à cet égard. Plusieurs intervenants ont cité à titre d'exemples, le Radio City Music Hall et le Avery Fisher Hall de New York. Ces établissements ont fait la preuve que des institutions culturelles pouvaient prospérer au coeur des secteurs commerciaux.

M. Donald Tarleton a exprimé les sentiments de la majorité en affirmant qu'il ne pouvait imaginer un emplacement plus attrayant ou plus naturel que celui en plein centre-ville: "J'imagine le mariage de la vie des arts avec celle de la ville fort sain et bénéfique pour chacune d'elle. L'emplacement de la salle de concert au centre-ville ajouterait la dimension culturelle à la vie trépidante à nos rues déjà très animées tout en améliorant la qualité de la vie".

Plusieurs ont manifesté leur satisfaction devant le fait que la coopération de l'Orchestre Symphonique de Montréal avec un promoteur privé nous dotera d'une nouvelle salle de concert tout en diminuant le coût de façon importante pour les contribuables montréalais, l'entrepreneur devant prendre, en plus, à sa charge tout coût excédentaire éventuel. Trois impresarios, MM. Tarleton, Michel Gélinas et Samuel Gesser ont affirmé que la situation exigeait une autre salle de concert. L'emplacement de l'avenue McGill convenait bien à tous leurs besoins au point de vue accessibilité, sécurité, nombre de fauteuils, qualité de l'acoustique et du site lui-même. M. Gesser a souligné que Toronto et Vancouver comptaient deux salles de concert pouvant accueillir environ 2,500 personnes chacune. MM. Gélinas et Tarleton ont démontré que le calendrier des représentations de l'OSM et de l'Opéra de Montréal à la Salle Wilfrid-Pelletier créait de sérieuses difficultés aux impresarios voulant mettre à l'affiche des spectacles à grand déploiement pour une période de trois à quatre semaines.

Certains intervenants ont soutenu qu'il fallait encourager la décentralisation des institutions culturelles (le Comité d'action du quartier Ville-Marie, Luc Danieleles, Nick Auf der Maur, Me J. Miquelon). Un commentaire du notaire Miquelon illustre bien l'opinion de ce groupe: "L'art fait partie de la vie et il doit se manifester là où la vie se manifeste".

En dernier lieu, M. Nick Auf der Maur a fait ressortir que divers paliers gouvernementaux avaient consacré d'importantes sommes du Trésor public à l'établissement d'une infrastructure conçue en vue de favoriser un mouvement d'aller-retour du public à partir du centre-ville. Très utilisés le jour, ces services sont presque inexploités le soir.

#### 6.5.1.3 Analyse du Comité

Lors des consultations publiques, les intervenants ont, pour la plupart, fait des commentaires sur la salle de concert même si leur intervention portait, en premier lieu, sur d'autres aspects du projet. De toute évidence, ce phénomène reflétait le sentiment de fierté qui anime la grande majorité des Montréalais à l'égard de l'OSM et leur vœu de voir l'Orchestre logé dans un édifice conforme à ce sentiment.

L'emplacement de la salle de concert sur l'avenue McGill College deviendra un important facteur grâce auquel l'avenue revêtera un cachet de grande classe. Nous croyons que l'emplacement d'un édifice public de cette envergure à mi-chemin sur l'avenue, c'est-à-dire entre l'Université McGill à une extrémité et la Place Ville Marie à l'autre, constitue un emplacement de choix conférant un prestige certain tant à l'avenue elle-même qu'à la salle de concert.

Les avantages et les inconvénients de situer la salle de concert à proximité d'un complexe commercial ont été étudiés avec soin. Nous en sommes venus à la conclusion que les salles de concert adjacentes à un complexe d'édifices à fonctions multiples ou celles qui y sont intégrées, tout comme d'ailleurs celles qui ne sont pas intégrées, ont subi avec succès l'épreuve du temps. Malgré le fait qu'on trouve un plus grand nombre de salles de concert non intégrées par comparaison à n'importe quel autre type, on a remarqué que la qualité de la salle de concert n'avait aucun rapport avec cette caractéristique. L'élément important demeure l'architecture de la salle elle-même. Cependant, les salles intégrées doivent être clairement identifiées et se démarquer des autres utilisations. Il faut concevoir les accès à la Salle de concert de manière à favoriser une "activité culturelle typique", offrant un contraste avec les secteurs commerciaux adjacents. La clientèle de la salle de concert doit pouvoir, en arrivant, pénétrer dans le hall principal, se rendre jusqu'au parterre, se déplacer à l'intérieur du foyer et quitter à la fin de la représentation sans être obligée de passer devant des magasins ou des bureaux. À la condition qu'il y ait une entrée principale distincte, il n'y a aucune raison d'empêcher d'autres voies d'accès à partir d'édifices adjacents.

La salle de concert pourrait entraîner une importante activité piétonnière le soir dans un secteur actuellement sous-utilisé dès 18h. L'ensemble réunissant des édifices à bureaux prestigieux, une salle de concert et des commerces de détail d'envergure permettrait au secteur de devenir l'un des plus animés et des plus intéressants de la ville.

Plus encore, la présence de la salle de concert dans un secteur plutôt achalandé le jour rendrait le public davantage conscient des activités culturelles et augmenterait, par le fait même, les auditoires.

#### 6.5.1.4 Recommandations du Comité

- 37) La salle de concert sur l'avenue McGill College devrait avoir son cachet propre et être facilement identifiable comme telle.
- 38) Il est essentiel de doter la salle de concert d'une entrée principale à la fois indépendante et bien démarquée sur l'avenue McGill College.

#### 6.5.2 Architecture de la salle de concert

##### 6.5.2.1 Données de base

La firme de consultants SECOR INC. a conclu qu'une telle utilisation peut être couronnée de succès, mais à certaines conditions dont la plus importante est certes la qualité du design architectural.

D'un point de vue technique, la salle de concert devrait être orientée selon un axe est-ouest. C'est sur l'avenue que la principale porte d'accès du grand public devrait s'ouvrir. Par contre, ce projet serait impossible à construire si l'avenue devait mesurer de 115 à 120 pieds. Une avenue de 90 pieds de largeur laisserait toutefois suffisamment de place pour la construction de la salle.

##### 6.5.2.2 Consultation publique

A l'occasion des consultations publiques, les intervenants ont unanimement souhaité que l'architecture de la salle de concert ait le cachet d'une grande institution publique tout en étant distincte des édifices adjacents. Le notaire Jean Miquelon soutient que la salle de concert doit être bien visible et facilement identifiable.

Selon le professeur Ron Williams de l'Université de Montréal, compte tenu du caractère de la salle de concert et de la configuration irrégulière de l'avenue, elle devra se démarquer par rapport aux autres immeubles entre le boulevard de Maisonneuve et la rue Ste-Catherine.

L'architecte Georges St-Jacques affirme, pour sa part, que contrairement à un centre commercial dont le caractère et la vocation peuvent se transformer rapidement et fréquemment, la salle de concert doit être construite en vue de durer au moins un siècle. A cette fin, il faut donc prévoir une architecture de premier ordre et des matériaux de très grande qualité.

Pour Michel Gélinas, imprésario, la salle de concert n'a pas besoin d'être un monument. Il soutient que c'est l'aménagement intérieur qui déterminera son succès.

Sauvons Montréal affirme que si la salle de concert doit être aménagée sur l'avenue McGill College, il faut que son rez-de-chaussée soit doté d'un vestibule multi-fonctionnel donnant sur la rue de manière à pouvoir y accueillir des activités musicales telles que le Piano Nobile de la Place des Arts.

#### 6.5.2.3 Analyse du Comité

L'architecte et les urbanistes du Comité ont été très bien informés des besoins de l'OSM et ils en ont tenu compte dans l'élaboration de leur plan.

L'opinion publique a exprimé beaucoup de craintes face à l'intégration de la salle de concert dans un complexe commercial de plusieurs étages à partir du niveau du sol. Cette unanimité laisse entendre que cette perspective ne convient pas à la dimension ou au cachet d'une institution culturelle d'une aussi grande envergure. De plus, les intervenants au cours des consultations publiques et les consultants du Comité ont fait ressortir la nécessité de doter la salle d'une façade distinctive, son élément architectural extérieur le plus important, surtout par rapport à son emplacement contigu aux établissements commerciaux. En général, il y a unanimité sur le fait que la salle de concert est un édifice public d'envergure projetant une apparence extérieure distincte tout en faisant ressortir son importante fonction publique.

Quant à l'acoustique, la salle doit comporter certaines dimensions afin de se conformer aux normes exigées. On obtient ces dimensions à partir de calculs complexes qui établissent la largeur, la hauteur et la longueur de l'enceinte. Contrairement au théâtre ou à une salle conçue pour la danse où la présentation visuelle domine, la salle consacrée aux concerts nécessite avant tout une qualité acoustique de premier plan. L'OSM désire une salle pouvant accueillir de 2,500 à 2,600 personnes. Ce fait exige, à lui seul, certaines dimensions minimales pour la salle dans son ensemble.

On nous a démontré qu'il était, à toutes fins pratiques, impossible de construire la salle de concert sur cet emplacement en direction nord-sud si la largeur de l'avenue est portée de 115 à 120'. Nonobstant ce facteur, l'OSM souhaite fortement un emplacement est-ouest afin de faciliter la construction d'une entrée principale au vestibule aménagé conformément aux perspectives classiques de l'avenue McGill College de préférence au boulevard de Maisonneuve.

A la lumière de ces données, les dimensions de la salle construite sur une direction est-ouest réduiraient inévitablement la largeur éventuelle de l'avenue sur cette partie de l'emplacement. Il faudrait donc tenir compte de cet aspect dans l'élaboration du projet définitif d'aménagement urbain de l'avenue.

Le public a également mis en lumière d'autres sources d'inquiétude, de nature généralement technique (par ex. le bruit provoqué par les rails souterrains du CN, les exigences en matière de sécurité et d'évacuation d'urgence, et ainsi de suite). L'architecte du Comité a discuté de ces problèmes avec l'architecte de l'OSM et l'expert en acoustique et on nous a informé que ces problèmes sont étudiés et que des solutions satisfaisantes y seront apportées.

#### 6.5.2.4 Recommandations du Comité

- 39) La salle de concert devra avoir une solide identité visuelle, distincte des édifices commerciaux adjacents;
- 40) La salle de concert doit avoir le caractère propre à une institution culturelle importante dont la présence physique se manifeste puissamment au grand jour;
- 41) La salle de concert devrait avoir un hall avec une présence importante au niveau de l'avenue McGill College;
- 42) Il faudrait porter une attention particulière au fait que l'activité commerciale du secteur du boulevard de Maisonneuve intégré à l'emplacement ne porte pas ombrage à l'identité et à la qualité de la salle de concert.

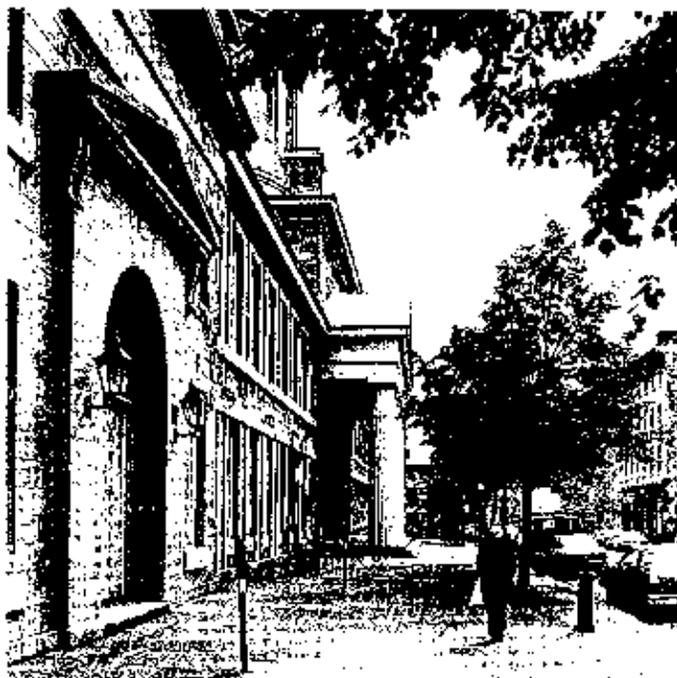


fig. 27 Le Marché Bonsecours dans le Vieux-Montréal, une entrée prédominante amplifie la présence et dénote l'importance d'un bâtiment sur une rue.

## 6.6 Impact économique

### 6.6.1 Impact économique pour Montréal

#### 6.6.1.1 Données de base

Le rapport de la firme Larry Smith et Associés, sur l'impact sur le marché, fournit les informations suivantes:

- a) La part du marché de l'ensemble des établissements vendant des marchandises type grands magasins (MTGM) dans le centre-ville, est passée de 30,3% à 14,8% entre 1961 et 1984 dans le Montréal métropolitain.
- b) Le volume total en MTGM dans la région de Montréal passera de 4,8\$ milliards en 1987 à 5,4\$ milliards en 1991, ceci en dollars constants.
- c) Le projet Cadillac Fairview augmenterait l'espace commercial de 4,7% au coeur du centre-ville de Montréal.
- d) Le marché du centre-ville est particulièrement pauvre en magasins de type clientèle de luxe.

### 6.6.1.2 Consultations publiques

La question de l'impact potentiel du projet sur le marché de la vente au détail dans le Montréal métropolitain fut soulevée par quatre des vingt-deux participants lors de la première audience, et par trois des vingt participants lors de la deuxième.

Plusieurs intervenants ont parlé de la nécessité, pour le centre-ville, de concurrencer les autres centres de magasinage de la région métropolitaine. M. Nick Auf der Maur, conseiller municipal à la Ville de Montréal, exprima l'avis que le projet serait un avantage pour tout le secteur car il attirerait beaucoup plus de gens au centre-ville. Il souligna qu'il était dans l'intérêt de la ville que son infrastructure, dont le métro et les parcs de stationnement font partie, soient utilisées la nuit comme le jour. Il ajouta que l'aménagement de l'avenue était un projet plus judicieux que la tentative de déplacer artificiellement le centre de la ville vers l'est.

Le besoin de revitaliser la base économique du centre-ville de Montréal a été souligné par plusieurs intervenants. La question de l'impact d'un nouveau projet de vente au détail venant concurrencer les magasins du centre-ville et, plus particulièrement, ceux de la rue Ste-Catherine, fut soulevée par huit des vingt-deux intervenants, lors de la première audience et par quatre des vingt intervenants lors du deuxième.

On souligna, le plus souvent, la nécessité pour ce projet d'être directement lié à la rue environnante et de permettre une interaction avec cette dernière. Les commentaires de M. Christophe Caron, du Groupe d'intervention urbaine de Montréal, semblables à ceux de plusieurs autres, insistaient sur le besoin d'animation et d'activités dans l'avenue. Deux intervenants soulignèrent l'importance d'une étude complète de l'impact économique, le COPEM indiquant, pour sa part, que la question était trop importante pour se satisfaire de suppositions.

Quatre participants firent remarquer que le projet pouvait avoir un impact bénéfique sur la vente au détail au centre-ville. Lors de la première audience, M. John Bland, professeur à l'Université McGill, fut le premier à comparer le projet Cadillac Fairview à la venue d'un quatrième magasin à rayons, remarque que M. Michael Gold répéta lors de la deuxième consultation. Selon lui, tout projet commercial dont les voies d'accès encourageaient une interaction directe et naturelle avec la rue ne présentait non seulement aucune menace pour les marchands, mais contribuait au contraire au rajeunissement de la rue Ste-Catherine dans la région du centre-ville.

M. Jeremy Searle exprima la crainte que ne se produise un exode massif des marchands de la rue Ste-Catherine vers le nouveau projet. Il rapporta qu'un sondage informel qu'il avait lui-même mené chez les marchands, après que le premier projet Cadillac Fairview ait été annoncé au mois d'avril, indiquait que de nombreux marchands voulaient établir un magasin dans le nouveau projet. M. Brian Drummond, quant à lui, exprima l'avis que les marchands se croiraient obligés de s'installer dans le nouveau projet pour ne pas être en reste. Cependant, d'autres intervenants, dont M. Morton Brownstein, des magasins de chaussures Brown, dit que le projet Cadillac Fairview aurait pour effet de rehausser l'apparence des magasins dans le voisinage immédiat, qui devraient devenir plus attrayants pour faire face à la concurrence. Il croit que des boutiques spécialisées se multiplieront, vu la nouvelle clientèle qui sera attirée dans ce secteur.

Sauvons Montréal souligna que, si le projet impliquait une augmentation doublant le nombre de magasins au centre-ville, l'impact sur les marchands serait très grave, ajoutant que la question relative à la possibilité d'un impact négatif sur la rue Ste-Catherine était aussi importante que celle se rapportant à l'aménagement de l'avenue.

#### 6.6.1.3 Analyse du Comité

Selon le rapport de Larry Smith & Associés Ltée, le projet Cadillac Fairview aurait un impact modéré sur les installations actuelles de vente au détail du centre-ville, impact qui se situe dans les limites des effets normaux dans un marché concurrentiel.

Contrairement aux inquiétudes formulées par Sauvons Montréal lors de la deuxième consultation publique, le projet Cadillac Fairview, en fait, ne "doublera" pas l'espace réservé à la vente au détail dans le centre-ville. Larry Smith et Associés Ltée, la firme de consultants engagée par le Comité, a rapporté que le projet d'aménagement commercial n'équivaldrait qu'à 4,7% de l'espace commercial et de services de la région en cause (délimitée par les rues Guy et Sherbrooke, l'avenue du Parc et la rue Saint-Antoine), présentement évalué à 5,6 millions de pieds carrés. Ils conclurent que, selon eux, "la structure commerciale actuelle peut se permettre l'addition d'un nouvel espace commercial représentant moins de 5% du total sans bouleversement majeur".

Le Comité demanda expressément à la firme Larry Smith et Associés Ltée de faire une analyse comparative de l'impact économique du Centre Eaton sur la rue Yonge, à Toronto, et du projet Cadillac Fairview sur la rue Ste-Catherine. La section VIII du rapport porte sur ce sujet. Les consultants soulignèrent, parmi les faits identifiés comme distinguant les deux projets, que le Centre Eaton a plus de cinq fois la

dimension du projet de Montréal (1 650 000 pieds carrés comparativement à 300 000 pieds carrés). De plus, le Centre Eaton est parallèle, dans toute sa longueur, à la rue Yonge (environ 1 000 pieds), tandis que le projet Cadillac Fairview n'aurait que 190 pieds donnant sur la rue Ste-Catherine. Selon les consultants, "ces différences essentielles doivent être prises en considération lors de la comparaison de l'incidence de ces deux centres sur les grandes rues commerciales respectives, ainsi que sur le secteur environnant".

Larry Smith et Associés Ltée indiquèrent, en comparant l'impact des deux projets sur la qualité de la rue, que "bien qu'un effort considérable ait été déployé pour assurer une présentation privilégiant la façade sur la rue Yonge, le résultat est un compromis dont le succès est mitigé". Il s'agit là, selon l'opinion des consultants, d'une question de design plutôt que d'une question de marché. Ils ajoutent qu'une telle question pourrait être réglée plus facilement à Montréal étant donné "l'espace limité" de la façade sur la rue Ste-Catherine. Les consultants recommandent, cependant, de "porter une attention particulière à l'aspect qu'apportera à la rue le projet McGill College, afin de l'intégrer au secteur environnant plutôt que de l'isoler".

Un certain nombre de participants se montrèrent d'ailleurs de cet avis lors des consultations publiques. M. Michael Gold, par exemple, de A. Gold & Sons Ltée fit remarquer qu'un aménagement "introverti" n'aiderait pas les marchands voisins mais que tous pourraient bénéficier d'un projet conçu de façon à favoriser l'interaction avec les rues avoisinantes.

La firme Larry Smith et Associés Ltée se pencha également sur la question de la qualité des magasins et des types de commerces qu'attirait la rue Yonge. Ils en conclurent que "ce qui doit et ne doit pas être permis sur une rue principale est une question complexe qui ne peut être tranchée à la satisfaction de tous les intéressés. Cependant, la décision peut dépendre des règles, des règlements et des arrêtés des municipalités locales. Dans la mesure où certains établissements de la rue Yonge sont utilisés à des fins controversées, toute objection du public doit être adressée à l'administration municipale régissant ces utilisations".

Enfin, la conclusion de l'étude portant sur l'impact économique du projet Cadillac Fairview entreprise pour le compte du Comité par la firme Larry Smith et Associés Ltée est que "l'impact positif à long terme de la mise en valeur proposée sera beaucoup plus important que tout effet négatif à court terme qu'elle pourrait produire et qui, de toute fa-

çon, serait de peu d'importance. La revitalisation du centre-ville profitera non seulement à la ville elle-même et à toute la population, mais aussi aux détaillants concurrents qui bénéficieront d'un accroissement important de la clientèle générée par la réalisation du projet "McGill College au centre-ville".

Un résumé de l'étude entreprise par la firme Larry Smith et Associés Ltée apparaît à la sous-section 5.3.2 de ce rapport final, tandis que le rapport intégral peut être trouvé dans le volume des documents de travail du Comité publiés avec ce rapport final.

