

La ville intérieure

David Brown and Ghislaine Fiset

Number 53, Spring 1992

Montréal : le patrimoine moderne

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/17636ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)

1923-2543 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Brown, D. & Fiset, G. (1992). La ville intérieure. *Continuité*, (53), 27–30.

par David Brown

LA VILLE INTÉRIEURE

La promenade aux boutiques (1961) de la Place Ville-Marie, premier jalon du réseau intérieur. Photo: Coll. Photothèque de l'Université Laval.

Sous le cœur de la ville, une autre ville étend ses ramifications pour former un réseau souterrain unique au monde.



Le réseau souterrain de Montréal jouit d'une certaine notoriété depuis sa création il y a plus de trente ans et, pour les résidents comme pour les visiteurs, il fait aujourd'hui partie intégrante de la ville. Sujet d'un nombre incalculable d'articles et de livres, la «ville souterraine» attire un flot continu de visiteurs du monde entier, architectes, urbanistes, promoteurs et administrateurs municipaux intéressés à en tirer des leçons pour leurs propres projets d'aménagement urbain. D'ailleurs la Place Ville-Marie, symbole par excellence du réseau, est maintenant aussi connue que le Vieux-Montréal et va jusqu'à éclipser la cathédrale Marie-Reine-du-Monde ainsi que la rue Sainte-Catherine pour les deux étoiles que lui a accordées le Guide Michelin du Canada!

Les comptes rendus se révèlent en majeure partie favorables. La plupart des visiteurs sont impressionnés par l'étendue du réseau, le tracé des passages piétonniers, nettement séparés des espaces réservés aux commerces, l'animation et la variété que procurent les galeries de boutiques, la présence de vastes places publiques intérieures, la propreté des lieux et le sentiment de sécurité qui s'en dégage.

Le réseau est aussi apprécié des Montréalais parce qu'il leur facilite l'accès au métro et leur permet de magasiner dans un environnement contrôlé et sécuritaire, sans craindre les intempéries.

Cependant bon nombre d'architectes et d'urbanistes montréalais se sont montrés critiques au sujet du réseau souterrain, faisant valoir qu'un environnement intérieur de ce genre est l'antithèse d'une ville, en raison justement des contrôles qu'il impose. En y supprimant pratiquement toute chose «déplaisante», la vitalité de la ville se trouve compromise. En fait, presque tout au long du réseau le confort, les mouvements et les activités des usagers sont subtilement contrôlés par l'utilisation judicieuse du design architectural, de techniques de commercialisation et de stratégies de renforcement. Il en résulte un environnement artificiel qui, à l'exemple des centres commerciaux des banlieues, donne une impression de spontanéité alors qu'en réalité tout y est soigneusement orchestré. Le processus organique de construction et de reconstruction de la ville qui redéfinit sans cesse le paysage urbain à travers les actions de milliers de protagonis-

nistes risque d'être complètement dénaturé dans la «ville intérieure»¹.

DE DISTINGUÉS PRÉCÉDENTS

Tandis que l'on continue d'en débattre les avantages et les inconvénients, il ne faut pas oublier que la ville intérieure emprunte à des concepts architecturaux et urbanistiques très anciens. Chacune des trois principales fonctions du réseau, le transport, le commerce et le divertissement, a en effet d'illustres précédents.

Par exemple, la séparation des zones piétonnières des voies de communication reflète une idée mise de l'avant par Léonard de Vinci il y a 500 ans. Elle rappelle également le magnifique projet de Moseley pour le Crystal Way, à Londres, projet imaginé il y a plus d'un siècle et qui devait inclure un système de transport souterrain sur différents niveaux, des voies piétonnières longeant des magasins, des bureaux ainsi que des habitations, le tout à l'abri d'un toit de verre.

