



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

LE RÉAMENAGEMENT DES RUELLES

Approche sociale

371274

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
255 EST CRÉMAZIE, 9^{ème} ÉTAGE
MONTRÉAL, QUÉBEC H2M 1L6

LE REAMENAGEMENT DES RUELLES

APPROCHE SOCIALE

Par Claude Paquin
et Mireille Waltz
Cours: APA 4300 H
Espaces Libres Urbains
Prof.: Peter Jacobs
Architecture de paysage
Université de Montréal
Le 14 décembre 1982

QMTRA
CANQ
TR
GE
EN
514

LE REAMENAGEMENT DES RUELLES

APPROCHE SOCIALE

Nous tenons à remercier sincèrement
messieurs Gilles Boivin, Serge Lachaine
et Jean-Guy Roy, du Service de la res-
tauration des logements de la ville de
Montréal, sans qui la conception de ce
travail se serait avérée impossible.

TABLE DES MATIERES

	Pages
INTRODUCTION	2
HISTORIQUE	3
- Origines des ruelles montréalaises	3
- Utilisation et sous-utilisation	5
- Besoins de la population	6
LE REAMENAGEMENT	8
- Programmes municipaux	8
. Opération Tournesol	8
. Place au soleil	9
. L'aménagement public	11
. L'aménagement non-public	12
- Impact social	12
CONCLUSION	16
BIBLIOGRAPHIE	17

INTRODUCTION

La ruelle constitue un élément spécifique du paysage montréalais. Elle fait partie du décor quotidien. Toutes les fenêtres de toutes les cuisines s'ouvrent sur ce «panorama». Elle est l'extension du logis et il n'est pas faux de prétendre que la vie des montréalais est, en quelque sorte, empreinte de la ruelle. C'est pourquoi nous avons choisi d'étudier le réaménagement des ruelles dans une optique sociale, c'est-à-dire par rapport aux besoins de la population. Nous avons étudié la ruelle en tant qu'un élément de la vie du quartier, indissociable des logements et des résidents-utilisateurs. Nous avons essayé d'évaluer l'impact de la politique de réaménagement des ruelles sur la population et la vie de quartier, et ce, aussi bien sur le plan immédiat qu'à moyen et long terme.

HISTORIQUE

ORIGINES DES RUELLES MONTREALAISES

On ne peut discuter des ruelles montréalaises sans donner un bref aperçu de l'histoire du logement ouvrier à Montréal puisque les ruelles ne se définissent que par complémentarité aux bâtiments qu'elles desservent.

Au début, Montréal était essentiellement une ville marchande. Les fortifications qui entouraient la ville au 18^{ième} siècle ont eu pour effet de condenser l'agglomération et comme les points d'entrée et de sortie étaient limités aux portes aménagées dans les remparts, les rues convergeaient vers ces portes.

«A l'extérieur des murs, les routes prolongeaient naturellement les rues de l'intérieur en changeant simplement de nom. Le plan actuel de la ville est inscrit dans le cadre des anciennes routes: grandes artères transversales parallèles au fleuve, rues, avenues et boulevards allant du Saint-Laurent à la rivière des Prairies».

(Tanghe, 1928, p. 195) Les intersections se font à angle droit selon un tracé en damier.

«Accolée au Saint-Laurent, notre ville a poussé perpendiculairement à la rive et par fractions parallèles. Nous n'avons donc, en principe, ni courbe, ni diagonale dans notre système de voies».

(Tanghe, 1982, p. 309) Nous trouvons là l'origine des longs pâtés de maisons rectangulaires orientés perpendiculairement au fleuve que nous retrouvons si souvent.