#### 6.6.1.4 Recommandations du Comité

- 43) Le projet Cadillac Fairview devrait être conçu de telle sorte qu'il mette en valeur les rues avoisinantes et encourage l'interaction avec les magasins déjà existants du centre-ville.
- 44) Les différents magasins de rez-de-chaussée sur le nouveau site devraient avoir une porte donnant sur l'avenue.
- 45) Une attention toute spéciale devrait être apportée à l'apparence de l'avenue afin que le projet Cadillac Fairview s'intègre aux environs plutôt que de s'en isoler.

#### 6.7 Impact sur la circulation

Cette section fait partie du mandat original du Comité pour l'étude du projet de l'avenue McGill College. Cette question est abordée à la section 6.1 - Largeur et conception de l'avenue, aux sous-sections 6.1.1 - Circulation routière et 6.1.2 - Circulation piétonnière.

## 7. RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

### Largeur et design de l'avenue

#### Circulation des véhicules

- 1) La chaussée, non divisée, de l'avenue devra avoir une largeur de 40' au nord du boulevard de Maisonneuve et de 42' au sud du même boulevard.
- 2) Une artère à sens unique vers le sud d'une largeur de 22' entre les bordures du trottoir devra être construite entre les rues Ste-Catherine et Cathcart.
- 3) En face de la salle de concert, il faudra aménager une aire de transit d'une largeur de 8'.

#### Circulation piétonnière

- 4) La largeur du trottoir pour fins de circulation piétonnière, en dehors des espaces requis pour les arbres et le mobilier urbain devrait avoir un minimum de 12' et un maximum de 16' net.

#### Stationnement

- 5) Pour répondre aux besoins de la salle de concert, il est nécessaire qu'il existe au moins 1200 espaces intérieurs de stationnement, reliés à la salle de concert par voies souterraines et situés à distance de marche raisonnable.
- 6) Un guide de stationnement devrait être préparé pour les usagers de la salle de concert désignant clairement tous les espaces de stationnement disponibles dans le secteur, qu'ils soient accessibles par l'intérieur ou non.
- 7) Le stationnement devra être interdit, en tout temps, sur l'avenue McGill College même, du côté est, entre la porte d'accès du parc de stationnement intérieur de Les Terrasses jusqu'au boulevard de Maisonneuve, au nord, et jusqu'à la moitié du pâté, au sud.
- 8) Le stationnement devra être interdit des deux côtés de l'avenue, près des intersections, afin que les allées soient libérées pour permettre aux automobilistes de se ranger pour tourner aux intersections.

### Aspect visuel

- 9) Dans la mesure du possible, la vue vers le nord à partir de divers points le long de l'avenue McGill College devrait encadrer de façon symétrique la croix, le versant est de la montagne, la silhouette de l'hôpital Royal-Victoria, l'édifice du réservoir municipal et l'édifice de la faculté des Arts de l'Université McGill.
- 10) L'avenue devrait être assez large pour permettre une vue dégagée des éléments décrits à la recommandation précédente et les lignes des édifices doivent fermement encadrer ce paysage.
- 11) Les divers points de vue au sud de la rue Ste-Catherine, en particulier à partir de la plaza de la Place Ville-Marie, justifient certaines limites quant à la hauteur des nouveaux édifices du côté ouest de l'avenue.

### Ensoleillement et problèmes de vent

- 12) Les nouvelles constructions doivent être conçues de façon à permettre l'ensoleillement du trottoir du côté est de l'avenue, de la mi-avril à la fin août.
- 13) Les nouvelles constructions doivent utiliser les critères d'ensoleillement pour déterminer la masse et l'orientation des édifices et, permettre l'ensoleillement de l'avenue.
- 14) Il faudra encourager les édifices déjà construits sur le côté est de l'avenue, entre les rues Sherbrooke et Ste-Catherine, à augmenter l'animation de leur rez-de-chaussée pour tirer profit de l'ensoleillement.
- 15) Tous les nouveaux édifices devront faire l'objet d'études afin d'éviter que les secteurs soient trop sujets à des problèmes causés par le vent.

## Espaces publics

### Utilisation de l'espace et activités

- 16) La largeur des trottoirs devrait être de vingt à vingt-cinq pieds. Une zone de 12 à 16' serait destinée à la circulation piétonnière; une zone linéaire de 5' serait prévue pour les arbres et le mobilier urbain. Une zone-tampon de 3' serait également prévue, adjacente à la chaîne du trottoir.
- 17) Les espaces découverts, sur l'avenue, devraient favoriser les activités spontanées, de même que les événements planifiés.
- 18) On doit prévoir des espaces pour les rencontres, les promenades, et voir à ce que les gens puissent s'asseoir.
- 19) On doit insister sur l'utilisation de repères pour permettre à l'usager de s'orienter.
- 20) L'avenue ne devrait pas avoir de terre-plein (cette recommandation se fonde sur les études de la perspective, de la circulation des piétons et des automobiles, et sur la nature des activités qu'il est souhaitable de favoriser sur l'avenue).

### Aménagement paysager: plantation, mobilier urbain, repères et art urbain

- 21) On devrait border d'arbres les deux côtés de l'avenue McGill College.
- 22) Le secteur de la salle de concert, le square compris entre les rues Ste-Catherine et Cathcart ainsi que l'extrémité de l'avenue à l'entrée du campus de l'Université McGill sont trois endroits qui devraient être particulièrement bien aménagés pour mettre en évidence leur importance en tant que repère et permettre à l'usager de s'orienter.
- 23) Les oeuvres d'art, les sculptures, les fontaines, le mobilier urbain et l'aménagement paysager devraient être conçus et situés de façon à assurer une grande qualité et une bonne homogénéité.

- 24) Les oeuvres d'art devront être choisies avec la collaboration des propriétaires des immeubles et de spécialistes indépendants.
- 25) L'espace ouvert, l'esplanade de la Place de Industrielle-Vie, a une importance stratégique, face à la nouvelle salle de concert. Il faudra veiller à bien coordonner sa conception.
- 26) Il faudra établir et faire observer la réglementation d'une zone d'une largeur de 5 à 6' sur le trottoir pour le mobilier urbain et les autres accessoires nécessaires.
- 27) On doit songer à créer une place publique bien identifiée et bien entretenue sur le côté ouest de l'avenue, sous les murs de la Maison Molson.

### Édifices et espaces privés

#### Interrelations des édifices et leur profil sur l'avenue

- 28) La largeur utile recommandée pour l'avenue est de 90'. La hauteur recommandée du "mur d'encadrement", dans une proportion de 1:1 avec la largeur, est de 90'. La hauteur maximum permmissible est de 112', et la hauteur minimum de 45'.
- 29) De plus, il est recommandé que les lignes en surplomb existantes, décrivant "l'assise du mur d'encadrement", fassent partie du design de la nouvelle construction.

#### Vocation des édifices

- 30) Les constructions sur l'avenue McGill College devraient combiner les accès aux commerces de détail et aux bureaux pour créer une circulation piétonnière, comme c'est le cas au sud de la rue Ste-Catherine.

#### Espaces privés ouverts

- 31) On devrait encourager les propriétaires des édifices donnant sur l'avenue à intégrer leurs espaces ouverts aux concepts directeurs d'aménagement de l'ensemble afin de mieux participer à l'animation publique de l'avenir et à en améliorer le coup d'oeil.

## Inter-relations des édifices

### Voies souterraines et passerelles piétonnières

- 32) La Ville de Montréal doit continuer à interdire la construction de passerelles surplombant les principales artères de la ville.
- 33) Les développements dans le secteur McGill College devraient prévoir des inter-relations pratiques au réseau piétonnier souterrain de la ville.
- 34) Une voie souterraine de la Place Ville Marie à la rue Ste-Catherine est souhaitable. Elle devra faire l'objet d'une étude approfondie.
- 35) Les nouvelles interrelations doivent mettre en relief les besoins des piétons de s'orienter vers les repères et la relation de ces derniers au niveau de la rue.
- 36) Tous les édifices reliés au système souterrain doivent disposer de cartes du réseau entier et ainsi permettre aux piétons de s'orienter.

## La salle de concert

### Utilisation culturelle et commerciale du milieu

- 37) La salle de concert sur l'avenue McGill College devrait avoir son cachet propre et être facilement identifiable comme telle.
- 38) Il est essentiel de doter la salle de concert d'une entrée principale à la fois indépendante et bien démarquée sur l'avenue McGill College.

### Architecture de la salle de concert

- 39) La salle de concert devra avoir une solide identité visuelle, distincte des édifices commerciaux adjacents.
- 40) La salle de concert doit avoir le caractère propre à une institution culturelle importante dont la présence physique se manifeste puissamment au grand jour.

- 41) La salle de concert devrait avoir un hall avec une présence importante au niveau de l'avenue McGill College.
- 42) Il faudrait porter une attention particulière au fait que l'activité commerciale du secteur du boulevard de Maisonneuve intégré à l'emplacement ne porte pas ombrage à l'identité et à la qualité de la salle de concert.

#### Impact économique

##### Impact économique pour Montréal

- 43) Le projet Cadillac Fairview devrait être conçu de telle sorte qu'il mette en valeur les rues avoisinantes et encourage l'interaction avec les magasins déjà existants du centre-ville.
- 44) Les différents magasins de rez-de-chaussée sur le nouveau site devraient avoir une porte donnant sur l'avenue.
- 45) Une attention toute spéciale devrait être apportée à l'apparence de l'avenue afin que le projet Cadillac Fairview s'intègre aux environs plutôt que de s'en isoler.

## 8. SOLUTION D'AMÉNAGEMENT RECOMMANDÉE PAR LE COMITÉ

Les recommandations apparaissant à la section 7 de ce rapport final proviennent de l'analyse, par le Comité, des problèmes, des faits et des opinions qui lui ont été soumis par le public et les spécialistes qu'il a consultés. Se fondant sur leurs avis, le Comité et son architecte ont élaboré un ensemble de critères qu'ils suggèrent pour l'aménagement futur de l'avenue (section 8.1), ainsi qu'un plan pouvant les mettre en pratique (section 8.2).

### 8.1 Critères d'aménagement

#### 8.1.1 Introduction

Cette section énonce des critères d'aménagement permettant de mener à bien la planification et le développement de l'avenue McGill College. Ces critères proposent des règles d'aménagement précises lorsqu'il a été jugé possible de le faire. Lorsque différentes options d'aménagement peuvent conduire à des résultats tout aussi satisfaisants, on a plutôt établi des limites aux choix possibles.

On ne peut, cependant, établir de règles ni de limites sans avoir auparavant résolu les deux questions principales concernant l'aménagement de l'avenue: 1) le caractère global souhaité pour elle et 2) son tracé et sa largeur. Pour cette raison, des conclusions générales se rapportant à ces deux questions interreliées ont d'abord été présentées, établissant ainsi une base solide pour l'élaboration des critères de l'aménagement éventuel.

Les critères d'aménagement eux-mêmes sont ensuite présentés en deux parties: en premier lieu, l'avenue et le square et en second lieu, les éléments servant à individualiser l'avenue et le square. Dans la première section, on présente des critères ayant rapport à la chaussée, aux trottoirs et aux espaces publics ouverts (ou "squares") se trouvant au site no.7. La seconde section propose des critères d'aménagement pour chacun des sites.

#### 8.1.2 Caractère souhaité pour l'avenue

À cause de son emplacement au coeur du centre-ville de Montréal, l'avenue McGill College devrait être une rue à vocation nettement piétonnière et regrouper beaucoup des qualités que l'on retrouve sur les artères piétonnières les mieux connues de Montréal, telles que les rues Crescent, Saint-Paul et Sainte-Catherine. Vu le caractère unique et prestigieux de ses locataires et de ses espaces publics ouverts (les édifices et les terrains de l'Université McGill au nord, la salle de concert projetée et l'esplanade de la

Place Ville Marie à l'extrémité sud), nous croyons fermement que l'avenue devrait non seulement avoir un caractère qui lui est propre mais que ce dernier devrait refléter une tradition d'aménagement à vocation plus imposante que celle des rues voisines et être encore mieux adaptée aux besoins des citoyens.

Critères:

- a) L'avenue devrait être bien définie et encadrée par ses édifices, et la relation entre la largeur de l'avenue et la hauteur des édifices qui la bordent devrait créer un ensemble cohérent.
- b) Les nouveaux édifices doivent s'associer aux plus belles réussites architecturales de l'avenue afin de créer un ensemble harmonieux.
- c) Il faudrait inclure ou ajouter, s'il y a lieu, suffisamment de décorations et autres caractéristiques, pour l'agrément des piétons.
- d) La salle de concert doit avoir un lien plus direct avec l'avenue et les trottoirs par rapport aux autres édifices non publics. Toutefois, elle devrait quand même bien s'intégrer aux édifices qui l'entourent.
- e) Les tours devraient être érigées sur des surfaces qui respectent les lignes architecturales basses et les matériaux employés. Elles devraient être conçues de manière à s'intégrer à l'atmosphère qui se dégage de l'avenue.
- f) Des arbres et du "meublier urbain" devraient être disposés selon des principes qui renforceront la perspective globale de l'avenue.
- g) Tous les espaces libres publics vacants devraient être utilisés au maximum selon les principes susmentionnés, afin de donner à l'avenue McGill College la possibilité de devenir un point de mire urbain important pour le centre-ville de Montréal.

### 8.1.3 La largeur et l'emprise générales de l'avenue

Deux grandes questions conditionnent actuellement le choix entre les quatre solutions qu'a prévues l'architecte du Comité (à la page 76). Ce sont: i) faut-il ajouter un terre-plein au tracé final de l'avenue; et ii) jusqu'à quel point l'avenue doit-elle être encadrée et définie?

#### 8.1.3.1 Les terre-plein

Les terre-plein, comme ceux des principales artères, ou ceux des banlieues, tel celui du boulevard Dorchester à l'ouest d'Atwater, dont le but est d'amoindrir l'impact visuel de la chaussée, ne conviennent pas dans le cas qui nous occupe. Même s'il est plus approprié, un terre-plein comme celui sur University Avenue, à Toronto, ne conviendrait pas non plus. La longueur et la largeur de University Avenue, la vitesse de la circulation, et l'échelle des édifices institutionnels qui la bordent en font une nécessité. L'image qui s'en dégage est tout-à-fait cohérente. L'avenue McGill College ne partage toutefois aucune de ces caractéristiques et l'ajout d'un terre-plein viendrait brouiller son image. Enfin, il est souhaitable de dégager la perspective entre la montagne et la Place Ville Marie: en été, la présence d'arbres au milieu de la chaussée viendrait l'obstruer.

Si un terre-plein doit être construit, malgré les compromis que cela implique, il devrait au moins servir à quelque chose. Il ne reste donc qu'un choix possible: un terre-plein large, dans une avenue double où les trottoirs conservent de bonnes dimensions.

Des quatre choix qu'a énumérés l'architecte dans son rapport (à la page 76), il en reste deux: a) la double avenue à large terre-plein, ou b) une avenue élargie, sans terre-plein.

#### 8.1.3.2 Encadrement et définition de la largeur de l'avenue

L'encadrement et la définition de l'avenue McGill College dépend surtout de la possibilité de développer les terrains actuellement inoccupés ou sans vocation précise, surtout du côté ouest de l'avenue. L'avenue étant à 90', tous les sites offrant des possibilités de construction (sites 1-8) affichent un très fort potentiel pour étayer la rue et lui donner un caractère d'intimité. Tout particulièrement la propriété non développée sur le côté ouest de l'avenue face à la Place Mercantile (site no.2); le site de la future salle de concert (site no.4) et celui du centre Cadillac Fairview (site no.5) offrent la possibilité de construire des édifices de prestige, y compris la salle de concert qui bénéficierait largement d'un lien direct avec l'avenue McGill College. La Place Industrielle-Vie (le site no.3) devient une aire urbaine importante pour le centre-

ville. Il peut facilement accueillir de petits édifices sur sa périphérie qui viendraient alors renforcer et définir le trottoir et l'espace devant ces édifices. L'espace ouvert, au sud de la rue Sherbrooke sur le côté ouest de l'avenue (le site no.1) conviendrait, lui, à un petit édifice ou pourrait devenir un parc.

Depuis quelques mois, on a beaucoup parlé de l'hypothèse d'une largeur de 120' pour l'avenue: c'est plutôt un mythe. Une emprise de cette ampleur ne se trouve nulle part sur McGill College. C'est 115' qui en constitue la largeur maximale, et seulement à l'extrémité sud de l'intersection entre Ste-Catherine et l'avenue McGill College. On nous a fait remarquer à maintes reprises durant les consultations que la largeur, par elle-même, ne suffit pas à faire d'une rue une artère de prestige. De nombreux exemples peuvent être invoqués pour étayer cette thèse, (e.g. la rue Berri, dont l'ampleur ne réussit pas à en faire un espace urbain distinctif).

D'ailleurs, avec une largeur de 115', l'aménagement est problématique. La plupart des difficultés peuvent se résoudre avec une largeur de 90'. Prolonger ces 115' à la grandeur de l'avenue créerait de multiples problèmes d'urbanisme, dont la quasi impossibilité de construire une salle de concert de façon satisfaisante.

À 115 pieds, l'espace ouvert au sud de la rue Sherbrooke sur le côté ouest de l'avenue (site no.1), le terrain non développé au sud du site no.1, face à la Place Mercantile (site no.2) et la Place Industrielle-Vie ne se prêtent à aucune construction. D'autre part, la construction de la future salle de concert (site no.4) et du centre Cadillac Fairview (site no.5) s'y prêtent très peu. Il faudrait alors trouver une autre vocation au site no.4, puisque, d'après notre étude, la salle de concert ne pourrait s'y intégrer. Le site no.5 devrait passer d'un complexe à vocation multiple ou d'une construction importante, à un projet d'envergure beaucoup moindre. En plus de diminuer le nombre potentiel de locataires sur l'avenue McGill College, une rue de 115 pieds de largeur aurait pour effet d'éliminer aussi un grand nombre d'édifices qui pourraient en renforcer l'aspect vertical et faire de l'avenue McGill College un ensemble cohérent.

Les membres du Comité craignaient qu'un terre-plein planté d'arbres ne viennent faire écran et bloquer la vue sur la montagne, et cela, de plusieurs endroits de l'avenue. Le Comité a également conclu, après avoir consulté le public, son architecte et des urbanistes, qu'un terre-plein, comme moyen de marquer une division ou agrandir un espace urbain, n'est utile que pour les squares, les mails et les places publiques. Le Comité a reconnu de plus que les terre-plein peuvent servir à bien ordonner et à accélérer les voies de circulation.

Dans ses choix, le Comité s'est efforcé de privilégier la solution qui ferait de cette artère une avenue de prestige. Une avenue, selon lui, s'inscrit principalement dans un plan rectiligne. Même à l'échelle de l'avenue McGill College, un terre-plein ne réussirait qu'à séparer ses éléments constituants plutôt qu'à les inter-relier. Il n'était pas question non plus de choisir un aménagement qui favoriserait l'accélération de la circulation, ce qui en ferait une artère à vocation automobile.

Des considérations pratiques, autres que celles relevant du seul design, ont eu leur influence: l'entretien des rues n'est pas un mince problème à Montréal. Nos terre-plein ont tendance à perdre leur pelouse et à se couvrir de rebuts. Les plantes et les fleurs n'y sont pas à l'aise et l'aspect de nos terre-plein, en général n'en encourage pas leur aménagement dans un secteur destiné à servir d'adresses prestigieuses et de refuge agréable pour le piéton. L'histoire de certains de nos terre-plein à Montréal, par exemple ceux des boulevards Pie-IX et St-Joseph, nous rappelle que plusieurs sont finalement enlevés ou grandement diminués au profit de l'élargissement de la chaussée.

La conclusion du Comité, après avoir tenu compte du point de vue pratique et de l'aspect design, est qu'un terre-plein ne convient pas à l'avenue McGill College.

Une avenue de 90', sans terre-plein central mais présentant de larges trottoirs paysagés, réunirait le mieux les caractéristiques souhaitées que nous venons de décrire.

Il faut souligner qu'une avenue de cette largeur pourrait facilement accommoder la circulation automobile et piétonnière, de même que les immeubles futurs et les espaces ouverts le long de l'avenue, tout en lui donnant l'encadrement et la définition nécessaires à une rue vraiment prestigieuse.

#### 8.1.4 Critères d'aménagement

La liste des principes d'aménagement et de recommandations qui suit se rapporte à une avenue McGill College d'une largeur de 90', sans terre-plein central, et présentant les caractéristiques qui, selon ce rapport final, sont nécessaires à l'aménagement d'une avenue prestigieuse. Se fondant sur les points établis par le Comité et son architecte, ils ont été pensés de telle sorte que le caractère de l'avenue soit sauvegardé et que les conditions essentielles au sain développement du secteur soient respectées par tous les projets futurs. Nous avons classé ces critères en deux parties principales:

- 1) L'avenue et le square; et
- 2) Les éléments qui individualisent l'avenue et le square

##### 8.1.4.1 L'avenue et le square

Les critères concernant l'aménagement de l'avenue et du square se divisent en trois parties: i) la chaussée; ii) les trottoirs et iii) le square (site no.7).

