

# McGill College



## ÉTUDE DE CAS CODEX

**Antoine Ravet-Claret**

Dirigé par Clément Demers et Michel Max Raynaud



**OBSERVATOIRE IVANHOÉ CAMBRIDGE**  
DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET IMMOBILIER

Université   
de Montréal

# McGill College

**ANTOINE RAVET-CLARET**

Ce travail a été réalisé dans le cadre de l'Observatoire Ivanhoé Cambridge de l'Université de Montréal et fait partie du programme CODEX, dirigé par Clément Demers et Michel Max Raynaud. L'objectif de ce programme est de constituer un répertoire de cas de grands programmes urbains.

Pour connaître d'autres projets qui font partie du CODEX, consulter [www.observatoire-ivanhoe-cambridge.umontreal.ca](http://www.observatoire-ivanhoe-cambridge.umontreal.ca)

© Antoine Ravet-Claret, 2022

## Table des matières

Avant-propos.....	3
Histoire et évolution .....	4
La naissance de l'avenue.....	4
La <i>Newtown</i> .....	5
Transition et métamorphose : De la New Town vers un centre-ville métropolitain .....	6
Le projet de la Gare-Ferroviaire .....	6
Essor commercial de « la » Sainte-Catherine .....	7
Construction de la gare Centrale.....	8
Un nouveau dessein pour l'avenue.....	8
Apparition des conditions favorables .....	9
1958 - Hôtel Reine Elizabeth.....	9
1962 : Place Ville-Marie.....	10
1968: Métro de Montréal .....	15
Diverses propositions témoignant d'un engouement certain .....	17
Plan MACE .....	17
Échec et démantèlement.....	17
Développement du côté est de l'avenue .....	19
1976 : Centre commercial Les Terrasses .....	19
1977: Centre Capitol (aujourd'hui Tour Rogers).....	21
1981: Complexe 1981 McGill College.....	22
1983 : Place Mercantile.....	25
Développement du côté ouest de l'avenue .....	26
Collaboration entre l'administration Drapeau et Cadillac Fairview .....	27
Les débuts d'une collaboration.....	27
L'arrivée d'un nouvel acteur .....	28
Une nouvelle proposition conjointe .....	29
La controverse McGill College .....	30
La réaction inédite du milieu des affaires .....	30
Création d'une alliance avec les groupes de protection du patrimoine.....	31
Critique relative à la gestion du développement urbain .....	31
Critiques relatives au design .....	31
Une première ouverture de la part du promoteur et obstination de l'administration Drapeau .....	35
Création d'un comité consultatif .....	35
Autre approche, autres recommandations .....	37

Nouvelles modifications aux plans de Cadillac Fairview .....	39
Revirement de la situation .....	40
Le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal reprend le contrôle .....	41
La contre-proposition du GIUM .....	42
Place Montréal Trust : la fin de l'épisode Cadillac Fairview.....	45
Un nouveau projet .....	45
L'entente de développement .....	48
Un dernier épisode au feuilleton Cadillac Fairview / Ville de Montréal .....	48
Expropriation caduque.....	50
Développements par la Corporation Première, Québec inc. ....	50
Tour Industrielle-Vie (1986) .....	50
Maison Ultramar .....	54
Partenariat public privé .....	56
Collaboration avec les propriétaires.....	56
Entente finale .....	57
Plan d'aménagement.....	58
Contribution aux coûts d'embellissement initiaux .....	58
Contribution aux coûts d'entretien .....	58
Répartition des coûts entre les propriétaires.....	58
Héritages et synthèse de l'élargissement.....	58
Sphère physique .....	58
Sphère économique .....	59
Sphères politique et sociale .....	59
Une avenue spéciale qui n'en a pas fini d'évoluer.....	59
Bibliographie .....	61
Documents et ouvrages : .....	61
Articles de journaux.....	61
Médiagraphie .....	62

## Avant-propos

En avril 2018, la Ville de Montréal a officialisé son intention de réaménager l'avenue McGill College. Les objectifs annoncés de ce réaménagement étaient de moderniser cette artère et d'en faire un vaste espace public exprimant la nouvelle vitalité du centre-ville.

Ce réaménagement projeté, ne sera pas la première métamorphose de l'avenue McGill College. Son élargissement lors des années 1980 fut également un projet urbain d'envergure. C'est ce projet qui a configuré l'avenue McGill College telle qu'on la connaît aujourd'hui : l'artère la plus prestigieuse du centre-ville de Montréal et l'épicentre de son centre financier.

L'impact de projets urbains de telle ampleur dépasse l'aménagement de l'espace public, ils modèlent à court et long terme les conditions de transformation du milieu dans lequel il s'insère. Le projet d'élargissement de l'avenue McGill College en est un bon exemple. Ce projet soutenu par la Ville de Montréal depuis le début des années 1950 a complètement orienté le développement du tissu urbain de son secteur.

Ayant des impacts sociaux, économiques, politiques et culturels, le montage d'un tel projet implique également un grand nombre de parties prenantes. Ainsi, ce sont souvent les mécanismes d'implication, de négociation et de communication entre les multiples parties prenantes qui façonnent les projets urbains au fur et à mesure de leur avancement.

Ce travail a comme objectif d'analyser et de comprendre la planification, le montage et la gestion du projet de l'élargissement de l'avenue McGill College, à travers l'implication et l'impact de diverses parties prenantes ainsi que l'influence que ce projet a eue dans son milieu d'insertion.

Nous présenterons d'abord l'évolution de l'avenue McGill College au fil des ans avant la naissance du projet de son élargissement; puis les principaux facteurs qui ont réuni les conditions favorables au redéploiement du secteur McGill College. Nous analyserons ensuite les développements immobiliers, d'abord du côté est et puis du côté ouest de l'avenue ainsi que leurs impacts sur McGill College. Enfin, le partenariat public privé ayant permis de conclure, par une collaboration novatrice, l'élargissement de McGill College sera abordé.

## Histoire et évolution

L'avenue McGill College est riche d'histoires qui ont façonné son évolution, le centre-ville de Montréal s'étant développé autour d'elle. McGill College a été au centre de maintes spéculations au cours des derniers siècles. Promoteurs, administrations municipales, propriétaires et citoyens ont tous envisagé des projets visant à la transformer.

### La naissance de l'avenue

L'avenue McGill College est située sur une ancienne terre agricole appartenant à un riche marchand de fourrure, James McGill. Cette terre, portant à l'origine le nom de Burnside, comprenait une maison de ferme et était traversée par un petit ruisseau. En 1813, James McGill légua cette terre à la Royal Institution for the Advancement of Learning pour l'établissement d'un collège universitaire (Université McGill, 2019). Quelques années plus tard, situé en marge de la ville, ce collège devenait l'Université McGill.

Au fil du développement de Montréal, en 1837, The Royal Institution for the Advancement of Learning cédait un tronçon de la terre Burnside à la Cité de Montréal, pour la création de la rue Sherbrooke (Cha, 2017). La propriété était alors divisée en deux.

Ce n'est qu'à partir de la deuxième moitié du 19e siècle que l'université se développe réellement. Son expansion commence alors sur le flanc de la montagne. Soit sur la portion de la terre Burnside au nord de Sherbrooke. Par la suite, pour poursuivre son expansion, l'université acquiert plusieurs propriétés adjacentes à la terre Burnside, sur le flanc de la montagne (Cha, 2017).



*Figure 1 PORTAIL DE L'UNIVERSITÉ MCGILL EN 1869, DEPUIS UN POINT DE VUE QUI DEVIENDRA L'AXE MCGILL COLLEGE.*

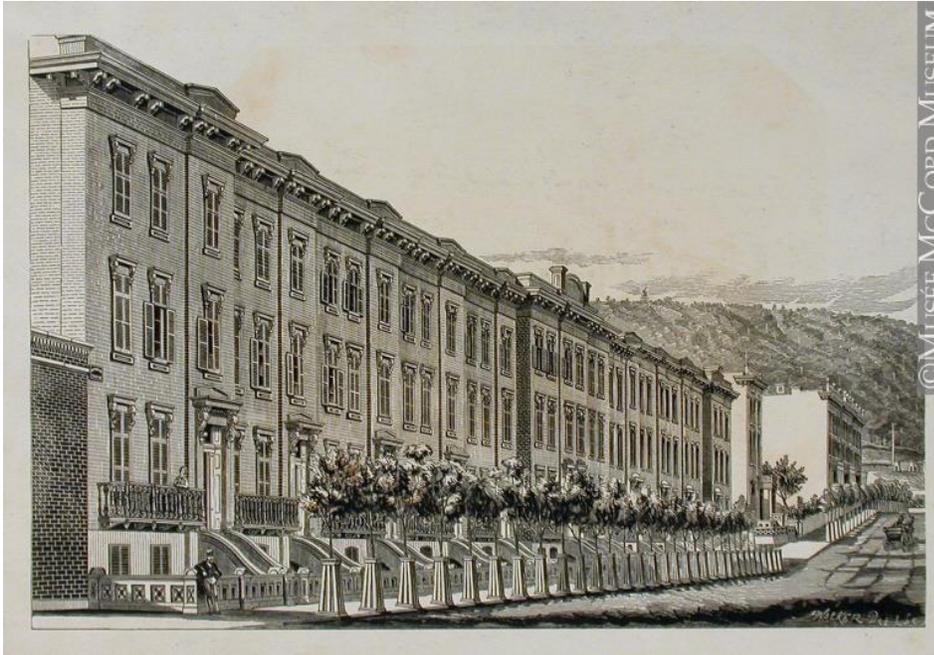


Figure 2 REPRÉSENTATION DE L'ALLURE DE L'AVENUE MCGILL COLLEGE VERS LA FIN DU 19E SIÈCLE. L'AVENUE EST ALORS BORDÉE DE TERRASSES D'HABITATION

### **La Newtown**

Parallèlement, dans la foulée du mouvement hygiéniste, plusieurs domaines de la côte Saint-Antoine sont développés en un quartier résidentiel de prestige pour la haute bourgeoisie montréalaise. Le quartier de la *New Town* prend alors forme et bon nombre d'hommes d'affaires ou de riches marchands délaissent le centre-ville pour s'installer au pied du Mont-Royal. Le quartier est caractérisé par ses terrasses d'habitation et ses nombreuses plantations d'arbres sur rues. Il devient rapidement le quartier le plus prestigieux du Canada (Lachapelle, 1984).

Ayant fait le choix de concentrer son développement sur le flanc de la montagne, le Royal Institution for the Advancement of Learning choisi de lotir et de vendre la portion de la terre Burnside située au sud de la rue Sherbrooke. Le plan de lotissement crée une série de lots et de rues parallèles équivalentes, dont notamment l'avenue McGill College, tracée dans l'axe de l'allée centrale menant au premier pavillon de l'Université McGill, lui-même dans l'axe de l'ancienne maison de James McGill (Cha, 2017).

Avec l'essor de la *New Town*, c'est en 1858 que débute le développement des abords de l'avenue McGill College. Des terrasses d'habitation bourgeoises de trois étages sont construites de part et d'autre de l'avenue. Elles sont ornées de matériaux nobles et sont munies de corniches surmontées de parapets. Dès cette époque, l'avenue McGill College se distingue des autres rues avoisinantes et arbore un caractère particulier de prestige dans la *New Town*. Son unicité lui vient de son débouché direct sur le campus de l'Université McGill et de sa perspective nord offrant une percée visuelle unique sur le massif de la montagne (Lachapelle, 1984).

### **Transition et métamorphose : De la New Town vers un centre-ville métropolitain**

Au cours de la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle, la *New-Town* se transforme progressivement en centre-ville de métropole nord-américaine. Cette nouvelle dynamique engendre la modernisation et le changement d'échelle de l'avenue McGill College.

À cette époque ce sont notamment les ambitions de grandeur du projet du Canadian Northern Railway pour leur nouvelle gare ferroviaire, ainsi que l'essor commercial de la rue Sainte-Catherine qui conduisent à la métamorphose de McGill College.

#### **Le projet de la Gare-Ferroviaire**

Afin de pouvoir amener ses trains au centre-ville de Montréal et développer ses infrastructures transcontinentales, le Canadian Northern Railway (CNoR) a d'énormes ambitions. Cette compagnie de chemin de fer canadienne envisage de creuser un tunnel passant sous le Mont-Royal et de le relier à une nouvelle grande gare centrale. Le tunnel passant sous l'avenue McGill College, la nouvelle gare doit venir fermer son axe sud. Cette gare à construire en plein centre-ville est accompagnée de la construction de quatre grands immeubles multifonctionnels (Lachapelle, 2001).

Depuis sa fondation, le prestige de l'avenue McGill College relève en bonne partie de sa perspective nord donnant sur le flanc sud du Mont-Royal. Cet ambitieux projet immobilier comprenant une nouvelle gare majestueuse et très moderne doit compléter le prestige de l'avenue McGill College en la dotant d'une perspective sud tout aussi saisissante (Lachapelle, 1984).

Le tunnel passant sous le Mont-Royal est achevé en 1913. Cependant, un déclin économique a empêché la réalisation du projet immobilier dans son entièreté. Seule une modeste gare temporaire sera construite. Le grand projet ambitieux inachevé laisse une immense tranchée béante en plein centre-ville dans l'axe sud de l'avenue McGill College (Cha, 2017).

Malgré le fait qu'il n'ait pas été réalisé dans toute son entièreté, la création du tunnel passant sous le Mont-Royal a eu à lui seul, un grand impact sur le rayonnement et le développement du secteur de l'avenue McGill College. Ce tunnel a rendu le secteur plus accessible et a incité sa densification. Les terrasses d'habitations des grands logements pour des familles bourgeoises se subdivisent peu à peu en petits appartements et en chambres à louer (Cha, 2017).



*Figure 3 Esquisses de la gare ferroviaire monumentale souhaitée par CNoR. Ambition non réalisée*

### Essor commercial de « la » Sainte-Catherine

L'essor commercial du centre-ville de Montréal commence réellement durant les années 1920. Durant ces années, la rue Sainte-Catherine devient la principale artère commerciale de Montréal et un haut lieu de divertissement. On y retrouve des magasins, mais aussi des restaurants, des théâtres et des cinémas. Les nouveaux grands magasins, comme Eaton et Simpsons situés tous deux sur Sainte-Catherine près de l'avenue McGill College, contribuent également grandement à l'effervescence du secteur McGill College et à son changement d'échelle (Cha, 2017).

L'activité commerciale reste très fortement concentrée sur la rue Sainte-Catherine. Cependant, au cours des années 1920, l'avenue McGill College, qui est auparavant uniquement résidentielle commence également à accueillir quelques commerces. Le tronçon de l'avenue McGill College, situé au sud de Sainte-Catherine, devient à cette époque entièrement commerciale. Quelques plus petits commerces apparaissent également sur McGill College au nord de Sainte-Catherine (Cha, 2017).

Les édifices Confédération et la Banque d'Épargne existent toujours aujourd'hui à l'intersection de Sainte-Catherine et McGill College et témoignent du dynamisme de cette époque.



Figure 4 Édifice de la banque d'épargne

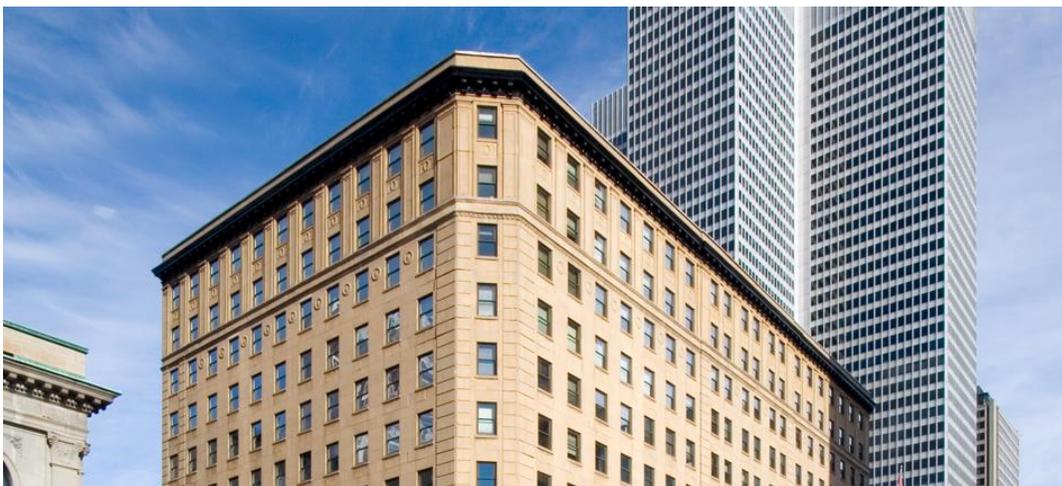


Figure 5 L'Édifice Confédération, au coin de McGill College et Sainte-Catherine, témoignent toujours aujourd'hui de l'architecture qu'avait le secteur autrefois.

## Construction de la gare Centrale

Les années 1920 marquent également la nationalisation du Canadian Northern Railway, du Grand Trunk Pacific et du Grand Trunk Railway, par le gouvernement fédéral canadien, pour former le Canadien National (CN). Le CNoR n'accomplira donc jamais son ambitieux projet de gare ferroviaire monumentale et ce sera le CN qui reprendra le projet de construction d'une Gare Centrale, considérablement plus modeste (Lachapelle, 2001). En 1929, le crash boursier, et la Grande Dépression qui s'en suit, viennent ralentir les travaux. En 1943 et la Gare Centrale du CN est inaugurée.



Figure 6 La gare Centrale construite est épurée de ses ambitions initiales de monumentalité. Bien plus modeste, la gare ferroviaire voit le jour sous la forme d'un immeuble utilitaire rectangulaire.



Figure 7 Détail de la partie centrale du plan directeur de Jacques Gréber

## Un nouveau dessein pour l'avenue

Au début des années 1950, l'urbaniste émérite français, Jacques Gréber, est engagé par la Ville de Montréal en tant que consultant pour réaliser un plan directeur. Jacques Gréber a alors une grande réputation à l'internationale, entre autres, pour son plan d'embellissement de Philadelphie, inspiré par le mouvement City Beautiful (Djar, 1998).

Il soumet en 1952 son plan directeur à l'administration municipale. Ce dernier comprend plusieurs propositions concrètes de réaménagement pour établir des connexions entre des points focaux de la ville, notamment le Mont-Royal. Il prévoit notamment l'aménagement de deux boulevards-promenades avec une perspective sur la montagne, la rue Rachel et l'avenue McGill College (Cha, 2017). La première reliant le Mont-Royal au parc Lafontaine, et la deuxième, reliant la montagne à la gare-centrale.

Pour l'avenue McGill College, le plan directeur de Jacques Gréber comprend son élargissement à 120 pieds, soit le double de sa largeur à l'époque. Son avenue élargie est bordée d'arbres et aboutit sur une nouvelle place publique, située entre la rue Cathcart et le boulevard Dorchester, aujourd'hui René-Lévesque (Lachapelle, 1984).

La Ville de Montréal, enthousiaste face aux propositions de Jacques Gréber adopte alors plusieurs recommandations de son plan directeur. Des études « intensives » sont lancées pour évaluer la réalisation d'un boulevard élargi dans l'axe de McGill College. En 1956, la Ville officialise ses intentions et commence les procédures d'homologation de l'avenue McGill College à 120 pieds (Djar, 1998). Les intentions du Service de l'urbanisme de la Ville sont alors claires. Celui-ci souhaite faire de

l'avenue McGill College, un « magnifique boulevard unique de beauté » ; « un élément phare pour redorer le prestige de Montréal » (Montréal-Matin, 1956).

