

Cadillac Fairview Une rétrospective, une opinion

Mark London

Numéro 25, automne 1984

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/18499ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

London, M. (1984). Cadillac Fairview : une rétrospective, une opinion. *Continuité*, (25), 8–8.

CADILLAC FAIRVIEW: UNE RÉTROSPECTIVE UNE OPINION

Entre la rédaction et la publication de cet article, les recommandations du comité ont été rendues publiques. Il m'est donc impossible d'en commenter les résultats maintenant. Toutefois, plusieurs aspects du processus méritent qu'on s'y arrête.

Premièrement, je constate qu'il existe un grand désir de préserver les vues panoramiques de Montréal. Ici, le patrimoine lui-même, soit le Mont Royal, n'était pas en danger. Ce qui risquait de disparaître, c'est la plus importante perspective sur la montagne à partir du centre-ville. La signification du Mont Royal dans l'identité culturelle de la ville, ainsi que l'attachement des citoyens à ce symbole, rendaient tout simplement inacceptable un projet qui en obstruerait la vue du centre-ville.

Héritage Montréal a préparé un rapport sur l'importance de ce panorama et a demandé au ministère des Affaires culturelles de le classer arrondissement naturel. Il est vite apparu

Mark London,
directeur général d'Héritage Montréal, fait ici quelques remarques à titre personnel et présente une rétrospective du dossier Cadillac Fairview.

que la Loi sur les biens culturels ne peut protéger la vue sur un site. Cette situation illustre bien la nécessité d'une révision de la Loi. Celle-ci pourrait définir une «aire de protection» autour d'une propriété culturelle afin de répondre aux particularités de chaque cas, alors que la lé-

gislation actuelle prévoit un rayon arbitraire de 500 pieds autour d'un site.

Second aspect intéressant, les débats ont mis en évidence un attachement (naissant) des citoyens à un bien patrimonial qui n'existe pas encore. En effet,



J. Harper

À la hauteur de la place Ville-Marie.

l'élargissement de l'avenue McGill College a été proposé sous diverses formes depuis plus d'un demi-siècle. Même si l'on n'a élargi, en réalité, que la courte section entre la place Ville-Marie et la rue Sainte-Catherine et si des stationnements occupent presque tout le reste de la rue, l'idée d'un boulevard est si solidement implantée dans l'esprit des Montréalais qu'ils la défendent comme si l'artère existait déjà et que les bulldozers allaient raser des allées d'ormes géants.

En troisième lieu, signalons l'aspect troublant de l'intervention du gouvernement québécois. Il semble que René Lévesque et Jacques Parizeau se soient directement impliqués dans le projet de la salle de concert. Lorsque les critiques ont commencé à fuser, le gouvernement québécois a rejeté la responsabilité sur l'administration municipale. Dans ce dossier, comme dans beaucoup trop d'autres, le gouvernement provincial a ignoré l'impact ur-

bain et patrimonial de ses interventions dans la ville de Montréal. Mentionnons quelques autres décisions discutables: remplacer le magnifique parc historique Viger par un aménagement paysager moderniste d'une laideur remarquable; situer la Maison des sciences et des techniques sur l'île Ste-Hélène et non au Vieux-Port où elle aurait contribué à la revitalisation du Vieux Montréal; concevoir et construire, juste au nord de la vieille ville, un Palais des congrès selon un plan forte-

ment anti-urbain.

Cette controverse a contribué à renforcer les liens entre le milieu des affaires et ceux qui travaillent à l'amélioration de la qualité de vie et à la préservation de notre patrimoine. Le prochain défi à relever: convaincre la Ville de Montréal d'adopter un plan d'aménagement du centre-ville aussi bien qu'une loi protégeant les édifices, les zones et les vues panoramiques du patrimoine montréalais. ■

Mark London

Le complexe de Cadillac Fairview était avantagé, financièrement, par rapport à un centre commercial traditionnel. Dans ces derniers, de grands magasins, situés à chaque extrémité du complexe, paient un loyer insignifiant. Par contre, ils attirent les clients qui magasineront aussi dans les petites boutiques. Celles-ci, en retour, paient par un loyer assez élevé le privilège de se situer entre ces grands magasins.

Ici, l'existence d'un terrain vacant, situé au coin nord-ouest de la rue Sainte-Catherine et de l'avenue McGill College, aurait évité de consacrer cette importante surface du bâtiment à de grands magasins. On n'avait qu'à relier, par des passerelles, les quatre étages de petites boutiques aux magasins Simpson et Eaton qui encadrent le terrain. Le promoteur ne construisait ainsi que la partie la plus rentable du centre commercial.

Cadillac Fairview possédait déjà la plus grande partie du terrain visé et avait à surmonter trois obstacles majeurs afin de réaliser son projet. D'une part, la ville de Montréal interdisait la construction de passerelles franchissant des rues. D'autre part, l'élargissement de l'avenue McGill College, un projet de longue date, aurait réduit de soixante pieds l'emplacement, ce qui diminuait considérablement le nombre de magasins qu'il était possible d'y construire. Finalement, Cadillac Fairview pouvait difficilement acquérir les parties manquantes de l'emplacement.

Cependant, une solution se dessinait, celle d'intégrer au projet la construction d'une nouvelle salle de concert pour l'Orchestre symphonique de Montréal (OSM). Le promoteur érigerait la salle de concert sur le toit grâce à des fonds provinciaux. L'OSM épargnerait ainsi un montant important car il éviterait de défrayer la construction des fondations et d'un stationnement. Par ailleurs, cet ajout n'augmentait pas considérablement le coût global du centre commercial. L'entente est rapidement conclue. Le gouvernement du Québec autorisait ainsi l'expropriation du terrain par la Ville afin qu'il soit vendu au promoteur. La Ville abandonne également l'idée d'élargir la section de l'avenue qui voisine l'emplacement. De plus, elle accepte de permettre la construction de passerelles franchissant la rue Mansfield et l'avenue McGill College. C'était la solution idéale. Le gouvernement, de plus, s'attribuait publiquement le mérite d'avoir attiré l'investissement de \$130 millions qu'allait générer l'octroi de \$30 millions pour la salle de l'OSM. Bref, tout le monde y trouvait son compte.

Ou presque... on n'avait pas demandé l'avis des citoyens. L'annonce publique du projet soulève un tollé de protestations de la part de plusieurs intervenants: le nouveau comité de planification urbaine issu du comité de planification économique de la Chambre de commerce (COPEM), les propriétaires de l'avenue McGill College, Héritage Montréal, la Corporation professionnelle des urbanistes du Québec et l'Ordre des architectes. On connaît la suite. Grâce à des pressions continues, le promoteur accepte de se plier aux recommandations d'un comité consultatif supervisé par les représentants des principaux intéressés (promoteur, COPEM, Héritage Montréal). Le comité a travaillé tout l'été et a déposé un rapport préliminaire et, récemment, un rapport final. Le dossier est à suivre... ■ **Mark London**