Au 19^{ième} siècle, on assiste au phénomène de l'industrialisation de Montréal. Le passage d'une industrie basée sur l'agriculture à une industrie «urbaine» basée sur la production manufacturière entraîne l'étalement urbain. Les quartiers ouvriers se développent rapidement autour des industries qui se multiplient. Les conditions de vie se dégradent continuellement vu la densification des logements nécessaires à l'arrivée massive et continue des immigrants-cultivateurs et étrangers servant de main d'oeuvre à l'industrie croissante. A cette époque, seules les maisons des riches bourgeois étaient construites en pierres. Quant aux ouvriers, ils étaient logés (ou plutôt entassés) dans des maisons de bois. C'est ainsi qu'en juillet 1852, le quart de la ville a été détruit par un énorme incendie. A la suite de ce désastre, une législation a été établie, interdisant les constructions en bois dans les limites de la ville. A partir de ce moment, toutes les maisons des ouvriers ont été construites en briques. A cette époque la majorité des programmes de construction sont financés par la bourgeoisie industrielle pour loger les ouvriers (on prélevait même directement le prix du loyer sur le salaire); il ne faut donc pas s'étonner de la mauvaise qualité du logement. Rappelons que la population de Montréal s'est multipliée par 11 entre 1851 et 1921 (Durivage et Richard, 1978, p. 7). La demande pour du logement ouvrier étant très forte, nous verrons apparaître, au début du 20^{ième} siècle, le logement typique du Montréal d'aujourd'hui. Ainsi, dans les quartiers populaires, seront mises en chantier les maisons de 2 et 3 étages qui constituent aujourd'hui le patrimoine immobilier montréalais. Par contre, comme le souligne Linteau, «... elles ont le grave défaut d'être mal éclairées et mal ventilées, les logements y étant construits en longueur. Selon Marsan,

elles se prêtent bien cependant à une construction rapide et peu coûteuse nécessitée par les très fortes demandes de logements». Les logements superposés ont un toit plat pour gagner le plus possible d'espace. Ils sont insalubres, éclairés par les extrémités et composés de pièces doubles ou carrément sans ouverture. Le logement se termine par un hangar communiquant avec la galerie d'arrière. C'est un débarras où sont situés la fournaise, la chaudière et le dépôt à charbon ainsi qu'un escalier de service intérieur qui rejoint la ruelle.

La juxtaposition des maisons sur ces pâtés rectangulaires ajoutée à la nécessité de garder une voie d'accès pour les services à l'arrière des logements est à l'origine du patern des quartiers ouvriers montréalais. Chaque îlot est constitué de deux rangées de maisons entre lesquelles on trouve une ruelle.

UTILISATION ET SOUS-UTILISATION

A l'époque où les quartiers ouvriers ont été bâtis, les ruelles étaient nécessaires pour donner accès aux logements par l'arrière pour les nombreux services domestiques. En effet, les maisons étaient chauffées au charbon lequel était stocké près de la fournaise, dans le hangar. On y accédait par l'arrière grâce à un escalier intérieur au hangar. La livraison du charbon par la ruelle était donc la façon la plus pratique de procéder. Etant donné que les gens ne possédaient pas de réfrigérateur, ils ne pouvaient conserver longtemps les aliments et il était donc nécessaire que le lait et l'épicerie soient livrés quotidiennement. La cuisine étant généralement située à l'arrière, communicante avec la galerie, cette livraison se faisait par la ruelle, ce qui était, par ailleurs, l'encombrement des rues. Outre la livraison, les ruelles servaient de voie d'accès aux garages pour les traîneaux, charrettes et chevaux de ceux qui en possédaient.

Après l'apparition des moyens de transport motorisés, les ruelles ont longtemps servi de voies de circulation pour les charrettes et surtout les traîneaux à chevaux pour la livraison (laitier, épicier...) car le tramway et l'automobile demandent des artères bien dégagées, ce qui est incompatible avec le traîneau. Or le traîneau a été en usage fort longtemps après l'invention du tramway et de l'automobile pour des raisons financières et de commodité. En effet, non seulement les petits commerçants n'avaient pas les moyens de se procurer une automobile pour faire les livraisons mais de plus le traîneau peut circuler par tous les temps alors qu'après une forte tempête de neige, toute autre circulation était paralysée pour plusieurs heures.

Aujourd'hui, avec l'avancement technologique, on ne chauffe plus au charbon, on livre les denrées alimentaires en camions qui sont trop gros pour la plupart des ruelles et circulent dans la rue. Les garages sont inemployés parce que les ruelles sont trop étroites et encombrées et les manoeuvres y sont impossibles avec le type de véhicules d'aujourd'hui. Les ruelles ne servent plus guère qu'aux cordes à linge et au dépôt des ordures, elles sont étroites, sombres, sales et encombrées ainsi que les arrières-cours des maisons souvent utilisées comme dépotoirs. Seuls les enfants et les jeunes adolescents les utilisent pour leurs jeux parce qu'ils n'ont pas d'autre endroit pour s'ébattre librement.