## **Apparition des conditions favorables**

Comme la gare construite par le CN en 1943 a été finalement beaucoup plus modeste que celle que prévoyait l'ambitieux projet du CNoR, l'immense tranchée, provoquée par le tunnel passant sous le Mont-Royal, est toujours grande ouverte en plein centre-ville. Comblant la tranchée lors de leur construction durant les années 1960, les constructions de la Place Ville-Marie et de l'Hôtel Reine Elizabeth provoquent une métamorphose physique considérable de la portion sud de l'avenue McGill College (Cha, 2017).

Toutefois, l'impact de la construction de ces projets ne s'arrête pas à la sphère physique. C'est sur le plan économique qu'ils ont eu probablement leur plus grand impact sur le secteur. Le grand succès qu'a représenté la Place Ville-Marie a créé un réel boom immobilier. De son côté, le percement du métro de Montréal laisse le secteur considérablement déstructuré. Le boom immobilier jumelé à la déstructuration du secteur a réuni les conditions favorables à un redéploiement majeur et complet de McGill College. Cette partie du travail décrit brièvement les impacts de la construction de l'Hôtel Reine Elizabeth, de la Place Ville-Marie et du métro de Montréal sur le secteur.

### **1958 - Hôtel Reine Elizabeth**

Durant les années 1950, l'arrivée de Donald Gordon à la tête du CN initie une série de chantiers visant à combler cette tranchée, notamment par la construction de l'Hôtel Le Reine Elizabeth. Entrepris par le CN, le projet de construction de l'Hôtel Reine Elizabeth commence en 1954 pour se terminer quatre ans plus tard. Étant l'un des premiers hôtels en Amérique du Nord à utiliser des escaliers roulants et à doter chaque chambre de téléphone privé, son inauguration marque le commencement de l'ère moderne à Montréal (Fontaine, 2008).

#### *Impact concret sur l'avenue McGill College :*

Avec ses vingt et un étages, l'architecture moderniste de l'hôtel vient fermer la perspective sud de l'avenue McGill College depuis 1958. Avec ce nouveau complexe hôtelier aux côtés de leur gare centrale, le CN recouvre partiellement le trou laissé béant par le tunnel du Mont-Royal.



Figure 8 Illustration mettant en vedette pour son inauguration, l'architecture moderne et épurée de l'Hôtel Reine Elizabeth



Figure 9 Vue sur l'Hôtel Reine Elizabeth depuis l'avenue McGill College aujourd'hui. L'hôtel vient fermer la perspective sud de l'avenue depuis 1958.

### 1962 : Place Ville-Marie

Quelques années plus tard, à la demande du CN, le promoteur new-yorkais William Zeckendorf amorce l'ambitieux projet de la construction de la Place Ville-Marie au-dessus des tranchées ferroviaires. Par la construction d'un grand centre d'affaires, le CN cherche à attirer de grandes entreprises à proximité de la gare. Le projet est développé comme un réel îlot urbain, incluant notamment la fameuse tour cruciforme

de quarante-cinq étages, conçue par la firme Affleck, Desbarats, Dimakopoulos, Lebensold & Sise en partenariat avec Henri Cobb de l'agence Pei, Cobb, Freed & Partners.<sup>1</sup>

Lors de son inauguration en 1962, la grande tranchée en plein centre-ville de Montréal est enfin comblée. L'impact sur le paysage est considérable; ainsi que sur tout le fonctionnement du secteur de l'avenue McGill College<sup>2</sup>. En plus d'accueillir une tour offrant à elle seule plus d'espaces à bureau que le parc de bureaux de tout Montréal, le projet développe une grande galerie marchande souterraine (Vanlaethem, 2012). C'est avec cette galerie marchande reliant la Place Ville-Marie à l'Hôtel Reine Élisabeth et à la Gare Centrale que le Réseau piétonnier souterrain de Montréal (RÉSO) prend forme. Bien que le RÉSO connaisse plusieurs phases de développement par la suite, la galerie marchande de la Place Ville-Marie conservera son rôle de noyau central du circuit souterrain de Montréal.

#### *Impact concret sur l'avenue McGill College :*

En plus de donner une nouvelle échelle à la portion sud de l'avenue McGill College, la Place Ville-Marie lui a confirmé sa nouvelle identité planifiée. En effet, de concert avec la Ville de Montréal, lors du développement de l'îlot urbain de la Place Ville-Marie, le tronçon sud de l'avenue McGill College (entre la rue Cathcart et Sainte-Catherine) est élargi à 115 pieds. Ce tronçon élargi débouche sur l'esplanade Place Ville-Marie.

Initialement, une rampe piétonne reliant l'esplanade Ville-Marie et l'avenue McGill College était prévue. En plus de camoufler l'entrée vers le stationnement souterrain situé sous l'esplanade, cet aménagement avait comme intention d'inviter les piétons de l'avenue McGill College à l'emprunter puis à observer la montagne depuis l'esplanade comme depuis un belvédère. Mais les commerçants et propriétaires d'immeubles de l'avenue McGill College entre Cathcart et Sainte-Catherine vont s'opposer à la construction de la passerelle et exercer de fortes pressions sur la municipalité qui renonce à la construire. Les commerçants ayant des commerces en rez-de-chaussée affirment que cet aménagement risque de tuer leur commerce (Djar, 1998). Les propriétaires, de leur côté, s'y opposent, en affirmant que cet aménagement leur porte préjudice, notamment par une dévaluation foncière de leur rez-de-chaussée.

Les différentes parties campent sur leur position et les négociations ne mènent nulle part. Cela va avoir pour conséquence un ratage dans le design de la relation entre l'esplanade Ville-Marie et l'avenue McGill College, cette dernière aboutissant alors directement sur la porte du stationnement souterrain. La liaison piétonne n'est assurée que par de simples petits escaliers de chaque côté de l'entrée du garage.

---

<sup>1</sup> On attribue généralement la conception de la Place Ville Marie à E. M. Pei. Pei n'en étant pas l'auteur direct ne la mentionne même pas dans ses œuvres complètes parue en 2008 chez Rizzoli Éditeur.

<sup>2</sup> L'impact touche même le monde littéraire. L'écrivain montréalais Hubert Aquin en fait une critique poétique *Essai cruciforme*, qu'il publie en 1963 dans le n°4 de la revue *Liberté*. Il fait allusion à sa double nouveauté, la forme de son plan en croix et son sous-sol commercial : « La Place Ville-Marie a été construite en forme de ville morte : dessous sa grandeur orgueilleuse et christologique, les négociants se sont installés avec la même ferveur que les premiers chrétiens mettaient à descendre dans les catacombes. »



Figure 10 Fin de la construction de l'édifice 1 Place Ville-Marie en 1962



*Figure 11 Le tronçon de l'avenue McGill College a été élargi avant les autres lors de la construction de la Place Ville-Marie. Cette action a entamé la métamorphose de l'avenue. Photo 1976*



*Figure 12 Vue sur l'Avenue McGill College depuis l'esplanade de Place Ville-Marie. Photo 1981.*



Figure 13 La liaison piétonne entre l'esplanade Ville-Marie et l'avenue McGill College n'est assurée que par de simples petits escaliers aux côtés de l'entrée du garage. Ce manque de design est le résultat de l'avortement du projet de passerelle piétonne. 1984

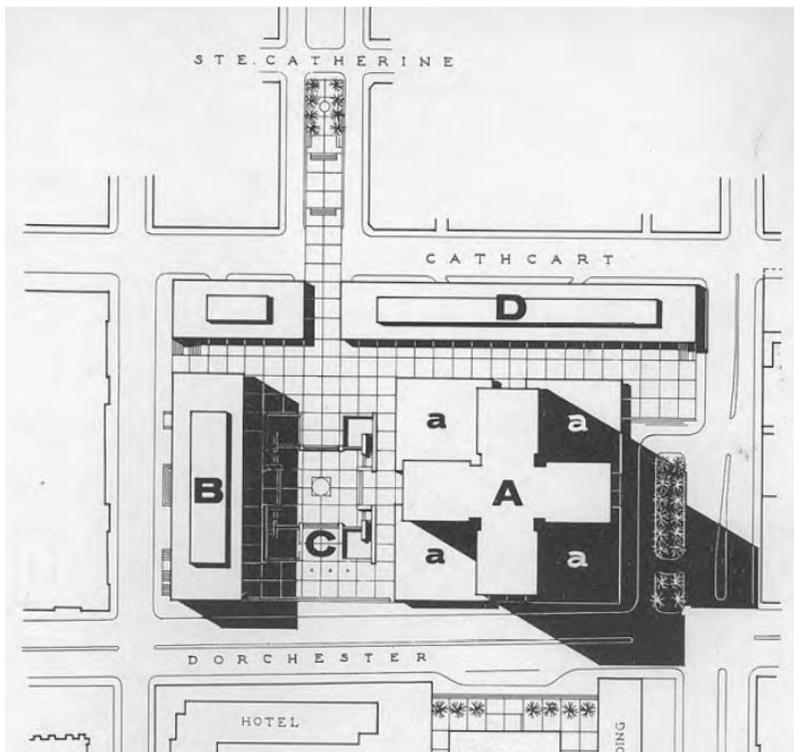


Figure 14 Plan initial de la passerelle piétonne devant passer au-dessus de la rue Cathcart et lier l'esplanade Ville-Marie à l'avenue McGill College. Plan 1959.

### 1968: Métro de Montréal

En 1964 s'amorce la construction de la ligne 1 (verte) du métro de Montréal. Cette ligne passe par le secteur de l'avenue McGill College. La portion nord-est de l'avenue accueille une station : la station McGill. Elle est inaugurée en 1968. La station a pignon sur l'avenue McGill College et est dotée de liaisons souterraines directes avec certains édifices notables, tels les magasins Morgans et Eaton.

*Impact concret sur l'avenue McGill College :*

Les énormes chantiers requis pour la construction du métro, notamment les percements qu'ils impliquent, entraînent la démolition d'un grand nombre de terrasses d'habitation issue de la New-Town (Cha, 2017). Le percement de la ligne verte laisse ainsi de nombreux terrains vacants, temporairement transformés en stationnement. La portion de l'avenue McGill College autour du boulevard de Maisonneuve est alors complètement déstructurée.



Figure 15 Percement de la ligne verte dans le secteur de la station de métro McGill.



Figure 16 Édicule Station McGill sur l'avenue McGill College.

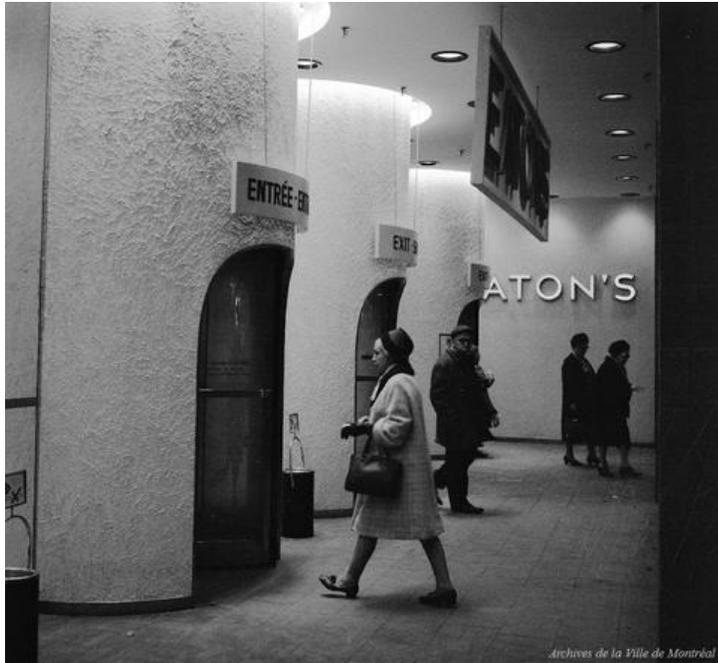


Figure 17 Liaison directe entre la station McGill et le magasin Eaton lors de son inauguration.



Figure 18 Secteur de l'avenue McGill College déstructuré suite au percement de la ligne verte.

## **Diverses propositions témoignant d'un engouement certain**

L'effervescence immobilière, provoquée par l'édification de la Place Ville-Marie, et l'ouverture d'un premier tronçon de l'avenue McGill College, conçu comme une large avenue de prestige, entraînent l'intérêt grandissant des différents portefeuilles d'investisseurs. Plusieurs propositions de plan d'ensemble pour une nouvelle avenue McGill College sont faites à la suite à la construction de la Place Ville-Marie.

Le promoteur immobilier DWS Canada Holding Limited, par exemple, engage la firme d'architecture Webb, Zerafa, Menkès et Housden afin de développer un concept d'aménagement pour l'avenue McGill College. Ou encore, la société de portefeuille CEMP Investment (appartenant à la famille Bronfman) réalise une étude d'occupation du territoire de l'avenue McGill College en engageant l'architecte Gene R. Summers (considéré à l'époque comme le bras droit de Mies Van der Rohe). De cette étude découle une proposition très moderniste, comprenant notamment de grandes tours jumelles d'une quarantaine d'étages de part et d'autre de l'avenue McGill College ainsi que plusieurs plazas minérales.

Aucune proposition d'aménagement des années 1960 n'est parvenue à terme. Toutefois, une proposition mérite que l'on s'y attarde parce qu'elle a rassemblé plusieurs parties prenantes et s'est même rendue au stade de négociation avec la Ville de Montréal. Il s'agit du Plan MACE.

### **Plan MACE**

Dans la foulée du succès du concept d'aménagement de la Place Ville-Marie se forme le Mace Développement Limited, un consortium formé d'investisseurs et de plusieurs propriétaires de terrains de l'avenue McGill College. La Maison Eaton en était notamment un membre prépondérant de ce consortium dédié spécifiquement au développement de l'avenue McGill College. L'intention était claire : faire de McGill College une avenue « à la parisienne » encadrée d'un cadre bâti harmonieux ayant des gabarits uniformes (Diar, 1998).

Souhaitant répéter la réussite de la Place Ville-Marie le long de l'avenue, le consortium fait donc appel à ses concepteurs, en associant l'urbaniste Vincent Ponte, afin de concevoir son projet. Le Plan MACE prend la forme d'un complexe de 430 000 pieds carrés entre les rues de Maisonneuve et Sainte-Catherine. Au nord du boulevard de Maisonneuve était prévue l'édification de deux tours à bureaux de 34 étages de part et d'autre de l'avenue McGill College. Leur retrait par rapport aux autres bâtiments permettait de former une piazza large de 220 pieds et de laisser la vue ouverte sur le Mont-Royal. Les tours jumelles servaient à affirmer la vocation centrale de la piazza ainsi qu'à créer un cadre homogène valorisant la perspective pittoresque sur le Mont-Royal qu'offre l'axe McGill College. Le Plan Mace prévoyait plus de 125 millions de dollars d'investissements privés dans le secteur de l'avenue McGill College (Massé, 1965).

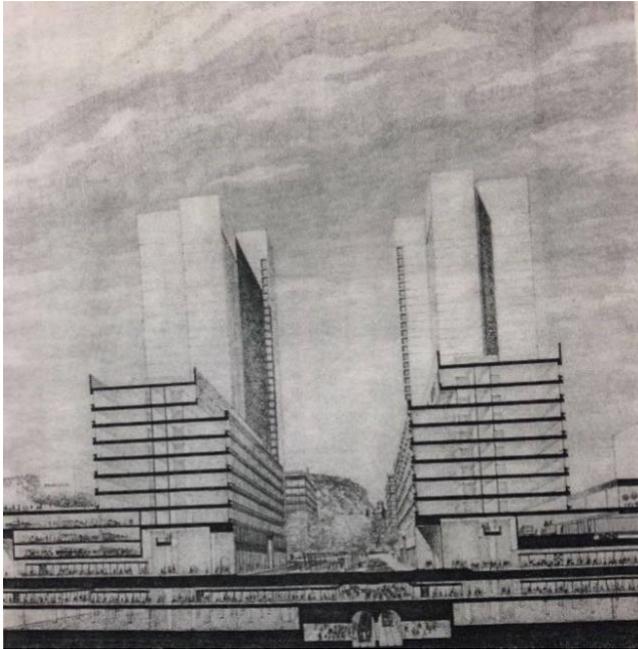
Pour ce qui est de l'aménagement de l'avenue, elle était élargie à 115 pieds sur toute sa longueur et comprenait un large terre-plein encadrant une allée piétonne flanquée par deux rangées d'arbres.

### **Échec et démantèlement**

Malgré la conception détaillée de la firme Pei-Cobb-Ponte et le sérieux des membres du consortium, le Plan MACE ne s'est pas réalisé en raison de nombreux facteurs; le principal facteur étant que le projet se réalisait sur plusieurs îlots aux propriétaires multiples.

Dans le cas de la Place Ville-Marie, le CN possédait l'ensemble du site, ce qui avait grandement facilité la réalisation du projet dans son ensemble. Ce n'était pas le cas pour le Plan Mace, où le projet se réalisait sur une multitude de lots appartenant à une multitude de propriétaires. La réalisation du projet dépendait ainsi, non seulement, de la collaboration de multiples propriétaires voulant maximiser leur gain individuel, mais également de l'expropriation des nombreux lots par la Ville de Montréal. Le consortium possédait plusieurs lots, mais il lui en manquait plusieurs, notamment du côté ouest de l'avenue (Djar, 1998). Cette

complexité a prolongé le processus de réalisation du projet jusqu'à l'apparition de conflits internes. En 1965, le Mace Development Limited est démantelé.



*Figure 19 Le cadre bâti proposé par le Plan Mace était symétrique et ordonné.*



*Figure 20 Maquette du plan Mace.*

## Développement du côté est de l'avenue

La construction de la Place-Ville Marie, jumelée aux intentions de la Ville de Montréal de faire de l'avenue McGill College une « large avenue de prestige », a provoqué un fort intérêt des investisseurs immobiliers, comme en témoignent les différentes propositions réalisées lors des années 1960.

Les terrains le long de l'avenue McGill College, sont fortement convoités, mais la multiplicité des propriétaires freine les différentes propositions de développement de l'avenue McGill College en tant qu'ensemble. Cette dynamique encourage davantage un développement distinct propre à chaque lot.

Compte tenu des réserves foncières municipales aux fins d'élargissement du côté Ouest de l'avenue, c'est d'abord son côté Est qui est développé. Ces nombreux nouveaux développements qui ont été réalisés du côté est de l'avenue, aux courants des années 1970 et au début des années 1980, auront notamment entamé le déplacement du centre financier de Montréal sur McGill College, (Cha, 2017).

### **1976 : Centre commercial Les Terrasses**

Le promoteur DWS Holding Company en association avec Hines Interest embauche l'architecte René Menkès de la firme ontarienne WZMH (Webb Zerafa Menkes Housden Partnership) reconnue pour son expertise dans les gratte-ciels, afin de construire un complexe commercial sur McGill College au sud du boulevard Maisonneuve. Ce nouveau centre commercial est réparti sur quatre niveaux et est surmonté d'une dizaine d'étages d'espaces à bureaux.

#### *Impact concret sur l'avenue McGill College :*

La construction de ce centre commercial d'importance entraîne la fermeture de la portion sud de la rue Victoria (1974) et la démolition de plusieurs bâtiments.

Il accueille plus de 125 boutiques interreliées par un vaste espace vertical muni de plusieurs escaliers mécaniques. La façade du bâtiment donnant sur McGill College est munie de plusieurs vitrines, cependant aucune boutique n'est accessible directement depuis la rue. Une entrée principale au coin de McGill College et de Maisonneuve donne accès au mail intérieur (Djar, 1998).