##### i) La chaussée

La chaussée devrait être suffisamment large pour accommoder la circulation automobile et permettre le stationnement sans causer d'embouteillages. Les critères relatifs à l'aménagement de la chaussée comprennent:

- a) une chaussée simple mesurant 40' d'une chaîne de trottoir à l'autre au nord du boulevard de Maisonneuve, et 42' d'une chaîne de trottoir à l'autre, entre le boulevard de Maisonneuve et la rue Ste-Catherine;
- b) une chaussée simple, à sens unique vers le sud, mesurant 22' d'une chaîne de trottoir à l'autre, entre les rues Ste-Catherine et Cathcart;

- c) une aire de transit d'une largeur de 8', à même le trottoir, devant la salle de concert;
- d) aucun stationnement, des deux côtés de l'avenue, devant la salle de concert;
- e) aucun stationnement à l'approche des intersections nécessitant une voie de circulation normale supplémentaire ou une voie pour les virages;
- f) aucun stationnement à moins de 40' de toute autre intersection et de l'entrée du stationnement intérieur de Les Terrasses;
- g) aucun stationnement entre les rues Ste-Catherine et Cathcart;
- h) aucun stationnement sur toute l'avenue aux heures de pointe;
- i) aucun stationnement entre la rue Ste-Catherine et le boulevard de Maisonneuve lors des concerts.

ii) Les trottoirs

Les trottoirs doivent permettre au piéton de circuler agréablement et stimuler son intérêt. Les critères concernant l'aménagement des trottoirs comprennent:

- j) une largeur totale de 24' de la façade des immeubles à la chaîne de trottoir;
- k) ils devraient être bordés d'une seule rangée d'arbres robustes plantés à tous les 20 ou 25' afin de donner du caractère à la rue, de stimuler l'intérêt et d'offrir une protection contre le soleil et le vent;
- l) on ne devrait planter que des arbres adultes afin que l'effet puisse être sensible immédiatement;
- m) les bacs devraient être surélevés par rapport au niveau du trottoir pour empêcher l'accumulation de sel; ils devraient être assez spacieux pour que l'arbre reste en bonne santé. On devrait remplir les bacs de terreau à forte densité;

- n) toutes les plantes, le mobilier urbain et les accessoires devraient se trouver dans une zone rectiligne large de 5' et parallèle à la chaîne de trottoir;
- o) cette zone devrait se trouver à 4' de la chaîne de trottoir;
- p) la surface des trottoirs devrait être faite d'un matériau résistant et se distinguer des trottoirs ordinaires par les matériaux, la texture et/ou le motif;
- q) la bordure des trottoirs et des bacs devrait être faite de granit résistant, et avoir une hauteur de 6" et une largeur de 8";
- r) le mobilier urbain devrait se composer de lampadaires pour la rue et pour le trottoir, des bancs publics et de boîtes à rebuts. On ne devrait installer des bancs que dans certains secteurs bien déterminés.

iii) Le square (site no.7)

Le site no.7, entre les rues Ste-Catherine et Cathcart, devrait être aménagé en square public pour offrir un panorama agréable à l'extrémité sud de l'avenue et établir un lien entre le square, au niveau de la rue, et l'esplanade surélevée de la Place Ville Marie. Les critères d'aménagement pour ce site devraient comprendre les suivants:

- s) des trottoirs plus larges rejoignant la chaussée simple et centrale, d'une largeur de 22', à sens unique vers le sud, délimitant un espace libre servant de square;
- t) des rangées d'arbres adultes, plantés de façon symétrique, comme ceux utilisés sur les trottoirs au nord de la rue Ste-Catherine;
- u) le design doit donner une impression d'espace dégagé. Des fontaines et des sculptures, par exemple, pourraient être disposées de façon à accentuer cet impression de dégagement.

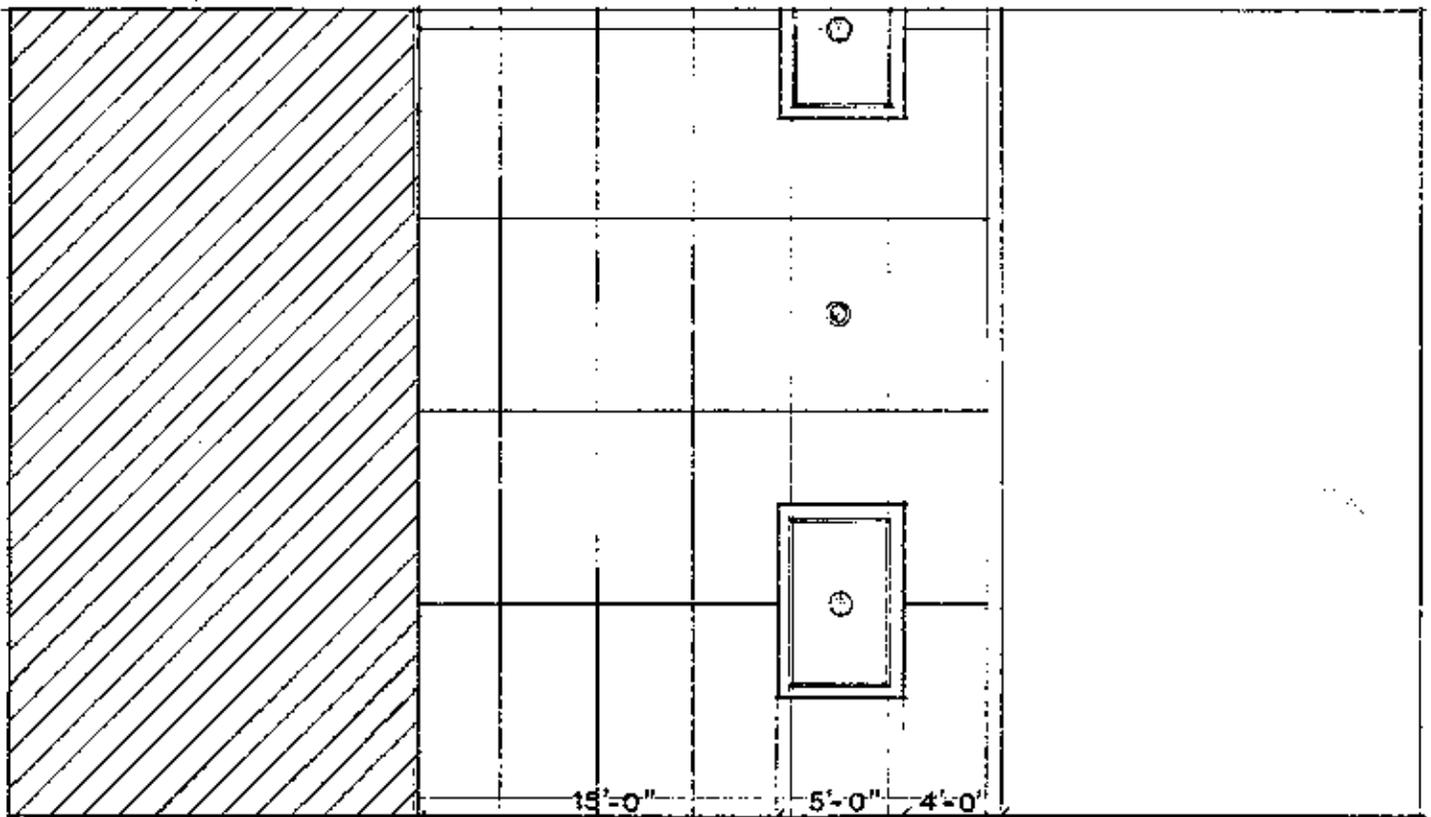
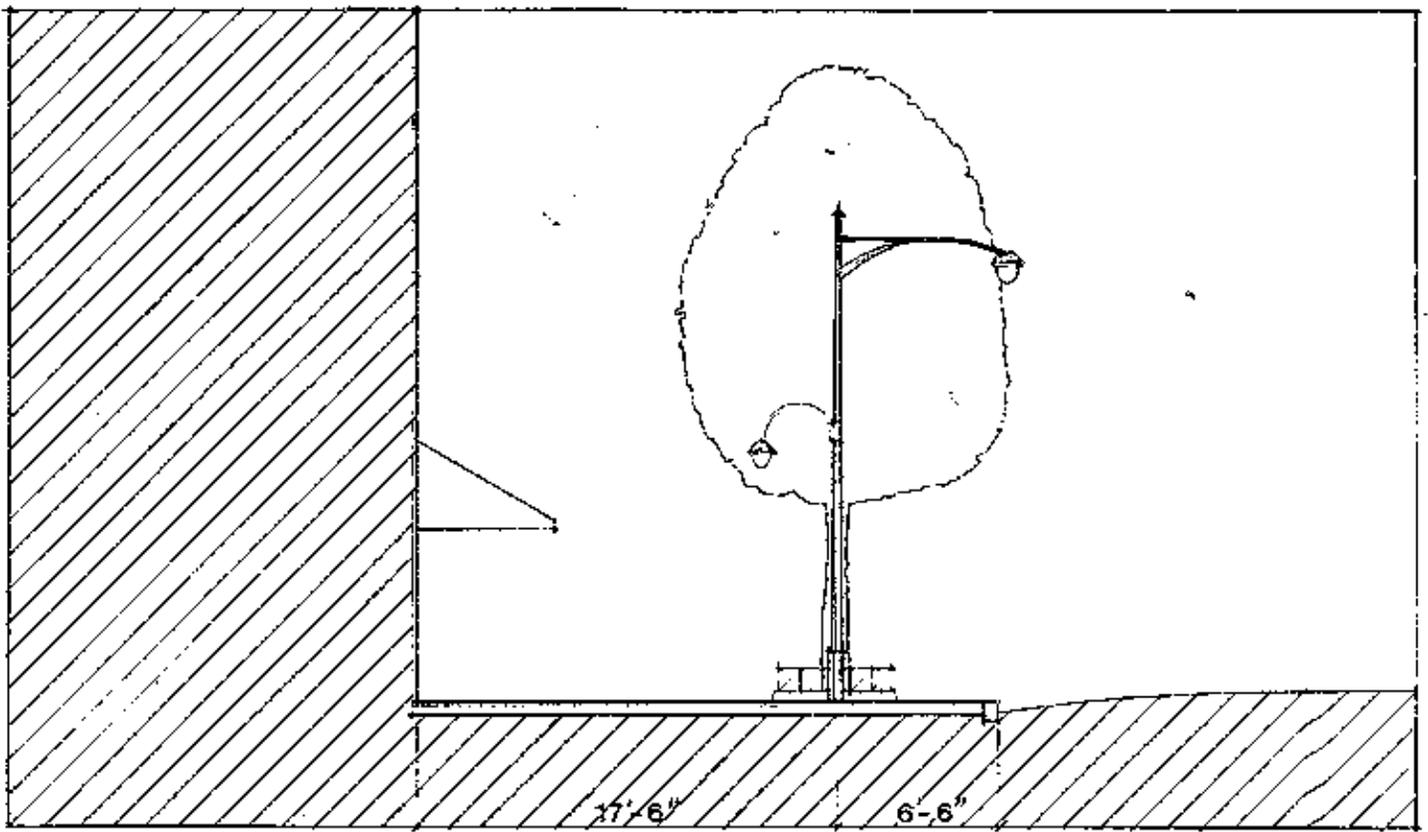


fig. 28 Plan et Élévation du trottoir Archives de la Ville de Montréal

- v) d'autres éléments pourront venir donner un caractère spécial à cet espace et lui permettre de servir de lien entre les deux axes de l'avenue.

#### 8.1.4.2 Définitions des éléments

L'avenue est définie par les édifices qui la bordent et par la façon dont les espaces libres adjacents s'y rattachent. La vocation de chacun des sites est indiquée: soit pour construction ou pour l'aménagement en espaces libres et des critères très précis pour leur développement sont proposés.

##### 8.1.4.2.1 Espaces libres: jardins publics et esplanades

Le site no.1, du côté ouest de l'avenue, au sud de la rue Sherbrooke, face à la Place Mercantile, pourrait être transformé en un parc public muré, ou on devrait y construire un immeuble. Voici les principes de design à faire respecter pour ce site:

- a) il devrait être nettement séparé du trottoir et limité par des haies, des clôtures et des murets;
- b) il devrait être à l'air libre;
- c) il doit être accessible au public par la rue Sherbrooke et l'avenue McGill College, 24 heures sur 24;
- d) toutes les parties du parc devraient être visibles du trottoir;
- e) le parc ne devrait pas obstruer la vue du mur de pierre latéral de la Maison Molson;
- f) si on décidait de construire un édifice sur cet emplacement, la nouvelle construction devrait s'intégrer pleinement à ce monument historique que constitue la Maison Molson. Toute nouvelle construction doit préserver cet édifice et le mettre en valeur.



fig. 29 L'entrée des garages de stationnement de la Place Ville-Marie présente un malheureux et inélégant aboutissement au square formé par les rue Ste-Catherine et Cathcart, et par l'édifice de la Confédération et le Centre Capitol.



fig. 30 Les escaliers étroits menant vers l'esplanade de la Place Ville-Marie n'incitent pas les piétons à s'y rendre.

Il faut clairement établir que le site no. 3, la Place Industrielle-Vie, présente un square appartenant à la propriété privée, mais accessible pour tous. Il doit:

- g) se distinguer clairement de l'espace public du trottoir, soit par un muret, un escalier, ou peut-être en modifiant le matériau de surface;
- h) offrir un accès direct de l'avenue McGill College;
- i) encadrer le square par des pavillons aux quatre coins qui déterminent les limites de la propriété et entourent l'entrée principale de l'édifice;
- j) toutes les parties du square devraient être visibles du trottoir.

Le site no. 6, sur le côté est de l'avenue, entre la Banque d'Épargne et Les Terrasses, pourrait aussi être transformé en parc, comme le site no. 1, au sud de la rue Sherbrooke, sur le côté ouest de l'avenue. Étant donné qu'il n'y a rien d'historique à préserver sur son périmètre, on pourrait aussi y construire un édifice. On peut lire, dans la sous-section qui suit, les recommandations de l'architecte dans ce cas.

Les escaliers venant de la Place Ville Marie, soit le site no. 8, devraient être transformés en jardin public afin de donner une meilleure perspective à l'extrémité sud de l'avenue (avec le site no. 7) et d'établir un lien cohérent plus clair avec l'aménagement de toute l'avenue. Les critères d'aménagement pour ce site sont les suivants:

- k) la possibilité du réaménagement de l'entrée du stationnement intérieur de la Place Ville Marie de façon à ce que le mur devienne la base du jardin situé au-dessus;
- l) la modification de la voie d'accès des piétons au niveau supérieur afin de ne pas obstruer la perspective de l'espace au-dessus;

- m) l'apport d'éléments architecturaux et paysagers (y compris des fontaines) pour créer un jardin ouvert clairement délimité du reste de l'esplanade;
- n) des espaces ouverts ou un belvédère d'où regarder le flanc de la montagne, l'édifice de la Faculté des Arts de McGill et l'avenue bordée d'arbres qui y mène.

#### 8.1.4.2.2 Édifices

D'une façon générale, les édifices sur l'avenue McGill College devraient se conformer aux critères suivants:

- a) conserver des proportions rue-édifices traditionnelles, en construisant à partir de la limite de la propriété, sauf là où les droits de passages sont nécessaires (c'est-à-dire, sans retrait au niveau du sol);
- b) profiter des réseaux souterrains déjà existants, surtout lorsqu'ils peuvent relier les édifices entre eux;
- c) les passerelles piétonnières qui réduisent l'espace piétonnier sur les rues publiques ou bloquent la perspective devraient être interdites;
- d) autant que possible, on devrait encourager l'installation de boutiques de services ou de vente au détail à locataire unique pour attirer le piéton. Ces boutiques devraient avoir un accès direct sur le trottoir afin de favoriser l'animation de ce secteur;
- e) conserver un lien visuel entre la rue et l'intérieur des immeubles grâce à des ouvertures (portes, fenêtres, vitrines) composant au moins 50% de la façade;
- f) soulever davantage l'intérêt visuel du piéton grâce à des ornements architecturaux en proportions avec le trottoir;
- g) suggérer l'encadrement vertical de la perspective sur l'avenue par des corniches et des lignes d'ornementation en harmonie avec celles existant déjà;
- h) permettre un ensoleillement du trottoir selon les normes existantes définies plus loin;
- i) construire des immeubles du côté ouest de l'avenue de façon à ce que la masse principale, à l'exception des tours, n'ombrage pas le trottoir est à midi, entre les équinoxes.

Toute nouvelle tour du côté ouest ne devrait d'aucune façon projeter son ombre sur le trottoir est (à midi, en juin et juillet), pour respecter les critères établis par la construction de la Place Industrielle-Vie. Cela ferait que la hauteur des édifices devrait être fonction de leur éloignement par rapport à la rue. Ainsi, pour une tour à 70' de l'avenue (comme c'est le cas de la Place Industrielle-Vie), la hauteur maximale serait de 330'. Plus l'édifice est proche de l'avenue, plus la hauteur maximale en est réduite. De plus, le volume de la tour devrait faire en sorte que l'édifice ne porte pas ombrage sur plus de 50% du pâté de maisons, entre les équinoxes et ce, vers le milieu de la journée.

Le site no. 2, propriété non développée sur le côté ouest, au sud de la Maison Molson, et face à la Place Mercantile, devrait être aménagé en immeuble en répondant aux critères suivants:

- j) il devrait être construit à la limite de la propriété donnant sur l'avenue McGill College;
- k) l'entrée principale devrait donner sur l'avenue McGill College;
- l) la hauteur maximale du front de façade devrait être de 100' au-dessus du niveau du sol, et un minimum de 60', pour s'harmoniser avec le pavillon Strathcona, du côté est de l'avenue.
- m) une ligne de corniches devrait être établie à la hauteur de la façade;
- n) il ne devrait y avoir de construction en retrait qu'au delà de la hauteur minimale de la façade;
- o) les nouvelles constructions devraient sauvegarder ces édifices et s'harmoniser à eux, vu la richesse historique et architecturale qu'ils donnent à l'avenue.

Il devrait y avoir des pavillons aux extrémités du site no. 3, celui de la Place Industrielle-Vie, de chaque côté de l'entrée de la tour principale, délimitant l'espace sur l'avenue. Ces pavillons devraient:

- p) avoir une façade d'une hauteur d'au moins 30' à l'extrémité sud est du site;
- q) intégrer une entrée de métro dans le pavillon sud;

Le site no. 4, la salle de concert, devrait se conformer à tous les critères généraux énoncés pour les édifices, mais on suggère toutefois l'exception suivante:

r) un prolongement n'atteignant pas plus que 12' de la largeur du trottoir, commençant à au moins 20' au-dessus du trottoir et mesurant au plus 80'

De plus:

s) l'entrée principale de la salle de concert devrait donner sur l'avenue McGill College;

t) il devrait y avoir un vaste espace public, comprenant les guichets, au rez-de-chaussée;

u) on devrait prendre en considération l'installation de commerces de vente au détail au rez-de-chaussée le long du boulevard de Maisonneuve;

v) le caractère, les matériaux utilisés et le traitement architectural devraient distinguer la salle de concert de tous les édifices voisins;

w) la façade devrait mesurer au moins 60' de hauteur et pas plus 120';

Les critères énoncés pour le site no.5 indiquent qu'un nouvel aménagement de Cadillac Fairview devrait:

x) avoir une façade d'au moins 60' et d'au plus 100';

y) garder une ligne de corniches qui se prolonge comme celle de la Banque d'Épargne situé en face;

z) être aménagé avec des boutiques s'ouvrant sur l'avenue;

aa) avoir, si un complexe comportant des tours est construit, une entrée sur l'avenue McGill College;

bb) compter un retrait de 30' pour la tour, au-dessus de la ligne de 100' de l'avenue pour totaliser un retrait total de 120' de la façade de l'édifice du côté est de l'avenue;

cc) être conçu de façon à ce que les tours observent les critères d'ensoleillement énoncés;

dd) permettre à la partie centrale de la façade d'une tour donnant sur l'avenue McGill College d'empiéter de 15' sur la limite de 30' de retrait;

Le site no.6 soit le terrain situé entre La Banque d'Épargne et Les Terrasses sur le côté est de l'avenue, devrait devenir le site d'un édifice ouvert sur l'avenue ou un parc public. Les critères sont les suivants:

- ee) toute nouvelle construction devrait sauvegarder la cohérence d'aménagement de La Banque d'Épargne;
- ff) La Banque d'Épargne peut être intégrée à un projet plus grand, mais on devrait préserver l'identité de cet édifice en tant que repère sur l'avenue.

## 8.2 Proposition d'aménagement

### 8.2.1 Présentation

Fondé sur l'analyse générale des conditions existantes et possibles, ce rapport final définit les critères et les recommandations qui nous semblent les mieux adaptés à l'aménagement de l'avenue McGill College. On a choisi de les formuler de façon explicite lorsque c'était possible; lorsque plusieurs types d'aménagement étaient également possibles, ce sont des limites plutôt que des principes qui ont été formulées.