BESOINS DE LA POPULATION

On peut constater qu'avec l'évolution du mode de vie, les quartiers ouvriers répondent de moins en moins aux besoins de leurs résidents. En effet, dans cette trame résidentielle très dense (plus de 90% des bâtiments ont une fonction résidentielle), il n'y a que fort peu de terrain libre. La très faible quantité d'espaces verts ne répond pas

aux nécessités de la population qui a besoin de parcs, de terrains de jeux et de sports. Prenons l'exemple du quartier Terrasse Ontario qui, en mai 1974, ne comportait qu'un seul parc de 12 000 pieds carrés pour une superficie totale de 178.70 acres! (Ville de Montréal, 1974, p. 10-12)

Pour l'automobiliste résidant, le principal problème demeure la difficulté de trouver une place de stationnement sur rue et ce problème déjà aigu ne continuera qu'à s'accroître avec l'augmentation du nombre d'automobiles.

Un autre problème majeur de ces quartiers est le manque de soleil. Les résidents de ces logements dont tout l'éclairage naturel repose sur deux étroites extrémités ont besoin de capter par les fenêtres le maximum de soleil. Or ceci est impossible par l'arrière puisque le côté donnant sur la ruelle est obscurci par le hangar. En plus d'empêcher tout ensoleillement aux logements et à la ruelle, les hangars sont généralement vétustes et délabrés. Ils sont inutiles et dangereux puisqu'ils sont la source de nombreux incendies.

LE REAMENAGEMENT

PROGRAMMES MUNICIPAUX

«Opération Tournesol»

L'élément visuel prédominant de la ruelle est le hangar, composante inhérente au stock de logements montréalais. Il représente un héritage architectural, mais aussi social et culturel. Le hangar faisait partie intégrante de la vie des gens. Mais il semble que le hangar ne répond plus à un besoin. Les années ont eu raison de leur structure maintenant déficiente et dangereuse. Il représente un danger potentiel, c'est la raison pour laquelle la municipalité vise leur élimination pure et simple.

Le hangar, élément caractéristique de la ruelle montréalaise, disparaît peu à peu. La promotion municipale pour la démolition des hangars existe depuis 1966. A cette époque, le service d'incendie encourageait la démolition de tels bâtiments accessoires susceptibles de causer des incendies. En 1979, des relevés municipaux révèlent que 12% des incendies à Montréal prennent naissance dans les hangars. Ce pourcentage s'élève dramatiquement à 80% pour le cas de Verdun (Le Devoir, 1980/10/09, p. 18).

Le programme «Opération Tournesol» est l'aboutissement d'une politique visant la réduction des risques d'incendie ainsi que l'amélioration des conditions d'ensoleillement. Le programme est lancé au printemps 1980 par Yvon Lamarre, président du Comité exécutif de Montréal, et le Ministre des Affaires municipales, Guy Tardif.

Pour l'année fiscale 1981-82, le propriétaire d'un immeuble intéressé à démolir des bâtiments accessoires vétustes et non sécuritaires peut se prévaloir d'une subvention maximale de 3 500 \$ (lors du lancement de l'opération en mai 1980, la subvention était de 2 000 \$). Cette subvention comprend les coûts de démolition-déblaiement et aide à défrayer les coûts de réparation des galeries et des escaliers, le réaménagement du terrain et l'installation de clôtures. Une somme minimale de 10% du montant de la subvention doit être consacrée à l'aménagement du terrain. Cette obligation dénote un intérêt certain pour l'amélioration de l'environnement.

La disparition des hangars et la pierre angulaire d'un vaste programme de réaménagement des ruelles: «Place au soleil». Aboutissement logique de l'«Opération Tournesol», le projet «Place au soleil» approfondit la notion de l'amélioration de l'environnement.

L'impact visuel de la ruelle et de ses composantes nous permet d'observer certaines activités humaines. La représentation mentale que les gens ont de ce lieu diffère beaucoup. L'enfant perçoit la ruelle tout autrement que le vieillard. L'usage du lieu est fonction de la perception que les gens ont de l'endroit. La ruelle est un lieu privilégié, l'administration municipale a saisi toute l'importance et toute la symbolique de cet espace.