Ce bâtiment sera primé par l'Ordre des architectes du Québec pour son concept architectural, mais reçoit tout de même plusieurs critiques de nature urbanistique. Ces critiques sont dues notamment à son manque de connexion avec l'avenue McGill College ainsi que pour l'implantation d'une large entrée de stationnement sur cette même avenue. Ces aspects de l'immeuble sont jugés en discordance avec les prétentions assumées de McGill College, comme une avenue de prestige.



Figure 21 Construction de l'édifice Les Terrasses.



Figure 22 Le centre commercial Les Terrasses est relié à la station McGill, du métro de Montréal

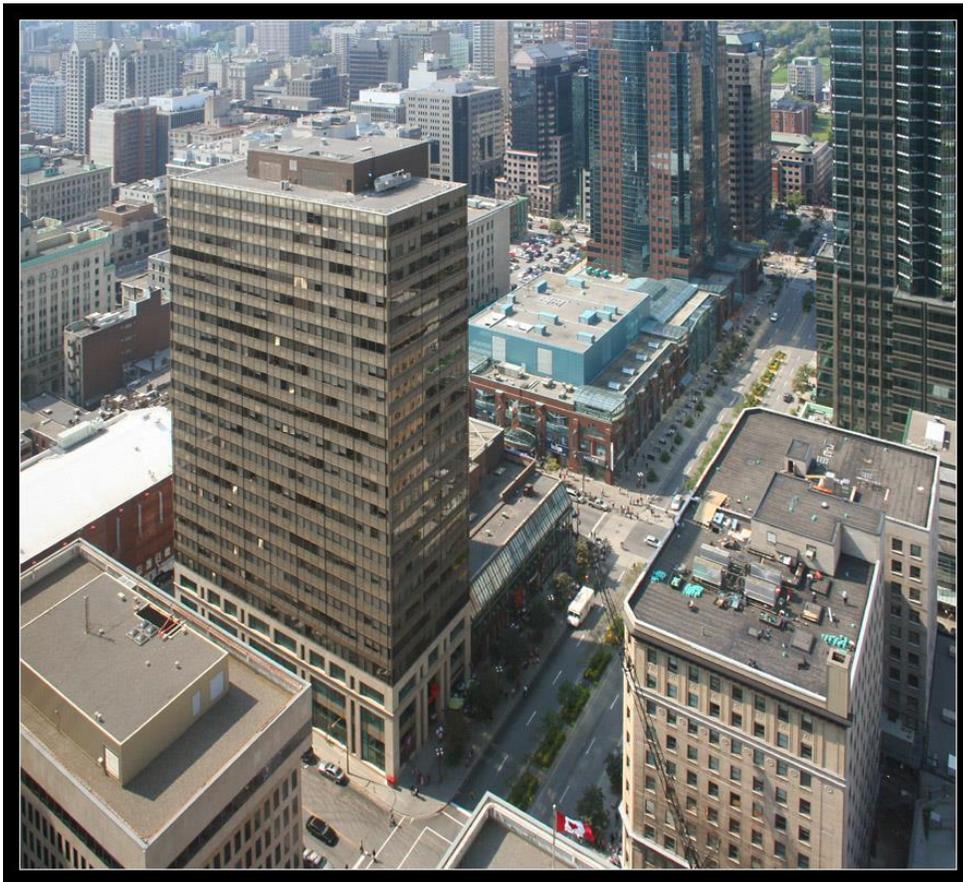
### **1977: Centre Capitol (aujourd'hui Tour Rogers)**

En 1977 le Centre Capitol est construit sur le côté Ouest de McGill College, entre les rues Cathcart et Sainte-Catherine. Cette construction est possible puisque ce tronçon de McGill College avait déjà été élargi lors du développement de la Place Ville-Marie (Cha, 2017).

Le Centre Capitol est principalement composé d'une tour à bureaux de vingt-quatre étages, érigé au coin de l'avenue McGill College et de la rue Cathcart. Il est également composé d'un basilaire commercial longeant McGill College jusqu'à la rue Sainte-Catherine. Ce dernier fait face à l'édifice Confédération.

#### *Impact concret sur l'avenue McGill College :*

La construction de la tour Rogers entraîne la démolition presque entière de son îlot. Cet îlot comprenait certains édifices à intérêt patrimonial notable, notamment le théâtre Capitol sur la rue Sainte-Catherine. Ce théâtre, construit dans les années 1930, de style « palace » propice aux projections hollywoodiennes, témoignait de l'époque de la naissance de l'effervescence de la Sainte-Catherine comme destination commerciale et culturelle. Une campagne de mobilisation est menée, en vain, par le comité Sauvons Montréal pour protester contre la démolition du Cinéma (Gravel, 1973). Cette campagne a tout de même marqué le commencement d'une réaction populaire afin de protéger le patrimoine montréalais.



*Figure 23 Le Centre Capitol est aujourd'hui connu sous le nom de la Tour Rogers.*



Figure 24 Rassemblement populaire en face du théâtre Capitol, organisé par l'organisme Sauvons Montréal, afin de protester contre la démolition du théâtre.

### **1981: Complexe 1981 McGill College**

Même en temps de crise économique, le Groupe Dreyfus n'hésite pas à se lancer dans un vaste projet immobilier afin de pallier le manque de bureaux de prestige dans le centre-ville de Montréal. Le projet est l'œuvre de l'architecte René Menkès, membre du cabinet WZMH Partners. Le complexe 1981 McGill est alors la deuxième réalisation de cet architecte sur l'avenue McGill College, après l'édifice les Terrasses, situé au sud du boulevard Maisonneuve (Cha, 2017).

Le 1981 McGill College est un immeuble de classe A qui comprend deux tours à bureaux en verre bleu argenté. La Tour BNP Paribas, haute de seize étages, est inter reliée à une seconde tour, la Tour Esso, haute de vingt étages. Ce complexe se démarque par le recul en dégradé en forme de V de sa façade. Du côté de la Tour Esso, le recul de sa façade est en forme d'escalier. Ce qui lui permet d'augmenter considérablement son offre en bureaux de coin. Pour la Tour BNP Paribas, le recul de sa façade est en inclinaison afin de l'orienter vers le Mont-Royal.

Ces géométries variées rentrant vers l'intérieur du bâtiment permettent également l'aménagement d'une placette triangulaire institutionnelle. Au centre de cette placette se trouve l'œuvre de Raymond Mason, « la foule illuminée ». Cette sculpture en résine représente une foule de soixante-cinq personnages dont

les formes humaines viennent contraster avec les volumes géométriques de l'immeuble. L'œuvre est peinte en ocre clair contraster avec le verre bleu de la façade.

*Impact concret sur l'avenue McGill College :*

La nouvelle identité de rue «de prestige » de l'avenue McGill College est réellement assumée par le promoteur immobilier Louis Dreyfus Properties Ltd lors de la construction de ce complexe immobilier à bureaux de classe A. La construction du 1981 McGill College inaugure la nouvelle identité de l'avenue en assumant pleinement son caractère de prestige.

De plus, l'architecture du complexe marque, sur l'avenue McGill College, la fin des gratte-ciels aux formes épurées inspirés du mouvement moderniste. Le 1981 est le premier immeuble de l'avenue ayant une architecture qualifiée de post-moderne.

Enfin, pour marquer l'identité de son principal occupant, la Tour BNP Paribas accueille en son rez-de-chaussée un bistro gastronomique à la parisienne, le premier du genre à Montréal. Ses banquettes de cuir et son décor luxueux renforcent le caractère de prestige du complexe et de l'avenue (Cha, 2017).



*Figure 25 Le complexe 1981 McGill College en construction. L'édifice est surnommé « château de verre » par le Journal de Montréal en 1980.*



*Figure 26 Jeux de façades conçus par l'architecte René Menkès*



*Figure 27 L'œuvre «La Foule illuminée» se trouvant au centre de la placette institutionnelle du complexe.*

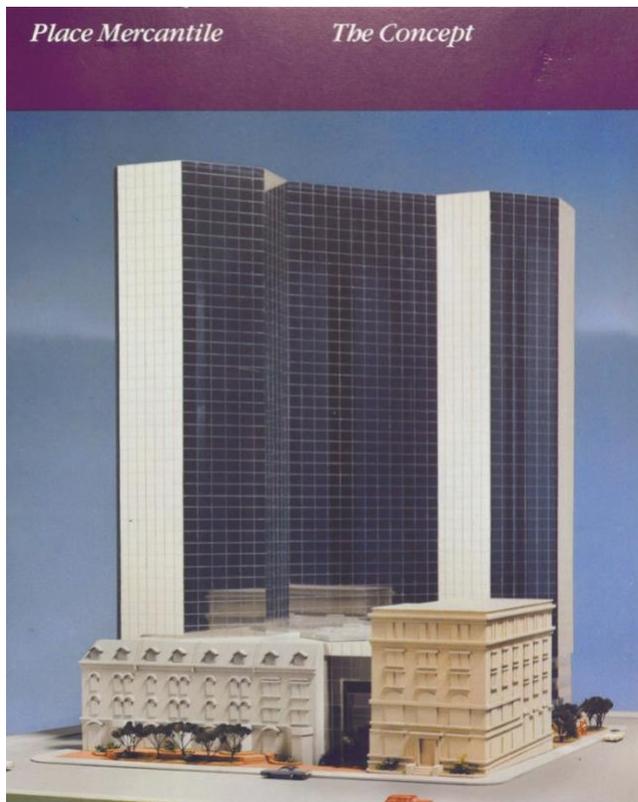
### **1983 : Place Mercantile**

Mené par le promoteur Devencore, le projet Place Mercantile est voué notamment à accueillir le siège social de la Banque Mercantile du Canada. Le développement du projet concorde avec une réelle prise de conscience au niveau de la protection du patrimoine bâti montréalais. Ce mouvement apparaît suite aux nombreuses campagnes de sensibilisation des organismes pour la protection du patrimoine montréalais, telle celle de Sauvons Montréal pour la protection du théâtre Capitol en 1977. Plutôt que de démolir systématiquement les édifices anciens, plusieurs promoteurs immobiliers tentent maintenant de les intégrer aux nouveaux développements (Duhamel, 1980).

C'est le cas pour le projet de la Place Mercantile, qui marie l'architecture de maisons anciennes à l'architecture moderne. Au coin de Sherbrooke et de McGill College, une tour argentée de 24 étages prend place derrière le Strathcona Hall ainsi que des maisons des pierres grises datant de la New-Town. Ces entités patrimoniales sont reliées entre elles et à la tour via un atrium central de 4 étages. La tour moderne est orientée afin de maximiser son exposition sur le Mont-Royal. L'ensemble est accessible par la rue Sherbrooke et l'avenue McGill College.

*Impact concret sur l'avenue McGill College :*

L'approche patrimoniale de ce projet suscite la controverse et est fortement critiquée parce que les bâtiments patrimoniaux ont été déconstruits et déplacés afin de mieux servir l'intérêt du projet immobilier. Pour certains bâtiments, seule la façade a été conservée. Les promoteurs de ce projet se font donc reprocher d'avoir une approche patrimoniale purement décorative et sont accusés de « façadisme » (Cha. 2017).



*Figure 28 Maquette du projet de la Place Mercantile intégrant le bâtiment du Strathcona Hall.*



Figure 29 Édifices patrimoniaux séparés par un atrium de 4 étages. Cet atrium connecte les vieux bâtiments à la tour de la Place Mercantile.

## Développement du côté ouest de l'avenue

En 1983, la reconstruction du côté est de l'avenue McGill College est presque achevée. Du sud au nord, l'édifice Confédération, la Banque d'épargne, le centre commercial Les Terrasses, le complexe 1981 McGill College puis la Place Mercantile complètent l'encadrement est de l'avenue.

En ce qui concerne le côté ouest de l'avenue, seul le Centre Capitol a été construit sur l'avenue McGill College entre la rue Cathcart et Sainte-Catherine, permis par l'élargissement de ce tronçon en 1962 lors de la construction de la place Ville-Marie. Le Woolworth, édifice patrimonial de style Art déco, se trouve également sur McGill College au coin de Sainte-Catherine. Cependant, la démolition de ce dernier est d'ores et déjà planifié afin de permettre l'élargissement de l'avenue à 120 pieds (Cha, 2017).

Le reste du côté ouest de l'avenue est, en grande partie, parsemé de stationnements et d'ilots vacants causés notamment par les chantiers requis pour le percement du métro de Montréal. Ces terrains situés entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard de Maisonneuve sont divisés entre quelques propriétaires, dont deux principaux :

- La Corporation Cadillac Fairview
- La Corporation immobilière Première, Québec inc.

Afin de procéder à son élargissement, la Ville de Montréal détient également des réserves foncières depuis plusieurs années, le long du côté ouest de McGill College. La collaboration entre ces trois parties prenantes clés a alors été prépondérante pour le développement du côté ouest de l'avenue.



*Figure 30 Terrains vacants le long du côté ouest de l'avenue McGill College*

## **Collaboration entre l'administration Drapeau et Cadillac Fairview**

### **Les débuts d'une collaboration**

En 1982 la Corporation Cadillac Fairview commence sa collaboration avec la Ville de Montréal et lui présente la première proposition d'aménagement de son ensemble commercial et culturel. Son concept a été dessiné par la firme d'architectes Barton Myers & Associates de Toronto (Cha, 2017).

Il comprend deux tours de bureaux de douze étages donnant sur l'avenue McGill College. L'une devait être implantée au nord de l'îlot entre la Rue Sainte-Catherine et le boulevard Maisonneuve. L'autre devait être implantée au sud de ce même îlot. La partie centrale est occupée par des galeries marchandes et par une salle de spectacle. Dans cette proposition, l'avenue McGill College est piétonnisée et coupée par une immense structure de verre entre De Maisonneuve et Sainte-Catherine (Djar, 1998). Cette structure sert notamment à relier le complexe au centre commercial Les Terrasses, situé de l'autre côté de l'avenue McGill College, au sud du boulevard Maisonneuve.

En effet, le promoteur insiste sur la nécessité de relier le futur centre commercial à des valeurs sûres déjà existantes (Hénault, 1984). Cette stratégie repose sur le fait que les grands magasins existants (Eaton,

Simpson ainsi que le centre commercial Les Terrasses) attirent déjà un grand nombre de clients. Ces derniers par la suite sont portés à magasiner dans les autres petites boutiques du secteur. Les loyers des petits magasins pouvant profiter de l'achalandage des grands magasins sont alors très élevés. Cadillac Fairview aurait ainsi souhaité profiter de la localisation de son terrain, pour construire un complexe commercial composé majoritairement d'une multitude de petites boutiques aux loyers élevés.

Pour réaliser ce développement, Cadillac Fairview devait posséder l'ensemble de l'îlot entre Sainte-Catherine et De Maisonneuve. Certains lots manquaient toujours au promoteur. N'arrivant pas à un accord avec les propriétaires de tous les terrains, le promoteur se devait donc d'attendre l'exécution du processus d'expropriation des parcelles manquantes par la Ville de Montréal. Ce processus étant long et laborieux, le projet est resté en suspens. Toutefois, Cadillac Fairview a continué d'y apporter des modifications en attendant la fin des démarches d'expropriation (Djjar, 1998).

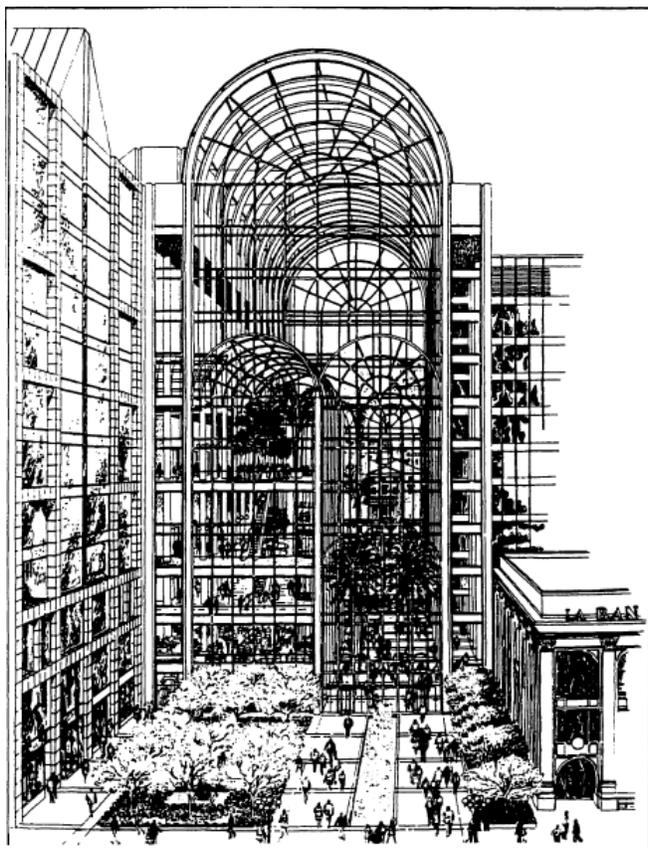


Figure 31 Concept initial de Cadillac Fairview, 1982.

### **L'arrivée d'un nouvel acteur**

Au début de 1983, l'Orchestre symphonique de Montréal (OSM) réclame une nouvelle salle de concert en centre-ville. Leurs installations, à l'époque, avaient des problèmes d'acoustique. De plus, la programmation de l'OSM était affectée par certaines contraintes de cohabitation avec divers organismes ou événements culturels. Ainsi, l'orchestre faisait valoir publiquement l'importance de construire à Montréal une nouvelle salle réservée exclusivement à des concerts symphoniques (Djjar, 1998).

Ayant des intérêts communs, les directions de l'OSM et de Cadillac Fairview s'entendent enfin pour remplacer la salle de spectacle de 800 places du concept initial, par une salle de concert pour l'OSM de 2 400 places. Afin d'y intégrer une salle de l'Orchestre symphonique considérablement plus grande, le

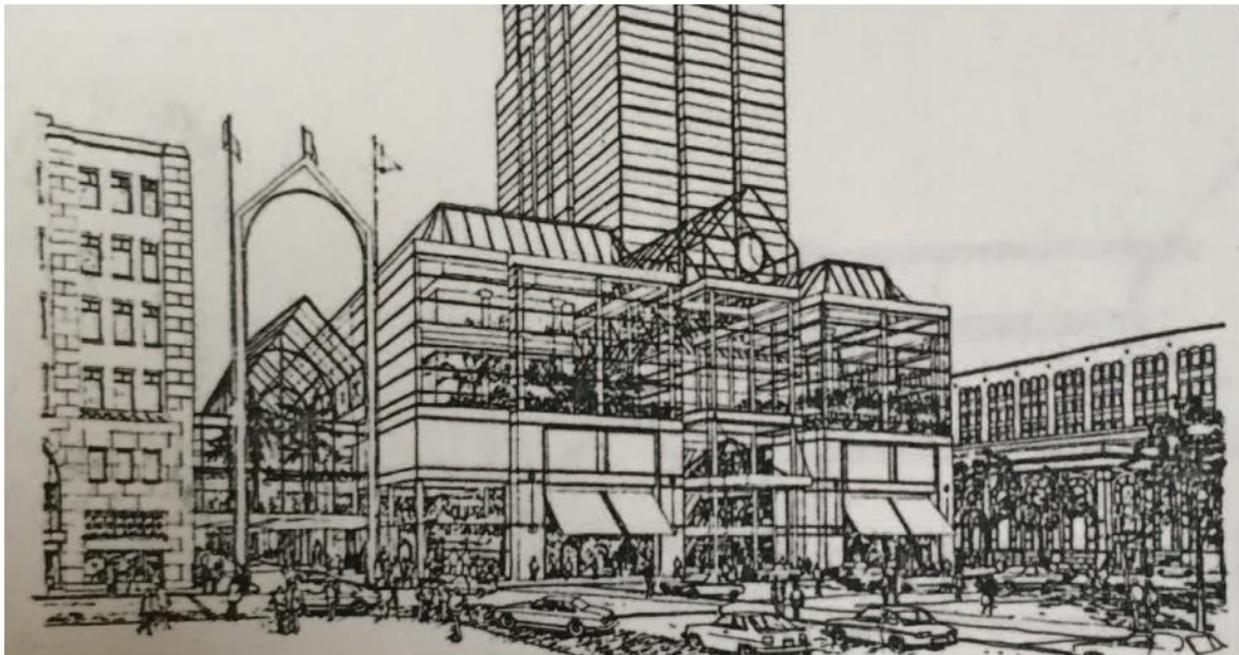
concept de l'ensemble commercial et culturel de Cadillac Fairview a dû être passablement modifié. L'équipe de conception est alors modifiée, la firme Arcop et Associés en partenariat avec la firme Jodoin, Lamarre, Pratte et Associés se voit chargée de la conception de l'ensemble commercial (Gingras, 6 mars 1984).

