

Richard Bergeron, chroniqueur urbain  
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

## COVID-19 : Nous inspirer de nous-mêmes

Chronique du 16 juin 2020

Annoncés en grande pompe par le maire de Rosemont-La-Petite-Patrie, François Croteau, le 20 mai dernier, les 3 « **Transit Malls** » programmés pour les rues Saint-Laurent (Petite Italie), Beaubien et Masson ont été officiellement annulés :

- Encore une « **balloune** » qui nous venait des États-Unis qui se dégonfle !

Vous m'avez souvent entendu dire qu'en matière d'urbanisme, il faut se méfier d'à peu près tout ce qui vient de ce pays. Attitude que n'ont malheureusement pas la plupart de nos spécialistes de la ville, qui sont fascinés par les analyses et théories de leurs collègues américains. Au point de chercher désespérément à les appliquer à Montréal.

J'aimerais aujourd'hui finir d'enfoncer le clou en relatant deux anecdotes :

- Une première illustrera les absurdités pures et simples auxquelles peuvent conduire l'adhésion naïve de nos éminents penseurs et décideurs aux normes américaines en matière de développement urbain;
- La seconde nous fera découvrir la beauté et le potentiel de Montréal par les yeux, précisément, d'une Américain plus perspicace que les autres.

### La théorie des pôles : encore heureux que le ridicule ne tue pas !

Les pôles d'une métropole sont les lieux où sont concentrées les fonctions de commande politique et économique.

C'est là que l'on trouve les sièges-sociaux des entreprises, les ministères ou leurs bureaux régionaux, les institutions internationales, les grands cabinets d'avocats, les bureaux-chefs des grandes sociétés de services comptables, d'ingénierie ou d'architecture, bref, tout ce qui se situe au sommet de l'organisation politique et économique.

L'indicateur permettant de jauger rapidement l'importance d'un pôle est la concentration d'espaces de bureaux, particulièrement de prestige, dits de « Classe A ».

Historiquement, les grandes villes n'avaient toujours eu qu'un pôle, leur centre-ville. Le nouveau modèle de développement extensif de la ville américaine, à partir du début des années 1950, avait toutefois conduit l'espace à bureau à se développer ailleurs sur le territoire urbanisé, généralement au carrefour de deux autoroutes, créant ainsi la **ville à pôles multiples**. En 1970, cette ville à pôles multiples s'était imposée comme une norme dans la littérature américaine.

La Communauté urbaine de Montréal a été créée en 1970. L'une de ses fonctions fut de préparer un premier schéma d'aménagement, lequel fut publié en 1973.

Ses auteurs avaient toutefois rencontré un problème de taille : l'espace à bureau montréalais était encore à l'époque concentré dans une proportion de 75 % au centre-ville,

l'autre 25 % étant éparpillé un peu partout, sans qu'il soit possible d'y voir un autre « pôle ».

Ce qui les mit mal à l'aise :

*Allait-on produire un Schéma scientifiquement inférieur à l'état de l'art tel que défini dans la littérature sur la ville faisant autorité, la littérature américaine, laquelle spécifie qu'une métropole contemporaine est à pôles multiples ?*

En désespoir de cause, il fut décidé :

- De créer ces deux pôles secondaires que seraient prétendument les centres commerciaux Galerie d'Anjou à Anjou et Cadillac-Fairview à Pointe-Claire;
- Ce faisant, la fascination des auteurs pour tout ce qui sort des États-Unis les a fait se couvrir de ridicule;
- Le fait est qu'une caractéristique distinctive de Montréal est qu'il s'agit de la ville la plus unipolaire d'Amérique, titre qu'elle partage avec New-York.

## Le visiteur éclairé de Portland

En première moitié des années 2000, Portland (Oregon) était la ville fétiche de nombreux groupes se consacrant à définir les conditions d'un avenir durable de la ville, dont **Vivre en Ville** et le **Conseil régional de l'environnement**. Toute occasion était bonne d'inviter des représentants de Portland à venir prononcer des conférences à Montréal.