«Place au soleil»

«Place au soleil», projet original de la ville de Montréal, vise l'amélioration du milieu de vie des gens par un aménagement personnalisé des ruelles et des espaces privés derrière les bâtiments. Peu de projets se comparent à l'initiative montréalaise. La ville de Baltimore a déjà

émise une politique globale de rénovation (neighborhood rehabilitation) qui intègre l'aménagement des ruelles et cours arrières. Ce programme fut élaboré dans la première moitié des années cinquante! (The Evening Sun, Baltimore, 1954/01/04, p. 17). Philadelphie, Boston (Rosenbaum de Cohen, 1978) ainsi que Churchill Townsite au Manitoba (province of Manitoba, Landscape, 1974) ont des projets similaires.

Dans ce sens, l'initiative montréalaise n'est pas inédite et sans précédent. L'information publicitaire est en soi un peu présomptueuse. N'empêche qu'il ne faut pas minimiser l'importance et l'impact d'un tel projet.

«Place au soleil» draine des fonds importants (près de trois millions depuis l'automne 1980) et nécessite la collaboration d'un vaste éventail de ressources humaines. Ce projet est parrainé par divers intervenants municipaux: Service de la restauration des logements, CIDEM-Embellissement, le module Parcs - Jardins botanique et le Service des travaux publics.

«Place au soleil» vise un remodelage de la ruelle traditionnelle montréalaise. La municipalité entreprend à ses frais des travaux de terrassement et d'aménagement paysager des cours privées. Quant à «l'espace - ruelle», il est aménagé suivant deux concepts différents: public ou non public. Le choix d'un aménagement public ou non public est tributaire du contexte physique de la ruelle ainsi que des besoins du milieu. L'impact visuel de ces deux types d'aménagement diffère beaucoup également. Il diffère par l'importance accordée à l'espace public ou privé. Pour le cas de l'aménagement public, la ruelle est transformée en mini-parc, tandis que l'aménagement de type privé conserve la voie carrossable.

Aménagement public

La caractéristique principale de l'aménagement public des ruelles est la récupération de la voie carrossable - dans la mesure où elle est accessible à l'automobiliste - afin de créer un parc linéaire où plantations d'arbres et arbustes, sentier piéton et mobilier urbain dominent le nouvel espace architectural. La vocation piétonnière en ce lieu est donc clairement définie.

La conception d'un tel mini-parc élimine donc toute circulation motorisée à l'arrière des bâtiments. Toutefois, une «Place au soleil» de type public est aménagée dans des ruelles où l'accès automobile est difficile sinon impossible et dangereux. Ainsi, l'aménagement de cet espace ne contribue pas à accroître le problème spécifique du stationnement. Il ne le résout pas toutefois! Par contre, l'aménagement proposé crée un nouvel espace vert qui peut solutionner le problème lié à la pénurie d'espace-parc dans certains quartiers denses de Montréal.

Les cours arrières de bâtiments sont également aménagées. Ils s'intègrent à «l'ensemble ruelle» mais gardent leur vocation spécifique non-publique. Les cours sont clôturées et au strict usage des résidents des propriétés concernées. Leur intégration à l'espace public est visuelle. Le choix des clôtures à mailles ouvertes ou ajourées ainsi que la concordance de l'aménagement paysager crée une continuité végétale, une perspective logique. On entretient ainsi une forme de continuité visuelle entre les lieux public et privé. Un réseau de lampadaires décoratifs agrmente le tout et ajoute un élément de sécurité.

Aménagement non-public

Le type d'aménagement non-public conserve la voie carrossable, donc sa fonction de circulation automobile. Le type d'aménagement se concrétise sur les ruelles pavées avec voie de desserte vers une rue ou artère principale. L'élimination de la circulation-automobile sur la ruelle occasionnerait des problèmes de stationnement et souleverait maints commentaires négatifs de la part des résidents riverains. Les ruelles pavées avec voie de desserte servent d'accès à des stationnements privés aménagés derrière les bâtiments. L'élimination de cette voie d'accès est difficilement concevable dans notre contexte urbain actuel où l'automobile est partie intégrante du paysage. L'aménagement de type non-public est donc conforme à cette réalité quotidienne: le problème de stationnement.

L'espace-ruelle conserve donc son aspect premier. Des travaux de réfection du pavage ainsi que l'amélioration du système de drainage peuvent être entrepris. Comme pour le cas de la ruelle publique, un réseau de lampadaires à haute luminosité est installé.