### **Une nouvelle proposition conjointe**

Dans ce nouveau concept, le nombre de tours à bureaux prévu dans le projet initial est réduit à une seule. Elle est localisée cette fois-ci au centre de la façade donnant sur l'avenue McGill College. Pour le volet centre commercial, une galerie marchande est organisée autour d'un mail central dont la façade principale donne sur la rue Sainte-Catherine. Sa façade est majoritairement composée de verre. La salle de concert symphonique occupe la partie nord du quadrilatère, donnant sur le boulevard de Maisonneuve.

Le concept ne respecte pas l'élargissement à 120 pieds de l'avenue McGill. Il propose plutôt un élargissement à 90 pieds. Les liaisons avec les grands magasins du secteur sont conservées. Ainsi, une passerelle en verre enjambe toujours la rue Mansfield pour relier le nouveau complexe au magasin Simpson. Une grosse promenade verrière relie également le complexe au centre commercial Les Terrasses. Cette dernière obstrue l'avenue McGill College entre Sainte-Catherine et De Maisonneuve et la prive d'une vue saisissante sur le Mont-Royal.

Le Service d'urbanisme de la Ville recommande le refus catégorique du projet de Cadillac Fairview, car leur proposition ne respecte pas la réglementation en vigueur et ignore la planification du développement de l'avenue McGill College comme une large avenue de prestige. Toutefois, l'administration Drapeau fait fi de l'avis de son propre service d'urbanisme et octroie une approbation préliminaire au projet en plus de conclure un accord de développement avec Cadillac Fairview (Djar, 1998). Contrairement au concept initial, celui-ci sera rendu public. C'est en avril 1984 que les ambitions du promoteur sont partagées.



*Figure 32 Nouveau concept incluant une salle de concert pour l'Orchestre symphonique de Montréal, mai 1984*

### **La controverse McGill College**

Suite à la diffusion des plans du projet, la proposition de Cadillac Fairview et la gouvernance du maire Drapeau ont suscité de nombreuses et virulentes critiques.

L'opposition face au projet fédère de nombreuses parties prenantes de nature très distincte, telles que le milieu des affaires, les organismes et professionnels défenseurs du patrimoine, le RCM (parti de l'opposition officielle à l'hôtel de ville) et le Service de l'urbanisme de la Ville (Djjar, 1998). Ces parties prenantes partagent un discours concerté afin de forcer l'administration Drapeau à revenir sur sa décision et de réviser le projet en consultant ses intéressés.

### **La réaction inédite du milieu des affaires**

La protestation du milieu des affaires fut particulièrement importante et surprenante. Ce sont d'abord les propriétaires ayant investi des sommes colossales dans le développement du côté est de l'avenue, en vue de son élargissement à 120 pieds, qui ont réagi face au projet.

Toutefois, la protestation du milieu des affaires ne s'est pas limitée à ces dernières. Des parties prenantes importantes et fédératrices, tels La Chambre de commerce de Montréal et le Montreal Board of Trade, se sont également exprimées en défaveur du projet. Ils ont même mené une opposition organisée et déterminée afin de bloquer l'aboutissement de celui-ci (Djjar, 1998). Afin de convaincre l'administration Drapeau des nuisances sur la vitalité du centre-ville que produirait le projet, la Chambre de commerce et le Montreal Board of Trade, ont mandaté le Comité de promotion économique de Montréal (COPEM) de produire un rapport à cet effet. Ce rapport est publié quelques semaines plus tard. Son nom est évocateur de son contenu. Il est intitulé : « Non à la fermeture de l'avenue McGill College et au rejet du concept de boulevard prestigieux pour cette avenue ».

Dans ce rapport, le COPEM exprime son incompréhension devant l'abandon du concept initial d'une large avenue de prestige et fait savoir que cette promesse non tenue de réaménagement urbain aura probablement des effets néfastes sur le climat d'investissement à Montréal. Le COPEM dénonce aussi dans ce rapport, le manque de structure, de transparence, de concertation et de planification de l'administration municipale (Djjar, 1998).



Figure 33 Titre de l'encart publicitaire, pour empêcher la fermeture de l'avenue McGill College, paru dans *Le Devoir* le 5 juin 1984.

### **Création d'une alliance avec les groupes de protection du patrimoine**

La Chambre de commerce de Montréal a souhaité user de son leadership afin de fédérer les efforts d'opposition. Elle a ainsi fait front commun avec les organismes Héritage Montréal et Sauvons Montréal afin de défendre des intérêts aussi bien économique, qu'urbanistique, que patrimoniale (Marsan, 5 mai 1984). Cette union a pris une grande place dans le mouvement de contestation générale. L'une de leurs premières actions concertées a été la diffusion dans les journaux montréalais d'un « coupon de protestation » que chaque Montréalais était invité à remplir et à renvoyer à l'Hôtel de Ville (Djjar, 1998).

Malgré que l'opposition au projet soit venue de parties prenantes de nature très distincte, en 1984 elles semblent toutes parler d'une seule et même voix. Tous critiquent similairement la gestion du développement urbain de l'administration Drapeau ainsi que la pauvreté de design de l'aménagement urbain proposé.

### **Critique relative à la gestion du développement urbain**

La première chose qui est reprochée à l'administration Drapeau est son manque de transparence. En effet, le maire Drapeau refuse de divulguer les détails du projet au public (Marsan, 12 mai 1984). Jean-Claude Marsan, architecte-urbaniste, écrit à ce sujet:

« Il faut une stratégie d'aménagement. On ne veut plus de laissez-faire des promoteurs et des politiciens qui concluent des projets en secret et mettent les gens devant le fait accompli. »

Jean-Claude Marsan

Le milieu des affaires reproche également à l'administration Drapeau sa volte-face par rapport à une planification de longue date qui avait comme ambition de créer une version modeste d'un Champs Élysées nord-américain. Ils mentionnent que l'élargissement de l'avenue McGill College à 120 pieds était planifié depuis longtemps et que cette planification avait déjà eu de forts impacts en conditionnant le développement du secteur au long des dernières décennies. Le rapport produit par le COPEM mentionne également un bris de confiance potentiel entre l'administration et les promoteurs privés. En effet, en permettant la réalisation du projet de Cadillac Fairview, la Ville revenait « sur sa promesse faite aux autres promoteurs durant les dernières années et qui concerne l'élargissement de l'avenue à 120 pieds et la préservation de la vue sur la montagne. » (Djjar, 1998)

Enfin, l'analyse des projets « à la pièce » est reprochée à l'administration Drapeau. Les différentes parties laissent présager une sous-estimation, voire une non-considération, des impacts urbains reliés au projet.

### **Critiques relatives au design**

L'opposition concernant le design ne visait pas le concept architectural du projet. Elle ne visait pas non plus les fonctions de l'immeuble en soi. L'opposition au projet était due aux impacts du projet dans son milieu d'insertion. Les critiques se sont fortement concentrées sur l'impact du complexe sur l'avenue McGill College et sur sa perspective vers le Mont-Royal (Cha, 2017).

Un premier fait intéressant de cette lutte est que les débats ont mis en évidence un attachement, du moins naissant, à un bien patrimonial qui n'existait pas encore (London, 1984). En effet, il semble que la longue planification du projet urbain de l'élargissement de l'avenue McGill College ait ancré ce projet dans l'imaginaire collectif montréalais, avant même qu'il soit réalisé.

Un second fait intéressant dans cette lutte pour la conservation du patrimoine montréalais est que ce n'était pas un élément patrimonial tangible (le Mont-Royal) qui était défendu, mais plutôt une perspective particulière sur celui. En effet, il est reconnu que parmi les meilleures manières de protéger un bien patrimonial, il y a en premier lieu l'utilisation du bien, et ensuite sa mise en valeur (London, 1984). Le cas de McGill College, concerne surtout ce deuxième aspect. L'élargissement de l'avenue n'équivalait pas

seulement à la création d'une large avenue de prestige, mais aussi mettait en valeur un symbole identitaire, soit le Mont-Royal.

En effet, le Mont-Royal a une valeur symbolique, historique et culturelle pour les Montréalais. La montagne a toujours été le cœur et l'élément visuel clé de la métropole québécoise. Le versant sud constitue la principale perspective sur la montagne dans l'imaginaire collectif. De toutes les percées visuelles sur ce versant, celle depuis l'avenue McGill College est la plus saisissante, car elle donne directement sur la partie la plus abrupte de ce versant, parfois surnommée l'épaule du Mont-Royal (Lachapelle, 1984). Le fait qu'Andrew Morris reproduise justement la vue sur la montagne depuis l'axe McGill College, dans sa reconstitution de la « Première rencontre entre Jacques Cartier et les Indiens d'Hochelaga », témoigne bien de la capacité de cette perspective à marquer les esprits.

Les critiques envers le design du projet se sont donc concentrées envers la promenade-verrière proposée sur McGill College. En plus de compromettre définitivement l'élargissement de l'avenue, elle allait bloquer la perspective qu'offre l'avenue McGill College vers le Mont-Royal, laquelle, vue de la rue Sainte-Catherine, offre sa silhouette la plus saisissante et la plus majestueuse. La verrière ne diminuait donc pas uniquement la qualité paysagère exceptionnelle de l'avenue McGill College, mais faisait aussi disparaître la plus importante perspective sur la montagne, symbole de Montréal (Lachapelle, 1984).

Les témoignages de Vincent Ponte et de Jean-Claude Marsan témoignent de l'importance qu'occupait la montagne dans le mouvement d'opposition au projet (Djjar, 1998). En alternative à la passerelle, les protestataires proposaient de relier le complexe multifonctionnel de Cadillac Fairview au magasin Simpson et au centre commercial Les Terrasses par voie sous-terrainne. En plus de préserver les vues sur le Mont-Royal, cette option permettait de renforcer le réseau souterrain de Montréal.

« Today, we are about to lose that grand design and the visual link between Place Ville-Marie and the Mountain. We all want to see this block of land developed with the interesting mixture of shops, offices and great concert hall as proposed by Cadillac Fairview. But not at the sacrifice of our avenue and the loss of the only panoramic view of our mountain that can be seen from the city center. »

Vincent Ponte

« Malgré les vertus de ce projet, les Montréalais en tant que société ne se laisseront pas dépouiller d'un patrimoine urbain et d'un symbole qui sont au cœur même de leur identité culturelle. »

Jean-Claude Marsan



Figure 34 Illustration datant de 1850 illustrant Jacques Cartier. On y aperçoit en arrière-plan le versant sud du Mont-Royal, d'une perspective que l'on croirait presque identique à celle de l'axe McGill College.

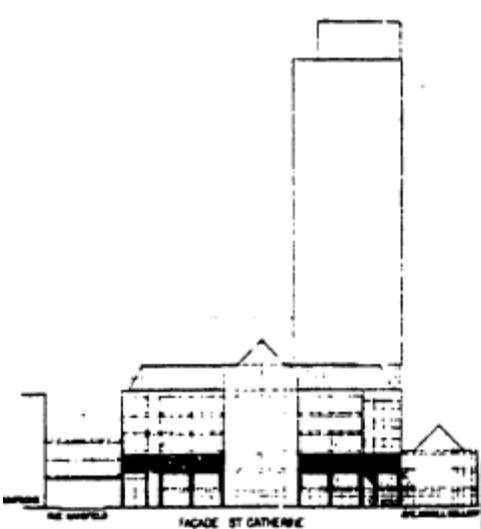


Figure 35 Passerelle et promenade-verrière sur Mainsfield et McGill College

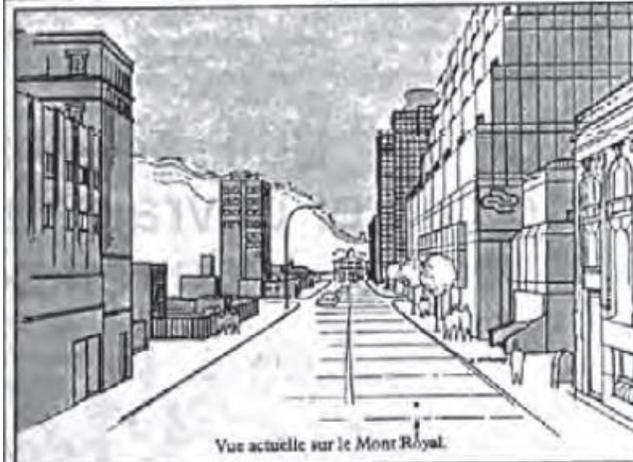


Figure 36 Dans leur encart publicitaire la perspective vers le Mont-Royal était illustrée de trois manières : la perspective à l'époque

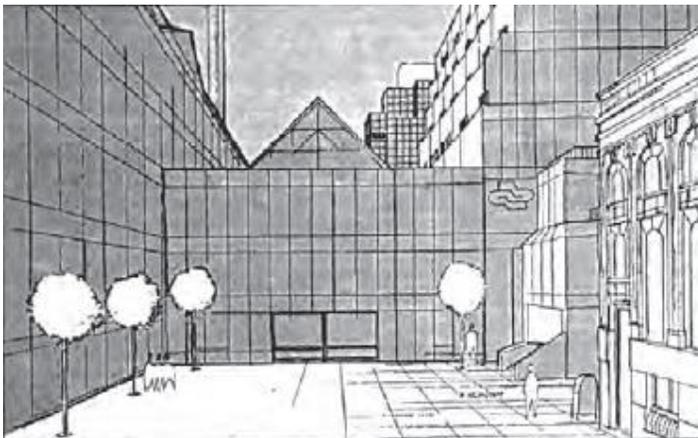


Figure 37 la perspective si le projet de Cadillac Fairview était construit



Figure 38 La perspective possible avec un développement urbain respectant le lien visuel entre McGill College et la montagne.

### **Une première ouverture de la part du promoteur et obstination de l'administration Drapeau**

Devant la gronde des gens d'affaires, des organismes de conservation du patrimoine, de l'opposition politique, des professionnels du milieu de l'aménagement, du milieu universitaire et des médias, Cadillac Fairview a accepté de modifier son projet pour calmer les protestations. La corporation est donc revenue à la fin du mois de mai de 1984 avec une version modifiée (Djjar, 1998).

Comme une grande partie des critiques avaient comme cible principale la passerelle verrière sur McGill College qui bloquait la meilleure perspective sur le Mont-Royal depuis le centre-ville, celle-ci avait été enlevée. Seule la passerelle enjambant la rue Mansfield était encore présente.

L'avenue McGill n'était plus obstruée. Quant à sa largeur, le nouveau concept conservait les mêmes dimensions prévues que dans la version précédente, soit de 60 pieds. Les modifications ne répondaient donc pas aux souhaits de plusieurs parties prenantes, notamment ceux du milieu des affaires, de conserver le projet d'élargissement de l'avenue tel que prévu dans le concept même de boulevard prestigieux. Certaines autres modifications avaient été apportées, notamment au niveau de la tour prévue et de la façade de la salle de concert de l'OSM (Hénault, 1984).

En conférence de presse, le maire Drapeau a souhaité mettre de la pression afin de faire accepter cette version modifiée du projet en mentionnant qu'ils en étaient « maintenant rendus au point où c'est cet aménagement ou rien », qualifiant les modifications apportées par le promoteur comme un compromis définitif (Laberge, 7 juin 1984). Jean Drapeau a également exprimé son refus catégorique de se plier aux demandes de tenir une consultation publique sur le projet. Il jugeait que les enjeux économiques du projet prévalaient sur ses enjeux urbanistiques. Ainsi, le Service de l'urbanisme était également tenu au silence complet.

« Quand il y a 10 ou 12 pour cent de chômage, ce n'est pas le temps de discuter d'urbanisme. »

Jean Drapeau

### **Création d'un comité consultatif**

Le compromis n'a cependant pu rallier l'opinion publique derrière le projet. Les différents groupes d'intérêts montréalais étaient encore insatisfaits des changements effectués par le promoteur (Le Devoir, 29 mai 1984). En effet, même après les changements apportés par le promoteur à son concept initial les protestations ont continué. Face à cette pression continue, Cadillac Fairview suspend son projet malgré son approbation promise par l'administration Drapeau, et accepte de créer un groupe de travail, le Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill. Le Comité se devait notamment de tenir une consultation publique sur le projet.

Le comité consultatif était composé de représentants de nombreuses parties prenantes clés, soit des représentants de :

- Cadillac Fairview
- Montréal Board of Trade
- La Chambre de commerce de Montréal
- Orchestre Symphonique de Montréal
- Héritage Montréal
- Propriétaires d'immeubles voisins

Le comité consultatif était financé entièrement par la corporation Cadillac Fairview et avait plusieurs objectifs :

- Dégager des consensus sur les diverses questions qui ont récemment été soulevées lors des protestations
- Faire l'examen d'un certain nombre d'alternatives présentées par différents organismes relativement au design du projet

- Émettre des recommandations afin de guider l'aménagement de la Ville de Montréal pour le secteur McGill College.

Le travail du comité allait s'échelonner sur deux mois, de juillet à septembre 1984. Lors de cette période, deux séances de consultation publique allaient être tenues. Le Comité consultatif était également responsable de produire un rapport final (Djar, 1998).

Le comité a abouti à 45 recommandations concernant divers aspects du design de l'avenue McGill College. Elles se regroupaient en 3 catégories principales :

- L'emprise de l'avenue
- Ses façades et volumétries
- Son aménagement paysager

Enfin, le comité a mandaté l'architecte Peter Rose afin qu'il développe un concept de design urbain dans lequel seraient transposées les recommandations du comité.

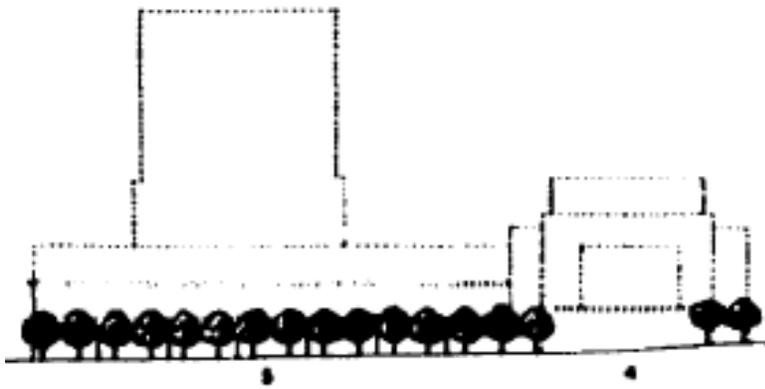


Figure 39 Façades et volumétries proposées par le Comité consultatif pour le complexe commercial de Cadillac Fairview et la salle de concert de l'OSM



Figure 40 Plan d'ensemble, produit par Peter Rose, intégrant les diverses recommandations du Comité.

