Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2012)

Heft: 2

Artikel: La ville intérieure montréalaise

Autor: Boisvert, Michel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957858

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

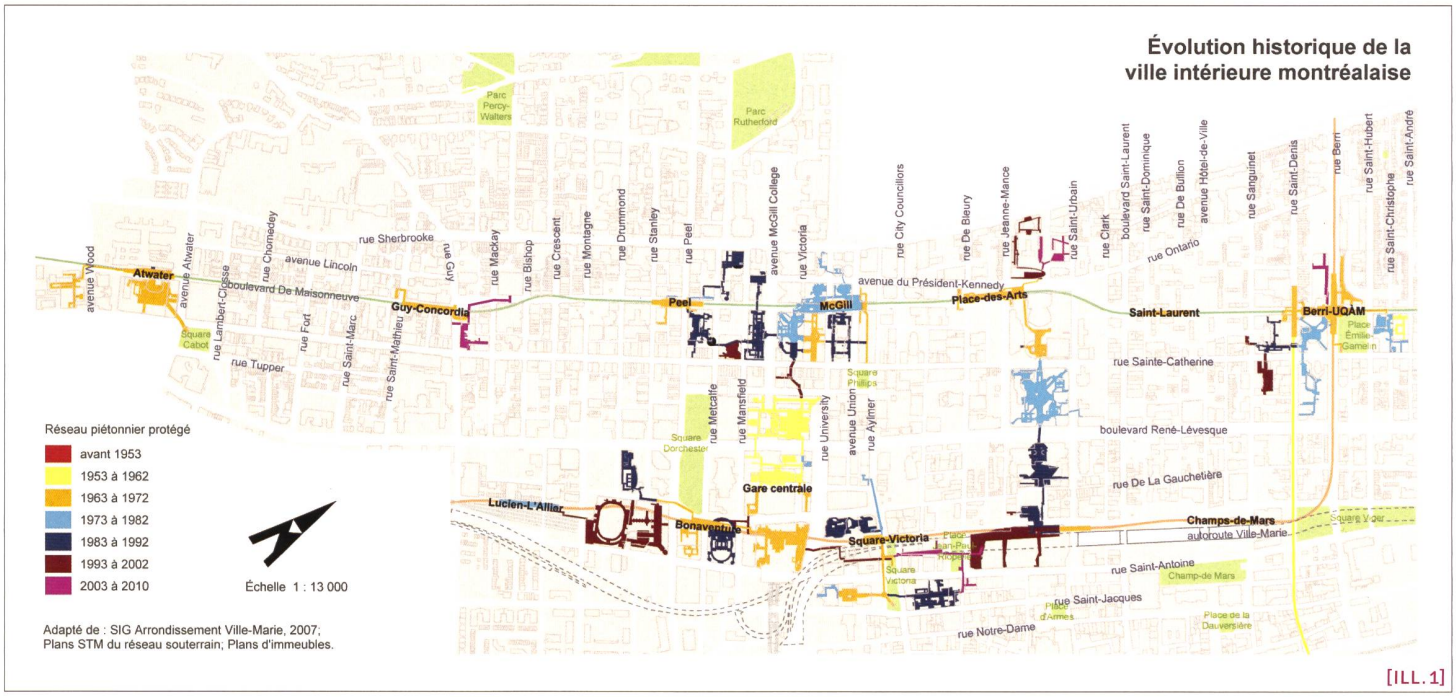
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

La ville intérieure montréalaise

MICHEL BOISVERT
Economiste, docteur en science régionale, professeur honoraire à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal et chercheur associé à l'Observatoire de la ville intérieure.



[ILL. 1]

[ILL. 1] Evolution de la ville intérieure montréalaise entre 1962 et 2010. (Source: Observatoire de la ville intérieure)

Le «Montréal souterrain» intrigue le touriste, suscite la curiosité du professionnel de l'aménagement et sert de référence depuis longtemps pour l'aménagement des espaces souterrains en milieu métropolitain (Barles et Guillerme 1995, de Mulder 2007, Boisvert 2011). Pourtant plusieurs métropoles disposent elles aussi d'un tel équipement, que ce soit à un niveau embryonnaire comme Paris, New York ou Pékin, à un niveau intermédiaire comme Singapour, Sapporo ou Shenzhen, ou dans des réalisations de grande envergure comme Toronto, Chicago ou Dallas. Montréal ressort pourtant en raison de son rôle de précurseur, de la longueur de son parcours, de la diversité des fonctions qu'on y trouve et de la qualité de l'ambiance disponible.