Les mails intérieurs bordés de commerces ont une origine encore plus lointaine: on les retrouve dans les marchés romains et les bazars couverts des premières villes islamiques, sans compter les galeries marchandes de l'Europe du XIX^e siècle et les centres commerciaux nord-américains des années cinquante. Par ailleurs, la participation conjointe de l'entreprise privée et de l'entreprise publique à la revitalisation du centre-ville, au moyen de complexes multifonctionnels incluant des bureaux, des commerces et des fonctions d'utilité sociale, est une idée qu'a déjà exploitée la Galleria Vittorio Emanuele II, à Milan. Ce remarquable ensemble a été achevé en 1867², mais il n'en continue pas moins de générer des idées novatrices axées sur les besoins de la collectivité, bien au-delà des principes mercantiles qui prédominent de nos jours.

La Galleria Vittorio Emanuele II (1867),
à Milan. Photo: Coll. particulière.



LES ANNÉES SOIXANTE

À Montréal la ville intérieure, qui dans une large mesure s'est développée grâce à l'initiative de promoteurs privés, ne fait pas encore partie d'un plan d'aménagement. La cohésion du traitement architectural et la concordance des heures d'ouverture dans l'ensemble du réseau sont en réalité le fruit d'ententes particulières entre les promoteurs et l'administration municipale. À défaut de lignes directrices, la conception des voies piétonnières et des atriums, réalisés sur une période de trente ans, reflète une succession de styles architecturaux, de tendances commerciales et d'initiatives en matière de transport ainsi que l'évolution des besoins sociaux. Parce que les

Un concept novateur: l'atrium du complexe Desjardins, inauguré en 1976. Photo: Jean Désy.

promoteurs devaient eux-mêmes assumer les coûts de construction et d'entretien des infrastructures reliées à leurs immeubles, leur mise en œuvre dépendait aussi de la certitude qu'elles seraient rentables.

La ville intérieure fut officiellement inaugurée en 1962, avec l'édification de la Place Ville-Marie sur un emplacement occupé pendant plusieurs années par une voie de dessert du Canadien National. Cet immeuble multifonctionnel, conçu par l'architecte américain I. M. Pei et l'urbaniste Vincent Ponte, a placé Montréal à l'avant-garde en matière de design urbain et a présidé à la renaissance du centre-ville. Empreint des principes du modernisme, il met l'accent sur l'efficacité, le fonctionnalisme et le confort, avec un minimum de symboles et d'ornementation.

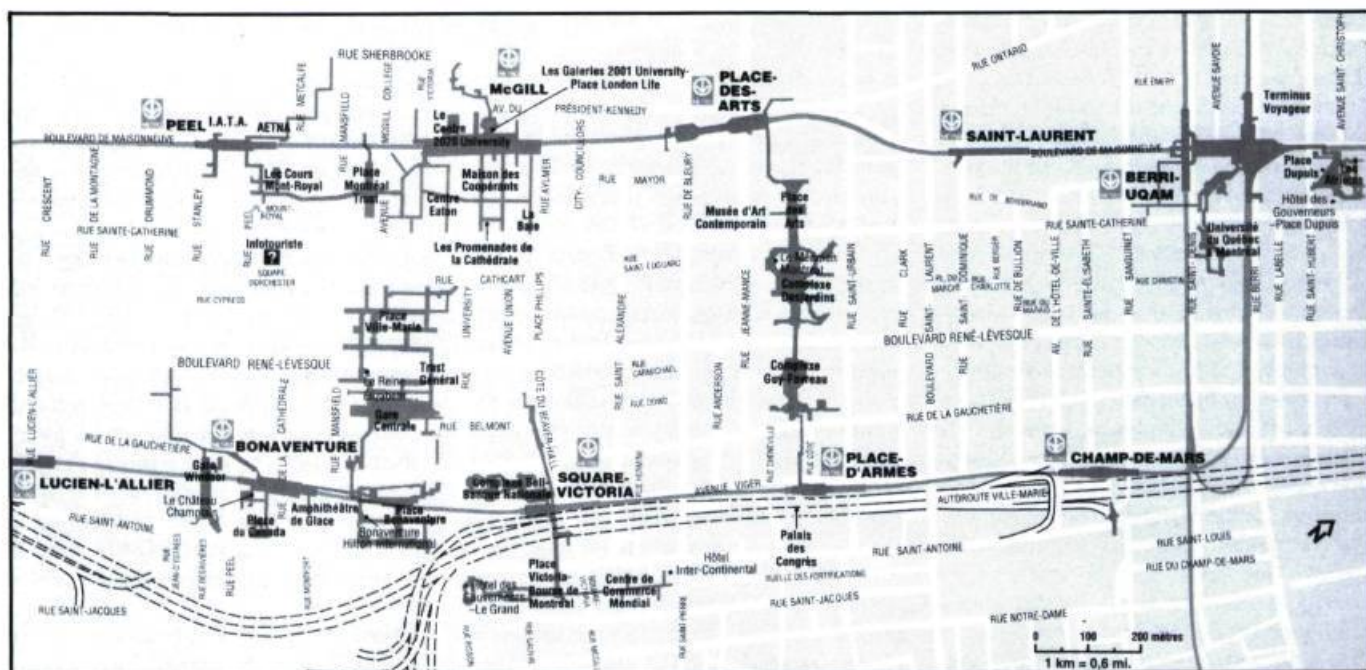
L'innovation dans la façon de répondre aux besoins de différents modes de transport se trouvait au cœur du projet. Tirant parti de la proximité de la gare du Canadien National, où transitaient quotidiennement des milliers de voyageurs, un lien souterrain direct était établi entre la gare et la Place Ville-Marie. Ainsi les piétons pouvaient atteindre facilement leur destination à l'intérieur du réseau ou encore rejoindre directement la rue Sainte-Catherine, ce qui assurait la popularité du nouveau passage. L'orientation y était en outre facilitée par la disposition