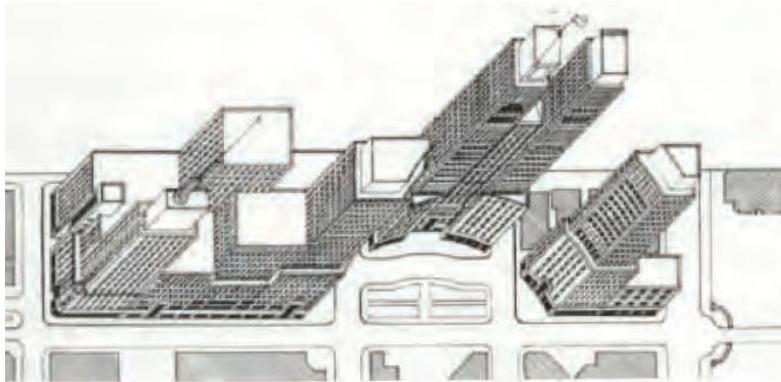


Figure 41 Proposition architecturale pour le côté ouest de l'avenue McGill College par l'Unité d'architecture urbaine de l'École d'architecture de l'Université de Montréal.

### Autre approche, autres recommandations

Parallèlement au travail du Comité consultatif, l'Unité architecturale urbaine de l'UdeM conçoit un plan d'ensemble déterminant aussi des critères et des recommandations pour l'aménagement de l'avenue McGill College. Ce document, réalisé par l'architecte Gérald McNichols Tétreault, a la particularité de s'opposer à l'élargissement de l'avenue McGill College (Cha, 2017).

L'architecte et défenderesse du patrimoine montréalais de renom, Phyllis Lambert, a exprimé sa préférence envers la proposition de l'UdeM (Marsan, 2 mai 1984). Le tableau à la page suivante compare les aspects principaux des recommandations du Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill avec celles de l'Unité architecturale urbaine de l'UdeM.

Tableau comparatif des recommandations

Sujets	Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill	Unité architecturale urbaine de l'UdeM
Largeur de l'avenue	<p>Le Comité consultatif propose deux aménagements différents pour les parties nord et sud de l'avenue McGill College.</p> <p>La partie de l'avenue McGill College au nord de la rue Sainte-Catherine est élargie à 90 pieds. La circulation véhiculaire est à double sens et la chaussée mesure 40 pieds de large. Le rapport spatial de l'espace alloué aux voitures versus celui alloué aux piétons est alors équilibré sur ce tronçon. Afin de bénéficier d'une largeur de trottoir optimale, l'aménagement ne propose pas de terre-plein au centre de l'avenue.</p> <p>Étant donné que le comité recommande une avenue à 90 pieds de large et que le tronçon de l'avenue entre Cathcart et Sainte-Catherine est déjà élargi à 115 pieds, le comité propose un</p>	<p>Cette proposition suggère l'abandon de l'élargissement afin de préserver la continuité historique du lieu, notamment en conservant l'édifice Woolworth et l'alignement de l'axe aboutissant au portail Roddick de l'Université McGill. Le mémoire évoque notamment que l'élargissement de l'avenue n'est pas nécessaire pour rendre celle-ci prestigieuse. Selon McNichols, la largeur actuelle permet déjà une vue pittoresque sur le Mont-Royal et n'altère pas son caractère de prestige.</p> <p>Ce plan d'ensemble prévoit uniquement un élargissement de l'avenue McGill College par le biais de l'aménagement d'une placette à la hauteur du complexe 1981 McGill College.</p>

	<p>aménagement différent pour cette partie de l'avenue. Il recommande une utilisation nettement piétonnière du tronçon, afin de relier la rue Sainte-Catherine à l'esplanade de la Place Ville-Marie. Du côté de la chaussée, il y a un sens unique vers le sud, de mesure 22 pieds de large. Elle est encadrée par deux immenses espaces libres et piétonniers. En plus de renforcer la vocation piétonnière de cet espace, le traitement particulier de la partie sud de l'avenue permet aussi de dissimuler l'existence de la discontinuité historique de la planification de l'avenue (115 pieds pour un tronçon versus les 90 pieds recommandé pour le reste de l'avenue).</p>	
Encadrement de l'avenue	<p>Cette proposition souhaite pour l'avenue McGill College un encadrement unifié, harmonieux et cohérent. Dans cette optique, le Comité consultatif propose l'imposition d'une ligne de corniche pour tout nouveau bâtiment afin de les joindre visuellement et d'ajouter à l'horizontalité de l'avenue et d'enrichir l'environnement physique à l'échelle du piéton. De plus, les corniches et ornements feront accroître le caractère luxueux de l'avenue.</p> <p>Pour chaque îlot, des propositions de jeux volumétriques sont proposées afin de permettre un ensoleillement convenable de l'avenue McGill College et d'harmoniser les nouvelles constructions avec les bâtiments patrimoniaux de l'avenue.</p>	<p>La densification de l'avenue est proposée par l'édification de basiliques rectilignes. Ces basiliques seraient surmontées d'une variation de tours en retrait.</p> <p>Deux tours jumelles signatures sont également proposées en face du 1981 McGill College. Elles sont érigées en retrait par rapport à la rue, ce qui permet l'implantation d'une placette à leurs pieds. Cette placette permet les mettre en valeur les tours et de réduire leur impact sur l'encadrement du piéton.</p>
Développement de l'îlot de Cadillac Fairview	<p>Pour le complexe multifonctionnel de Cadillac Fairview, le Comité consultatif propose un basilaire bas et rectiligne accompagné d'une seule grande et large tour. Les boutiques en façade du basilaire s'ouvrent sur l'avenue afin de favoriser l'animation de l'espace public.</p> <p>Dans son plan d'ensemble, le Comité consultatif accorde une importance particulière à la mise en valeur de la salle de concert de l'OSM. D'abord, il est recommandé que le traitement architectural de sa façade le distingue du reste de l'ensemble. Les distinctions</p>	<p>Pour le complexe commercial de Cadillac Fairview, l'Unité architecturale de l'UdeM propose un basilaire surmonté de 4 tours aux hauteurs variées. La plus haute tour du complexe se trouve à l'intersection de Sainte-Catherine et de l'avenue McGill College.</p> <p>Dans cette proposition, la nouvelle salle de l'OSM est positionnée au sud de l'îlot et son entrée principale donne sur la rue Sainte-Catherine plutôt que McGill College. L'entrée est munie d'un hall de prestige. McNichols propose que le design de l'entrée et du hall soit issu d'un concours d'architecture.</p>

	<p>recommandées sont autant au niveau des matériaux utilisés qu'au niveau de la volumétrie du bâtiment. Il est recommandé que la volumétrie de la salle de concert soit plus imposante et massive que celle du basilaire commercial. L'entrée principale de la salle de concert donne sur l'avenue McGill College</p> <p>Deux éléments de l'aménagement de l'espace public viennent également distinguer la façade de la salle de concert. D'abord, le Comité consultatif propose un décroché dans la ligne de trottoir pour permettre l'implantation d'un débarcadère devant l'OSM. Ensuite, il propose une rupture dans la rangée d'arbres pour mettre en valeur la façade du bâtiment et d'y annoncer un bâtiment ayant une fonction particulière.</p>	
--	---	--

### **Nouvelles modifications aux plans de Cadillac Fairview**

Une fois les consultations publiques tenues et le rapport du Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill publié, les paramètres d'acceptabilité sociale du projet sont clairement définis. Le promoteur a alors modulé le concept de son complexe commercial en y intégrant un grand nombre de recommandations émises par le comité. Il rapplique avec un nouveau concept à l'automne 1984 (Djar, 1998).

Cette nouvelle proposition ne comporte plus de passerelles. Les commerces en façade du mail commercial sont accessibles tant par l'intérieur que par l'extérieur pour assurer l'animation de l'espace public. La façade du basilaire donnant sur McGill College est limitée à 4 étages. Le rythme harmonieux de cette façade est interrompu par une arcade européenne marquant un traitement architectural plus riche et une volumétrie plus massive au niveau de la salle de concert. Afin de favoriser l'ensoleillement de l'avenue McGill College, la tour à bureaux est en retrait, donnant plutôt sur la rue Mansfield.

Avec cette nouvelle proposition prenant en compte bon nombre des recommandations du comité consultatif, Cadillac Fairview démontre que la démarche participative n'a pas été qu'un exercice de relation publique, mais bien un réel travail d'inclusion de parties prenantes diverses dans le processus de conception, afin de créer un projet plus adapté. Devant cette preuve de bonne foi du promoteur, la nouvelle version du projet est endossée par plusieurs parties prenantes qui s'opposaient à sa version originale. En guise d'exemple, une lettre du COPEM envoyé à l'administration Drapeau affirme que la communauté des affaires montréalaise « appuyait pleinement » le dernier projet Cadillac Fairview. Jean Doré, le chef de l'Opposition à l'hôtel de ville (Rassemblement citoyen de Montréal) est également ravi par le nouveau projet. Il juge que cette nouvelle version sera « un excellent apport » pour le centre-ville (La Presse, 4 octobre 1984).



Figure 42 Façade du bâtiment issu de la nouvelle proposition de Cadillac Fairview, incluant les recommandations du Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill

### Revirement de la situation

Le comité exécutif de l'administration Drapeau s'était entendu avec Cadillac Fairview pour accepter le projet tel qu'il était proposé. L'acceptation finale du projet était prévue en juin 1984. En acceptant de mener une démarche participative en consultant un grand nombre de parties prenantes, Cadillac Fairview a dû reporter à une date non définie le vote du comité exécutif de la Ville de Montréal. Ce geste a été applaudi par plusieurs parties prenantes externes, notamment les parties prenantes protestataires.

Toutefois, ce report n'était pas en adéquation avec les objectifs de certaines parties prenantes administratives. En effet, les nouveaux délais ont engendré notamment une certaine frustration du ministère des Affaires culturelles. Dans sa forme initiale, le projet de Cadillac devait être mis en chantier à l'été 1984 et être livré en septembre 1986. Cet échéancier concordait avec la planification électorale du gouvernement Lévesque, qui aurait souhaité lancer des élections en 1986. La démarche de consultation accompagnée de nouvelles modifications au projet rendait irréaliste l'atteinte de cet objectif de livraison du projet. Cadillac Fairview parlait dorénavant, de manière réaliste, plutôt d'une livraison pour l'été, voire l'automne, 1987. L'irritation du gouvernement Lévesque, à l'égard du non-respect des échéances prévues, apportait une certaine incertitude quant à la garantie de financement de la construction de la nouvelle salle de concert, souhaitée par l'OSM (La Presse, 7 juillet 1984).

Enfin, le report du projet agaçait également l'administration Drapeau qui voyait la réalisation du projet comme un vecteur de relance économique pour la ville de Montréal. Il avait même fait inscrire le projet au programme de relance économique afin de créer en urgence de nouveaux emplois. Suite à la réception de la demande de Cadillac Fairview de repousser le vote, le maire avait notamment évoqué, en juillet 1984, la possibilité que d'autres options soient étudiées pour la réalisation de salle de l'OSM, précisant également que le démarchage auprès d'autres promoteurs n'était pas à exclure.

Cette annonce du maire Drapeau est suivie d'une autre en décembre 1984 : dorénavant un nouveau projet de salle de concert était à l'étude, lequel allait être présenté en janvier 1985 au conseil municipal et au gouvernement du Québec. Il indique que le site visé pour la construction de la salle de concert est maintenant un site appartenant à la Ville, sur le quadrilatère entre les rues Berri, Sainte-Catherine, Saint-Hubert et de Maisonneuve. L'inclusion de la salle de concert dans le projet de Cadillac Fairview n'était donc plus d'actualité. Le promoteur s'est ainsi retrouvé amputé d'une des composantes importantes de son projet.

Les représentants de Cadillac Fairview qualifient l'agissement de l'administration Drapeau comme une volteface. Ils vont jusqu'à dire que cela « se rapproche d'une trahison » (Favreau, 1984).

Le maire Drapeau se défend de ne pas avoir tenu ses engagements, en affirmant que le projet de construire la salle de l'OSM sur McGill College n'était pas de son initiative mais, il était simplement une opportunité qui s'était présentée à la Ville et que celle-ci avait appuyé. Il rappelle également avoir défendu et maintenu son appui au projet malgré toutes les protestations (Duhamel, 1984).

« J'ai été loyal (envers le projet) jusqu'au bout. Mais quand les autres (Cadillac Fairview) l'ont laissé tomber, je me suis senti dégagé de mon engagement. »

Jean Drapeau

### **Le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal reprend le contrôle**

Une fois la salle de concert soustraite officiellement du projet de Cadillac Fairview, la Ville de Montréal a adopté une tout autre attitude. Elle qui au printemps faisait tout pour imposer le projet en ignorant les recommandations de son service d'urbanisme, maintenant confié à celui-ci la tâche de déterminer l'aménagement et la mise en valeur de l'artère. En effet, le conseil exécutif déclare que le développement de l'avenue devra attendre les conclusions des études confiées au Service d'urbanisme. Il précise également dans la même déclaration que ces études se limiteront au point de vue urbanistique (sans autres contraintes d'aucune sorte). Il revenait par la suite au Service d'urbanisme de produire un rapport afin d'établir les règles qui doivent s'appliquer à l'aménagement de l'avenue McGill College, sans perdre de vue la nécessité de préserver le caractère prestigieux de cette avenue et la perspective la plus ouverte possible sur le Mont-Royal (Favreau, 1984).

Débutée l'année précédente, c'est en avril 1985 que le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal a rendu publique sa proposition pour l'aménagement de l'avenue McGill College. La publication d'un plan d'aménagement sans qu'il n'ait été entériné par le conseil exécutif était en soi une pratique incongrue. Le Service d'urbanisme, en publiant son rapport, voulait qu'il serve de base à de futures propositions de développement, précisant que les riverains pourront avoir une influence sur l'aménagement (Duhamel, 1985).

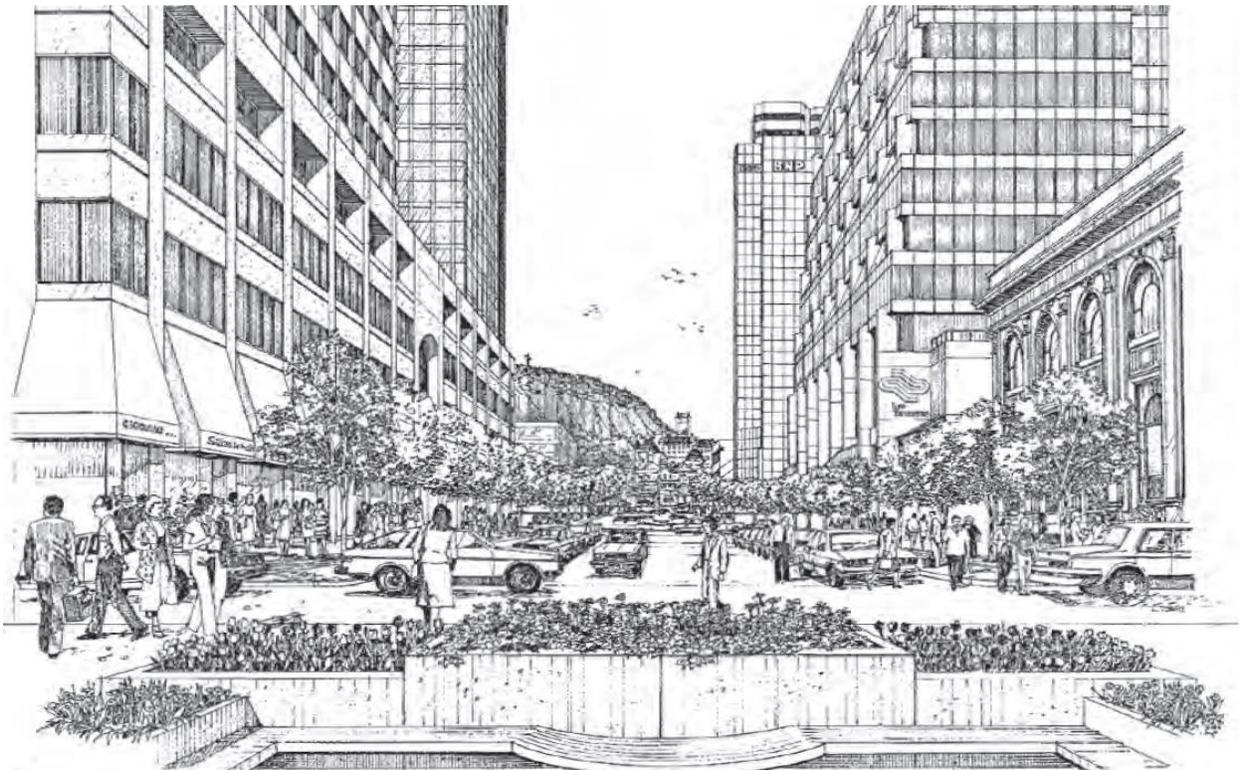
Le plan d'aménagement prévoit une belle avenue du genre « Champs-Élysées » élargie à 120 pieds malgré que le Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill ait recommandé une largeur de 90 pieds pour l'avenue. L'une des raisons pour laquelle le Service d'urbanisme conserve son idée d'élargissement à 120 pieds, était pour permettre la faisabilité éventuelle d'un projet de gare intermodale qui aurait été construite sous l'avenue (Demers, 2018).

L'encadrement de l'avenue est à échelle humaine et le partage entre la place allouée aux automobilistes et aux piétons est équilibré. Cette proposition a notamment la particularité d'être coupée par deux places publiques de type squares (Favreau, 1985).

La proposition est bien accueillie par plusieurs propriétaires riverains qui se disent heureux de constater le retour de l'ambition municipale de faire de McGill College une large avenue de prestige. Toutefois, certains propriétaires émettent certaines réserves par rapport à l'aménagement de places publiques sur l'avenue. Ils craignent que cela puisse diminuer l'accès à leurs immeubles (Duhamel, 15 avril 1985). Malgré ces réserves, l'attitude de l'administration municipale les rassure dans la mesure où elle admet

qu'elle n'impose rien et qu'elle conviendra à une entente avec les riverains. D'anciens membres du Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill, notamment du milieu des affaires, se sont également dits satisfaits par le plan d'aménagement proposé. Ils apprécient que la Ville ait incorporé un bon nombre de leurs recommandations émis en septembre dernier dans le rapport du comité consultatif. Les principales similarités entre l'approche de Comité consultatif et celui de Service d'urbanisme sont les suivantes :

- Une répartition presque égalitaire dans la répartition de l'espace alloué aux piétons et aux automobilistes par l'aménagement de larges trottoirs ;
- Aménagements atténuant l'impact visuel de l'entrée de garage de la Place Ville-Marie ;
- Utilisation de basilaire pour réduire l'impact visuel des grandes tours et pour encadrer de manière linéaire la perspective vers le Mont-Royal ;
- Hauteur des bâtiments du côté ouest de l'avenue définie afin de permettre un ensoleillement optimal de l'espace public.



*Figure 43 Vue sur McGill College depuis la rue Sainte-Catherine. Proposition d'aménagement du Service d'urbanisme de la Ville de Montréal.*

### **La contre-proposition du GIUM**

Toutefois, la proposition du Service de l'urbanisme n'a pas fait l'unanimité. Les critiques la concernant étaient surtout de nature patrimoniale, notamment en ce qui concerne la non-protection de l'édifice Woolworth afin de pouvoir élargir l'avenue à 120 pieds.