Historique du RÉSO et de la ville intérieure

La Place Ville-Marie, un complexe multifonctionnel gigantesque pour l'époque, sera lors de son inauguration en 1962 raccordé par deux tunnels souterrains à la Gare centrale et à l'hôtel Reine-Elisabeth. Ce sera le début du réseau piétonnier intérieur («RÉSO»: le réseau de ville souterraine de Montréal), mais pas encore le début de la ville intérieure, puisque la compagnie ferroviaire nationale, le Canadien National (CN), était propriétaire de la gare, de l'hôtel et des voies ferrées en tranchée au-dessus desquelles le complexe immobilier sera construit. Quant aux autorités locales, elles n'ont pas eu à accorder de permis d'occupation du domaine public puisque l'espace sous le boulevard René-Lévesque appartenait au CN.

DÉFINITION DE LA VILLE INTÉRIEURE

«Ensemble d'immeubles raccordés par des liens piétonniers protégés, appartenant à plusieurs propriétaires, offrant une diversité de fonctions, notamment du transport collectif, du commerce de détail, des espaces de bureaux et des activités de divertissement, et disposant d'ententes avec les autorités locales pour l'occupation du domaine public.» (www.ovi.umontreal.ca)

Mais pourquoi recourir plutôt au concept de ville intérieure? D'abord parce que la moitié du réseau piétonnier intérieur se trouve aujourd'hui au niveau du sol ou aérien. Ensuite parce que l'espace intérieur évoque à la fois la densité des usages et la tridimensionnalité dans la composition recherchée pour l'aménagement des espaces compacts. Enfin, sur le plan symbolique, alors que le souterrain est associé à l'absence de repères visuels, à l'enfermement et à la présence d'infrastructures lourdes, l'intérieur propose plutôt le souci du design, l'interaction visuelle avec l'extérieur et l'aménagement mis au service de la personne.

Le RÉSO a une longueur qui dépasse 30 kilomètres. La moitié de ce total correspond au réseau primaire, celui qui permet, presque toujours en souterrain, de passer d'un immeuble et d'un îlot à un autre, tandis que l'autre moitié est constituée de chemins permettant de rejoindre le réseau primaire depuis les entrées extérieures, de circuler sur plusieurs niveaux, notamment dans les galeries commerciales, ou encore d'emprunter des voies secondaires dans l'espace souterrain. La carte [ILL. 1] montre bien que c'est dans les années 70 et 80 que l'expansion du RÉSO a été la plus grande, à mesure que se rattachaient aux stations de métro et aux gares de train les immeubles nouvellement construits.

Aujourd'hui on compte environ 120 immeubles raccordés à la ville intérieure et une trentaine de propriétaires immobiliers distincts. Plus spécifiquement, le RÉSO permet d'accéder à près de 2000 commerces, restaurants et boutiques, 40 parkings souterrains, 10 hôtels, 10 salles de théâtre, de concert ou de spectacles, deux musées et un complexe cinématographique multisalles.

Enjeux

La première question qui se pose est de savoir qui prend l'initiative d'étendre le RÉSO et quel rôle joue dans ce processus l'administration municipale. Pour y répondre, il faut bien distinguer entre le modèle japonais et le modèle nord-américain. Dans le modèle japonais, la très grande majorité du réseau piétonnier intérieur sera planifiée, construite et gérée par les autorités locales alors que seulement 10 à 15% d'un tel réseau dans le second cas demeurera dans le domaine public; mais, en vertu de permis d'occupation de ce domaine, même ces segments seront alors construits et gérés par le secteur privé.