La ruelle ne perd pas pour autant sa vocation piétonnière. La circulation automobile est présente certes, mais limitée. La ruelle ne sert que de voie d'accès à un espace de stationnement privé.

L'aménagement des cours arrières est toutefois conforme à celui pratique dans la ruelle publique à la différence près qu'une stalle de stationnement peut être intégrée à un espace de détente privé.

IMPACT SOCIAL

Le réaménagement des ruelles à Montréal est un programme d'envergure. Les énergies déployées pour la mise en oeuvre des programmes «opération

«Tournesol» et Place au soleil» sont importantes et ne peuvent que susciter l'intérêt de l'opinion publique. L'écho populaire à ce type d'aménagement est immédiat. La population semble apprécier l'initiative de la ville de Montréal.

Les résidents voient d'un bon oeil le réaménagement des ruelles. Pour plusieurs d'entre eux, particulièrement les gens âgés, la réhabilitation de la ruelle leur procure un nouvel élément de sécurité et de détente. Ce lieu pour lequel, auparavant, ils n'avaient que peu d'attrance est devenu aujourd'hui un lieu paisible où il fait bon relaxer.

Le réaménagement de la ruelle, l'application soignée d'un nouveau concept d'aménagement, occasionne chez les gens un changement de mentalité, une modification de la représentation mentale des espaces arrières. Auparavant perçue comme un lieu insalubre et non sécuritaire, la «nouvelle ruelle» prend aujourd'hui ses lettres de noblesse. La fonction de la ruelle ne se limite plus au simple lieu où l'on va déposer nos déchets.

Chez l'enfant, l'impact d'un tel réaménagement est moins grand. En effet, la ruelle est, depuis toujours, le terrain de jeux, l'endroit de prédilection de l'enfant urbain. Par contre, les parents ne peuvent qu'apprécier ce nouvel aménagement: il est plus sécuritaire.

De toute évidence, l'impact immédiat d'un tel aménagement est important et semble répondre à des besoins définis. La réaction apparente de la population semble positive. La notion de bien-être et de mieux-vivre véhiculée par l'administration touche une corde sensible des montréalais.

La politique de réaménagement des ruelles est conforme à une nouvelle stratégie urbaine de la municipalité. L'époque des «grandeurs» semble

révolue. Maintenant, le focus est mis sur la composante «vie de quartier». Les nouvelles réalisations municipales s'articulent autour de ce concept.

Ce changement brusque d'idéologie n'est pas étranger à la promotion résidentielle à Montréal. Depuis déjà quelques années, une vaste campagne de sensibilisation est menée par la ville de Montréal afin de promouvoir un retour vers la ville centrale. Il s'agit donc d'attirer les gens vers la ville en misant sur la qualité de vie ainsi que sur les avantages de demeurer dans une grande agglomération où services et loisirs sont nombreux et faciles d'accès. Les opérations «10 000» et «20 000 logements» furent élaborées suivant ce principe.

Toutefois, Montréal se caractérise par un stock de logements existants relativement âgés. La municipalité ajuste aussi ses politiques en fonction de cette réalité. A ce niveau, le programme de réaménagement des ruelles est également l'une des réalisations favorisant le retour à la ville. Le réaménagement des ruelles fait partie intégrante des politiques de revalorisation et de rénovation urbaine. Dans son contexte propre et défini, le programme de réaménagement des ruelles n'entraîne pas à moyen et long termes d'effets négatifs. C'est l'amalgame des diverses politiques de rénovation qui risque de causer certains remous dans les quartiers traditionnels de Montréal.

La rénovation d'immeubles est florissante dans certains secteurs de la ville. Elle n'est pas mauvaise en soi; ce type d'intervention est viable mais dans la mesure où elle ne déstabilise pas le quartier. Il ne semble pas que ce soit le cas à Montréal. Les politiques de rénovation entraînent une modification de la structure foncière des immeubles. Dans le contexte montréalais, cette modification foncière est absorbée en bonne partie par le résident-locataire. Malheureusement, le locataire moyen de Montréal

n'est pas en mesure d'absorber la hausse de loyer tributaire à la rénovation. Il doit quitter son logement. La position de certains groupes organisés montréalais tels les comités de logement, les organismes d'aide aux locataires, les «amis de la rue Duluth» et autres, illustre bien cette réalité.