De telles recommandations ne peuvent cependant pas épuiser toutes les possibilités et les caractéristiques générales, passées et présentes de l'avenue McGill College quant à son aménagement éventuel. Nous avons donc présenté une proposition d'aménagement destinée à fournir une représentation visuelle de ce par quoi elles peuvent créer un espace urbain vivant, agréable et cohérent. Comme toute mise en forme du rapport est susceptible d'interprétations, les critères retenus ont été énumérés à titre de notes explicatives de ces illustrations. Suit enfin une conclusion descriptive qui spécifie les aspects du projet d'aménagement proposé qui ne peut être clairement décrit par de tels dessins.

### 8.2.2 Critères sous-tendant la proposition

On a eu recours aux critères suivants pour illustrer le projet d'aménagement. Ils sont formulés dans la section 8.1 pour une avenue de 90' d'emprise, sans terre-plein, et en fonction des thèmes jugés importants pour que le caractère de l'avenue soit véritablement attrayant. Comme pour les critères d'aménagement, ils ont été regroupés en deux catégories principales: a) l'avenue et le square (y compris la chaussée, les trottoirs et le square public), et b) les éléments contribuant à définir l'avenue et le square (les espaces libres et les immeubles qui délimitent les rues).

### 8.2.2.1 L'avenue et le square

#### i) La chaussée:

- o on a prévu une chaussée simple de 40' de largeur entre Sherbrooke et de Maisonneuve; et de 42' de largeur entre de Maisonneuve et Ste-Catherine;
- o une chaussée simple à sens unique en direction sud de 22' de largeur entre Ste-Catherine et Cathcart, et
- o une aire de transit large de 8' à même la bordure du trottoir, sur une longueur de 110' en face de la salle de concert.

#### ii) Les trottoirs:

- o les trottoirs mesurant 25' de largeur entre Sherbrooke et de Maisonneuve;
- o les trottoirs ont 24' de largeur entre de Maisonneuve et Ste-Catherine;
- o des arbres adultes sont placés à 24' d'intervalle, d'un tronc à un autre, en rangées continues;
- o des arbres ont été placés dans des bacs de 5' sur 8' enclos dans des bordures de granit surélevées de 6";
- o les bacs sont disposés dans une zone linéaire large de 5' placée 4' en retrait de la chaîne de trottoir;
- o "le mobilier de rue" (lampadaires, paniers à rebuts, parcomètres) se situe en entier dans cette zone linéaire large de 5'.

#### iii) Le square, entre les rues Ste-Catherine et Cathcart (site no. 7):

- o les trottoirs se prolongent jusqu'à la chaussée unique, centrée, large de 22' en direction sud, dégagant ainsi un espace important à désigner comme square;
- o des rangées d'arbres adultes sont plantés à tous les 24' au centre des deux trottoirs;
- o quatre fontaines sont placées aux angles des trottoirs pour ajouter vie, identité et personnalité à ce square, tout en délimitant la surface;

- o quatre grands arbres particulièrement attrayants sont disposés au centre du square pour en mieux faire apprécier la beauté;
- o les éléments internes du square sont disposés de façon à constituer une médiation formelle entre les deux principaux axes de l'avenue.

#### 8.2.2.2 Éléments de définition (pour chaque site)

##### i) Espaces libres (jardins et esplanades):

- Site no. 1: (au sud de la rue Sherbrooke, sur le côté ouest de l'avenue, près de la Maison Molson) aménagé en jardin public clôturé. Les critères le concernant incluent:
  - o le fait de laisser à l'air libre la portion en pierre taillée du trottoir de la Maison Molson;
  - o des murs et des haies pour bien délimiter le parc du trottoir tout en permettant de voir à partir du trottoir, et
  - o une fontaine pour ajouter caractère et identité spécifiques à ce site.
- Site no. 3: (la Place Industrielle-Vie) on suggère d'en faire une esplanade privée clairement délimitée. Les critères le concernant incluent:
  - o le fait de le distinguer du trottoir à l'aide de marches et de murets;
  - o des pavillons à chaque coin pour encadrer l'immeuble, identifier les coins de l'esplanade et créer une transition à l'échelle de l'avenue - ces pavillons pourront servir de voie d'accès au métro et accueillir un restaurant;
  - o une fontaine au centre de l'esplanade.
- Site no. 6: (entre la Banque d'Épargne et Les Terrasses, sur le côté est de l'avenue): on l'aménagerait en immeuble. On trouvera les critères pertinents à la rubrique "immeubles".
- Site no. 8: (les escaliers de la Place Ville Marie) on l'a modifié pour en faire un jardin public qui termine de façon plus harmonieuse, la perspective au sud de l'avenue et qui présente un lien plus direct avec le schéma général d'aménagement de l'avenue. Les critères prévoient de:

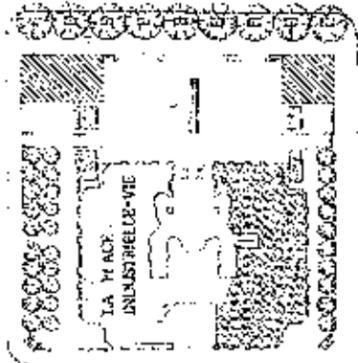
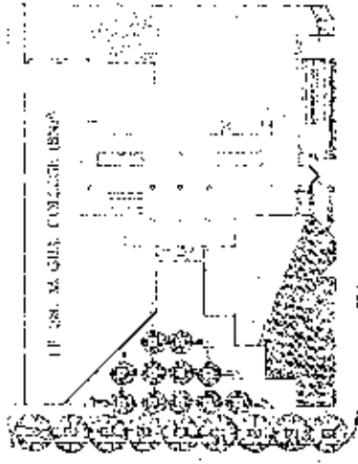
- o réaménager et rétrécir l'entrée de garage de la Place Ville Marie sans pour autant en réduire l'accès, ce qui pourrait permettre de créer un meilleur fond visuel du site no. 7 et du jardin qui le domine.
- o modifier l'accès au niveau supérieur pour mieux faire voir l'espace du haut et améliorer la liaison au square (site no. 7) et;
- o y aménager des murs, des fontaines et des haies créant un jardin en plein air qui soit clairement distinct du reste de l'esplanade de la Place Ville Marie.

ii) Immeubles:

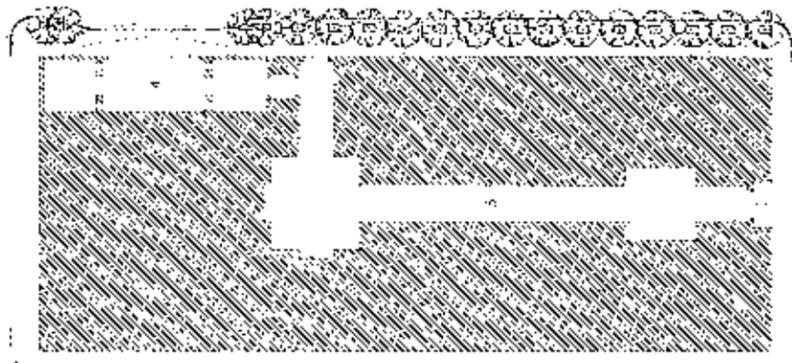
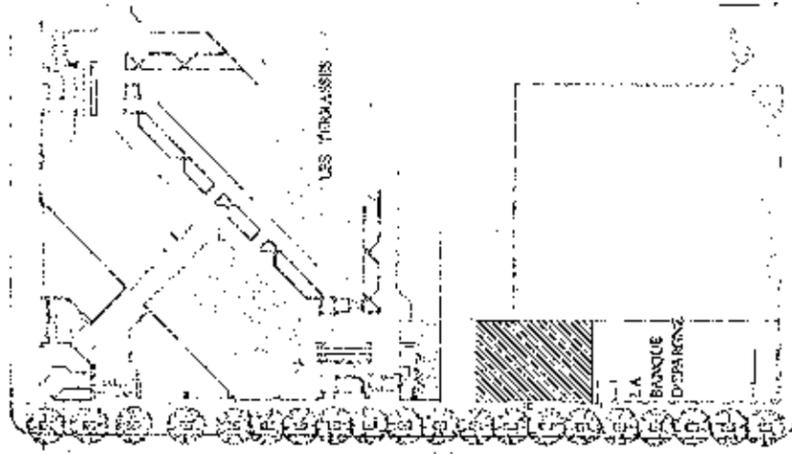
Comme les plans d'aménagement sont sujets à plusieurs solutions possibles, les critères servant à la présente proposition s'en tiennent simplement aux conditions générales établies pour un aménagement réussi de l'avenue.

Les immeubles proposés pour l'avenue sont orientés de façon schématique, tant sur les plans que sur les études isométriques, pour simplement suggérer la façon dont l'information regroupée dans les critères d'aménagement peut définir le caractère et l'effet global que pourrait présenter l'avenue dans sa forme achevée.

AVENUE PRESIDENT KENNEDY

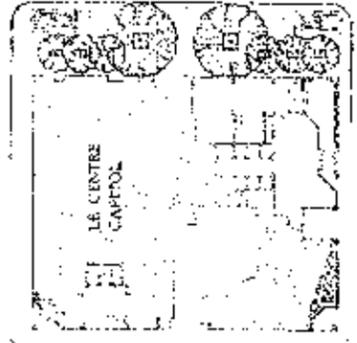
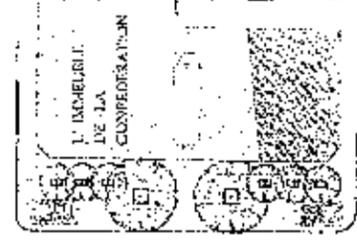


BOULEVARD DE MAISONNEUVE

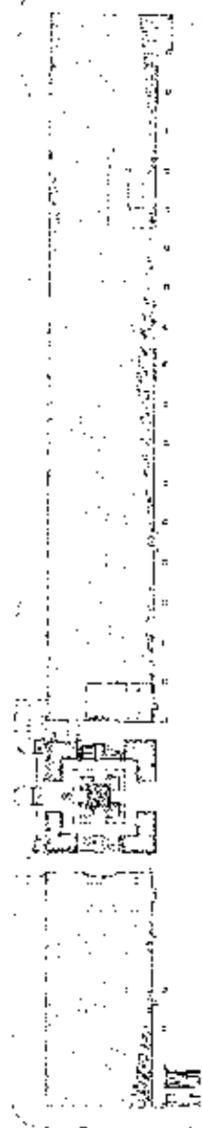


AVENUE MANSEFIELD

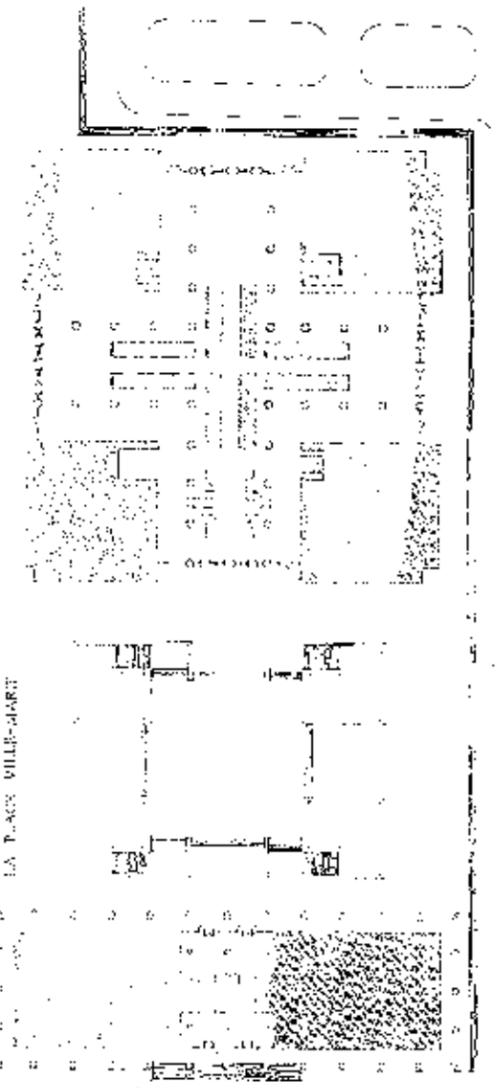
BOULEVARD STE. CATHERINE



BOULEVARD CATHIQUART



BOULEVARD VILLE-MART



BOULEVARD DE RECHERCHES

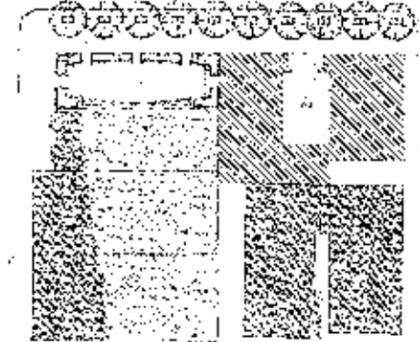
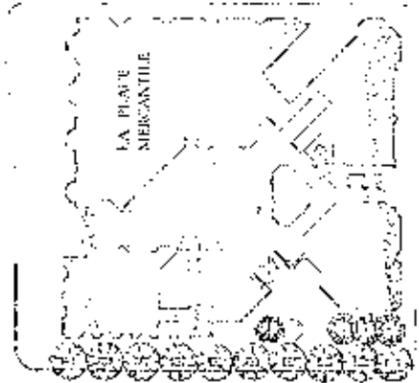


PROPOSITION D'AMENAGEMENT URBAIN  
AVENUE MCGILL COLLEGE



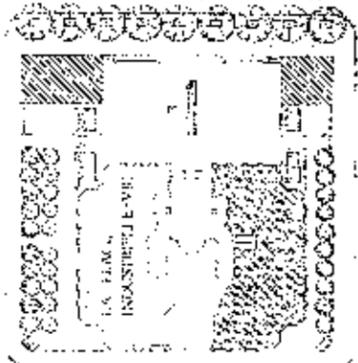
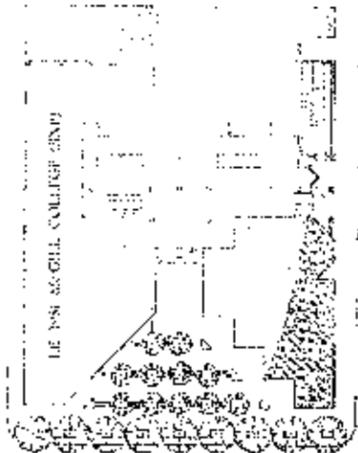
UNIVERSITÉ MCGILL

rue STURDEONNE

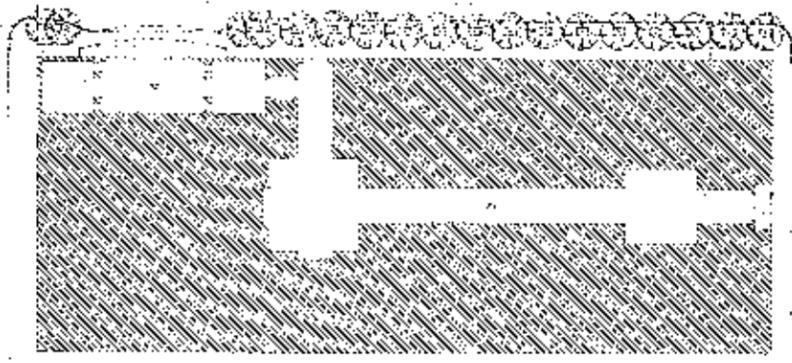


rue MANFIELD

rue PRESIDENT KENNEDY

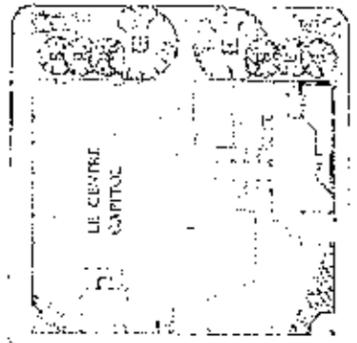
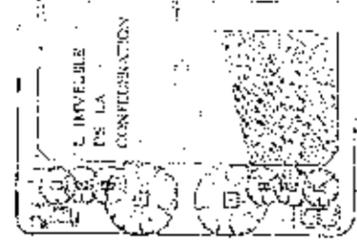