Il n'y a jamais eu à Montréal de plan directeur pour le développement du réseau piétonnier intérieur, même si les plans d'urbanisme successifs ont évoqué la nécessité d'un tel outil. C'est donc dire que l'initiative appartient aux promoteurs immobiliers qui décident eux-mêmes de l'intérêt ou non d'un raccordement. Ceux-ci sont quand même soumis à quelques directives générales qui interviendront dans le processus d'approbation des plans et devis des nouveaux immeubles. Ces lignes directrices comprennent notamment l'obligation d'un raccordement pour un immeuble adjacent à une station de métro s'il veut bénéficier de l'un ou l'autre des avantages possibles que sont la cession d'une ruelle, l'octroi d'un permis d'occupation du domaine public ou une dérogation à un règlement de zonage en vigueur, lors de l'adoption de plans d'ensemble.

Mais qui donc a payé la construction du RÉSO? D'abord il va de soi que les 85 à 90% du réseau piétonnier, qui se trouvent à l'intérieur d'immeubles raccordés, ont été financés par les propriétaires immobiliers eux-mêmes, en aménageant leur espace souterrain de manière à accueillir des flux piétonniers plus importants et à offrir des passages sous servitude libres d'accès durant des horaires plus étendus, généralement durant les heures de service du métro (06:00 à 00:30). Qu'en est-il des tunnels sous les voies publiques? Ce sont les propriétaires riverains qui ont financé ces investissements et la formule habituelle n'était pas le partage égal entre les deux propriétaires impliqués, mais bien la prise en charge de tous les coûts, tant pour la construction que pour l'entretien ultérieur, par le seul propriétaire du nouvel immeuble à mettre en place. La Ville de Montréal n'a donc jamais dépensé un dollar dans la mise en place du RÉSO, mais les gouvernements, provincial et fédéral, sont intervenus occasionnellement, par exemple en finançant la majeure partie du projet Quartier international de Montréal, dont l'une des composantes était l'ajout de 1.3 kilomètres de réseau piétonnier intérieur permettant de réunir en un seul réseau trois sous-réseaux construits autour des stations de métro Place d'armes, Square Victoria et Bonaventure/Lucien L'allier/Mc Gill/Peel [ILL. 2]. En 2010, par le biais des programmes d'infrastructures à frais partagés, un tunnel a été construit entre la station de métro Guy-Concordia et les deux immeubles les plus anciens du campus de l'Université Concordia grâce à un partage égal de la facture entre le gouvernement fédéral, le gouvernement du Québec et l'Université elle-même [ILL. 3].

Existe-t-il des normes de construction particulières pour la ville intérieure? Il y a d'abord l'ajout de portes coupe-feu à chacune des extrémités des tunnels. Il existe aussi des normes de hauteur (2.7 mètres) et de largeur des tunnels, tenant compte des flux piétonniers anticipés (4.57 mètres, portés à 6 mètres à proximité des stations de métro ou de train). Les préoccupations actuelles concernant la sécurité, mais aussi la recherche d'une plus grande qualité environnementale, devraient sous peu entraîner une révision des normes anti-incendie, notamment en ce qui concerne les mesures d'évacuation, ainsi que l'addition de nouvelles lignes directrices pour le design, semblables à celles qui ont été adoptées à Toronto en 1994, en regard par exemple de la pénétration de lumière naturelle ou de l'accessibilité universelle.

L'avenir de la ville intérieure

La ville intérieure montréalaise continuera à croître au rythme des investissements immobiliers autres que résidentiels dans le centre-ville, et à se diversifier grâce à l'ouverture des autorités gouvernementales aux avantages indéniables des réseaux piétonniers protégés pour faciliter l'accès aux équipements collectifs, en termes de réduction des accidents impliquant des piétons, de réduction de l'espace consacré à l'automobile (voie publique et parkings) par une hausse dans l'utilisation des transports collectifs, et de promotion de la qualité de l'environnement sous toutes ses formes.