des couloirs selon une grille standard et par la présence de puits de lumière.

L'établissement de boutiques le long des passages piétonniers comportait de nombreux avantages: en plus d'animer les lieux, elles génèrent les revenus nécessaires à l'entretien des couloirs de circulation et au développement du réseau. L'utilisation de portes de verre pour délimiter la zone des commerces et les passages «publics» est devenue par ailleurs l'un des signes distinctifs de la ville intérieure.

Le réseau souterrain de la ville de Montréal. Source: CUM.





Même si la Place Ville-Marie offrait un système de transport très efficace et un réseau commercial rentable, l'aménagement initial ne se prêtait guère à la tenue d'activités sociales. La fonction communautaire se trouvait reléguée à une esplanade balayée par les vents, située au-dessus du mail piétonnier. Fait révélateur, la galerie souterraine de la Place Ville-Marie fut remaniée à la fin des années quatre-vingt pour inclure des espaces dégagés, éclairés par la lumière du jour. Ils se sont avérés très populaires et la Place a maintenant un rôle plus important à jouer sur le plan social.

Le réseau a pris son essor en 1966, lorsqu'on a mis en service deux lignes de métro pour desservir le centre-ville. Les stations implantées le long de ces lignes ont rapidement redirigé le flot des piétons et augmenté de façon considérable les possibilités d'étendre le réseau intérieur. L'administration municipale a cherché alors des moyens pour inciter les promoteurs à relier leurs constructions au système de transport souterrain. Ces mesures incluaient la location par bail emphytéotique de terrains municipaux adjacents aux stations de métro. C'est à cette époque qu'on a établi les principes de fonctionnement du système³, parmi lesquels l'ouverture des principaux passages pendant les heures où le métro est en service et la nécessité, pour chaque station, d'avoir au moins une sortie qui ne passe pas dans un bâtiment privé.

Les difficultés que soulève la conception d'un système qui satisfasse à la fois les intérêts publics et les intérêts privés ne sont pas toujours faciles à résoudre. La

Place Bonaventure en est un exemple. Ici les piétons qui empruntent le passage souterrain depuis la gare Windsor ou la station de métro Bonaventure pour se rendre à la Gare centrale ou à la Place Ville-Marie sont détournés vers les galeries marchandes de Bonaventure, ce qui allonge leur trajet d'à peu près huit minutes (cette situation sera corrigée avec l'ouverture du 1000 de La Gauchetière). On a pu effectuer cette «manipulation» en contrôlant l'emplacement et l'accessibilité des différents niveaux, une tactique répandue dans plusieurs centres commerciaux pour forcer les piétons à passer devant les magasins. Les cartes bidimensionnelles représentant le réseau de la ville intérieure recèlent de nombreux cas similaires.