rue DE MAISONNEUVE

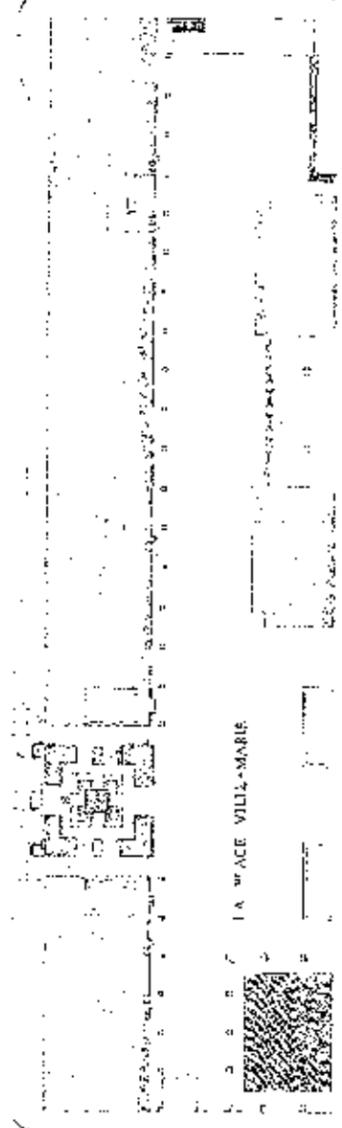


rue MANFIELD

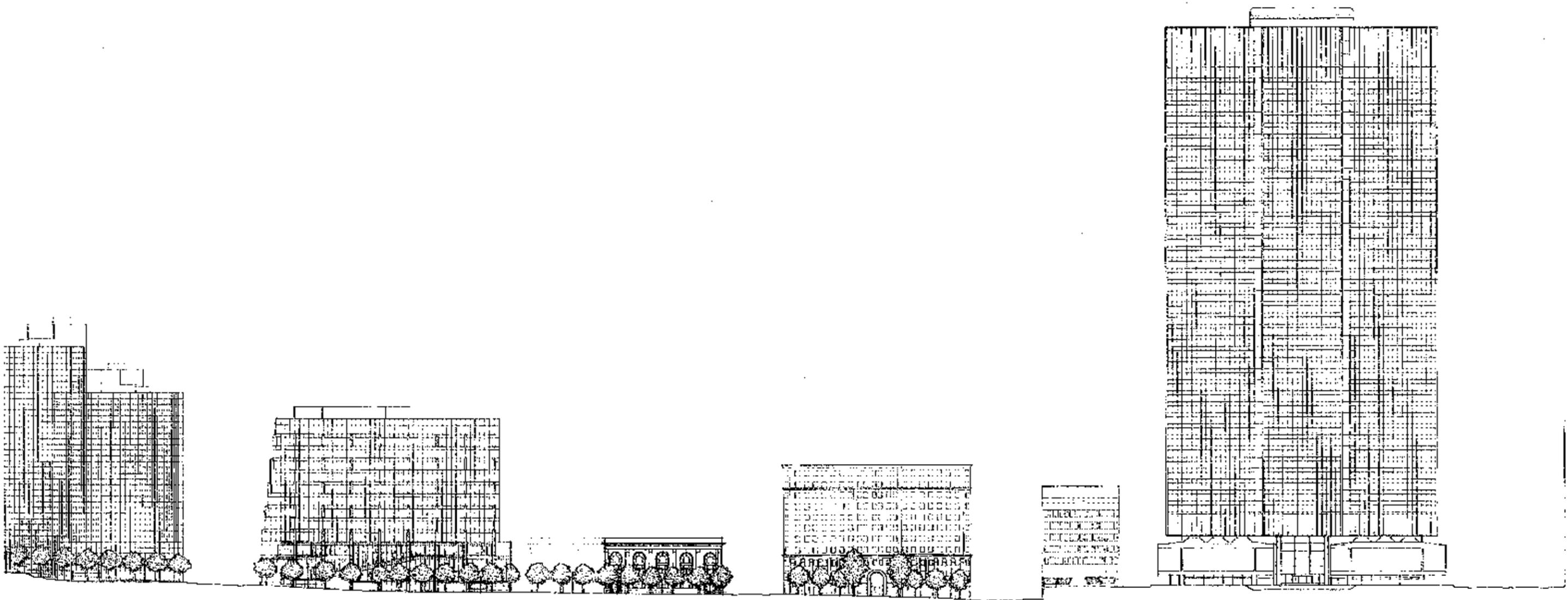
rue ST- CATHERINE



rue LAURENT



LA PLACE VILLI-MARIE



1981 MCGILL COLLEGE (BNP)

BOULEVARD  
DE MAISONNEUVE

LES TERRASSES

6

LA BANQUE D'ÉPARGNE

RUE  
ST-ÉTIENNE

7

L'IMMEUBLE DE LA CONFÉDÉRATION

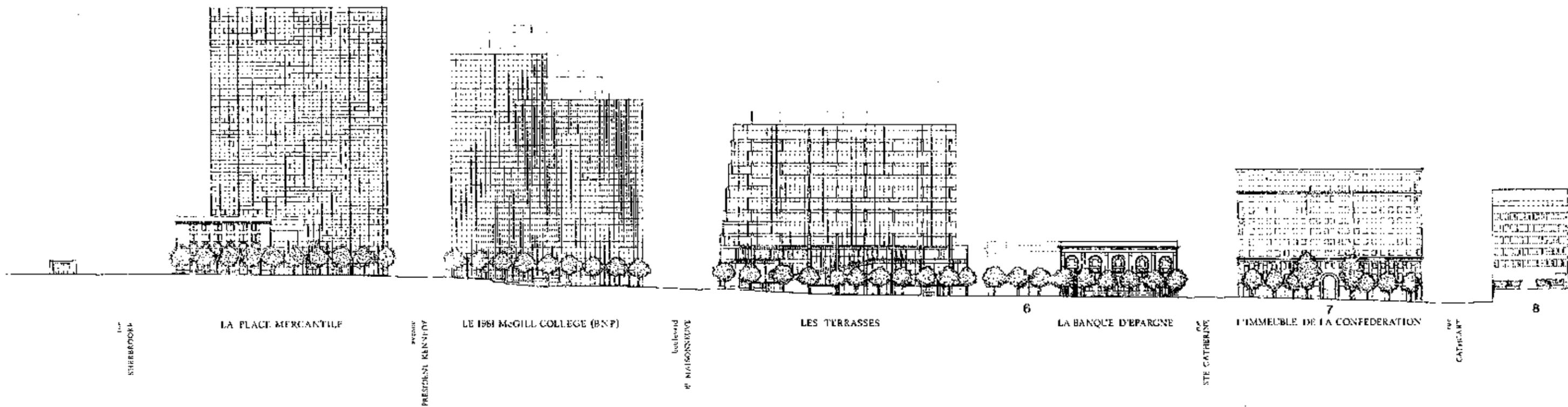
RUE  
CATHÉDRALE

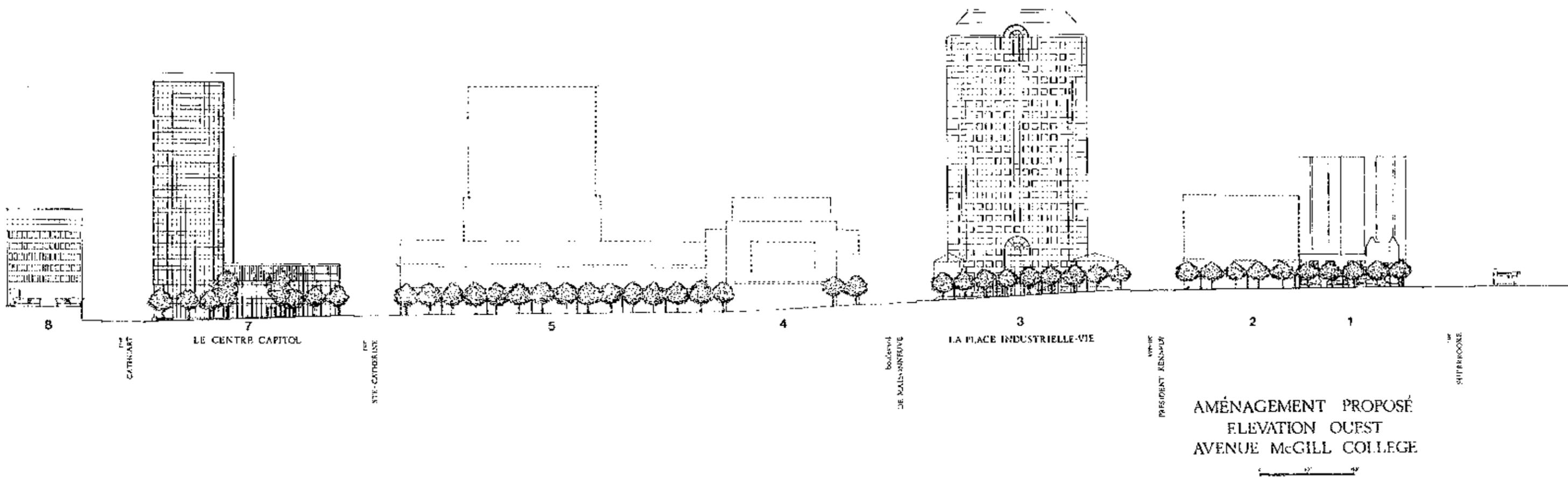
8

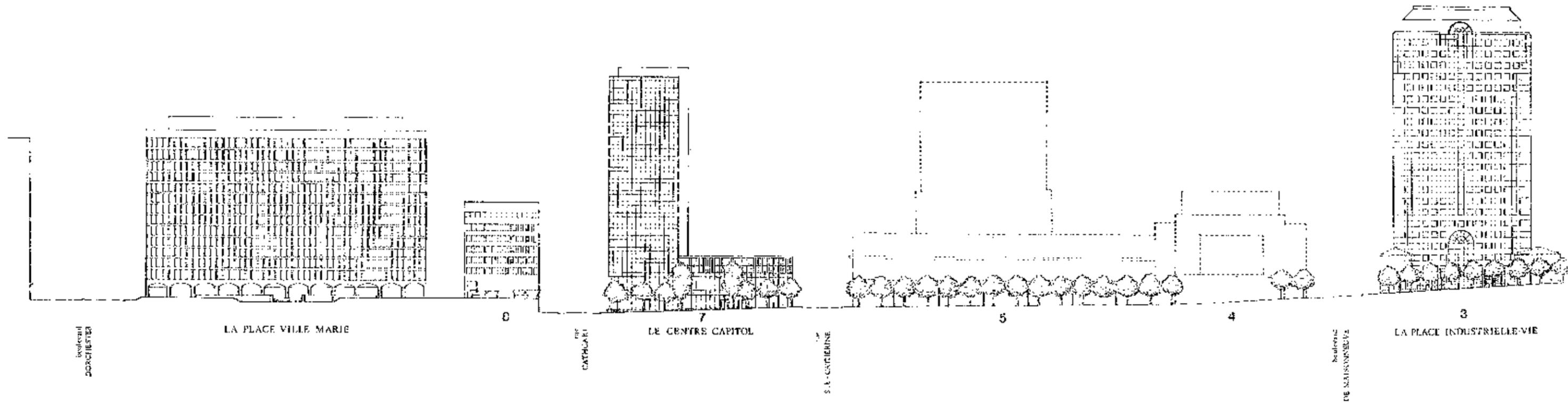
LA PLACE VILLE MARIE

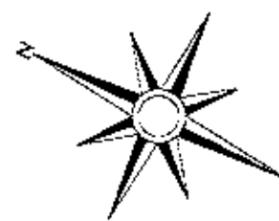
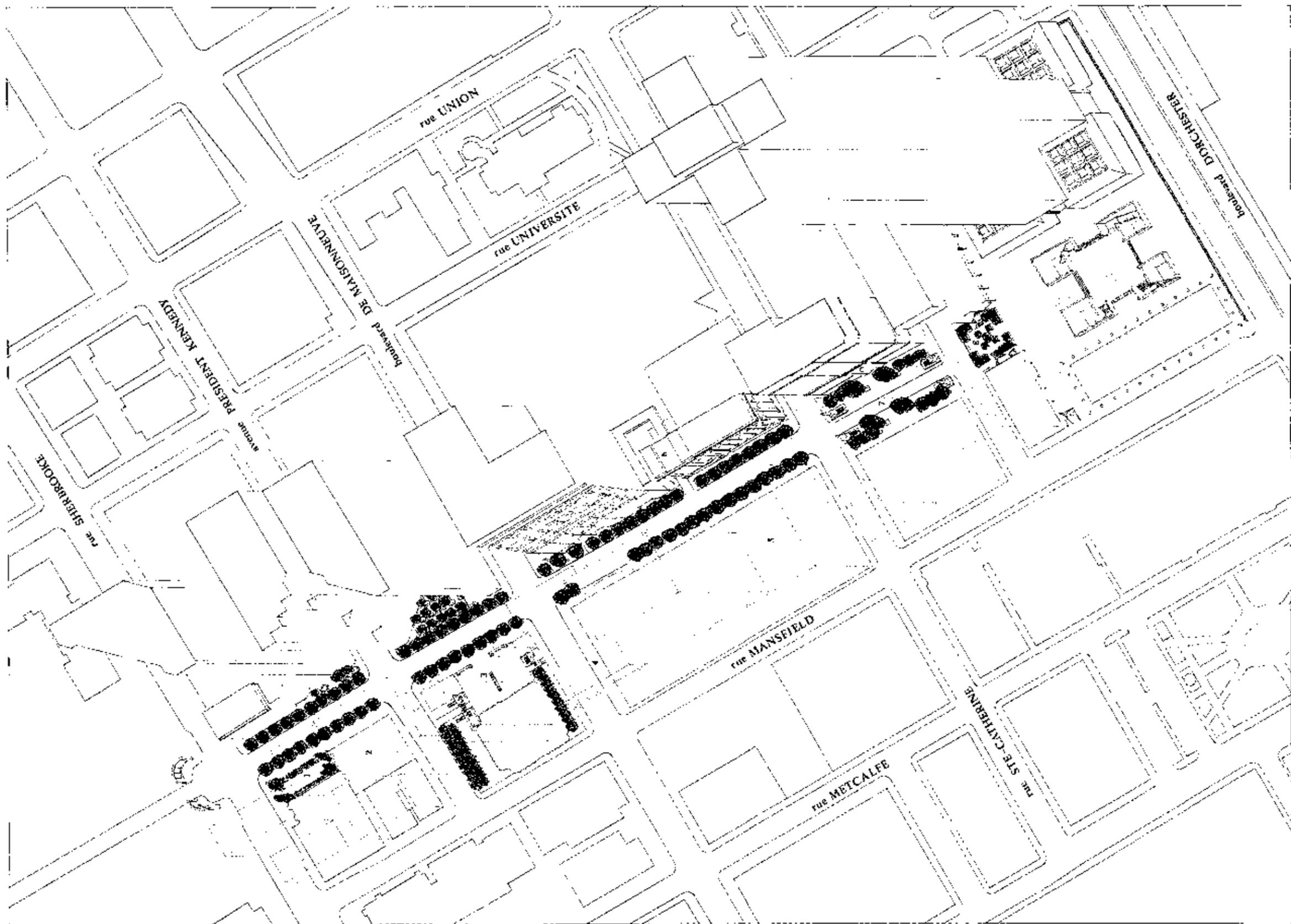
BOULEVARD  
D'ORCÈRE

AMÉNAGEMENT PROPOSÉ  
ELEVATION EST  
AVENUE MCGILL COLLEGE



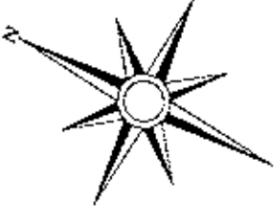
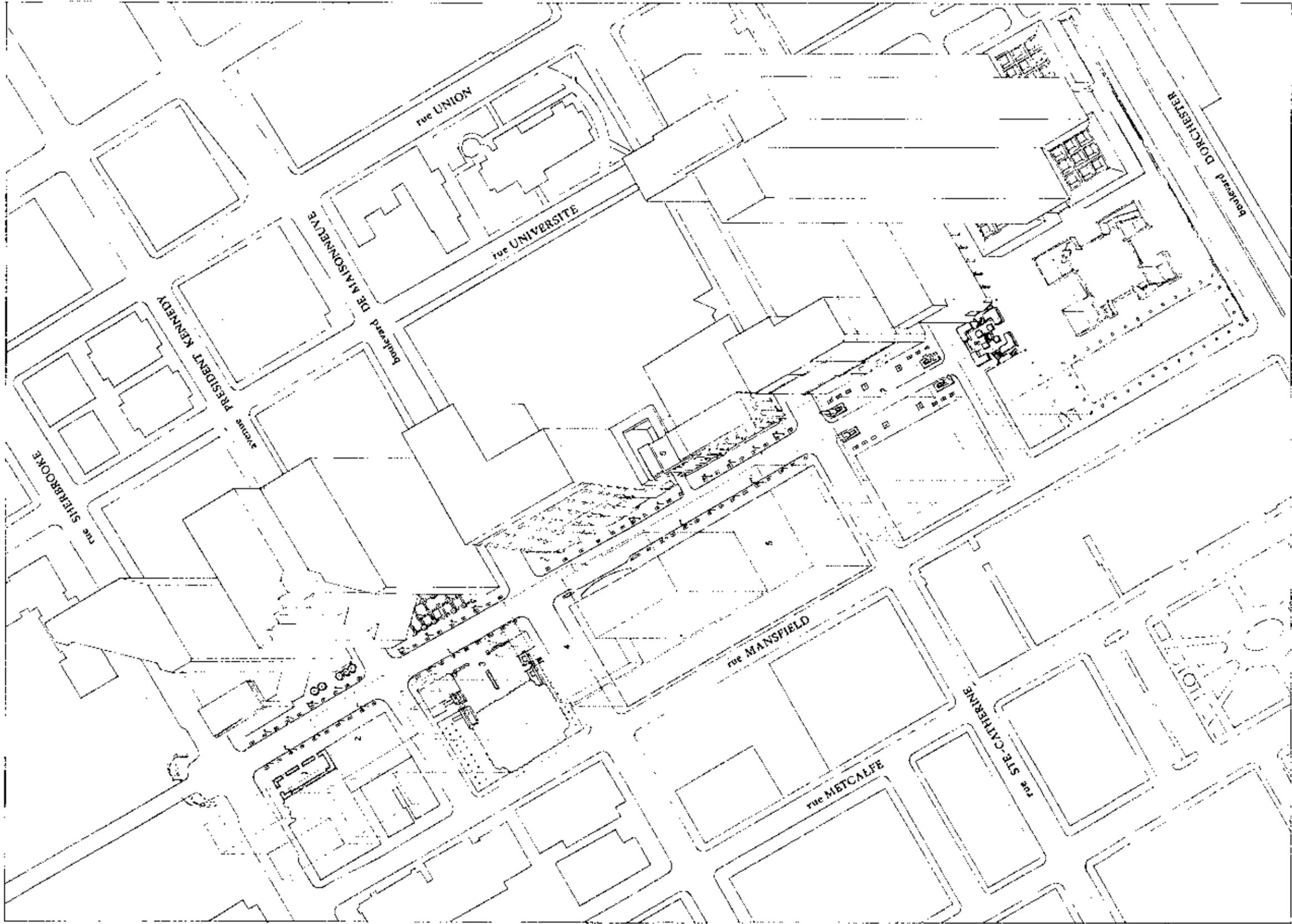






PROPOSITION D'AMENAGEMENT URBAIN  
AVENUE MCGILL COLLEGE  
VUE AXONOMETRIQUE





PROPOSITION D'AMENAGEMENT URBAIN  
AVENUE MCGILL COLLEGE  
VUE AXONOMETRIQUE

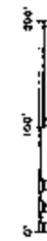
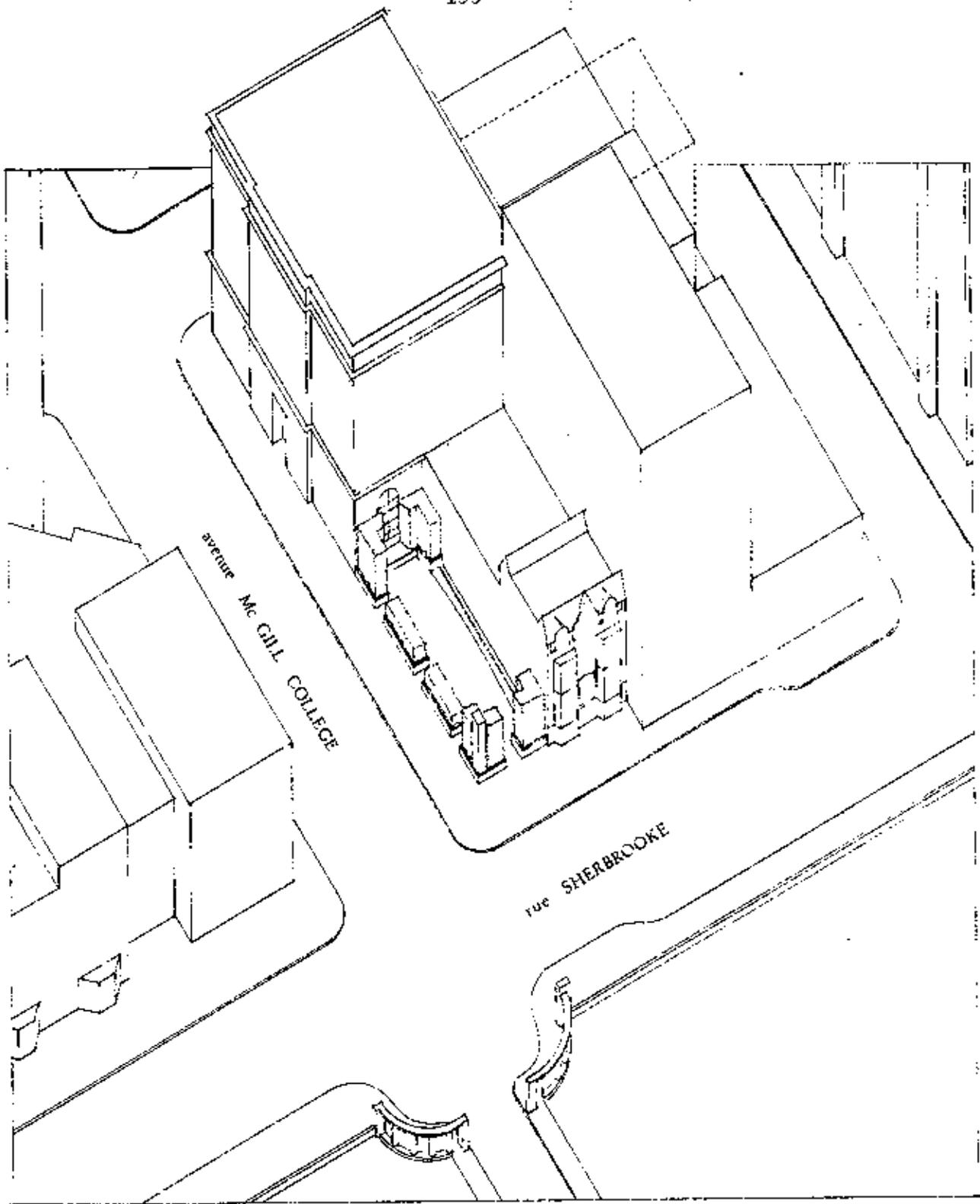


Figure 35.

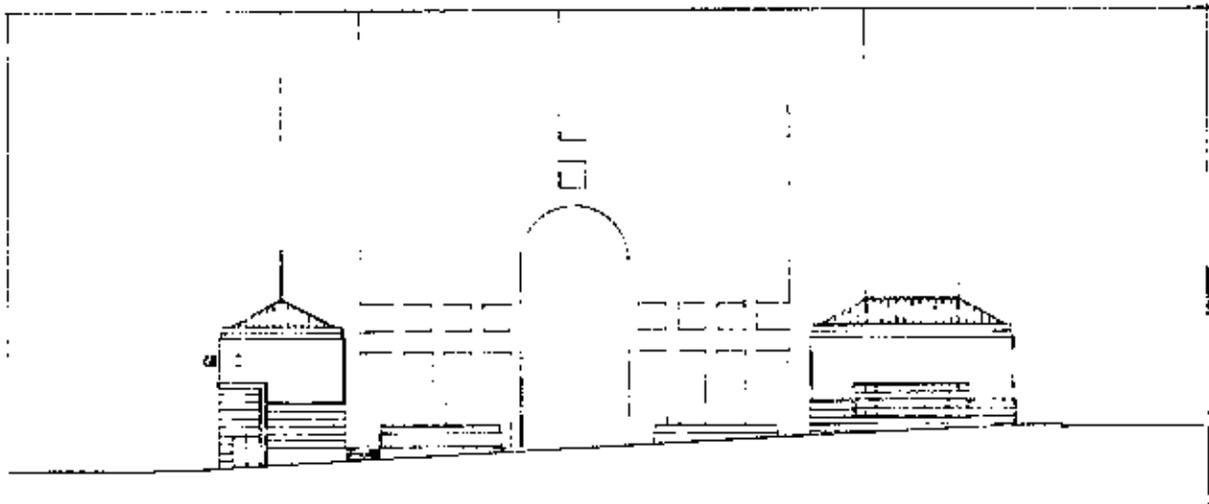


SITE 1 - PARC PROPOSÉ  
SITE 2 - BATIMENT PROPOSÉ

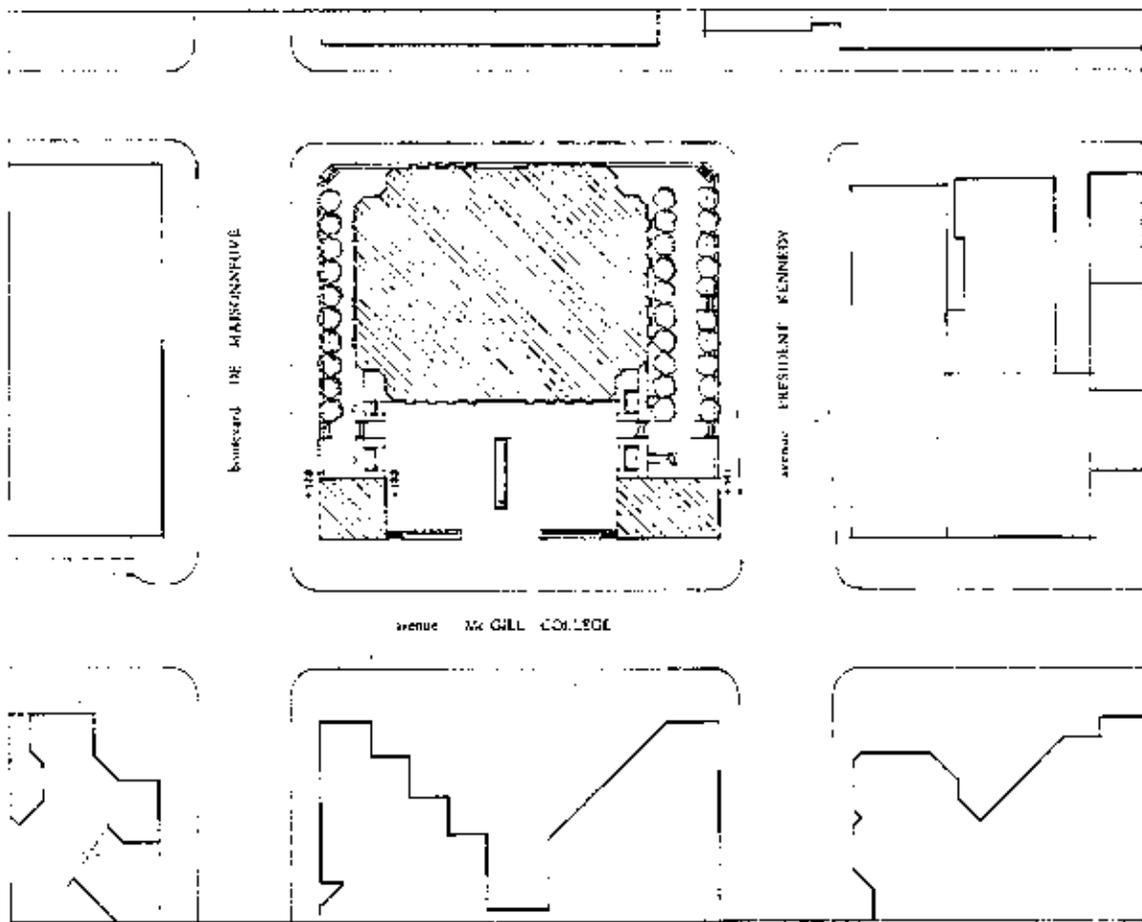
AXONOMETRIE



Figure 36.