Ainsi, Mme Cécile Grenier, présidente de Sauvons Montréal, tout comme l'architecte Gérald McNichols Tétrault de l'Unité d'architecture urbaine de l'Université de Montréal s'opposaient à l'aménagement de la rue McGill College tel que proposé par le Service d'aménagement de la Ville de Montréal (Le Devoir, 22 octobre 1985). Le Groupe d'intervention urbaine de Montréal (GIUM), association professionnelle qui s'implique sur divers projets controversés, se prononce également contre le plan d'aménagement du Service de l'urbanisme. Afin de « susciter le dialogue » avec la Ville, le GIUM va jusqu'à produire une

contre-proposition de plan d'aménagement. Leur proposition d'aménagement se rapproche énormément de celles qu'avait faites Peter Rose en 1984.

La disparité entre la proposition du Service d'urbanisme et la contre-proposition du GIUM met en évidence deux approches très différentes. D'un côté, la proposition du Service d'urbanisme est inspirée de l'approche dite de « civic design ». Cette approche avait notamment été préconisée pour le développement de la Place Ville-Marie au début des années 1960. L'approche du « civic design » a comme objectif premier de susciter les meilleures opportunités de développement urbain et de créer de nouveaux styles de vie en misant notamment sur l'audace et l'originalité (Marsan, 12 juillet 1985).

De l'autre côté, l'approche du GIUM se caractérise par sa sensibilité patrimoniale et la continuité culturelle des lieux (Baril, 5 juillet 1985). Son approche de conservation est dite « d'ensemble » parce qu'elle ne vise pas uniquement la protection de bâtiments ayant un intérêt patrimonial accru, mais également la conservation d'édifices d'intérêt moindre afin de conserver le contexte et les ambiances relatifs aux bâtiments patrimoniaux dans un souci de continuité (Marsan, 12 juillet 1985). Dans cette optique, le GIUM souhaite que soit reconnu l'intérêt patrimonial de l'édifice à appartements Maxelton et que sa vocation résidentielle soit maintenue ainsi que l'élargissement de l'avenue soit limité à 90 pieds afin de ne pas dénaturer l'avenue par un changement drastique de son échelle.

Bien que les deux propositions intègrent un grand nombre des recommandations issues du rapport produit par le Comité consultatif, la transposition des recommandations est effectuée de façons différentes. Le tableau, à la page suivante, exprime les aspects principaux du plan d'aménagement proposé par le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal, ainsi que la contre-proposition du GIUM :

*Tableau comparatif des recommandations*

<b>Sujets</b>	<b>Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal</b>	<b>Groupe d'intervention urbaine de Montréal</b>
Largeur de l'avenue	<p>Le Service de l'urbanisme de la Ville de Montréal propose d'élargir l'avenue McGill College à 120 pieds. Bien que le Comité consultatif ait recommandé un élargissement à 90 pieds suite aux consultations, cette prise de position du Service de l'urbanisme souhaite garantir l'aboutissement du processus déjà démarré de l'élargissement de l'avenue et soutenir les efforts de planification soutenus dont la Ville de Montréal a fait preuve durant plusieurs décennies. En retenant une emprise de 120 pieds, contre une emprise de 90 pieds comme le proposait le Comité consultatif, le Service d'urbanisme entend aussi faciliter la réalisation d'une potentielle gare intermodale, chemin de fer et métro, sous l'emprise de la rue.</p> <p>La chaussée proposée est composée de quatre voies, deux de circulation (une nord et une sud), chacune bordée d'une voie de</p>	<p>Comme le Comité consultatif, le GIUM suggère une largeur établie à 90 pieds plutôt qu'à 120 pieds. Il mentionne que la diminution de la largeur de l'avenue permettrait d'allouer plus de superficies de terrain aux bâtiments et ainsi diminuer leur verticalité. De plus, cette largeur accompagnée d'une diminution des hauteurs permettrait la préservation de plus de bâtiments patrimoniaux et respecterait davantage l'échelle historique de l'avenue McGill College.</p> <p>Le GIUM juge également que les trottoirs de 37 pieds projetés par la Ville seraient trop vastes et leur animation y serait alors trop diluée. Il propose donc des trottoirs de 25 pieds afin d'y concentrer davantage leur animation piétonnière.</p>

	<p>stationnement. La chaussée est encadrée de très larges trottoirs de 37 pieds, incluant chacun une ligne de plantation d'arbres et du mobilier urbain.</p>	
Encadrement de l'avenue	<p>La proposition du Service d'urbanisme définit des normes de densification modérée pour conserver une échelle humaine. Les basiliaires des bâtiments adjacents à l'University Club et à la demeure Molson doivent notamment respecter la hauteur de ces bâtiments patrimoniaux.</p> <p>La hauteur maximale des tours est établie à 24 étages. Pour le grand îlot entre Sainte-Catherine et De Maisonneuve, le Service d'urbanisme propose une densification ascendante vers le nord de l'avenue. La tour au nord de l'îlot pourrait atteindre la hauteur maximale de 24 étages. Pour les constructions au sud de ce bâtiment, leur hauteur maximale serait définie selon une ligne d'inclinaison descendante à 40 degrés à partir du haut de la tour nord. La hauteur maximale des bâtiments s'ajuste donc à leur localisation. Cette mesure de contrôle des hauteurs des bâtiments a comme objectif d'optimiser l'ensoleillement de l'avenue et d'assurer une harmonie visuelle de la perspective sur le Mont-Royal depuis l'avenue.</p>	<p>La proposition du GIUM suggère de réduire la hauteur maximale des constructions à 16 étages, soit huit de moins que ce qui proposé par le Service de l'urbanisme. Les basiliaires en bordure de trottoirs seraient limités à 5 étages.</p> <p>En plus de la limite des hauteurs à 16 étages, cette proposition implique également des prérogatives précises encadrant les développements à proximité des différents édifices patrimoniaux de l'avenue.</p>
Animation de l'avenue	<p>Afin d'animer l'avenue McGill College, le Service de l'urbanisme propose d'y implanter deux places publiques. La première place se situe entre l'avenue du Président-Kennedy et le boulevard De Maisonneuve. Cette place est encadrée par le complexe 1981 McGill College et la Tour Industrielle-Vie. Pour s'adapter à la pente accentuée de ce tronçon, la place est composée de différents paliers, dont une bande centrale de 46 pieds, vouée à la détente. Cette section centrale comprend des bacs</p>	<p>Afin d'animer l'avenue McGill College, le GIUM croit qu'il faut s'inspirer du comportement des usagers de la rue Sainte-Catherine et qu'il faut ainsi miser principalement sur l'intégration d'un grand nombre de commerces de services au rez-de-chaussée des bâtiments. Afin d'assurer une certaine intensité d'activités au niveau des trottoirs de l'avenue, le GIUM recommande que ces commerces soient également accessibles directement par McGill College et qu'ils soient le plus variés possible. Dans le même ordre d'idée, le GIUM souhaite maximiser également l'intégration de terrasses s'ouvrant sur l'espace public (restaurants, cafés, etc.).</p>

	<p>de plantations et un bassin d'eau centrale reflétant le caractère prestigieux de l'avenue.</p> <p>La deuxième place est prévue dans la partie sud de l'avenue, entre les rues Cathcart et Sainte-Catherine. Elle est encadrée par la Centre Capitol et l'Édifice Confédération. Cette place publique comprend de nombreux bacs de plantations et est également relié à l'esplanade de la Place Ville-Marie par une passerelle passant au-dessus de la rue Cathcart. Cette passerelle, en plus de servir de liaison piétonne, améliore la perspective sud de l'avenue en masquant l'entrée du stationnement souterrain de la Place Ville-Marie. Elle crée également un point d'observation surélevé vers la perspective nord. La première place étant vouée à la détente, celle-ci se trouve en bordure de la rue Sainte-Catherine et est plutôt vouée à accueillir des activités urbaines multiples.</p>	<p>Enfin, le GIUM recommande que les aménagements extérieurs des propriétés riveraines soient intégrés aux corridors piétonniers de l'avenue afin de permettre l'implantation d'une placette sans bloquer la circulation véhiculaire comme le propose le Service de l'urbanisme. En effet, le GIUM considère que bien que la circulation automobile sur l'avenue ne doit pas être encouragée, elle ne doit pas non plus être entravée au risque de causer des problèmes de circulation.</p>
--	---	---

## **Place Montréal Trust : la fin de l'épisode Cadillac Fairview**

### **Un nouveau projet**

Initialement, depuis des décennies, l'avenue McGill College était homologuée à 120 pieds. Toutefois, en 1984, Cadillac Fairview a proposé une version de son projet de complexe incluant une salle de concert de l'OSM qui prévoyait la fermeture de l'avenue McGill College entre Sainte-Catherine et de Maisonneuve. Suite aux nombreuses protestations contre cette version du projet et la réalisation d'une démarche consultative à ses frais, le promoteur a proposé une nouvelle version de son projet prévoyant une largeur de l'avenue McGill College à 90 pieds.

En 1985, suite à un revirement de situation totale, c'est sans la salle de concert et sur une avenue McGill College de 120 pieds (telle que prévue initialement) que Cadillac Fairview a dû composer (Duhamel, 22 octobre 1985). La tentative du promoteur de vouloir négocier avec l'administration municipale en faisant fi d'une longue planification urbanistique n'aura finalement mené à rien.

À défaut de s'associer à l'Orchestre symphonique de Montréal, Cadillac Fairview s'associe avec le Montréal Trust, une des principales sociétés de services financiers canadiennes, filiale directe de Power Corporation de Paul Desmarais. Occupant à l'époque des bureaux à la Place Ville-Marie, la société souhaite ériger son siège social dans un ensemble immobilier à vocation commerciale, afin de refléter l'une de ses nouvelles orientations, soit la commercialisation des services financiers aux particuliers. À la réalisation de la Place Montréal Trust s'allieront également Shafter Properties ainsi que la Caisse de dépôt et placement du Québec pour le volet commercial (Bonhomme, 21 mars 1986).

La Place Montréal Trust, conçue par l'architecte Erol Argun, comprend une tour de 30 étages, en bordure de Maisonneuve, et un centre commercial qui s'étend jusqu'à Sainte-Catherine. Bien que la tour à

bureaux soit en retrait de l'avenue McGill College, c'est bien sur celle-ci que se retrouve son entrée principale.

Quant à la galerie marchande, elle comprend 120 magasins et restaurant répartis dans un basilaire commercial à 5 niveaux. Son entrée principale donne sur McGill College, mais une grande entrée secondaire donne également sur Sainte-Catherine (Nicaise, 25 mars 1988). De plus, les boutiques le long de McGill College sont accessibles tant par l'intérieur que par l'extérieur, afin de permettre une certaine animation de l'avenue. Enfin, le complexe est connecté au réseau souterrain et offre donc une liaison directe avec les immeubles voisins ainsi que le métro.

Côté architectural, la tour à bureaux a un corps en verre de forme cylindrique qui est encadré par quatre blocs de granit. L'architecture de la longue façade du centre commercial donnant sur McGill College est conçue de manière similaire. Afin d'éviter sa monotonie, elle est composée d'une partie centrale en verre, bordée de deux parties plus massives en granit.

Le complexe se démarque également par son aménagement intérieur comprenant de vastes espaces aérés et spectaculaires, propre aux années 1980. On y trouve notamment un atrium de 100 pieds de hauteur, assurant un éclairage naturel de qualité, agrémenté d'une fontaine intérieure de 30 mètres (la plus haute en Amérique du Nord à l'époque) (Picher, 22 octobre 1985).

Le projet de la Place Montréal Trust totalise plus de 125 millions de dollars d'investissement.



*Figure 44 Haut de la tour Montréal Trust*

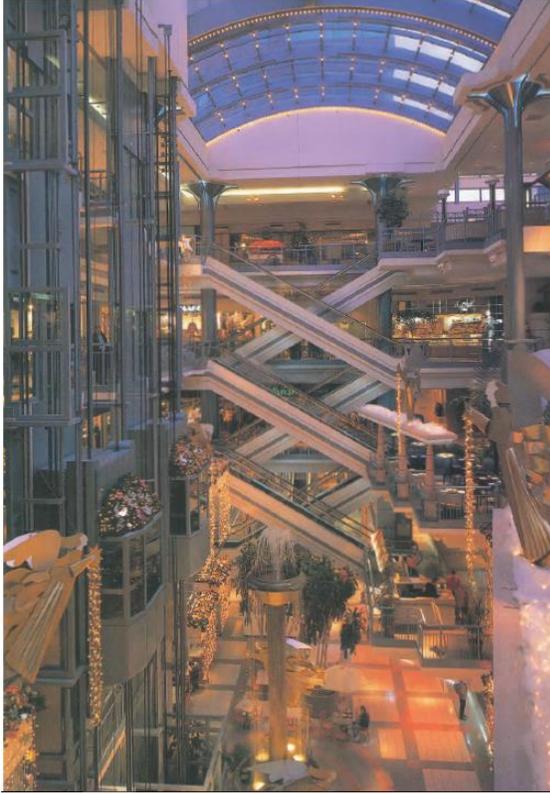


Figure 45 Intérieur de la Place Montréal Trust. On y aperçoit le très vaste atrium ainsi que la grande fontaine intérieure.



Figure 46 Place Montréal Trust au coin de Sainte-Catherine et McGill College.

### **L'entente de développement**

Bien que le complexe immobilier déroge à certains règlements de zonage du secteur, notamment en ce qui a trait à la hauteur de la tour et du basilaire, le Service d'urbanisme de la Ville accepte les dérogations, en octobre 1985 (Favreau, 1985). Un accord de développement est alors signé entre Cadillac Fairview et la Ville de Montréal afin de mener à terme le projet.

Les représentants de la Ville de Montréal mentionnent que cette coopération permettait notamment à la Ville de négocier des équivalences aux exigences régulières de zonage et, ainsi favoriser l'intégration volumétrique et architecturale du nouveau complexe (Cour supérieure, 1986).

Dans cet accord de développement, la question de la propriété de l'ensemble du site était prépondérante. Selon cet accord, la Ville se devait de compléter l'expropriation des terrains nécessaire à la réalisation du projet afin de les céder en bail emphytéotique à Cadillac Fairview. À cet effet, le 30 octobre 1985, sont votés un décret d'expropriation et une réserve de crédits de 31,4 millions de dollars (Favreau, 31 octobre 1985).

Bien que la Ville soit responsable des procédures et règlements d'expropriation ainsi que des négociations avec les expropriés et les locataires, Cadillac Fairview devait être consulté au cours de celles-ci. L'accord de développement précisait également que « la ville ne consentirait aucun règlement en cours sans le consentement de Fairview » (Cour supérieure, 1986).

En contrepartie, Cadillac Fairview s'engage, entre autres, à réaliser à ses frais des travaux publics souterrains majeurs et que le projet équivalait à un minimum de 100 millions de dollars d'investissement. De plus, le promoteur a déposé en gage d'exécution 8 millions de dollars à la municipalité en garantie bancaire (Cour supérieure, 1986).

### **Un dernier épisode au feuilleton Cadillac Fairview / Ville de Montréal**

La concrétisation du développement sur les terrains de Cadillac Fairview a « donné lieu à un véritable feuilleton ponctué de nombreux rebondissements » (Picher, 1985). Un dernier obstacle se présente lors de l'expropriation des terrains nécessaire au développement du quadrilatère entre McGill College, de Maisonneuve, Mansfield et Sainte-Catherine.

Brensim Corporation Ltd ne voulait pas céder son terrain sans obtenir un « rôle de participation » dans le projet initié par la Corporation Cadillac Fairview. Ce que Cadillac Fairview refusait catégoriquement de lui accorder. Ce dernier a alors offert 1,5 million de dollars à Brensim pour son terrain qui l'a refusé, en réclamant au moins le double. N'arrivant pas à un accord, la parcelle de terrain a fait l'objet d'un processus d'expropriation par la Ville de Montréal, octroyant 720 000\$ à l'exproprié (Cour supérieure, 1986).

Finalement, en 1986, Brensim Corporation Ltd a alors contesté à la cour supérieure l'expropriation de son terrain. La Ville de Montréal (intimée-expropriante) et la Corporation Cadillac Fairview sont mises en cause.

Brensim Corporation Ltd a invoqué l'invalidité de l'expropriation pour plusieurs raisons (Cour supérieure, 1986). Selon le requérant exproprié, l'expropriation avait été faite de mauvaise foi, car:

- L'expropriation n'avait pas été faite dans l'intérêt public mais faite au profit d'une tierce partie et que la Ville ne peut exproprier un immeuble aux fins d'un réaménagement urbain qui est réalisé par une entreprise privée
- L'expropriation avait été faite pour des fins non autorisées par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)
- L'entente conclue entre la Ville et Cadillac Fairview a été faite en complot, d'une manière qui équivaut à une fraude

### *Intérêt public*

L'argument du requérant, comme quoi, la Ville n'avait pas agi selon le principe de l'intérêt public a d'abord été rejeté par la cour. En effet, la Ville Montréal a pu démontrer au tribunal que le choix d'exproprier les terrains découlait d'une longue planification municipale souhaitant développer l'avenue McGill College comme une large avenue de prestige. La Ville a ainsi insisté sur le fait que l'expropriation ne découlait donc pas d'un simple appui à un projet immobilier, mais plutôt à un réaménagement urbain dûment planifié (Cour supérieure, 1986).

Il a également été mentionné que le fait qu'une procédure municipale puisse profiter à un tiers ne suffisait pas pour démontrer qu'elle n'est pas faite dans l'intérêt public (Cour supérieure, 1986). En effet, de par sa nature même, un réaménagement urbain profite forcément à certaines parties prenantes, notamment aux propriétaires terriens du secteur réaménagé. Les extraits suivants illustrent bien le jugement de la cour à ce sujet :

« The fact that certain individuals may profit from a municipal by-law or regulation, that land is being expropriated for use by a private party, is not necessarily incompatible with the public interest. The party alleging invalidity of the municipal action must prove not only the absence of public interest but also fraud on the part of municipal council.

[...]

The municipal council familiar with local conditions, is in the best position of all parties to determine what is or is not in the public interest. »

M. le juge Philip Cutler

### *Expropriation non autorisée par la LAU*

La juge a retenu cet argument amené par le requérant et a jugé que l'expropriation n'a pas été faite selon les procédures prévues par la LAU. En effet, selon la LAU, la Ville de Montréal n'a pas le pouvoir d'exproprier pour un réaménagement urbain non autorisé en vertu de son plan d'urbanisme, du règlement de zonage ou d'un programme particulier d'urbanisme applicable (Cour supérieure, 1986).

Pour se défendre, la Ville a mentionné avoir agi selon les articles prévus à sa charte (Charte de Montréal) ainsi ceux-ci étaient inconciliables avec la procédure prévue à la LAU. En vertu de l'article 252 de cette même loi, qui prévoit que « les dispositions de la présente loi s'appliquent à l'encontre de toute disposition inconciliable d'une charte ou d'une loi spéciale applicable à une municipalité ». La Ville de Montréal argumente donc que la LAU ne s'appliquait pas dans le cas cette expropriation. Toutefois, la Ville a échoué à convaincre la cour au niveau de l'incompatibilité de sa charte avec les procédures de la LAU. La cour a donc jugé que, bien que les dispositions de la LAU soient différentes de celles prévues dans la Charte de Montréal, elles ne sont pas inconciliables. Dans ce cas, les dispositions étaient donc additionnelles et ne s'excluaient pas réciproquement (Cour supérieure, 1986).

### *Entente frauduleuse*

Le juge a reconnu que, par le biais de son entente conclue avec Cadillac Fairview, la Ville avait délégué à un tiers son pouvoir discrétionnaire et son autonomie, de manière contraire à la loi. En effet, l'entente prévoyait que « la ville ne consentirait aucun règlement en cours sans le consentement de Fairview ». Cet extrait démontre que la Ville s'était « attaché les mains » en accordant, par entente écrite, un droit de veto à Cadillac Fairview sur tout règlement y compris le prix des expropriations. Or, selon la loi, c'est la Ville seule qui devrait déterminer les prix et tout autre règlement vis-à-vis d'un tiers. La conduite de la Ville était donc contraire à la loi et a privé Brensims Corporation Ltd de la jouissance paisible de ses biens, prévue à l'article 6 de la Charte des droits et libertés de la personne (Cour supérieure, 1986).