La municipalité, par l'entremise de ses divers programmes de rénovation, semble favoriser le changement de la clientèle sociale. L'impact fiscal de tels programmes ne protège pas le simple locataire. Malgré l'importance des déboursés municipaux, ces programmes de rénovation permettent d'élargir l'assiette fiscale de la municipalité. Les programmes de rénovation seraient alors liés à une stratégie fiscale visant l'augmentation des revenus municipaux et la mise en place d'un tissu social nouveau à revenu moyennement élevé. En fait, l'un ne va pas sans l'autre.

L'impact à moyen et long terme risque donc de modifier l'image sociale, la vocation des quartiers traditionnels de Montréal. La population actuelle devra subir les contrecoups de telles modifications. La modification récente de certains quartiers, tels le plateau Mont-Royal, semble confirmer cette crainte. La tendance actuelle serait tendancieuse!...

CONCLUSION

Les ruelles de Montréal, lieux à consonnances diverses où s'entremêlent passé, présent et futur. Ces lieux privilégiés sont connus des montréalais de très vieille souche. Leur histoire est pleine d'imprévu. La ruelle est plus qu'un simple lieu, elle est un peu, en quelque sorte, le complice malin et bienheureux des gens qui l'habitent. Sa vocation évolue avec le temps. Aujourd'hui, elle semble vouée à un avenir prometteur, plein d'inattendu!

La ruelle d'aujourd'hui refait sa toilette. On modifie son image tout en gardant son charme passé. La municipalité crée la «Place au soleil», nouveau lieu de détente. Elle assainit la ruelle, la rend plus sécuritaire. L'objectif semble atteint. Ce nouvel aménagement répond à un besoin: les gens semblent heureux de cette initiative.

L'aménagement des ruelles recèle bien des vertus mais son insertion dans la politique globale de revalorisation urbaine semble dissimuler certaines lacunes d'ordre social. L'intégration du programme d'aménagement des ruelles à la politique municipale favorisant un retour à la ville cause des impacts négatifs. Ce travail nous a permis d'en relever les principaux. Si la municipalité veut préparer le terrain à des nouveaux arrivants, elle doit tenir compte des résidents actuels. Le programme d'aménagement des ruelles lié à toutes les politiques de rénovation peut inciter les gens à s'établir à Montréal. Le concept banlieusard de la cour arrière et de la petite rue résidentielle, sécuritaire et tranquille semble présent dans l'aménagement type des nouvelles ruelles aménagées. Faut-il croire que les divers programmes de rénovation sont, en fait, une vaste stratégie de «marketing» visant le retour vers la ville?

Qui pourrait alors se tailler sa place au soleil!

BIBLIOGRAPHIE

Brahémi, S. et al.; Plateau Mont-Royal, milieu physique; Université de Montréal; automne 1976.

Durivage, L. et Richard, G.; Histoire du quartier Rosemont (1900 à 1920); Institut d'urbanisme, Université de Montréal; automne 1978.

Linteau, S.; Histoire de Maisonneuve; Thèse de doctorat, département d'Histoire, Université de Montréal.

Lynch, D.; L'image de la cité; traduit par F. Venard et J.-L. Venard; Dunod, Paris; 1969.

Marsan, J.-C.; Montréal en évolution; 2e éd., Montréal, Fides; 1974.

Ohnona, A. et Villeneuve, J.; Moyens de transport et habitat urbain; Université de Montréal; avril 1977.

Potvin, R.; Les intervenants gouvernementaux en matière d'aménagement urbain; F.R.A.P.R.U.; avril 1980.

Province of Manitoba; Landscape 1974, Churchill Townsite redevelopment project; Department of municipal Affairs; 1974.

Rosenbaum de Cohen, F.; Housing and Settlement Design Series, 25 open space in the north end; Laboratory of architecture and planning, Massachusetts.

Institute of Technology; décembre 1978.

Tanghe, R.; Géographie humaine de Montréal; Librairie d'action canadienne-française; 1928.

Ville de Montréal; Plateau Mont-Royal, schéma d'aménagement, Service d'urbanisme; août 1971.

Ville de Montréal; Terrasse Ontario; Programme d'amélioration de quartier, Service de l'habitation et de l'urbanisme; mai 1974.

Dossier sur les intervenants dans la rénovation urbaine, paru lors du Colloque populaire sur les Programmes d'amélioration de quartiers; mai 1978.

Dossier de Presse: dates 17 novembre 1980 à 24 novembre 1982.