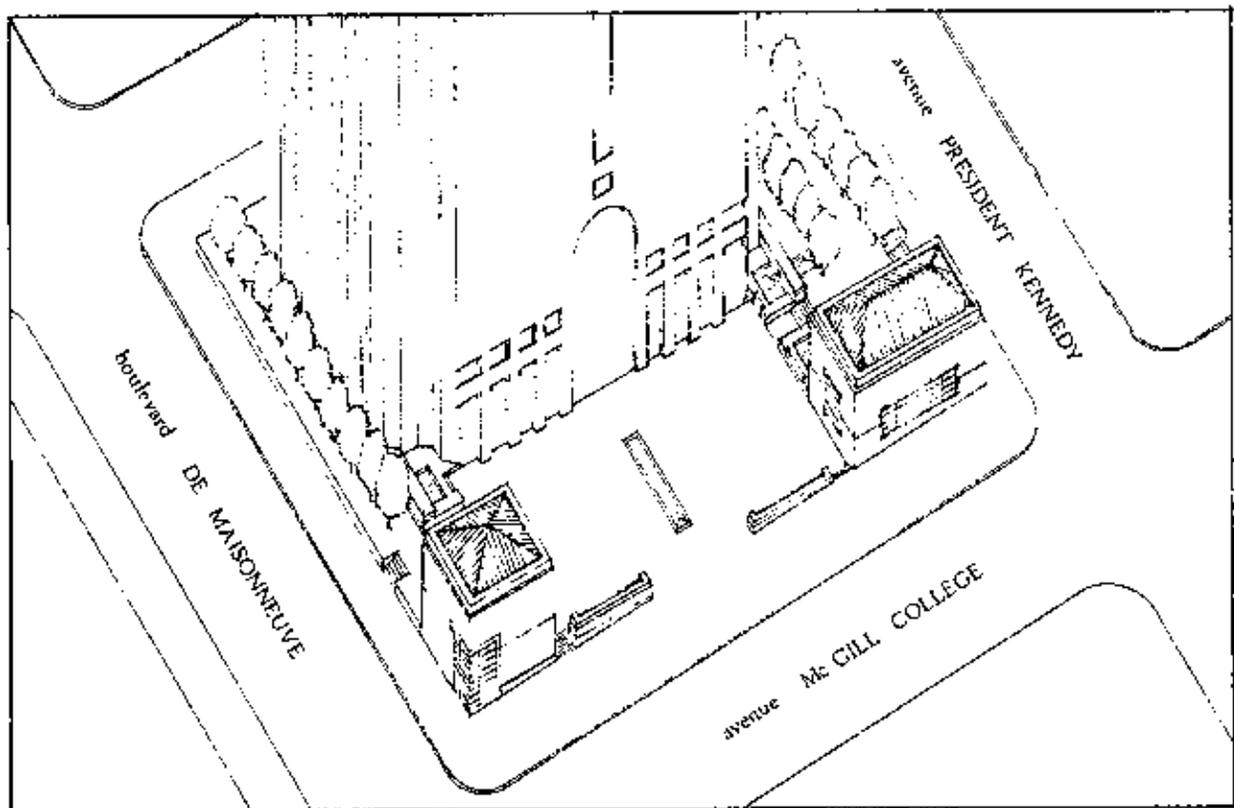
ELEVATION



SITE 3 - PLACE INDUSTRIELLE - VIE

PLAN

Figure 37.



SITE 3 - PLACE INDUSTRIELLE - VIE

AXONOMETRIE

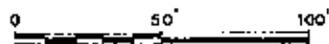
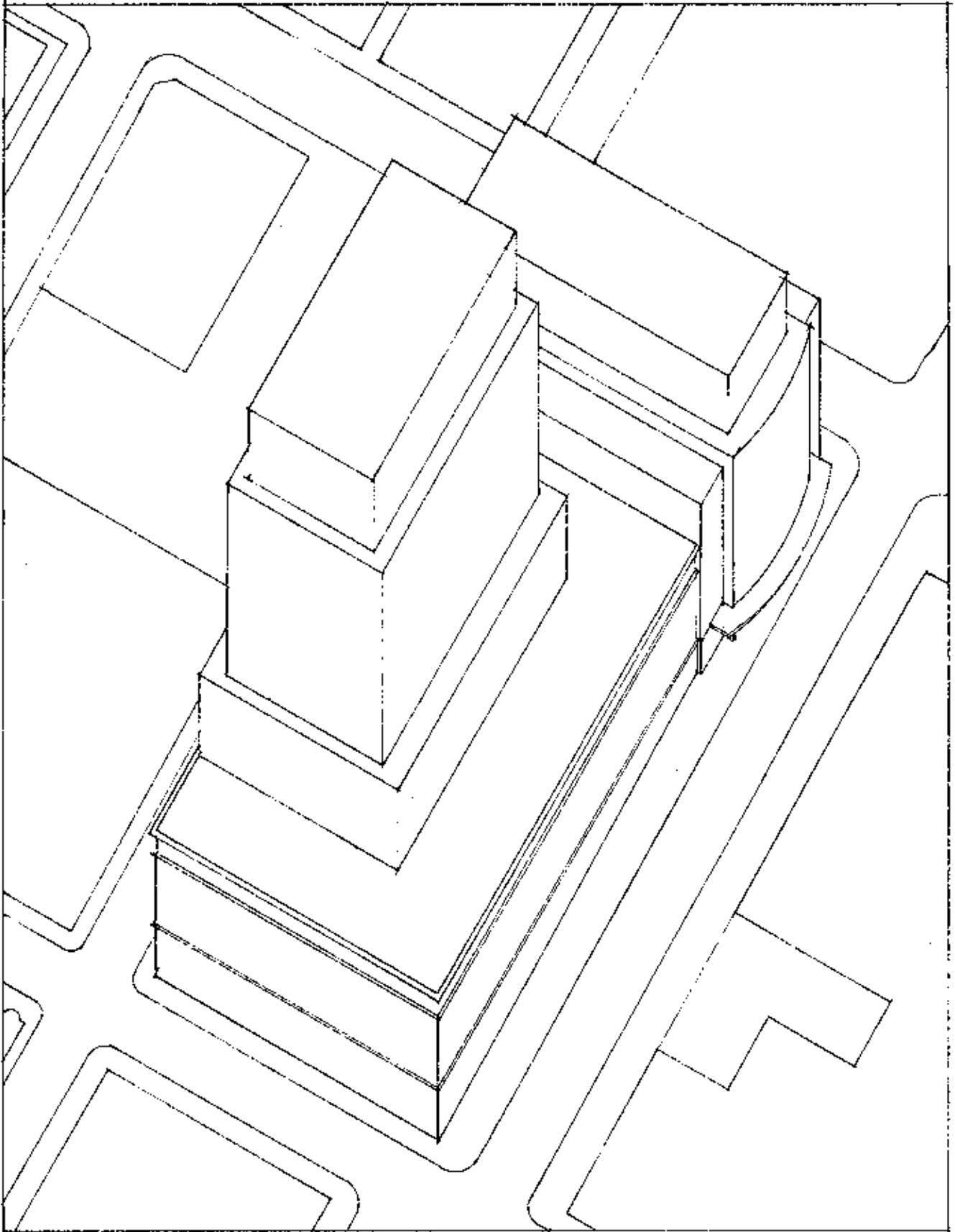
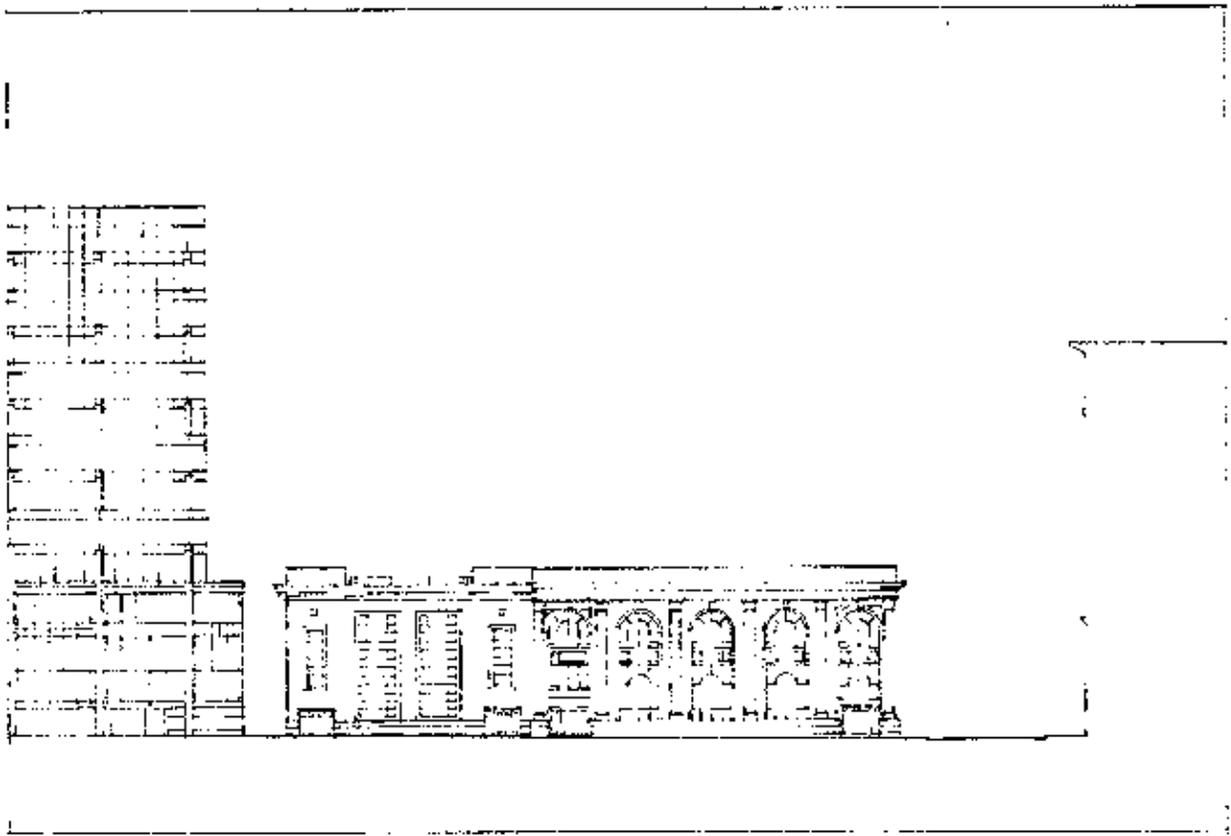


Figure 38.



**SITE 4 & 5 - AXONOMETRIE**

Figure 39.



SITE 6 - BATIMENT PROPOSÉ  
ELEVATION

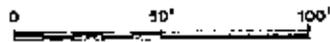
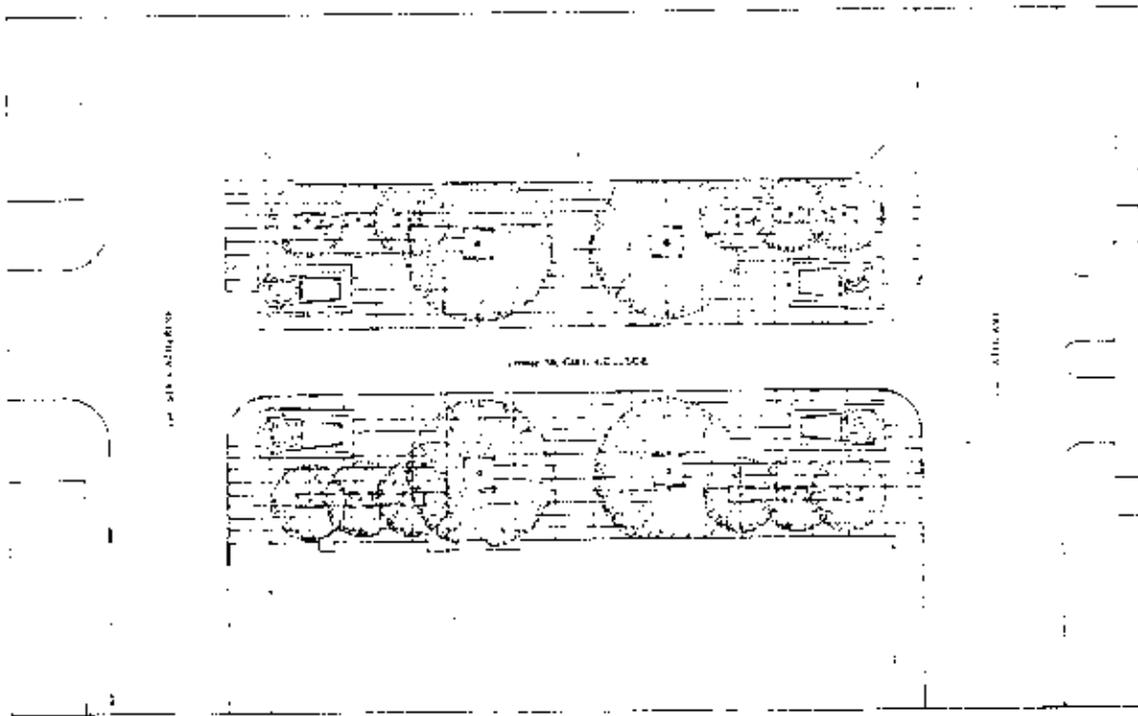
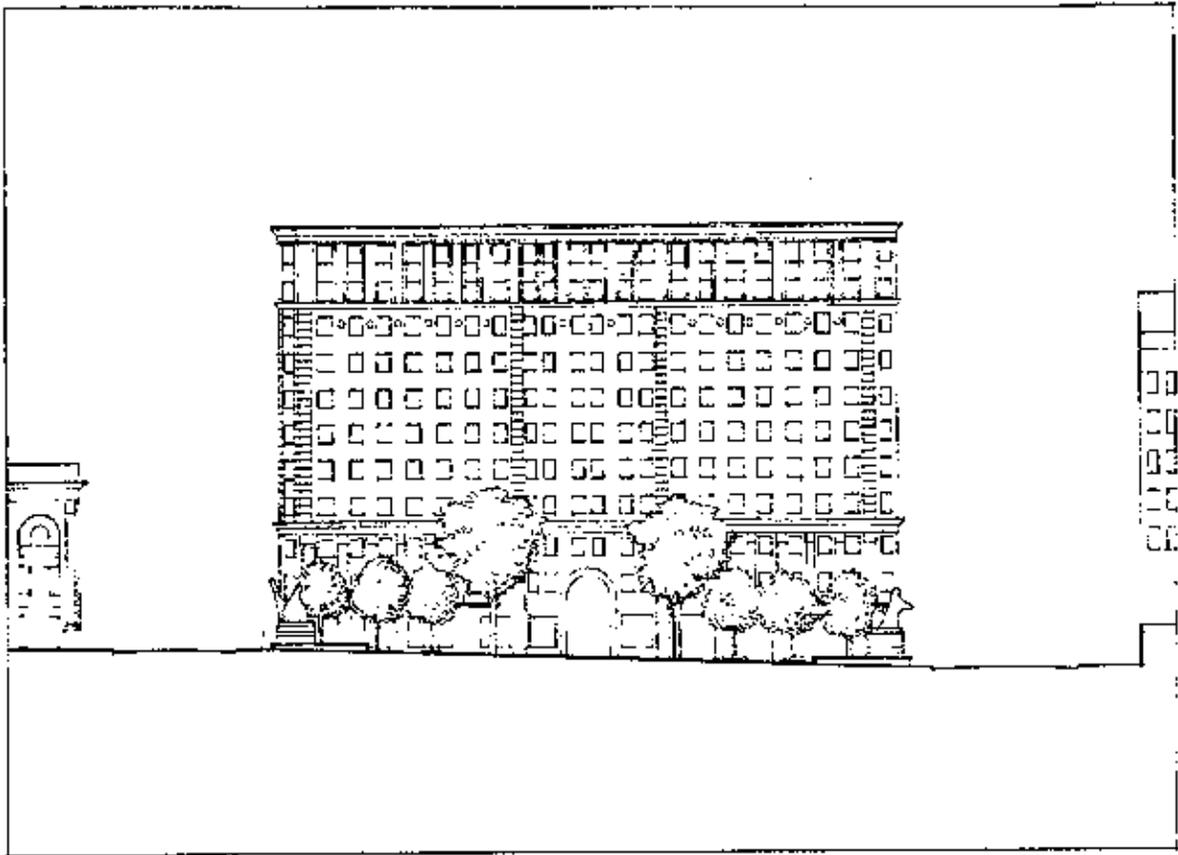


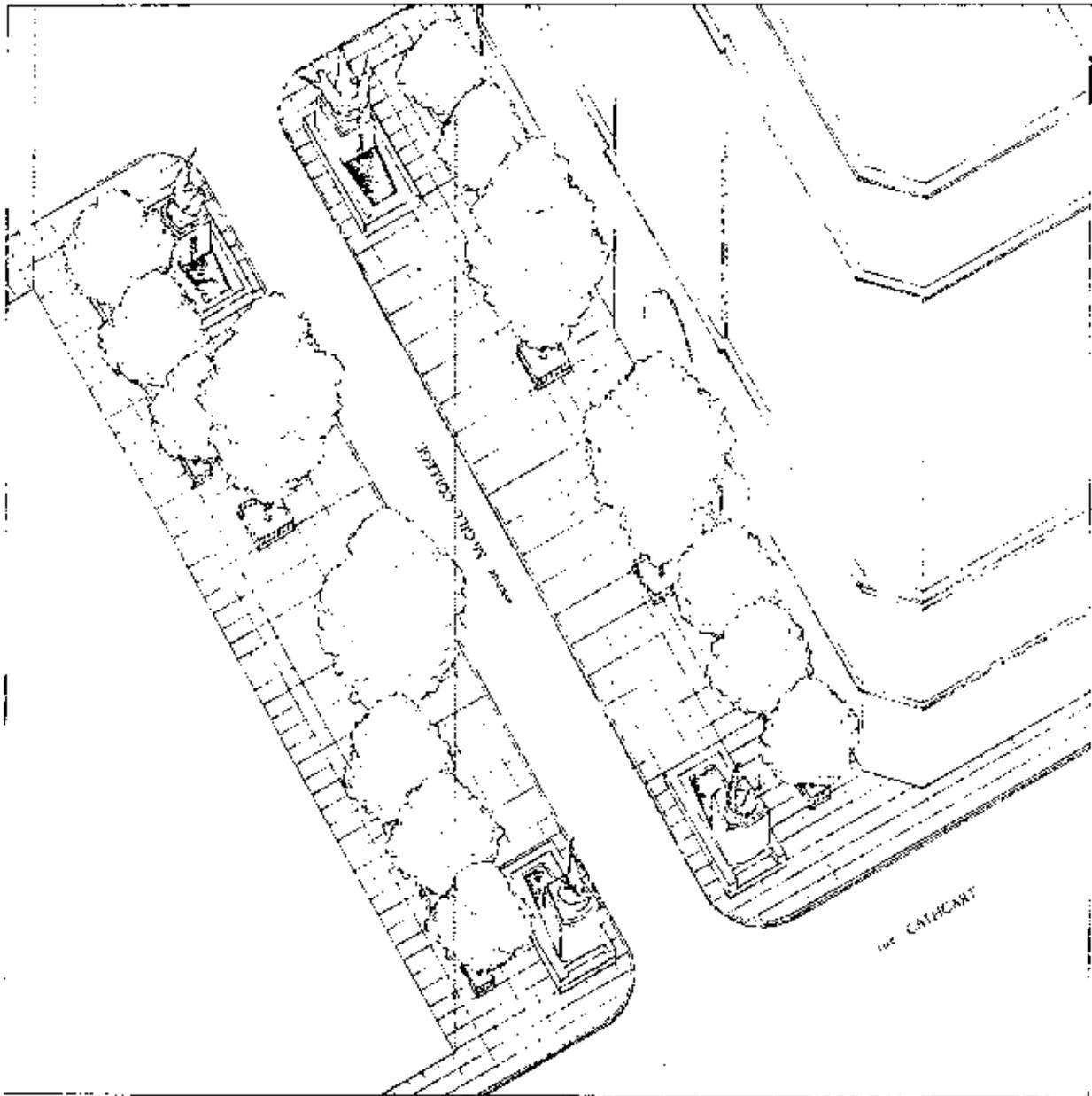
Figure 40.