LES ANNÉES SOIXANTE-DIX

Au cours des années soixante-dix, on a édifié le long du boulevard de Maisonneuve plusieurs immeubles qui communiquent avec le métro, la plupart sur des terrains cédés par la Ville. Dans bien des cas cependant, les passages ont été conçus «à la pièce», sans égard au fait qu'ils auraient pu s'intégrer, moyennant des modifications relativement mineures, à tout un réseau de circulation et d'espaces publics. De plus, les trajets étaient souvent compliqués, contraignants et dépourvus d'originalité, tout comme les bâtiments, eux-mêmes des répliques édulcorées du style international. Parce que ces immeubles ont eu aussi des effets néfastes sur la qualité du paysage urbain, on pouvait craindre que l'extension de la ville intérieure ne se réalise au détriment de la vitalité de la rue.

Tout n'était pas perdu pour autant puisqu'on inaugurerait en 1976 le complexe Desjardins, l'un des édifices les plus importants et les plus novateurs qui ait été relié à la ville intérieure. À l'encontre de la Place Ville-Marie, qui présente des couloirs rectilignes et relativement étroits, les boutiques y sont groupées sur plusieurs étages, autour d'un atrium assez vaste pour accueillir de grands rassemblements. L'attribution — non sans audace — d'un rôle public à la ville intérieure tient notamment au fait que les promoteurs représentaient un consortium formé d'intérêts publics et coopératifs dont les objectifs étaient à la fois sociaux et économiques. En proposant des émissions de télévision en direct et des expositions majeures, le complexe Desjardins a gagné la faveur populaire en tant que place publique intérieure et plusieurs résidents le fréquentent comme un endroit familier.

L'apparence lourde du toit, qui laisse à peine pénétrer la lumière, présente un désavantage pour l'atrium. Toutefois, les murs de verre élevés sur plusieurs niveaux à chacune des extrémités du passage permettent de s'orienter aisément vers les autres sections du réseau et facilitent l'accès à la rue.

LES ANNÉES QUATRE-VINGT

La ville intérieure a pris de l'ampleur au cours des années quatre-vingt avec la construction des Cours Mont-Royal, de la Place Montréal Trust, des Promenades de la Cathédrale et, plus récemment, du Centre Eaton, tous situés entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard de Maisonneuve. Les passages qui relient ces immeubles et les magasins Simpson (maintenant fermé, mais le passage reste ouvert), Eaton et La Baie ont permis de créer, du côté nord de la rue Sainte-Catherine, un réseau commercial intérieur correspondant à sept pâtés de maisons.

Contrairement à la Place Ville-Marie et au complexe Desjardins, les espaces publics des nouveaux bâtiments mettent l'accent sur le commerce de détail et adoptent essentiellement le modèle des centres commerciaux suburbains, version post-moderne. Les boutiques entourent des places intérieures qui tiennent lieu de restaurants et accueillent à l'occasion des activités populaires. Ensemble, les nouveaux édifices et les magasins à rayons forment l'un des plus vastes centres commerciaux au monde, et, de ce fait, maints observateurs redoutent qu'ils n'aient des incidences fâcheuses sur le commerce de la rue. Il semble malgré tout que la rue Sainte-Catherine se tire bien d'affaires, d'autant plus que certains consommateurs reprochent au réseau intérieur son manque de variété; plusieurs chaînes y exploitent en effet des boutiques identiques. De plus, l'environnement contraignant, le manque de signalisation et l'orientation généralement déficiente incitent les usagers insatisfaits à revenir à la rue.

La construction du complexe Guy-Favreau et du Palais des congrès a permis d'aménager un passage piétonnier couvert entre les stations de métro Place-d'Armes et Place-des-Arts. Comme tous les bâtiments situés le long du parcours sont publics ou semi-publics, ils n'ont pas donné lieu à la manipulation de la circulation piétonnière. Le système fonctionne donc assez bien en dépit d'une connexion plutôt inconfortable avec le Palais des congrès et la station Place-d'Armes. Notons qu'on



Baignée de lumière, la galerie du Centre de commerce mondial vient de s'ajouter au réseau. Photo: Jean Désy.