### **Expropriation caduque**

Enfin, bien que tous les arguments de Brensim Corporation Ltée n'aient pas été retenus par le juge Philip Cutler, le requérant a tout de même eu gain de cause. En mars 1986, l'avis d'expropriation s'en trouve donc annulé.

Cadillac Fairview a donc dû négocier une entente de gré à gré avec la Brensim Corporation pour acquérir son lot. Cette dernière a finalement accepté de céder ses droits contre une somme de 3 millions de dollars pour son terrain de 265 mètres carrés (Bonhomme, 21 mars 1986).

### **Développements par la Corporation Première, Québec inc.**

#### **Tour Industrielle-Vie (1986)**

La Corporation Première, Québec inc., a commencé ses activités à Montréal en travaillant d'abord avec d'autres promoteurs immobiliers. Puis, au début des années 1980, la Corporation Première a choisi plutôt de s'associer à des institutions financières afin de combiner leur force financière à son savoir-faire entrepreneurial et immobilier. Cette nouvelle stratégie de développement de la compagnie d'Eugene Riesman a mené, entre autres, à un partenariat avec la compagnie d'assurance québécoise Industrielle-Vie afin de construire sur McGill College un édifice à bureaux de distinction portant son nom.

La compagnie d'assurance basée à Sillery, en banlieue de Québec, ne souhaitait pas déménager dans ce nouvel édifice son siège social. Elle occuperait moins de 20% de l'immeuble, le reste allait être loué à d'autres compagnies. Les plus-values principales de son nouvel accord avec la Corporation Première étaient de se rendre plus visible à Montréal et de concrétiser un investissement rentable avec un partenaire immobilier des plus dynamiques à l'époque (Langlois, 16 mai 1984).

Bien qu'en 1984, la controverse entourant le projet de Cadillac Fairview laissait toujours planer une certaine incertitude concernant la forme qu'aura l'avenue McGill College entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard de Maisonneuve, la Tour industrielle-Vie a été en construction de 1984 à 1986, sur l'avenue McGill College, entre le boulevard de Maisonneuve et l'avenue du Président-Kennedy (Duhamel, 24 septembre 1985). Le projet de la Tour Industrielle-Vie, lui, est conçu, par l'architecte Barry Jaslovitz en conformité à un accord conclu avec la Ville de Montréal, confirmant que l'avenue McGill College sera élargie et mesurera 120 pieds de large, à partir du boulevard de Maisonneuve vers le nord jusqu'à la rue Sherbrooke.

À la manière de son voisin d'en face, le 1981 McGill College érigé par le promoteur Dreyfus, Eugène Riesman et l'Industrielle-Vie visent la construction d'un édifice de distinction assumant pleinement le caractère de prestige de l'avenue McGill College.

Pour sa tour de 23 étages, le promoteur opte pour un revêtement de granit afin de varier et de se distinguer des immeubles de verre du secteur, notamment le Centre Manuvie sur Mansfield et le complexe 1981 McGill College (Favreau, 1985).

Ayant recouru à une variété de granit extrait au Saguenay, et taillé ainsi que poli dans les Laurentides, la construction de la tour a créé plusieurs emplois au Québec. Les volets de la valorisation d'un prestigieux pôle d'affaires au centre-ville et de la relance de l'économie québécoise jumelée, le chantier de la Tour Industrielle-Vie illustre parfaitement les orientations suivies par la Corporation Première (Duhamel, 24 septembre 1985).

La conception de la tour est issue du mouvement de l'architecture post-moderne. Ses coins décomposés, son arche monumentale pour souligner l'entrée principale, ses fenêtres lucarnes et son toit couronné sont les principaux témoins du style post-moderne du bâtiment (Marsan, 22 août 1986). L'édifice est agrémenté d'une petite plaza comprenant une végétation luxuriante, une petite chute d'eau et deux sculptures : « le banc du secret » de Léa Vivot et « la danseuse » de Zoya Niedermann.



*Figure 47 La Tour Industrielle-Vie s'agence bien avec la Tour Montréal Trust. les deux ayant des caractéristiques communes, telles l'utilisation du granit ainsi que la forme de leurs fenêtres*



*Figure 48 La grande arche d'entrée du bâtiment souligne son caractère monumental*



*Figure 49 Le banc du secret de Léa Vivot*



*Figure 50 La danseuse de Zoya Niedermann*

## **Maison Ultramar**

Pour son deuxième projet sur l'avenue McGill College, la Corporation Première Québec s'est associée avec Ultramar, qui venait en 1986 de déménager son siège social à Montréal. La pétrolière était depuis locataire au 2020 Université. Suite à de très bons résultats financiers de l'entreprise, Ultramar a choisi de construire, avec la Corporation Première, un immeuble de grande qualité afin de s'assurer une présence prestigieuse au cœur du quartier des affaires de Montréal (Clouthier, 18 février 1988). L'Industrielle-Alliance et le Groupe La Laurentienne ont également été des partenaires financiers du projet.

Le projet de la Maison Ultramar, conçu par la firme Tolchinsky & Goodz, prend place sur McGill College entre la rue Sherbrooke et Président-Kennedy, en face de l'édifice Place Mercantile.

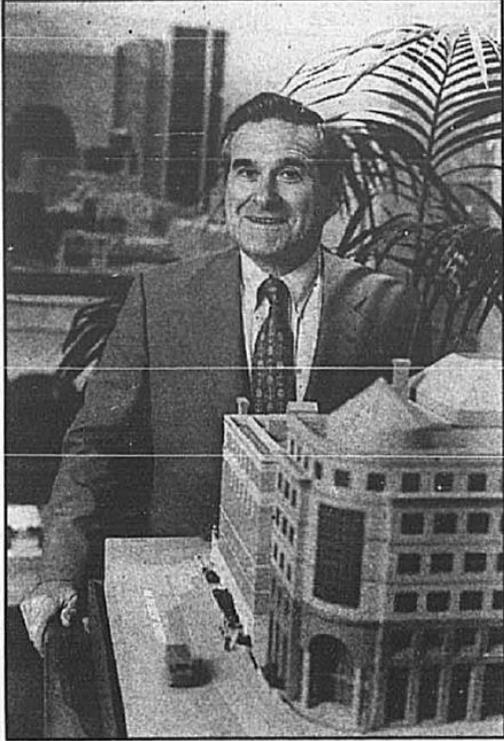
Tout comme ce fut le cas pour le projet de la Place Mercantile, le promoteur devait accommoder son projet à la présence d'édifices patrimoniaux à l'intersection de McGill College et de Sherbrooke. Toutefois, la Corporation Première s'est plutôt inspirée de l'approche patrimoniale préconisée lors de la construction de la construction du siège social d'Alcan, (rénovation et préservation) plutôt que de celle préconisée par les promoteurs de la Place Mercantile (désassemblage et remaniement) (Cha, 2017).

L'ancienne demeure Molson, l'University Club et l'immeuble à logement Maxelton sont alors préservés. Des immeubles de 4 à 6 étages, formant un complexe sur le reste de l'îlot sont reliés aux bâtiments patrimoniaux. En proposant un petit gabarit, la Maison Ultramar s'harmonise à la demeure Molson et à l'University Club et n'écrase pas le campus de l'université McGill.

Cette approche urbaine à l'échelle humaine densifie l'îlot en lui amenant une certaine horizontalité, ce qui le distingue des hautes tours du secteur. Eugene Riesman, en parlant de ce nouveau développement respectueux de son environnement d'accueil, affirme que la Maison Ultramar est le symbole du profond respect du passé et de la confiance inébranlable dans l'avenir de Montréal de la Corporation Première, Québec Inc (Ultramar, 1990).

L'entrée principale du complexe est moderne et monumentale. Elle est située à l'intersection des avenues McGill College et Président-Kennedy. Elle est encadrée par deux colonnes soutenant une grande arche. L'édifice est composé d'un revêtement de granit s'harmonisant bien à la Tour Industrielle-Vie.

Sa construction vient compléter l'encadrement, côté ouest, de la nouvelle version de l'avenue McGill College, large et prestigieuse.



*Figure 51 Eugene Riesman, fondateur et président du conseil de la Corporation Première, derrière la maquette de la Maison Ultramar*



*Figure 52 Entrée de prestige à l'intersection de McGill College et Président Kennedy. Tout comme l'édifice les Terrasses, l'entrée principale de la Maison Ultramar donne sur un coin de rue.*

## Partenariat public privé

Lors de la publication de son rapport, le Service d'urbanisme avait précisé que sa proposition servirait de base pouvant varier et que « les riverains pourraient avoir une influence sur l'aménagement » de l'avenue McGill College. C'est bel et bien ce qui s'est produit par l'entremise d'un partenariat public privé. À cette fin, en 1987, l'ensemble des propriétaires des édifices, situés le long de l'avenue McGill College bénéficiant de son réaménagement, ont légalement constitué une corporation, L'Association des propriétaires de l'avenue McGill College (Powell, 1989).

### Collaboration avec les propriétaires

Selon le nouvel article 1038 B de sa charte, la Ville de Montréal avait dorénavant le pouvoir de répartir le coût des travaux d'embellissement de l'avenue McGill College sous forme de taxes d'améliorations locales. Il convenait d'abord que les différentes parties s'entendent quant aux montants de cette taxe.

En retour de leur contribution aux coûts de construction et d'entretien de l'avenue, les propriétaires riverains ont eu le droit de contribuer activement au design même de l'aménagement de l'espace public (Bonhomme, 8 novembre 1989). Plusieurs réunions de concertation entre les fonctionnaires, les propriétaires et/ou représentants de propriétaires ont donc eu lieu.

Le regroupement des propriétaires a fait valoir, par l'entremise de ces réunions, qu'il souhaitait que l'aménagement de l'avenue McGill College se distingue significativement des autres avenues du centre-ville, et que cette distinction ne se campe pas uniquement dans la largeur de l'avenue et de ses trottoirs (Auger, 18 juin 1988). Les propriétaires, dont Eugene Riesman, ont également exprimé leur souhait que cette collaboration permette d'aménager une rue commerciale et d'affaire de qualité internationale, prestigieuse, voire majestueuse (La presse, 1987).

Suite à de nombreuses rencontres, des options sont formellement établies :

- L'aménagement doit permettre une vue remarquable sur le Mont-Royal ;
- L'aménagement sera d'abord pensé en fonction de la circulation piétonne, mais ne sera pas entrecoupé de places publiques entravant la circulation véhiculaire ;
- La largeur des trottoirs est établie conjointement à 32 pieds de chaque côté de l'avenue. Une section, en bordure de rue, est réservée à la plantation d'arbres, d'installation de bac à fleurs ou de mobilier urbain. Une autre section, en fond de trottoir, pourra accueillir quelques cafés-terrasses durant la saison estivale. La section centrale des trottoirs sert à assurer le transit piéton.
- La largeur de la chaussée est établie à 46 pieds et est entrecoupée d'un mail fleuri de 12 pieds de largeur.

Au niveau de la végétation des bacs de plantation, la municipalité plante des érables planes (côtés de l'avenue) ainsi que des pommiers malus sur le terreplein central. Le mobilier choisi est exclusif à l'avenue et sélectionné selon des critères spécifiques. Les bancs sont en aluminium et les poubelles s'harmonisent avec les lampadaires (Cha, 2017). Plus tard, l'Association des propriétaires de l'avenue McGill College contracte la firme GSM Design afin de créer un « Guide d'aménagement pour les cafés-terrasses de l'avenue McGill College ». Ce guide établit des critères précis à respecter afin d'assurer et de maintenir une image de prestige pour l'ensemble des lieux (GSM, 1990).

Lorsque les parties se sont entendues sur les critères d'aménagement, la Ville procède à la réalisation des plans de l'avenue McGill College au début de l'année 1987, pour ensuite réaliser les travaux.

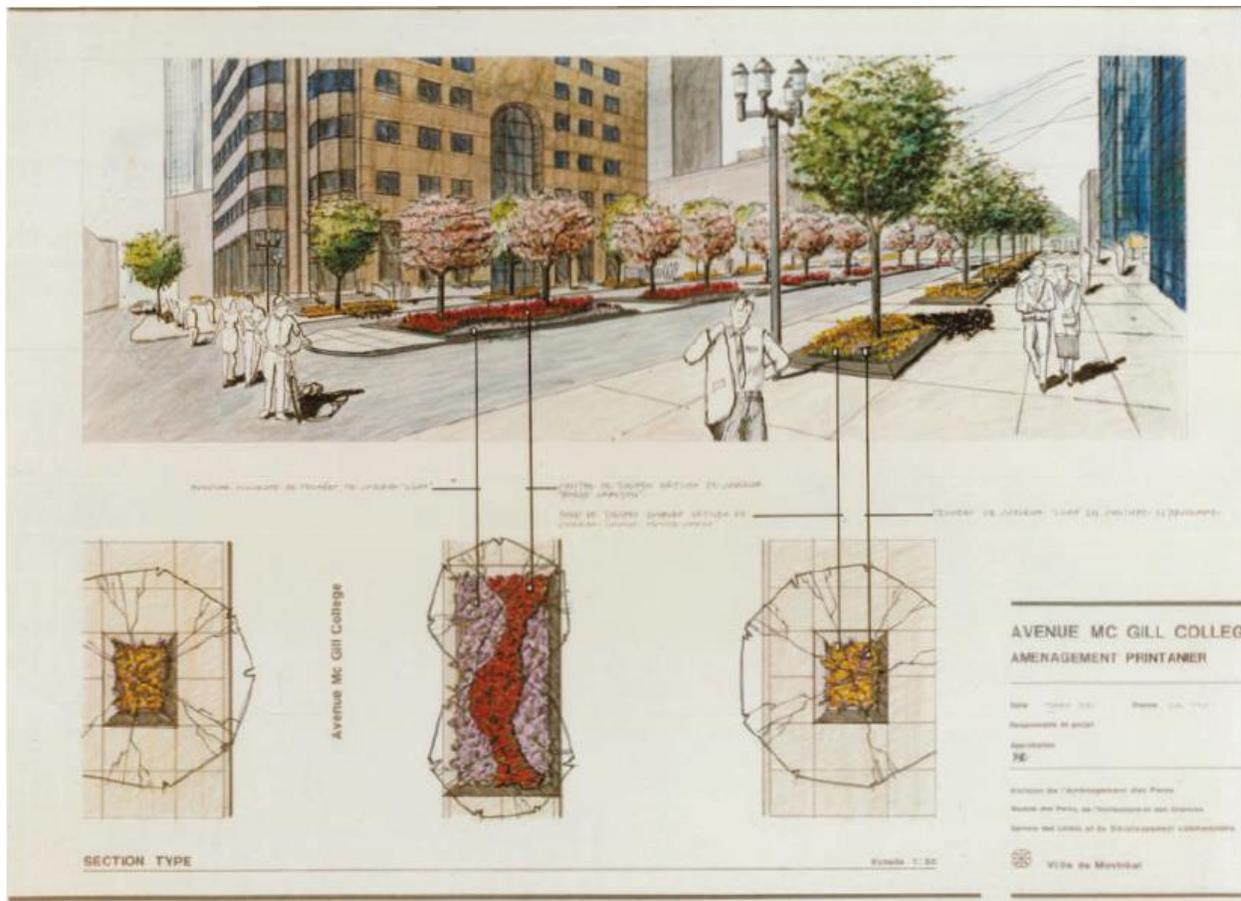


Figure 53 Aménagement ressortant du compromis entre la vision proposée par le service d'urbanisme et les besoins et les contraintes mis de l'avant par les propriétaires

### Entente finale

Le partenariat public privé a abouti à la signature d'une entente légale entre la Ville de Montréal et l'Association des propriétaires de l'avenue McGill College. En plus de définir charges, clauses et conditions relatives à l'aménagement et à la gestion de l'aménagement de l'avenue McGill College, cette entente est avant tout une déclaration d'un désir commun d'aménager, d'embellir et de préserver une avenue aux caractéristiques exceptionnelles. L'entente est aussi un engagement à collaborer régulièrement à la réalisation des projets d'ornementation pouvant être prévus pour l'avenue McGill College (Latreille, 1989).

Cette entente est conclue par les propriétaires des immeubles de l'avenue McGill College en 1989, mais elle prévaut aussi sur le long terme. En effet, advenant le cas où un membre de l'association vendait son immeuble, ledit propriétaire est engagé par les clauses de l'entente à faire assumer par le nouvel acquéreur toutes les charges, clauses et conditions de l'entente (Latreille, 1989).

Dans l'entente, les différentes parties « conviennent entre elles et pour leur bénéfice conjoint » de quatre grands thèmes :

- Le plan d'aménagement
- La contribution aux coûts d'embellissement initiaux
- La contribution aux coûts d'entretien et d'embellissement futurs
- La répartition des coûts entre les propriétaires

### **Plan d'aménagement**

La Ville de Montréal s'engage en signant cette entente qu'elle entend poursuivre l'aménagement de l'avenue McGill College. L'aménagement réalisé correspondra aux plans, pour lesquels l'association a participé à la création. L'entente définit que les travaux devront être terminés le 30 décembre 1989 (Latreille, 1989).

### **Contribution aux coûts d'embellissement initiaux**

L'entente déclare que les coûts, reliés aux divers travaux d'infrastructure et d'embellissement, relatifs à l'avenue McGill College sont estimés à la base à plus de 2 500 000\$. Il est convenu que de cette somme, la contribution totale des propriétaires, aux coûts supplémentaires relatifs à l'aménagement d'une avenue de prestige, sera de 500 000\$. Les coûts des travaux s'élèveront finalement à 2 900 000\$. Les propriétaires auront ainsi payé, sous forme de taxes d'amélioration locales, environ le 1/6 des coûts d'embellissement initiaux (Latreille, 1989).

### **Contribution aux coûts d'entretien**

L'aménagement paysager de l'avenue McGill College nécessite un entretien accru et relativement onéreux, notamment au niveau de l'entretien horticole. Profitant de cet aménagement exceptionnel propre à l'avenue McGill College, la contribution annuelle totale des propriétaires de l'avenue a été établie à 100 000\$, et ce sur une période de 20 ans. Ce montant était instauré pour l'année 1990 et il était indexable annuellement selon l'indice des prix à la consommation pour la région de Montréal établi par Statistique Canada. Encore une fois, ces contributions sont réparties sous forme de taxes d'améliorations locales (Latreille, 1989).

### **Répartition des coûts entre les propriétaires**

La proportion des coûts totaux devant être assumée par chaque propriétaire est définie selon deux critères. Le premier critère est le calcul des proportions des surfaces locatives des immeubles. Le deuxième critère est la proportion du nombre de mètres de front qu'a chaque immeuble sur l'avenue McGill College. Les deux critères ont des poids équivalents (50/50) dans la répartition des sommes à payer (Latreille, 1989).

## **Héritages et synthèse de l'élargissement**

L'héritage issu de la réalisation de l'élargissement de l'avenue McGill College va bien au-delà d'une modification de l'espace public. L'étude de l'évolution du projet permet de constater que l'ambition municipale affirmée a, à elle seule, facetté à court et long terme les conditions de transformation de son environnement d'accueil. Ce projet urbain a eu de grands impacts sur son milieu d'insertion, autant sur sa sphère physique, économique, politique que sociale.