SITE 7 - LE SQUARE



Figure 41.

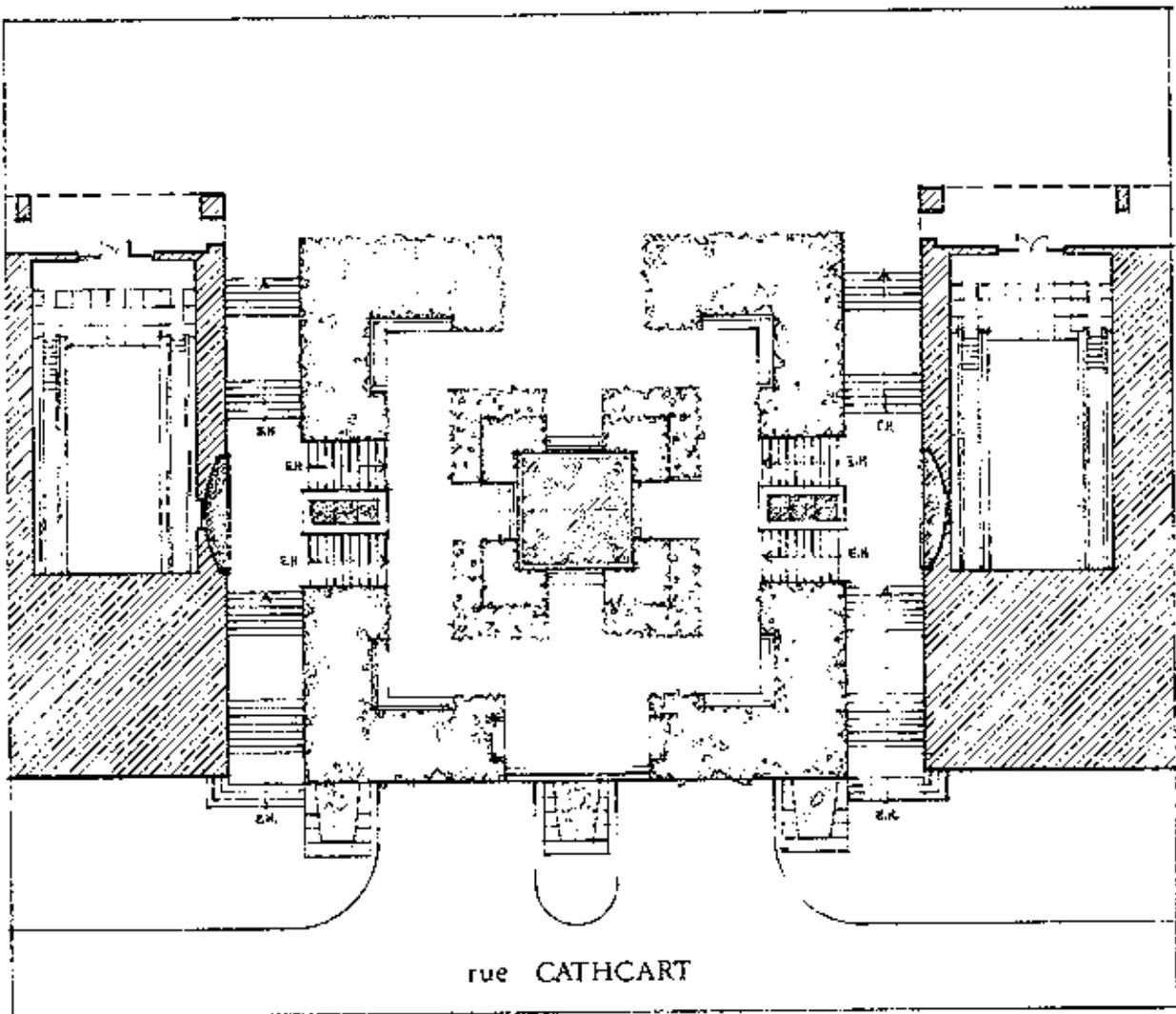
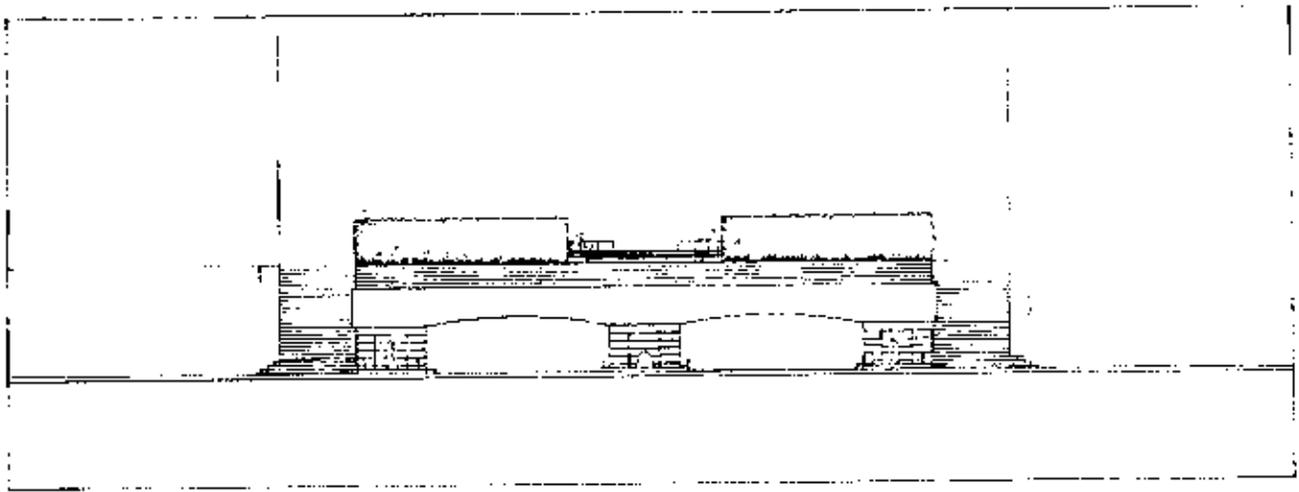


SITE 7 - LE SQUARE

AXONOMETRIE



Figure 42.



SITE 8 - TERRASSE PLACE VILLE - MARIE

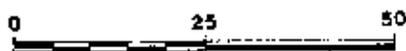
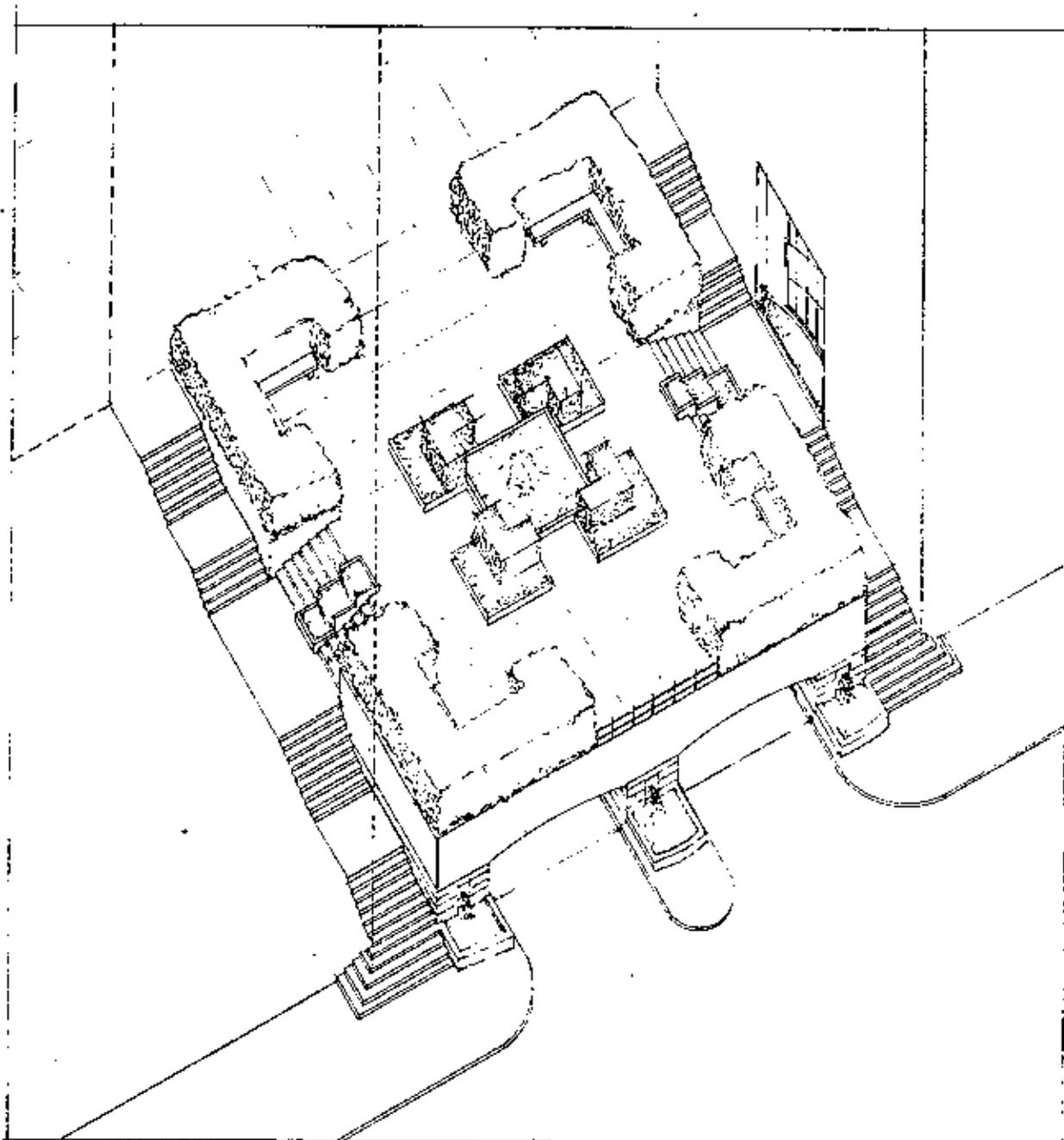


Figure 43.



SITE 8 - TERRASSE PLACE VILLE-MARIE  
AXONOMETRIE



Figure 44.

### 8.2.3 Une description du plan proposé par le comité

À cette étape du rapport final, les principes et les critères invoqués à titre de soutiens au projet d'aménagement de l'avenue McGill College ont été généralement de nature analytique et abstraite. Les esquisses accompagnant la section précédente tentent de révéler le visage réel qu'aurait un tel aménagement urbain. Cependant, cette proposition, si cohérente soit-elle, ne peut, sur papier, rendre justice à l'impact global qu'un tel projet aurait sur les gens. C'est pour cela que nous avons décidé de soumettre une description, une espèce de résumé des impressions que pourrait ressentir un promeneur du dimanche. Nous avons aussi pensé que cette promenade est appropriée à l'étape finale de notre démarche.

L'aspect le plus étonnant de l'avenue McGill College projetée est son caractère unique parmi ses semblables dans le centre-ville de Montréal. L'observateur, placé au centre des Portes Roddick et regardant vers le sud de l'avenue aperçoit le square et l'une des quatre fontaines projetées à l'extrémité de l'avenue. Cette vision est soigneusement encadrée, tant par le strict alignement des édifices de chaque côté que par les harmonieuses rangées d'érables. Ces arbres sont élégants, à robe presque bourgogne avec accessoires vert profond; quelques-unes de ses feuilles ont déjà revêtu le jaune orangé. Cette symphonie de couleurs se multiplie encore grâce aux cent miroirs tendus à sa réflexion.

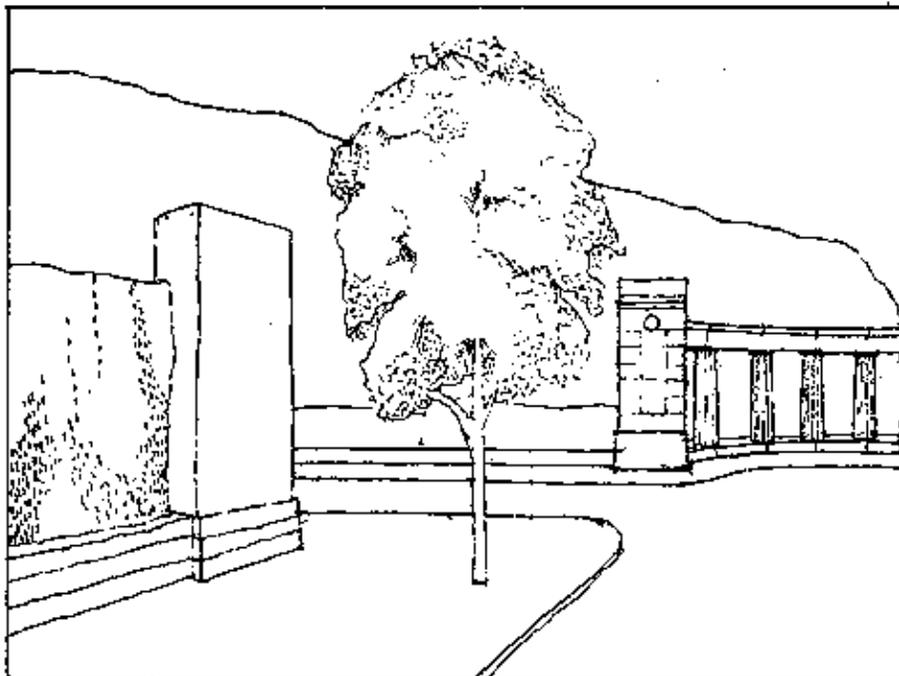


Fig. 45:

Vue montrant le jardin de coin et la colonnade Roddick à la rencontre de l'avenue McGill College et de la rue Sherbrooke.

Plus larges que les rues avoisinantes, les hautes murailles de ses édifices créent quand même cette dimension de spatialité enclose qui fait le charme de tant de rues du Vieux-Montréal. L'impression première est une de grandeur. Cette impression est créée par l'augmentation relative de l'échelle de grandeur et des proportions utilisées. C'est aussi une artère importante. Cela va sans dire, en plus de la fontaine et du square que notre observateur aperçoit à l'extrémité sud de l'avenue, son attention se porte aussi sur la façade supérieure de la salle de concert de l'Orchestre Symphonique de Montréal dont la cimaise s'incline gracieusement au-dessus de la rangée d'arbres.

Un petit parc urbain apparaît dans un coin. Bien encadré d'un muret de pierres de quatre pieds, démarqué aux quatre coins de colonnes ornementales de quinze pieds, on y retrouve une fontaine et des bancs pour le repos du corps et des yeux. Baigné de la douce lumière du jour qui s'essouffle, le parc est fermé à l'ouest par les pierres de la vénérable Maison Molson.

En descendant vers le sud, les trottoirs, généreux et accueillants, sont encadrés d'arbres et de corbeilles décoratives. Chacun des arbres repose sur une base surélevée dont le pourtour est agrémenté de fleurs saisonnières, nettement circonscrites d'une bande décorative. Lorsqu'ils sont regardés avec la perspective voulue, ces bacs de fleurs se transforment littéralement en un tapis continu aux mille fleurs et, çà et là, dans cette plaine urbaine, se dressent des arbres. Lampadaires, bornes-fontaines et boîtes à rebut trouvent leur place entre ces îlots. Pour marquer le trottoir ouest, on a ajouté un nouvel immeuble (au site no. 2) qui abrite, au rez-de-chaussée, un restaurant et des boutiques; la ligne de sa corniche prolonge visuellement celle de la salle de concert.

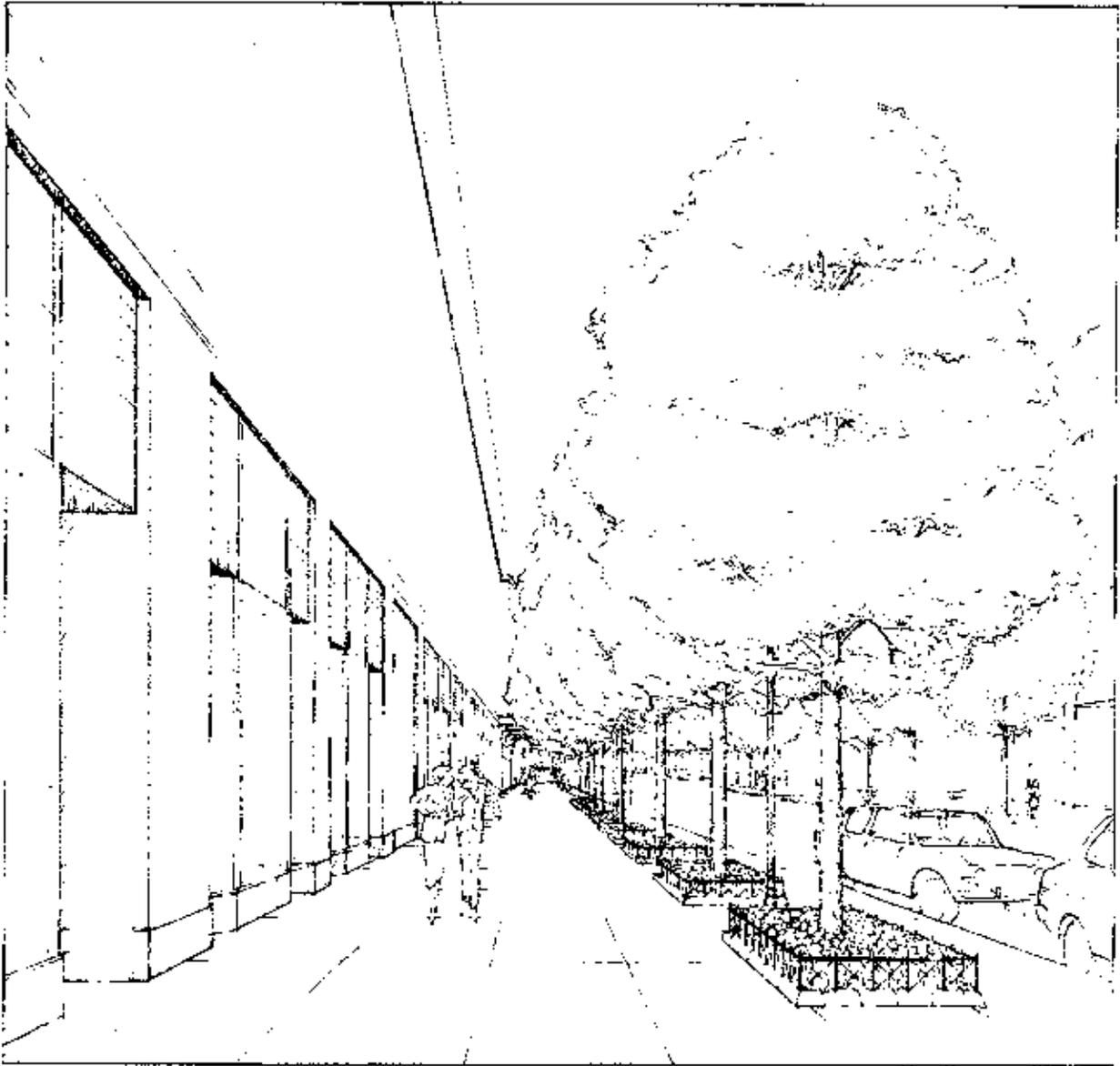
Le prochain quadrilatère est formé de deux édifices en retrait par rapport à la ligne droite des autres immeubles de l'avenue. Ici, cependant, l'arrangement serré des érables sert à marquer l'agencement spacial des trottoirs. Des pavillons construits du côté ouest et destinés à renforcer la ligne de la rue servent aussi à démarquer l'édifice à bureaux le plus en retrait et à animer la place en accueillant des services pour les piétons. Le pavillon du côté nord contient un restaurant qui s'ouvre sur un jardin clos. Le pavillon du sud abrite une bourdonnante entrée du métro. À l'intérieur de cette place, des jets d'eau et de la verdure créent un lieu urbain bien identifié.