Ce sont là des facteurs favorables au développement de la ville intérieure comme forme urbaine qui, à vrai dire, se retrouvent partout où la densité piétonne est élevée, particulièrement lorsque les moyens de transport collectif de masse sont en souterrain et que des conditions météorologiques extrêmes sont présentes une bonne partie de l'année. En outre, dans une perspective plus globale, on peut s'attendre à ce que d'autres atouts de l'espace souterrain soient davantage exploités, comme la géothermie et les réserves d'eau potable en grande profondeur (Parriaux 2007). Malgré les conflits d'usage à résoudre, il sera sans doute plus facile de mettre en œuvre de tels développements dans les grandes zones urbaines à redévelopper entièrement, mais on compte de plus en plus d'exemples de réaménagement sur des zones plus petites, dans le plus grand souci de mise en valeur du patrimoine existant.

[ILL. 2]

[ILL. 2] Tunnel dans le Quartier international. (Source: Observatoire de la ville intérieure)

RÉFÉRENCES

Barles S. et A. Guillerme (1995), *L'urbanisme souterrain*, Paris: Presses Universitaires de France, coll. Que sais-je?

Boisvert M. (2011), *Montréal et Toronto, villes intérieures*, Montréal: Presses de l'Université de Montréal.

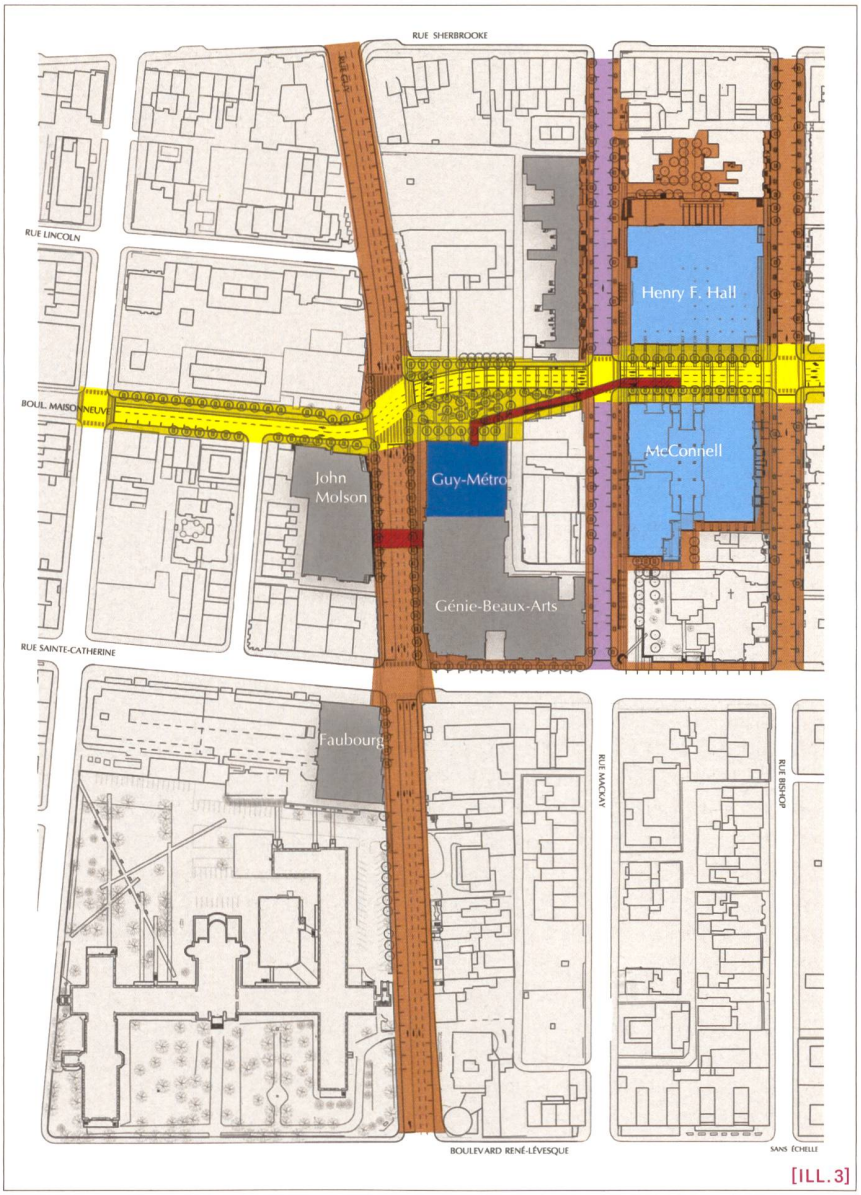
City of Toronto (1994), *Underground Pedestrian System Design Guidelines*, Planning and Development Department.