### **Sphère physique**

L'impact sur la sphère physique de l'élargissement de l'avenue McGill College est le plus évident. Bien que les abords de l'avenue McGill College se soient développés à la pièce, cette avenue n'est pas pour autant la simple somme des aspirations et des ambitions de différents promoteurs. Sans avoir de réel plan directeur au cours de son développement, la longue planification de la Ville de Montréal a permis d'encadrer le développement immobilier de l'avenue McGill College par différentes ententes, réelles ou tacites, avec les promoteurs. Ces ententes étaient renforcées par des règlements municipaux et par un intérêt commun partagé tant par les promoteurs que par la Ville de Montréal, soit la création d'une large avenue de prestige.

Les mécanismes d'implication et de négociation entre les différentes parties prenantes auront ainsi permis, malgré certaines embûches, la réalisation de plusieurs objectifs initiaux : la largeur de 120 pieds, un axe dirigé sur des points focaux, des aménagements favorables aux piétons et l'édification d'immeubles de grande qualité. Toutefois, cette dynamique de développement à la pièce n'aura pas

permis de respecter tous les objectifs de départ de la Ville concernant son avenue de prestige, particulièrement celui de l'uniformité de son cadre bâti. Ainsi, une observation comparative du développement des deux côtés de l'avenue McGill College permet de constater l'efficacité du mécanisme de négociation avec les promoteurs. En effet, si on observe le développement du côté ouest de l'avenue, on remarque qu'elle présente une plus grande harmonie alors que cette cohérence d'ensemble est nettement moins présente du côté est. Cette différence significative peut s'expliquer par l'existence de la réserve foncière municipale qui a donné un plus grand pouvoir de négociation à la municipalité lors des développements du côté ouest de l'avenue.

### **Sphère économique**

L'impact économique de l'élargissement de l'avenue McGill College est lui aussi évident. D'abord, il peut être observé par le redéveloppement et la densification du côté est de l'avenue au début des années 1990. Les réalisations qui ont suivi l'élargissement de l'avenue en 1989, soit le Centre Eaton (1990) et la Tour McGill College (1992) témoignent de ce dynamisme économique. Dans un encart publicitaire, le Centre Eaton fait la promotion d'un « exceptional business location » en parlant du secteur. De son côté, la Tour McGill College, reconnaissable par son couronnement pyramidal, est présentée par ses promoteurs comme étant érigée sur « l'avenue des affaires », une appellation qui témoigne de la place qu'occupera dorénavant l'avenue McGill College dans le milieu immobilier montréalais.

D'autre part, pour constater l'impact économique du projet, il suffit de regarder l'évaluation foncière des bâtiments. Les propriétés qui s'y trouvent étaient évaluées au début des années 2000 au-dessus d'un milliard de dollars. Ensemble, elles versaient alors annuellement près de 24 millions de dollars en taxes à la Ville de Montréal. Notons également que l'avenue McGill College est devenue, depuis son élargissement, la rue la plus chère pour la location de bureaux à Montréal. Elle se classe au 5e rang au Canada.

### **Sphères politique et sociale**

Le cas de l'élargissement de l'avenue McGill College a marqué un tournant dans les mécanismes de réalisation des projets urbains à Montréal, particulièrement en raison de la controverse reliée à l'entente de 1984, entre l'administration Drapeau et Cadillac Fairview. C'était la première fois qu'au Québec un mouvement de protestation publique, impliquant autant d'acteurs sociaux, se formait et qu'il forçait la modification d'un projet d'aménagement d'envergure. Ce mouvement d'opposition créait un premier précédent en démontrant qu'un projet ne bénéficiant pas d'acceptabilité sociale pouvait être bloqué par la population. Cet événement a également contribué à un éveil collectif relatif à l'implication des parties prenantes libres dans la gestion et dans la conception de leur environnement urbain. Alors que la perspective visuelle sur le Mont-Royal investissait symboliquement l'imaginaire collectif, la société civile exprimait son désir d'un développement urbain qui soit représentatif de l'environnement socioculturel montréalais. En plus de manifester un intérêt marqué pour le développement urbain, le mouvement de protestation a également réclamé plus de transparence de la part de l'administration municipale.

Enfin, à l'époque, l'entente signée entre la Ville de Montréal et l'Association des propriétaires de l'avenue McGill College a été également novatrice et a donné lieu à, un autre, premier précédent en matière de gestion municipale. En effet, comme une telle entente n'avait jamais été conclue auparavant, la municipalité avait dû attendre des modifications à la Charte de Montréal par le Gouvernement du Québec avant de pouvoir accepter l'argent des propriétaires privés. Par la suite, d'autres ententes d'amélioration locales similaires ont été entreprises conjointement dans d'autres secteurs en développement, tel que le Quartier International QIM.

### **Une avenue spéciale qui n'en a pas fini d'évoluer**

L'élargissement de l'avenue McGill College fut un véritable succès, toutefois, au début des années 2000, les propriétaires des immeubles le long de l'avenue observent une relocalisation de certains grands consommateurs d'espaces à bureau de prestige vers d'autres secteurs du centre-ville, comme le Quartier International. Devant la concurrence croissante, le caractère de l'avenue ne suffit plus, les avantages

concurrentiels doivent être mesurables afin d'attirer des « locataires de prestiges ». L'avenue doit donc s'adapter si elle veut conserver sa notoriété.

Ainsi, au fil des ans, plusieurs ont tenté d'adapter l'avenue. En 2002, le Centre intégré de revitalisation des quartiers propose à l'Association des propriétaires de développer une image corporative signature pour l'avenue McGill College afin de procéder à une promotion conjointe. En 2007, le promoteur immobilier Busac Presse demande à ce que soient changées les réglementations d'affichage de McGill College afin de reproduire le caractère du Times square de New York. En 2014, Ivanhoé Cambridge imagine la piétonnisation de l'avenue McGill College à l'image de la Rambla de Barcelone. Aucune de ces propositions d'actualisation de l'avenue n'a pris forme.

Cependant, plus récemment, la Ville de Montréal a officialisé, en 2019, la deuxième métamorphose de l'avenue McGill College. Suite à un concours international de design, visant à susciter les idées les plus inspirantes, la Ville de Montréal souhaite transformer cette large avenue de prestige en un nouvel écosystème urbain misant sur une végétation importante (Ville de Montréal, 2019). Comme quoi, les temps ont changé.

# Bibliographie

## Documents et ouvrages :

- Cha, Jonathan (2017). Avenue McGill College : Étude de l'évolution architecturale, urbaine et paysagère et caractérisation identitaire. Montréal, Ville de Montréal.
- Cour Supérieure (1986) Brensim Corporation Ltd c. Montréal (Ville de), JE 86-315 (CS)
- Demers, Clément (2018). Mémoire déposé par Clément Demers Dans le cadre de la consultation publique portant sur « McGill College. De l'avenue à la place publique ». Office de la consultation publique de Montréal.
- Djiar, Souhila(1998), Aménagement et dynamique urbaine : Étude du projet McGill College (1984) en rapport avec le mouvement City Beautiful, Thèse de doctorat : Montréal, Université de Montréal.
- Fontaine, Myriam (2008) Hôtel Le Reine Elizabeth, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/hotel-le-reine-elizabeth>, Consulté le 4 septembre 2019
- GSM Design (1990). Guide d'aménagement pour les cafés-terrasses de l'avenue McGill College. L'Associations des propriétaires de l'avenue McGill College.
- Hénault, Odile (1984), Les caprices et tribulations d'un promoteur à Montréal, Section A,
- McMordie, Michael (2006). Place Ville-Marie, <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/place-ville-marie>, Consulté le 4 septembre 2019
- Université McGill, Naissance d'une université, <https://www.mcgill.ca/about/fr/histoire/1821-1875>, consulté le 15 juin 2019.
- Lachapelle, Jacques (1984), La perspective de l'avenue McGill College, Montréal Héritage Montréal.
- Lachapelle, Jacques (2001), Le fantôme métropolitain. L'architecture de Ross et Macdonald, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, p. 140.
- Latreille, Normand (1989) Entente entre la Ville de Montréal et L'Association des propriétaires de l'avenue McGill College. Latreille & Delorme, étude des notaires, Ville de Montréal
- London, Mark (1984) Cadillac Fairview : Une rétrospective, une opinion. L'héritage religieux : un passé d'or. Éditions Continuité. URI: <https://id.erudit.org/iderudit/18499ac>
- Ultramar (1990). La maison Ultramar, nouveau siège social d'Ultramar Canada, avenue McGill College. La Presse, Cahier spécial publicoscope, 6 octobre
- Vanlaethem, France. (2012), Place Ville Marie. L'immeuble phare de Montréal, Montréal, Éditions Québec Amérique

## Articles de journaux

- Auger, Michel C. (1988). Les proprios payeront les fleurs sur l'avenue McGill College, Le devoir, 18 juin
- Baril, Lynda (1985). Le Groupe d'intervention urbaine craint la destruction de bâtiments patrimoniaux Nouveau projet d'aménagement de McGill College, Le devoir, 5 juillet
- Bonhomme, Jean-Pierre Bonhomme (1985) Le projet de Montréal bloquerait la circulation. La Presse, 3 mai
- Bonhomme, Jean-Pierre (1986) Cadillac Fairview pourra réaliser son projet sur McGill College. La Presse, 21 mars
- Bonhomme, Jean-Pierre (1989). Les propriétaires riverains vont participer à l'aménagement de l'avenue McGill College. La Presse, 8 novembre.
- Bonhomme, Jean-Pierre (1986). First Quebec construira un complexe immobilier sur l'avenue McGill College. La Presse, 26 septembre
- Clouthier, Laurier (1988), Ultramar mijote un projet de siège social de \$100 millions. La Presse, 18 février
- Duhamel, Alain (1980), Les vieilles pierres, un argument de vente, Le Devoir, 25 novembre.

- Duhamel, Alain (1985). Avenue McGill College : Le Service d'urbanisme propose une avenue prestigieuse où la priorité ira aux piétons. Le Devoir, 4 avril
- Duhamel, Alain (1985) Pour un nouveau siège social doublé d'un complexe commercial avenue McGill College La Montréal Trust s'associe à Cadillac Fairview et à Shatter dans un projet de \$125 millions. Le devoir, 22 octobre
- Duhamel, Alain (1985). Le projet d'aménagement de l'avenue McGill College ravit Eugene Riesman, Le Devoir, 15 avril
- Duhamel, Alain (1985). Riesman : Montréal doit de plus en plus donner le ton à l'économie québécoise, Le Devoir, 24 septembre
- Favreau, Mariane (1985). La future avenue McGill College sera large et coupée de places publiques, La Presse, 4 avril
- Favreau, Mariane (1985) Un projet d'au moins \$100 millions : Début des travaux en mai 1986. La Presse, 31 octobre
- Favreau, Mariane (1985). Riesman espère voir l'avenue McGill College transformée en une large rue de prestige, La Presse, 24 septembre
- Gingras, Claude (1984). La salle de l'OSM : Les architectes sont choisis. La Presse, 6 mars
- Gravel, Michel (1973). Le cinéma Capitol sera-t-il démoli. La Presse, 20 août
- Laberge, Yvon (1984) La passerelle aérienne du projet Cadillac-Fairview : quand le chômage atteint 12%, on ne discute pas d'urbanisme (Drapeau), La Presse, 7 juin
- Langlois, Jean-Pierre (1984) À l'ombre de la controverse du projet Cadillac-Fairview Un autre complexe immobilier s'annonce sur McGill College, le devoir 16 mai
- Marsan, Jean-Claude (1986). La Tour L' Industrielle-Vie : Beaucoup d'aplomb dans une période de transition. Le Devoir, 22 août
- Marsan, Jean-Claude (1984). La fierté a-t-elle une ville ? Le Devoir, 5 mai
- Marsan, Jean-Claude (1984). Un processus d'aménagement doit remplacer la fatalité. Le Devoir, 12 mai
- Marsan, Jean-Claude (1985), L'aménagement de l'avenue McGill College. Un tango qui semble mener nulle part, Le Devoir.
- Marsan, Jean- Claude (1985) Le projet du GIUM pour l'avenue McGill-College : L'AFFRONTMENT DE DEUX APPROCHES, le devoir 12 juillet
- Massé, Raymond (1965). Gigantesque projet de mise en valeur immobilière du secteur de l'avenue McGill College au coût de 125 000 000\$ La Presse, 3 juin.
- Montréal-Matin (1956), Élargissement à 120 pieds de la rue McGill College projeté, Montréal-Matin, 7 mars.
- Nicaise, Jean-Pierre, 120 boutiques de plus au centre-ville, le devoir, 25 mars 1988,
- Picher, Claude (1985) Cadillac fairview construira un complexe de \$125 millions. La Presse, 22 octobre

## Médiagraphie

- Figure 1 Portail de l'Université McGill, avenue McGill College, 1869, Alexander Henderson, Musée McCord, MP-1982.92.
- Figure 2 Maisons en rangée sur l'avenue McGill College, c. 1850-1885, John Henry Walker, Musée McCord, M930.50.8.464.
- Figure 3 Projet de terminal du Canadien National, Non réalisé. Hugh G. Jones. Perspective reproduite de Montréal, la métropole du Canada, Montréal, Commission industrielle de Montréal, 1931.
- Figure 4 Édifice Confédération. Polaris Realty Properties, 2020.
- Figure 5 Édifice de la Banque d'épargne. Photo personnelle, 2019.
- Figure 6 Gare centrale, Montréal, Canada, 64, BAnQ, CP 0195
- Figure 7 Détail du Plan de la partie centrale, de la Cité de Montréal. Jacques Gréber, tiré de Jacques Lachapelle (1984), La perspective de l'avenue McGill College, Héritage Montréal.

- Figure 8 Le Reine Elizabeth, Montréal, 1958. BANQ 0004751257.
- Figure 9 Queen Elizabeth Hotel - exterior. CN Images of Canada Collection. Montréal, 24 juillet 1959.
- Figure 10 Place Ville-marie, 1962. Archives de la Ville de Montréal, VM94-Ad090-002
- Figure 11 Rue McGill College de Sainte-Catherine vers le nord, 1976. Archives de la Ville de Montréal, VM94-B211-002
- Figure 12 L'Avenue McGill College vue de Place Ville-Marie, de la série « Panoramas de Montréal (1980-1981) » Szilasi, Gabor
- Figure 13 Entrée du stationnement souterrain dans l'axe de l'avenue McGill College. Google Street View.
- Figure 14 Implantation des bâtiments suite à la première modification, 1959. Webb & Knapp Canada, Archives David Covo, Université McGill.
- Figure 15 Travaux de construction dans le secteur de la station de métro McGill, 1964. VM94-M080-014. Archives de la Ville de Montréal.
- Figure 16 Réseau initial, ligne 1 (verte) Station McGill. Archives de la STM
- Figure 17 Inauguration Station McGill, 1966 Archives de la Ville de Montréal, VM94-M251-003
- Figure 18 Vues aériennes de Montréal et de ses environs. 1964. Archives de la Ville de Montréal, VM97-3\_05\_088
- Figure 19 Plan Mace, tiré de Jacques Lachapelle (1984), La perspective de l'avenue McGill College, Montréal Héritage Montréal, p.18.
- Figure 20 Maquette du plan Mace, c.1965, Archives David Covo, Université McGill.
- Figure 21 Les Terrasses, Archives de la Ville de Montréal, R3153-2\_680-883O-006.
- Figure 22 Réseau initial, ligne 1 (verte) Station McGill. Archives de la STM
- Figure 23 Tours Rogers (2007) Serge Lacasse, De la série 77 photos depuis la Place Ville-Marie, <https://www.flickr.com/photos/71504401@N00/sets/72157600044643744/>
- Figure 24 Le cinéma Capitol sera-t-il démoli (1973). Gravel, Michel. La presse, no 245 13 octobre.
- Figure 25 1981 McGill College, Montreal, 1982. <https://www.pinterest.cl/pin/304274518567788241/>
- Figure 26 Rue McGill College de Sainte-Catherine vers le nord, 1976. Archives de la Ville de Montréal, VM94-B211-002
- Figure 27 La Foule illuminée, avenue McGill College, Montréal, 2012. Michel Dubreuil
- Figure 28 Maquette du projet de la Place Mercantile intégrant le bâtiment du Strathcona Hall. Archives de la Ville de Montréal, VM6, R.3080.2
- Figure 29 Place Mercantile et Strathcona hall. Photo personnelle
- Figure 30 Archives de la Ville de Montréal, VM94-B211-003, 1978
- Figure 31 La proposition d'aménagement de Cadillac Fairview datant de décembre 1982. Tiré de (Hénault, 1964)
- Figure 32 Quatrième version du projet de Cadillac Fairview, tiré de Odile Hénault (1984), « Les caprices et tribulations d'un promoteur à Montréal », Section A, 2:3/4, septembre, p. 13-18.
- Figure 33 Encart pour empêcher la fermeture de l'avenue, Le Devoir, 5 juin 1984
- Figure 34 Reconstitution par Andrew Morris, en 1850, de la première rencontre entre Jacques Cartier et les Indiens d'Hochelaga
- Figure 35 La version de la proposition d'aménagement publiée dans le journal La Presse du 13 avril 1984
- Figures 36, 37 et 38 Encart pour empêcher la fermeture de l'avenue, Le Devoir, 5 juin 1984
- Figure 39 Facade, dessin reproduit par Djiar, 1998
- Figure 40 Proposition d'aménagement urbain, avenue McGill College, vue axonométrique, tiré de Comité McGill College. Comité consultatif pour le design urbain du secteur McGill College (1984)
- Figure 41 Projet pour l'avenue McGill College, Unité d'architecture urbaine, École d'architecture, Université de Montréal, 1983, tiré de Gérald McNichols Tétrault (1990), « Bilan d'un projet

urbain, l'avenue McGill College. La lente concrétisation d'une idée », ARQ Architecture-Québec, no-56, p. 15.

- Figure 42 Perspective de l'avenue McGill College vers le nord, Cadillac Fairview (1984), Complexe orchestre symphonique de Montréal. Cadillac Fairview, Bibliothèque du Centre Canadien d'Architecture, NA6840.C322 M63 1984.
- Figure 43 Vue de la rue Sainte-Catherine, tiré de (1985), « Avenue McGill College concept d'aménagement », Service de l'urbanisme, avril, Archives de la Ville de Montréal.
- Figure 44 Tour Montréal Trust. Photo personnelle
- Figure 45 La Place Montréal Trust, tiré de Clifford P. Hange (1991), Montréal, Surrey, Barmley Books.
- Figure 46 Place Montréal Trust. Photo personnelle
- Figure 47 Tour Industrielle-Vie. Photo personnelle
- Figure 48 Arche Industrielle-Vie. Photo personnelle
- Figure 49 Banc du secret. Photo personnelle
- Figure 50 La danseuse. Photo personnelle
- Figure 51 Eugene Riesman derrière la maquette de la maison Ultramar. Tiré de Ultramar (1990). La maison Ultramar, nouveau siège social d'Ultramar Canada, avenue McGill College. La Presse, Cahier spécial publiciscope, 6 octobre
- Figure 52 Maison Ultramar. Photo personnelle
- Figure 53 Spring arrangement, Avenue McGill College circa 1990, Ville de Montréal Archives.



### **Programme CODEX - Grands programmes urbains**

L'impact d'un grand programme urbain dépasse la simple production d'un objet ou d'une collection d'objets architecturaux et urbanistiques dans un milieu d'insertion. Peu importe son origine privée ou publique, sa dimension, le grand programme urbain crée à court et long terme les conditions de transformation du tissu urbain dans lequel il s'insère ; transformations formelle, environnementale, économique et sociale.

Le programme CODEX se donne pour mission de créer un répertoire des grands programmes urbains, d'analyser et de comprendre leur montage ainsi que les mécaniques de négociations et de communication.

Programme dirigé par Clément DEEMERS et Michel Max RAYNAUD