À ce point de la promenade, la marquise de la salle de concert est maintenant visible à l'intersection du boulevard de Maisonneuve et de l'avenue. De texture et de couleur différentes par rapport aux édifices adjacents, le parterre de la salle de concert se projette au-delà du trottoir pour marquer encore davantage la personnalité de cet édifice. Du trottoir, on peut voir un grand foyer public qui en est comme un prolongement lorsque toutes les portes sont grandes ouvertes. Des escaliers et des "escalators" à pente douce donnent accès, en grand style, à un hall immense au niveau du parterre qui donne accès à la salle. Dominant le trottoir, et avec la cime des arbres à nos pieds, ce grand hall offre un point de vue exceptionnel: au nord, le Mont-Royal, les pavillons de l'Université McGill, le réservoir et les Portes Roddick; au sud, l'esplanade de la Place Ville-Marie et les fontaines du nouveau square aménagé. Sise en plein cœur de l'avenue McGill College, ce grand hall est semblable à un pavillon, flanqué à perte de vue, de jardins linéaires grandioses.

Un centre commercial important, ruche aux mille alvéoles, accueille les incorrigibles lèche-vitrines montréalais (site No. 5). Le long du trottoir, les simples admirateurs de vitrines trouvent leur compte. L'apparence générale de l'immeuble s'intègre bien aux structures historiques que l'on retrouve ailleurs. La ligne principale de la corniche tracée par l'immeuble de la Banque d'Épargne et reproduite à plusieurs autres exemplaires sur l'avenue est intégrée comme une sorte de ligne régulatrice du design de l'immeuble. De plus, elle s'harmonise bien avec les vues sur l'immeuble pour donner à l'avenue un intérêt accru et un sens de la mesure. Les accès aux commerces se font tant par l'avenue McGill College que par une galerie intérieure qui a ses entrées principales sur l'avenue et sur la rue Sherbrooke. Cet ensemble est surmonté d'une tour à bureaux dont le sommet marque le ciel montréalais d'un symbole distinctif. La tour elle-même est posée en retrait de sa base afin de conserver à la rue et à la ville une échelle de grandeur appropriée.

De l'autre côté de la rue, un nouvel immeuble occupe l'ancienne place vacante à côté de l'édifice de la Banque d'Épargne. L'architecture de cet immeuble a fortement accentué le style et l'alignement antérieurs de son ancien voisin. L'activité commerciale au rez-de-chaussée contribue largement à l'animation de ce côté de la rue.

À l'extrémité ouest de l'avenue, on retrouve deux espaces publics importants: un quadrilatère de 116 pieds de côté accueille l'édifice de la Confédération et le Centre Capital de chaque côté; au-delà, l'esplanade de la Place Ville Marie.



PERSPECTIVE

VUE DU TROTTOIR COTE OUEST  
DE L'AVENUE MCGILL COLLEGE

Figure 46.

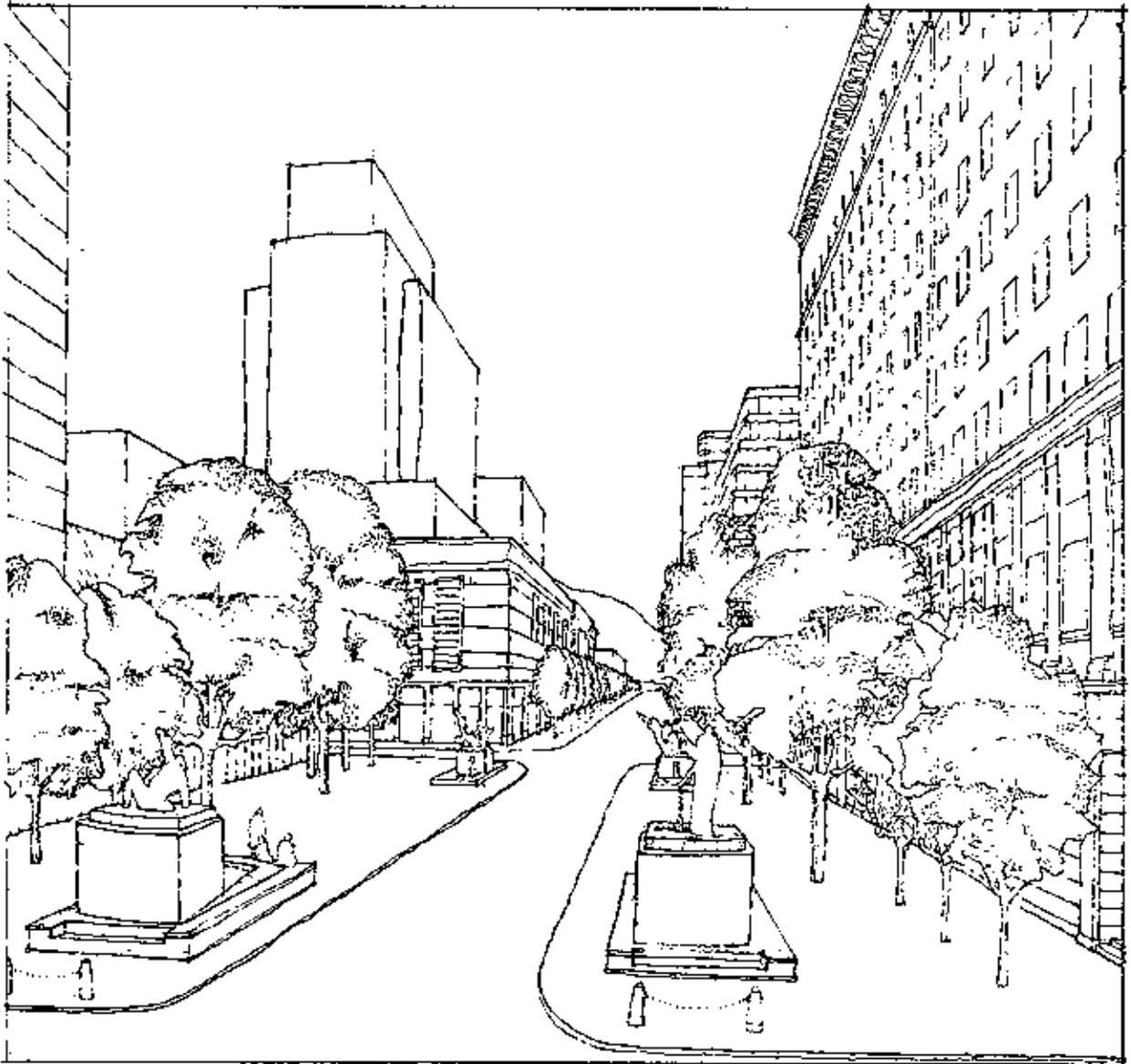


Fig. 47: Perspective du Square: Vue du square en direction nord, observée de la terrasse de la Place Ville-Marie.

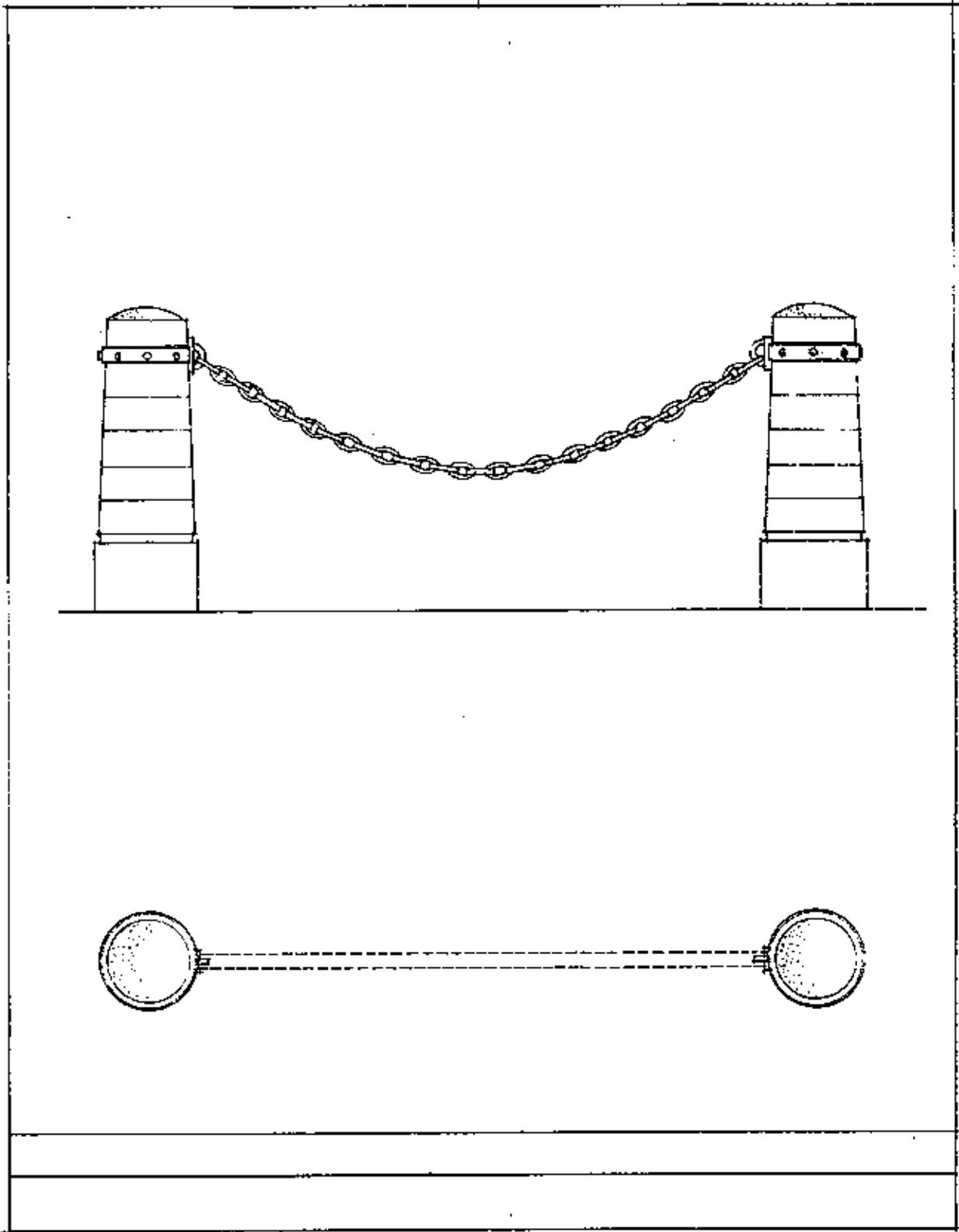


Fig. 48: Les bollards: détail du square.

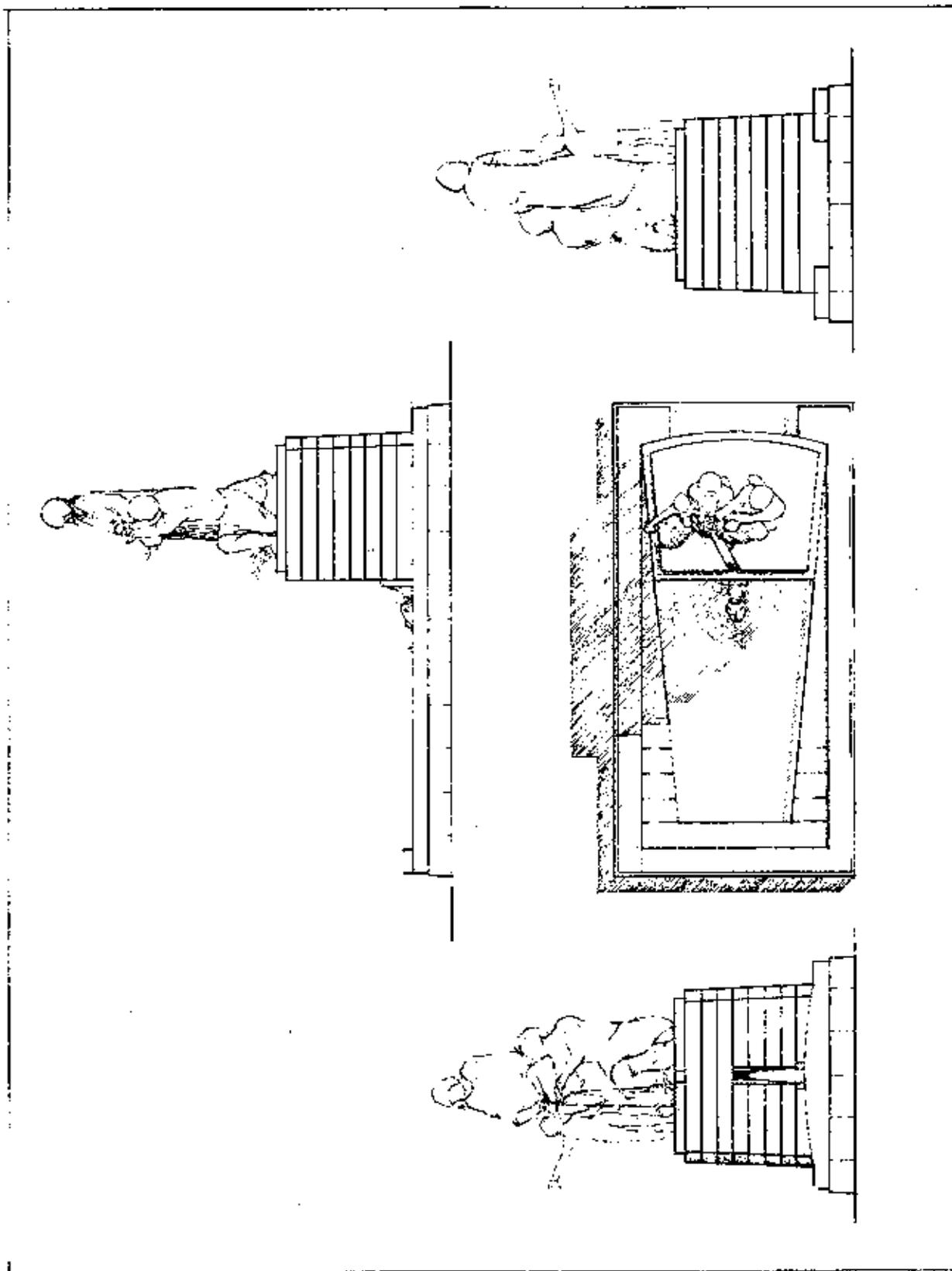


Fig. 49: Les fontaines: détail du square.

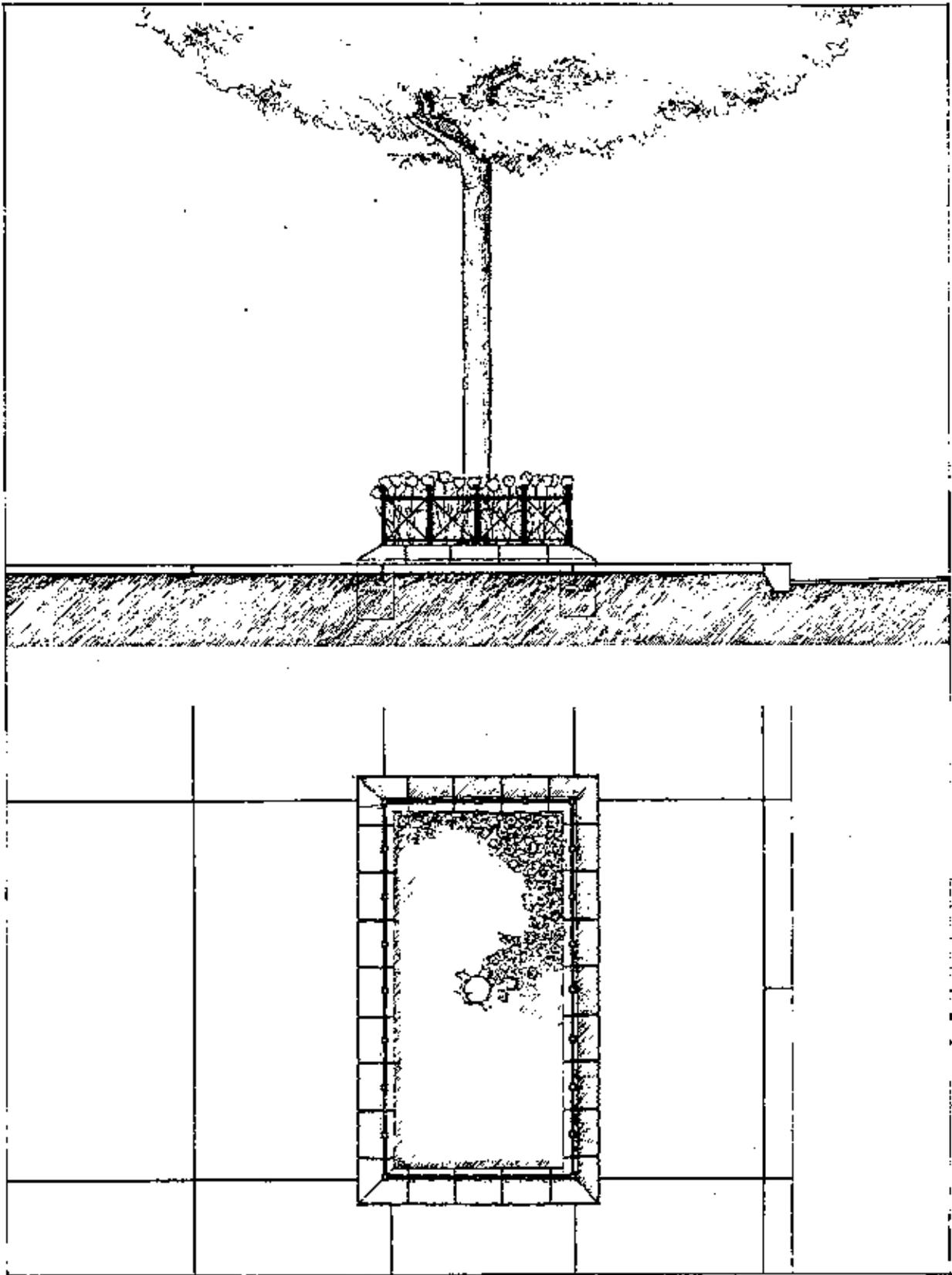


Fig. 50:

Les jardinières: détail du square.

Le square public prolonge le style et les activités des trottoirs nord mais il est beaucoup plus accueillant aux événements à l'intention des badauds. Artistes et musiciens, toute la faune des créateurs animent le square en mettant l'accent sur le plaisir de marcher si répandu à Montréal. Quatre fontaines chantent de toutes leurs cascades aux quatre coins du square avec, noblesse oblige, l'une d'elle plus en évidence, car c'est elle qui se dresse dans l'axe central de l'avenue et qui porte son regard aux lointaines Portes Roddick. Les deux fontaines à l'extrémité sud du square aident à marquer la frontière sud et cache, à la vue des promeneurs, l'entrée du garage de la Place Ville-Marie. À l'intérieur du square, quatre arbres, énormes, attirent l'attention. La rue en direction sud donnant accès au garage de la Place Ville Marie est centrée dans l'espace, reliant ainsi entre eux les axes de l'avenue dans une seule démarche subtile.

Tout juste devant, le jardin de l'esplanade Ville-Marie montre ses couleurs. Escaladant la pente allongée des marches depuis le square d'en bas, l'ornementation du jardin fait fonction de corniche naturelle au mur de ce jardin qui, s'appuyant sur le mur du garage, s'agrémenté aussi de fontaines. Au point d'arrivée de ces marches, le point de vue plonge agréablement sur les escaliers mobiles du hall de la Place Ville Marie. Le murmure des eaux des fontaines dévalant ces degrés sont aussi plaisants. Si vous allez tout droit, l'esplanade vous accueille. Si vous prenez à droite, vous arrivez au coeur d'un magnifique jardin carré, borné de feuillages denses sur ses quatre côtés; raffinement additionnel, une petite piscine centrale, entourée de fleurs mire le ciel. Ce petit jardin est le point d'orgue d'une promenade dont chaque élément annonçait cette finale. Oasis au coeur de l'esplanade de la Place Ville Marie, ce jardin propose un point de vue exceptionnel sur la plus magnifique vue de tout Montréal.

Dans ce petit écran, la vue s'étend, magnifique et privilégiée sur les pentes du premier témoin de cette ville, le Mont-Royal, les élégants édifices de l'Université McGill, le réservoir et les Portes Roddick. La muraille continue des édifices et les strictes rangées des étables au garde-à-vous ont été minutieusement disposées pour aboutir à un aménagement urbain de prestige où bat le coeur généreux d'une grande ville au rythme de ses citoyens et de ses visiteurs.