PERSPECTIVES

Comme l'administration municipale craint que l'extension du réseau, en particulier des galeries commerciales, ne porte atteinte à la qualité du paysage urbain, la façon dont la ville intérieure évoluera demeure incertaine. La Ville a d'ailleurs écarté tout projet d'extension et étudie la possibilité de modifier le zonage pour favoriser la revitalisation des rues plutôt que le développement des commerces souterrains. Le réseau intérieur nécessite néanmoins des améliorations et il ne faudrait pas tarder à agir. Il est apprécié par des milliers d'usagers qui l'empruntent quotidiennement. En plus de faciliter l'accès au métro, il présente un énorme potentiel en ce qui a trait aux personnes à mobilité réduite, potentiel qui pourrait être aisément exploité si le métro adaptait ses propres installations aux besoins des handicapés. La possibilité de magasiner dans un environnement protégé, sans se soucier des caprices du temps, contribue aussi à faire du centre-ville un endroit agréable à fréquenter tout au long de l'année.



Le Centre Eaton. Photo: Jean Désy.



ouvrira prochainement un autre passage entre les lignes de métro dans l'axe de la Place Ville-Marie.

Le Centre de commerce mondial est le dernier venu du réseau. S'y ajouteront bientôt d'autres immeubles à bureaux dont le IBM-Marathon et le 1000 de La Gauchetière, qu'on prévoit inaugurer au cours de l'année. Bien qu'aucun de ces bâtiments ne soit essentiellement destiné au commerce de détail, tous offriront des atriiums et des passages souterrains qui communiquent avec le métro. Le réseau intérieur aura alors une longueur de vingt-neuf kilomètres et desservira 80 % des immeubles à bureaux et 35 % des magasins du centre-ville⁴.

Les Promenades de la Cathédrale: sur le modèle des centres commerciaux de banlieue. Photo: Jean Désy.

Pourvu qu'il soit planifié de façon efficace, le réseau intérieur peut jouer un rôle qui complète les fonctions traditionnelles de la rue. Pour ce faire, la Ville devrait envisager d'acquiescer certaines zones clés du réseau, prévoir des installations publiques, améliorer l'accès pour les personnes à mobilité réduite, assurer un meilleur équilibre entre le transport, le commerce et les fonctions d'utilité sociale dans le réseau tout entier, améliorer les liens avec la rue et introduire un système d'orientation et de signalisation.

La ville intérieure a contribué à établir la réputation internationale de Montréal. Même si malheureusement aucune de ses composantes ne peut rivaliser avec la Galleria de Milan, créée il y a 125 ans, les places et les passages publics inclus dans le réseau montréalais constituent une réalisation majeure dont on peut tirer de précieux enseignements pour la conception des centres urbains.

Cet article se fonde sur une étude réalisée par l'auteur en collaboration avec Michael MacLean et Pieter Sijpkes, et commandée par le Programme de formation de chercheurs et d'action concertée.

1. Si l'expression «ville souterraine» ne manque pas d'intérêt, l'expression «ville intérieure» est plus appropriée puisque le réseau comprend tous les passages et les atriiums auxquels on peut accéder directement depuis le métro sans sortir à l'extérieur, qu'ils soient situés au-dessus ou en dessous du niveau du sol.

2. L'ouvrage de Johann Geist, *Arcades*, présente une analyse intéressante de l'histoire de ce type de bâtiment.

3. Aujourd'hui, la planification et la gestion des liens directs avec les stations de métro sont surtout du ressort de la Communauté urbaine de Montréal, qui gère aussi les transports en commun. Les autres liens (entre les immeubles) sont sous la responsabilité de la Ville.

4. Statistiques citées par Jacques Besner, urbaniste à la Ville de Montréal, dans un numéro spécial de *l'Actualité immobilière* (n° 3, vol. XV, automne 1991) qui contient plusieurs articles sur la ville intérieure selon le point de vue de la municipalité.

David Brown est professeur à l'École d'urbanisme de l'Université McGill.
(Traduit par Ghislaine Fiset)