Il est vrai que cette ville sortait du lot, en contexte étasunien. Entre autres :

- Démolition d'une autoroute donnant accès au centre-ville, au profit de la transformation en parc de la rive de la rivière Willamette;
- Arrêt forcé par la Ville d'un projet de stationnement à étages en plein cœur du centre-ville, au profit cette fois de l'aménagement de la magnifique place publique Pionner Square;
- Déploiement d'un réseau étendu de SLR assorti d'une obligation légale d'en densifier les corridors.

Les « experts » de Portland venaient donc fort obligeamment nous éclairer de leurs lumières, nous pauvres Montréalais. Jusqu'à ce que l'un d'eux inverse la relation en tenant le propos approximatif suivant :

*« Je ne comprends pas votre si grand intérêt pour nous. Moi, quand je viens à Montréal, je viens pour apprendre. J'ai l'impression que vous sous-estimez toute l'avance que vous avez sur nous en termes de développement urbain durable ».*

Certes, en cette première moitié de la décennie 2000, nous n'étions pas brillants :

- L'île de Montréal perdait de la population une année sur deux;
- L'étalement urbain avait conséquemment plus que jamais le vent dans les voiles;
- Enquête O-D après enquête O-D, on constatait le déclin du transport collectif, combiné à une forte croissance des déplacements par automobile;

- Sans oublier que le feu était pris au niveau de l'organisation du territoire :
  - Résistance obstinée des banlieues à la création de la CMM;
  - Fusions / défusions des agglomérations de Montréal et Longueuil;
  - Refus obstiné de toute planification à l'échelle métropolitaine.

Malgré cela, qu'est-ce que ce spécialiste de Portland voyait que nous avons désappris de voir ? Il voyait ce que j'appellerais les « **beaux restes** » de Montréal :

- Un centre-ville plurifonctionnel et dynamique, vivant 24 h sur 24;
- Des quartiers anciens dont la qualité de l'urbanisme et du cadre bâti offraient un très haut potentiel de qualité de vie;
- Un superbe métro ayant fait de Montréal, avec Toronto et New-York, l'une des trois championnes des transports collectifs en Amérique du Nord;
- Une sécurité et une convivialité telles que, lors des festivals et autres grandes manifestations, l'on pouvait réunir plusieurs centaines de milliers de personnes sans pratiquement prévoir d'encadrement policier;
- Sans oublier le Vieux-Montréal qui, suite aux investissements consentis à la faveur du 350<sup>e</sup> anniversaire de la Ville, en 1992, avait engagé sa renaissance.
- Bref, comme tout autre Américain de passage à Montréal, notre visiteur de Portland avait un peu l'impression de se retrouver à la fois en Amérique et en Europe.

L'actuel renouveau de Montréal résulte simplement de ce qu'après plusieurs décennies de cécité, nous avons enfin su regarder cette ville au formidable potentiel avec les yeux de ce perspicace visiteur de Portland.

## Conclusion

Car c'est un fait que depuis 10 ans, Montréal a fait un bond remarquable à un triple niveau :

- Nous avons adopté un modèle général de développement urbain en plus forte densité, et ce, autant en ce qui concerne la Ville de Montréal et son centre-ville que l'ensemble des 80 villes composant la Communauté métropolitaine;
- Nous avons avec le REM lancé la construction de l'équivalent d'un second réseau de métro, en plus de préparer la réalisation à court terme de plusieurs autres projets structurants de transport collectif.
- Nous avons déployé à grande échelle diverses formes de réaménagement de l'espace public permettant de rendre la ville plus accueillante, plus conviviale, plus sécuritaire, plus verte et plus belle.

Sauf pour quelques détails glanés ici et là, qu'aurions-nous donc encore besoin de chercher l'inspiration ailleurs dans le monde... et surtout pas aux États-Unis ?

Bref, **nous n'avons bel et bien plus à nous inspirer que de nous-mêmes.**