De Mulder E.F.J., R. Hack et D. van Ree (2007), *Sustainable Use and the Development of the Subsurface*, Proceedings, 11th ACUUS International Conference, Athens, Greece.

Parriaux A. (2007), *The Deep City Project: a global concept for a sustainable urban underground management*, Proceedings, 11th ACUUS International Conference, Athens, Greece.

[ILL. 3] Le plan directeur du campus de l'Université Concordia. (Source: Groupe Cardinal Hardy)

- 2003/2004: Égout, aqueduc et pavage de la rue Mackay entre les rues Sherbrooke et Sainte-Catherine
- 2007: Tunnel entre les pavillons EV et Molson
- 2008/2009: Aménagement de la place Norman Bethune; Trottoir de la rue Guy devant le pavillon John Molson; Pavage et trottoirs du boulevard Maisonneuve entre les rues Bishop et Saint-Mathieu
- 2009: Mise en lumière du pavillon GM
- 2009: Tunnel entre les pavillons LB-H et GM
- 2010: Pavage et trottoirs de la rue Guy entre les rues Sherbrooke et le boulevard René-Lévesque; Terrasse du pavillon Hall; Trottoirs de la rue Mackay entre les rues Sherbrooke et Sainte-Catherine; Trottoir au pourtour du pavillon EV sur la rue Sainte-Catherine; Arrière du LB; Trottoir de la rue Sainte-Catherine entre les rues Mackay et Bishop; Pavage et trottoirs de la rue Bishop entre les rues Sainte-Catherine et Sherbrooke
- 2011: Mise en lumière des pavillons Hall et LB



[ILL. 3]

ZUSAMMENFASSUNG

Die unterirdische Stadt von Montréal

Die unterirdische Fussgängerstadt von Montréal, auf Französisch «RÉSO» abgekürzt, entstand 1962 mit der Verbindung des Hauptbahnhofs, des Hotels «Reine-Elisabeth» und des Immobilienkomplexes Place Ville-Marie. Die unterirdische Fussgängerstadt wurde mit der Inbetriebnahme der U-Bahn 1966 zum ersten Mal erweitert, gefolgt von diversen Erweiterungsetappen in den 1970er- und 1980er-Jahren. 1993 wurde ein Durchgang eröffnet, der zwei grosse unterirdische Einkaufszentren auf einem Gebiet mit drei U-Bahnstationen verbindet. Mit der Aufwertung des internationalen Quartiers um die Jahrtausendwende wuchs die unterirdische Fussgängerstadt auf sieben U-Bahnstationen. Heute sind ca. 120 Gebäude mit der RÉSO verbunden. Diese besteht aus über 2000 Läden und Restaurants, 40 Tiefgaragen, zehn Hotels, zehn Theater- und Konzertsälen, zwei Museen und einem Multiplex-Kino. So wertet das unterirdische System die Innenstadt erheblich auf und belebt das Herz der Agglomeration Montréal.

Interessant ist dabei, dass die «ville intérieure» nicht von der Stadt über einen Richtplan oder ein ähnliches Instrument geplant wird. Allein die Grundeigentümer entscheiden, ob ihr Gebäude an die unterirdische Fussgängerstadt angeschlossen werden soll oder nicht. Die Verbindungen etc. wurden denn auch grösstenteils von den Grundstückbesitzern finanziert.

Neben baupolizeilichen Anforderungen (Feuertüren, Notausgänge etc.) gibt es spezielle Anforderungen an die Beleuchtung und die Gestaltung des «öffentlichen Raums» und der architektonischen Qualität.

Es stellen sich aber auch diverse Fragen: Welche Öffnungszeiten sind zu respektieren? Haben jene der Läden oder die Fahrzeiten der U-Bahn Priorität? Wer ist für die Sicherheit zuständig? Wer legt die Anforderungen an den Städtebau, die Architektur, die Dimensionen fest? Welches ist die Zukunft der unterirdischen Stadt? Ist die unterirdische Stadt die Stadt der Zukunft?